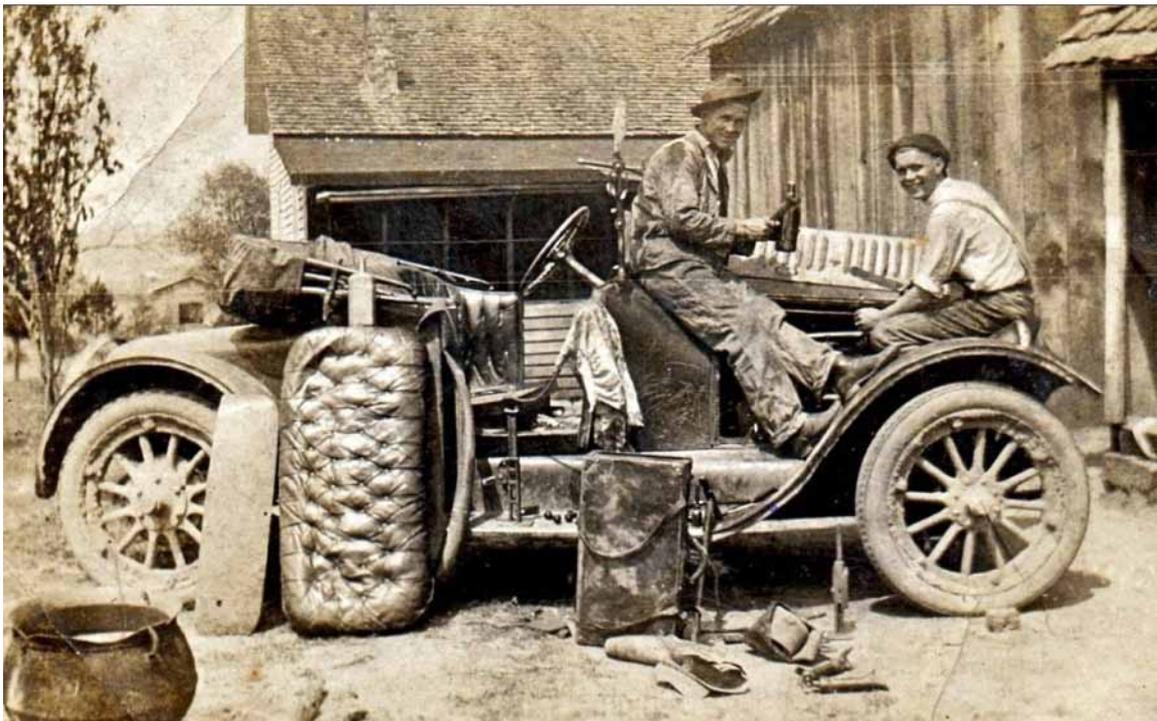




Nummer **79** Oktober 2012

Monats-Gazette

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



Schrauben, reparieren etc. war auch damals in den 20er Jahren aktuell - und zu zweit auch unterhaltsamer

Citroen DS

Revolutionär für die damalige Zeit waren die stromlinienförmige Karosserie und die damals einzigartige hydropneumatische Federung. Bemerkenswert waren die Servolenkung, Scheibenbremsen vorn, zwei unabhängige Bremskreise, die als Hochdruckservobremse lastabhängig über die Zentralhydraulik mit Druck versorgt wurden und das optionale halbautomatische Getriebe. Als einer der ersten Serienwagen war die DS mit Gürtelreifen ausgestattet. Die Aufhängung der Vorderräder war so konzipiert, dass sich ein Lenkrollradius von 0 ergab (Mittelnachslenkung), wodurch keine Störkräfte auf die Lenkung einwirken konnten. Charakteristisch war auch das einspeichige Lenkrad, dessen Lenksäule den Fahrer bei einem Aufprall nicht aufspießen konnte.

1967 wurde die Frontgestaltung deutlich verändert, seitdem besaßen die DS Doppelscheinwerfer hinter einer schrägen Glasfront. Von da an wurden serienmäßig Fernscheinwerfer eingebaut, die bei den teuren Modellen synchron zur Lenkung die Kurven ausleuchten konnten. Auch der Tucker Torpedo von 1948



hatte schon einen Kurvenscheinwerfer und Scheibenbremsen, kam aber über 50 gebaute Exemplare nicht hinaus.

Die Hydropneumatik ermöglichte es, die Bodenfreiheit des Wagens zu variieren. Parkte man die DS, so senkte sie sich durch den nachlassenden Druck in der Hydropneumatik langsam ab.

Startete man den Wagen, so hob er sich um mehrere Zentimeter in die Höhe. Die Hydropneumatik arbeitete automatisch als Niveauregulierung und hält die Bodenfreiheit bei unterschiedlicher Beladung konstant. Rolls-Royce und Mercedes-Benz erwarben eine Lizenz für das Citroën-Patent. Rolls-Royce bezog die Bauteile auch direkt von Citroën.

Der Aufbau der Karosserie unterschied sich von nahezu allen anderen PKW. Die D-Modelle hatten einen fachwerkartigen Plattformrahmen, der alleine die tragende

Struktur darstellte. Kotflügel, Hauben, Türen und Dach waren nichttragend und spannungsfrei mit dem Rahmen verschraubt. Die hinteren Kotflügel konnten zum Radwechsel nach Lösen einer einzigen Schraube mit dem Radmutter-schlüssel demontiert werden.



André Lefèbvre galt als Liebhaber neuer Materialien und war ein Verfechter des Einsatzes von Kunststoff und Aluminium zur Gewichtsreduzierung. So besteht beispielsweise das Dach der DS aus GFK. Es wurden 100 Kilogramm Aluminium verbaut (wie bei der Motorhaube, dem größten damals in Serie gefertigten Aluminium-Karosserieteil) und verchromter Stahl an Stoßstangen und Zierleisten durch Edelstahl ersetzt.

Herbert Fische

Pebble Beach 2012

Der Sieger des diesjährigen Pebble Beach Concours d'Elegance steht fest. Die Jury verlieh die begehrte Trophäe „Best of Show“ an einen einzigartigen Mercedes-Benz 680S Saoutchik Torpedo.



Mit über 100 Punkten überzeugte die 1928 von Jacques Saoutchik entworfene Mercedes-Benz Sonderkarosserie die strengen Preisrichter. Erstmals wurde der diesjährige Concours-Gewinner auf der New York Autoshow 1928 gezeigt. Die Besitzer Paul & Judy Andrews aus



White Settlement in Texas erweckten dieses wunderbare Automobil aus seinem 30-jährigen Dornröschenschlaf und liessen ihn aufwändig restaurieren.

Volvos erster Sechszylinder

1927 hatte Volvo sein erstes Automobil produziert: den ÖV4, auch liebevoll „Jakob“ genannt. Im selben Jahr folgte der geschlossene PV4 (Person vagn). Doch kaum waren die Zweiliter-Vierzylindermotoren der ersten Volvo Serienmodelle gestartet, da mussten sie ihren Platz nach 996 gebauten Exemplaren für größere, geschmeidigere und kraftvollere Sechszylindertriebwerke machen. 1929 lief mit dem Modell PV651 der erste Sechszylinder des mit 55 PS vom Band. Seitdem bietet Volvo - mit einer zehnjährigen Unterbrechung zwischen 1958 und 1968 - Modelle mit Sechszylindermotoren an. Denn auch die Wettbewerber auf dem amerikanischen Markt hatten begonnen, diese Motorengattung einzuführen. Motorenlieferant Penta Works, den Volvo 1930 dann übernahm, hatte etwa tausend Vierzylindermotoren der Serie DA gebaut, als die Produktion auf Sechszylindertriebwerke umgestellt



wurde. Schon vor Produktionsanlauf des ersten Serienmodells ÖV4 hatte festgestellt, dass so schnell wie möglich ein Sechszylinder kommen sollte. Und das nicht nur aus Wettbewerbsgründen: Denn Volvo hatte von Beginn an auch die Produktion schwerer Fahrzeuge geplant. Bis die Sechszylinder schließlich kamen, vergingen allerdings noch zwei Jahre. Im Frühjahr 1929 erblickte der Sechszylindermotor (DB) im neuen Volvo PV 651 das Licht der Welt – ein Modell, das deutlich größer und komfortabler war als Volvo ÖV4 und Volvo PV4. Die 6 in der Typenbezeichnung wies auf die Zylinderzahl hin, die 5 stand für die Anzahl der Sitze und die 1 für die erste Variante der neuen Modellreihe. Der DB-Motor stellte ein konventionelles Stück Maschinenbau dar, völlig aus Grauguss



Editorial

Zwei Wochen England mit Start in Beaulieu. Erstmals verbrachten Brigitte und ich unseren Haupturlaub in England. Startschuss war wie immer der Oldtimerflohmarkt in Beaulieu. Lauter tolle aber vor allem rostige Sachen. Manfred scharfte wieder einen verrückten Haufen um sich, wobei der erste Teil sich mit dem Auto auf den Weg machte, während die zweite Partie am Donnerstag mit dem Flugzeug nachkam.

Und hier bin ich schon bei jenem Punkt der mir schon seit längere Zeit am Herzen liegt. Ich wurde von Mitgliedern angesprochen, warum dieser „Clubausflug“ so geheim ist? Ich möchte jetzt zum x-ten Mal betonen, das der Ausflug nach Beaulieu keine Clubveranstaltung sondern ein rein privates Vergnügen ist. So wie ich, der vor etlichen Jahren und im Laufe der Zeit auch andere Mitglieder Manfred fragten ob er uns mitnimmt, steht es auch jedem anderen zu. Es ist dies ein Männerurlaub, wie z.B. beim Segeln oder sonstige Aktivitäten. Vorwürfe die mir gegenüber vorgetragen wurden wie:

Warum erfährt im Club niemand davon oder wieso darf ich nicht mitfahren oder ich habe dafür zu sorgen, dass dies oder jenes nicht passiert oder gemacht wird, gehen dadurch ins Leere. Wenn jemand mitfahren will, dann soll er sich bei Manfred melden, er ist der „Mastermind“, Organisator, fährt mit seinem Auto hinüber und letztendlich kümmert er sich auch um das Quartier.



Ich wurde auch mit Vorwürfen konfrontiert, dass im Club einiges nicht stimmt. Ich glaube hier dafür recht feine Antennen zu haben und mir ist nichts aufgefallen. D.h. ja nicht das ich

mich nicht irren kann, nur wenn dem so ist, dann bitte ich um eine direkte Aussprache. Selbstverständlich stehen auch alle anderen Vorstandsmitglieder dafür zur Verfügung.

Ich bin überzeugt, wir werden eine Lösung finden, nur Gedankenlesen kann ich nicht.

Damit komme ich zum nächsten Punkt:

Das letzte Vorwort schrieb unser Otto Goschenhofer, der in seinem Schreiben die Mitglieder einfach motivieren wollte. So wie ich Otto kenne und ich den Bericht gelesen habe, lag es ihm sicher fern, irgendjemand auf den „Schlips“ zu treten. Wie er richtig erwähnt hat, haben sich in der Vergangenheit auch COVC Mitglieder bei den Veranstaltungen mehr als beachtlich geschlagen.

Das Thema neues Clubbadge haben wir auf einem Clubabend auch vorgestellt und diskutiert. Ich möchte hiermit nochmals betonen, dass es vom Vorstand einstimmig angenommen wurde. Das es bei 80 Mitgliedern immer jemand gibt, dem es nicht so gefällt liegt in der Natur der Sache. Jedoch war auch das alte Logo nicht unumstritten. Mir haben gute Freunde und Bekannte des Clubs bestätigt, dass die Veränderungen unserem Club gut getan haben. Es wirkt moderne und frischer. Auch wurde mir vom Stellenwert und der Reputation, die der Club in der Szene hat, durchwegs positives berichtet.

Liebe Mitglieder, bitte sagt uns, wo Euch der Schuh drückt bzw. wohin sich der Club orientieren soll. Wir können nur auf Wünsche, die auf uns herangetragen werden reagieren, wenn sie uns bekannt sind. Dies kann mündlich oder schriftlich (Post oder Email) erfolgen.

Ich verspreche Euch, dass ich mich der Sache und Euren Anliegen, wie auch immer, annehmen werde.

Der guten Ordnung halber muss ich aber auch betonen, dass nicht alles was gewünscht wird, machbar ist. Vielleicht in abgeänderter Form oder zu einem späteren Zeitpunkt.

Liebe Freunde, trotz aller Diskussionen und eventueller Meinungsverschiedenheiten: Das ganze ist und soll auch unser Hobby sein und bleiben. Nehmt das alles mit einem gerüttelten Maß an Humor und Gelassenheit! Niemand hat etwas davon wenn wir uns gegenseitig „zerfransen“. Erfreuen wir uns an unserem gemeinsamen Hobby und das sich durch dieses auch eine Menge an Freundschaften ergeben haben. Pflegen wir diese wie unsere geliebten Oldies.

In diesem Sinne verbleibe ich Euer Wolfgang

gefertigt, mit seitlich stehenden Ventilen, 3.010 cm³ Hubraum und 55 PS. Immerhin brachte er damit den PV 651 mühelos über die 100-km/h-Marke. Ein recht extravagantes Konstruktionsdetail war die siebenfach gelagerte, statisch und dynamisch ausgewuchtete Kurbelwelle. Als ökonomisch galt in jenen Tagen alles, was weniger als 20 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer verbrauchte. Der neue Sechszylinder galt demnach als sehr sparsam, außerdem als zuverlässig und langlebig. Ein großer Erfolg wurde er dennoch nicht: Insgesamt 1.383 Exemplare des PV 651 liefen bei Volvo vom Band. In den Dreißigerjahren bildete der DB-Motor die Grundlage sämtlicher Volvo-Motorenentwicklungen, selbst einige Nutzfahrzeug- und Busmotoren basierten auf ihm. Von der Urversion mit 55 PS und 3.010 cm³ Hubraum wurden zahlreiche Versionen abgeleitet. Den Endpunkt dieser Entwicklung markierte die Ausführung ED mit 3.670 cm³ Hubraum und 91 PS, ein Motor, der mit seiner Charakteristik noch heute in der Lage wäre, den Anforderungen des modernen Straßenverkehrs gerecht zu werden. Denn die Triebwerke waren kräftig, leise, geschmeidig und äußerst standfest. 1958 war aber Schluss mit 6-Zylinder, bis zum Jahre 1968, da erschien der neue 6-Zylinder.

Walter Ceh

Skoda Museum, NEU

Škoda Auto ist ein tschechischer Automobil- und Motorenhersteller, der 1895 als Laurin & Klement gegründet wurde und damit zu den ältesten Unternehmen seiner Branche gehört. Der Maschinenbaukonzern Škoda kaufte 1925 die durch den Ersten Weltkrieg geschwächte Gesellschaft auf. Der Konzern wiederum wurde 1945 verstaatlicht. Seit 1991 gehört das damals noch als Škoda automobilová, a.s. bezeichnete



Unternehmen zur Volkswagen AG. 2011 verkaufte der Fahrzeughersteller mit 879.200 Einheiten so viele Autos wie nie zuvor. Der Name des Unternehmens basiert auf dem des Industriellen Emil von Škoda.

Sie möchten einmal dahin, wo ŠKODA herkommt - auf den Spuren der über 100-jährigen Automobilgeschichte und der noch längeren Tradition. Dann besuchen Sie das Automuseum in

Mlada Boleslav und verbinden Sie Ihren Besuch des Museums mit einer Werksbesichtigung.

Eine Besichtigung des Museums (ohne Werksbesichtigung) ist täglich von 9 bis 17 Uhr möglich. (außer am 24.12., 25.12., 26.12, und 01.01.).

Werksbesichtigungen werden von montags bis freitags in der Zeit von 9 bis 17 Uhr angeboten. Eine Besichtigung ist nur für Personen ab 12 Jahren möglich.



Die Werksbesichtigung ist nur mit einem eigenen Verkehrsmittel möglich, da die Wege zwischen den Produktionsbetrieben zu weit sind, um diese zu Fuß zu erreichen. Während der Werksbesichtigung steht Ihnen ein Begleiter zur Verfügung.

Nun baut Skoda für sein „Familiensilber“ das bestehende Museum komplett um. 2009 begann die Planung und der Umbau sollte bis Ende des Jahres abgeschlossen sein. Dann werden auf 1800 Quadratmeter Ausstellungsfläche zirka 45 Fahrzeuge und weitere Eponate zu sehen sein.

Herbert Fischer

Kannst du dich noch erinnern?

Marmon, Teil 33

Marmon war eine Automobilmarke, die von Nordyke Marmon & Company in Indianapolis (Indiana) von 1902 bis 1933 hergestellt wurde. Von 1963 bis 1997 wurden Lastwagen in Texas unter diesem Namen gefertigt.



Die Muttergesellschaft von Marmon wurde 1851 gegründet und stellte Mülentechnik her. Ende des 19. Jahrhunderts fertigte man auch Maschinen für andere Bereiche. 1902 begann eine kleine Produktion automobiler Prototypen mit luftgekühlten V2-Motoren. Ein luftgekühlter Vierzylinder-V-Motor kam im Folgejahr, und die nächsten fünf Jahre beschäftigte man sich mit ersten V6- und V8-Motoren, bevor man sich konventionellen Reihenmotoren zuwandte. Die Marmons hatten sich bald einen guten Ruf als zuverlässige, schnelle und große Autos erarbeitet. Vom Modell 32 aus dem Jahre 1909 wurde der Wasp



Ray Harrouns „Wasp“, Sieger des Indy 500-Rennens 1911. Den Rückspiegel des Autos sieht man an der Verspannung vor dem Lenkrad.



abgeleitet, der erste Sieger des Indy 500-Rennens. Dieser Wagen besaß den ersten Rückspiegel der Welt.

Das Modell 34 von 1916 hatte einen Sechszylinder-Reihenmotor aus Aluminium, ein Material, das an diesem Wagen auch an Fahrgestell und Karosserie



1932, Prototyp, V 12 Motor mit 151 PS

verarbeitet wurde, um sein Leergewicht auf nur 1495 kg zu senken. Mit einem Modell 34 wurde eine Fahrt von Küste zu Küste durchgeführt, wobei der Rekord von Erwin „Cannonball“ Baker spektakulär gebrochen wurde.



1924 führte man neue Modelle ein, um das langlebige Modell 34 zu ersetzen, aber das Unternehmen kam in finanzielle Schwierigkeiten und wurde 1926 in die Marmon Motor Car Co. überführt.

1929 führte Marmon ein Auto mit Achtzylinder-Reihenmotor zu einem Preis unter 1000,- US\$ ein und nannte



1933, Modell 16, two door convertible

ihn Roosevelt, aber der Schwarze Donnerstag des Jahres 1929 verschlimmerte die Probleme der Firma. 1927 hatte Howard Marmon seine Arbeiten am ersten V16-Motor der Welt begonnen, konnte aber erst 1931 das Serienmodell Sixteen vorstellen. Da hatte Cadillac bereits seinen V-16 eingeführt, der von dem ehemaligen Marmon-Ingenieur Owen Nacker konstruiert worden war. Auch Peerless entwickelte einen V16 mit Hilfe eines ehemaligen Marmon-Konstrukteurs, James Bohannon.

Der Marmon Sixteen wurde nur drei Jahre lang gebaut und es entstanden 400 Stück. Sein Hubraum betrug 8.046 ccm und er leistete 200 bhp (147 kW). Der Motor hatte einen Aluminiumblock und Zylinderköpfe aus Aluminium; die Laufbuchsen waren aus Stahl und der Zylinderwinkel betrug 45°.

1933, im schlimmsten Jahr der Weltwirtschaftskrise, stellte Marmon den Bau von Automobilen ein.

Marmon bleibt als Erfinder des Rückspiegels, wegen der Einführung des V16-Motors und der Anwendung von Aluminium im Automobilbau in Erinnerung.

Zwar stellte Marmon die eigene Automobilproduktion ein, aber man fertigte Komponenten für andere Autofirmen, sowie LKWs, her. Als die Weltwirtschaftskrise den Markt für Luxusautomobile drastisch verkleinerte, tat sich die Marmon Car Company mit Arthur (Colonel) Herrington zusammen, einem ehemaligen Armeeingenieur, der an der Konstruktion von Allradfahrzeugen beteiligt war. Die neue Gesellschaft hieß Marmon-Herrington.

Herbert Fischer

Rekord: RM Auctions-Ergebnis in Monterey

Mit unglaublichen elf Millionen US-Dollar erzielte RM Auctions in Monterey bereits am Freitag den bisher höchsten Preis, der für ein amerikanisches Fahrzeug je erzielt wurde. Objekt der Bieterschlacht war ein Ford GT40 Gulf/

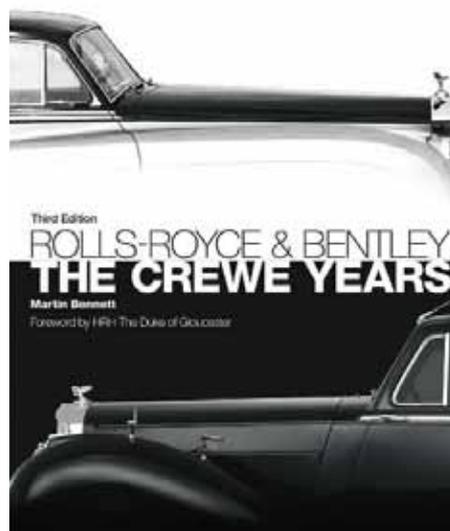


Mirage Lightweight Rennwagen. Immerhin automobiler Hauptdarsteller im Film „Le Mans“ mit Steve McQueen.

Neue Bücher

Rolls-Royce & Bentley, The Crewe Years

„Rolls-Royce und Bentley, The Crewe Years“ liegt endlich in der überarbeiteten 3. Auflage vor. In englischer Sprache wird ein Überblick über alle Rolls-Royce und Bentley der Nachkriegszeit bis



einschließlich Bentley Continental T und Bentley Azure mit sehr detailgenauen Auslistungen technischer Spezifikationen gegeben. Etwa 900 Illustrationen zeigen die Automobile und Einzelheiten der Fahrgestelle, Karosserien, Inneneinrichtungen und dazu diverse Entwürfe verschiedener Designer.

Der Autor Martin Bennett hatte schon bei der Erstausgabe vor mehr als 20 Jahre sorgfältiger Recherche in dieses Projekt investiert. In die überarbeitete 3. Auflage sind alle weiteren Erkenntnisse eingeflossen, die sich über die weiteren Jahre aus intensiver Beschäftigung mit diesem Themenbereich ergeben haben. Das Ergebnis ist brillant - und läßt darüber hinwegsehen, dass der Autor nie verwunden hat, dass die Marken 1998 neue Eigentümer fanden. Martin Bennett hat die unter neuer Regie ab der Jahrtausendwende entstandenen Modelle nicht behandelt.

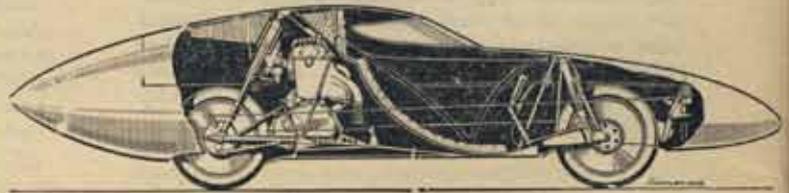
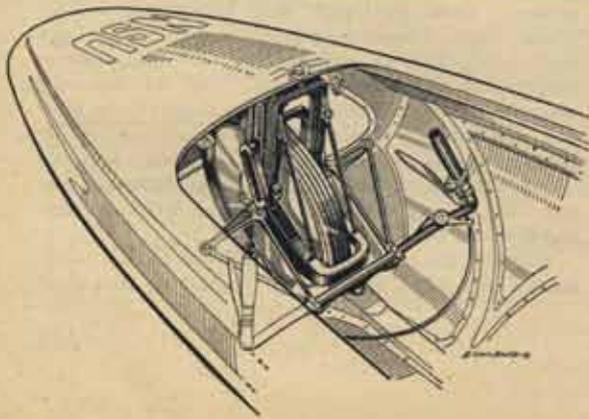
86,67 € , Verlag Haynes

Rekordfahrten im „fliegenden Liegestuhl“

Vor einem Jahr erschien auf der Münchner Autobahn zum erstenmal jenes Fahrzeug, das allgemein als der „fliegende Liegestuhl“ bezeichnet wurde. Gustav Adolf Baum demonstrierte an Hand einiger Weltrekorde, daß sein NSU-Rekordfahrzeug einen niedrigen Stirnwert und treffliche Fahreigenschaften besitzt. Vor einem Jahr stellte Baum elf neue Weltrekorde in den Klassen von 50 bis 100 cm³ auf; einige der 50-cm³-Rekorde, die auch in der 75-cm³-Klasse gewertet wurden, gingen inzwischen an den Italiener Chiro auf Ceccato verloren. Am 10. Mai 1955 griff Baum mit seiner 50-cm³-Maschine trotz dem Handicap des geringen Hubraums auch die 75-cm³-Rekorde von Chiro an. Auf den ersten Anlauf konnte er nicht nur diesen Weltrekord brechen, sondern darüber hinaus gelangen ihm insgesamt 22 neue Weltrekorde.

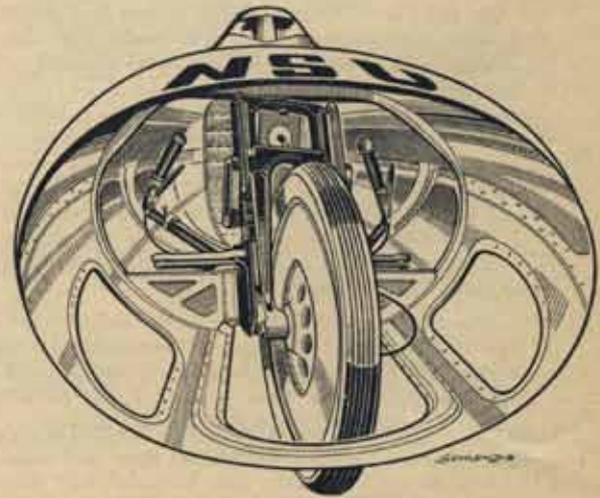
Der „fliegende Liegestuhl“ hat den günstigsten Luftwiderstandswert, den man bei einem Stromlinien-Rekordfahrzeug kennt. Baum fand seinerzeit — ohne ein Ingenieurstudium absolviert zu haben und ohne in die Geheimnisse der Aerodynamik tiefer eingedrungen zu sein — rein gefühlsmäßig die Form, die sich bei späteren exakten Messungen im Windkanal als optimal erwies. Fachleute jedoch betonten, daß es ungeheuer schwer sein würde, mit diesem Fahrzeug eine Stabilität, d. h. das Gleichgewicht, auf den Straßen zu halten. Wie recht sie behalten sollten, ergab die Nachricht, daß Baum acht Tage nach seinen Rekordfahrten bei einem neuerlichen Versuch auf dem Nürnbergring tödlich verunglückte.

Die Konstruktion der Vorderradaufhängung mit Lenkung



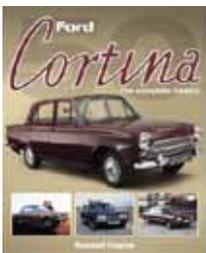
Das ist ein Längsschnitt des „fliegenden Liegestuhls“. Geschaltet wird mit dem linken Fuß; rechts ist die Bremse für das Hinterrad; um Lenker die Vorderradbremse. Drehgasgriff und Kupplungshebel wie beim Motorrad, nur stehen die Lenkergriffe etwas anders

Hier die Bagrspitze des Rekordfahrzeugs. Man findet keinen Rahmen herkömmlicher Art, sondern die Spanten und Verstärkungen des zigaretenähnlichen Körpers sind tragendes Element. An ihnen hängt alles



KFZ Technik, 1954

Ford Cortina - The complete history



Der Cortina gehört zu den erfolgreichsten Fahrzeugreihen von Ford und wurde mehr als vier Millionen Mal verkauft. Heute sieht man ihn leider nur noch selten, aber er ist vielen

noch in bester Erinnerung. Vorgestellt wurde der Cortina 1962 und er stürmte sofort die Verkaufscharts, wo er über 20 Jahre einen festen Platz hatte. Ein halbes Jahrhundert nach der Markteinführung beschreibt diese aufwendig recherchierte Buch die Entwicklung und die Geschichte der fünf Generationen des Modells im Detail und mit vielen Fotos.

Haynes Publishing, Autor Russell Hayes, Seiten: 288, Sprache: Englisch

Max Reisch, über alle Straßen hinaus. Forscher, Pionier und Wüstenfahrer

Autor Horst Christoph

Der Kufsteiner Forscher und Pionier Prof. Dr. Max Reisch (1912–1985) hat der Nachwelt ein kulturhistorisch achtbares Erbe hinterlassen. In der „Sammlung Max Reisch“, die in Innsbruck eine bleibende Stätte gefunden hat, wird den Besuchern nunmehr Einblick in das



Lebenswerk des bedeutenden Tirolers gewährt. Unter anderem werden die Expeditionsfahrzeuge, das Orient-Archiv und seine Asiatika-Sammlung präsentiert.

Auf zwei

und vier Rädern nach Indien, China und rund um die Welt: Maximilian Reisch wird am 2. Oktober 1912 als Sohn von Hans A. Reisch, Großkaufmann und Gutsbesitzer in Bozen, geboren. Seine Kindheit, Jugend und Schulzeit verbringt er in Südtirol und Kufstein. Bereits in frühen Jahren erkundet er als Bergsteiger, Skifahrer, aber vor allem als Motorradfahrer die Berge seiner Heimat. Einer Expedition mit dem Motorrad in die Sahara 1932 folgt ein Jahr später, gemeinsam mit Bergsteigerlegende Herbert Tichy, eine abenteuerliche Reise auf zwei Rädern auf dem Landweg nach Indien. Weitere Pioniertaten folgen: 1935 eine Fahrt nach Indochina, 1936 die Weltumrundung mit dem Auto. Auch nach dem 2. Weltkrieg setzt Max Reisch seine Expeditionen fort und hält seine mit wissenschaftlicher Akribie geplanten und durchgeführten Reisen in zahlreichen Büchern fest. Mit über 700 Vorträgen versteht er es überall Alt und Jung

zu begeistern. Seine letzten ruhigeren Jahre verbringt Max Reisch gemeinsam mit seinem Sohn Peter in Kufstein und Bozen mit der Ordnung seines Lebenswerkes - die Grundsteinlegung für das heutige Reisch-Archiv. Pünktlich zum 100. Geburtstag Max Reischs im Oktober 2012 erscheint nun erstmals eine umfassende Biografie über diesen herausragenden und vielseitigen Abenteurer, der bis heute zu den großen Forschern und Pionieren Tirols zählt.

240 Seiten, 100 farbige Abbildungen, mit Schwarz-Weiß-Abbildungen, Maße: 15 x 22,5 cm, Gebunden, Deutsch, ISBN-10: 3702232125
24,95 € / SFr. 35,50
Erscheint im September 2012

Austin A35

Der Austin A35 war ein Kleinwagen der Austin Motor Company. Er wurde auf der Grundlage des Austin A30 entwickelt und 1956 auf den Markt gebracht.

Die selbsttragenden Karosserien des 2-türigen und 4-türigen Saloon (Limousine) sowie des 3-türigen Van (Kombi) entsprachen im Wesentlichen dem Vorgängermodell. Später wurde auch



noch ein 2-türiger Pickup angeboten. Die Unterschiede zum Modell A30 waren ein größeres Heckfenster, eine Blinkanlage statt der Winker sowie ein größerer Motor. Sein Hubraum betrug 948 cm³, seine Leistung 34 bhp (25 kW). Die Limousine erreichte damit 117 km/h.

Um kleinen Geschäftsleuten ein steuergünstiges Fahrzeug zur Verfügung zu stellen, kam man auf die Idee, einen kleinen Pickup anzubieten. Die Kfz-Steuer sollte zudem nicht mehr nach der Hubraumgröße, sondern nach der Zuladung bemessen werden. Kaum war das Modell auf dem Markt, stellte sich jedoch heraus, dass die britischen Finanzbehörden diese Steuervergünstigung nur anerkannten, wenn mindestens 2/3 der Fahrzeuglänge als Ladefläche zur Verfügung standen. Da dies nicht der Fall

war, musste auch für das neue „Sparmodell“ die übliche Steuer entrichtet werden. Dadurch wurde der wegen seiner kurzen Ladefläche an sich unpraktische Pickup so gut wie unverkäuflich. Die wenigen hergestellten Exemplare wurden als Vorführwagen an die Austin-Vertretungen ausgeliefert und endeten



meist als Werkstattwagen. Heute ist dieses Modell von Sammlern besonders begehrt.

Der bei uns wenig bekannte Austin A 35 bietet erstaunlich viel Platz und Fahrspaß. Die robuste Technik stammt aus dem riesigen BMC-Regal. Ersatzteile sind daher problemlos und preisgünstig lieferbar.

Die meisten stillgelegten Austin A 35 standen im Freien, weshalb im Laufe der Zeit Wasser eindrang, und der nachfolgende Rost die selbsttragende Karosserie im Bodenbereich zernagte. Auch die verchromten Blech- und Gussteile wie Türgriffe und das Markenzeichen auf der Motorhaube litten oft unter den unwürdigen Abstellplätzen. Ein weiterer Rost-Schwerpunkt sind die vorderen Kotflügel, unter denen sich oft feuchter Straßenschmutz ansammelte.

Ein Austin A 35 in gepflegtem Zustand kostet rund 6.900 Euro, mäßige Exemplare gibt es ab etwa 2.000 Euro.

Für den millionenfach, in diversen Austin-, MG- und Morris-Modellen eingesetzten Motor des Austin A 35 gibt es problemlos preisgünstige Ersatz- und



auch Tuningteile. Mit Ausnahme des Hauptbremszylinders ist für den A 35 alles verfügbar.

Von den beiden Austin-Modellen A 30 und A 35 entstanden deutlich mehr als eine halbe Million Einheiten, wodurch ab dem A 35 mit dem von 803 auf 948 cm³ vergrößerten Motor ein hoher Reifegrad erreicht wurde. Voraussetzung hierfür ist ein regelmäßig durchgeführter Ölwechsel. Am Simmerring des hinteren KW-Lagers kann es zu Ölverlust kommen. Das leichtgängige Getriebe sollte sich ohne Kratzen schalten lassen. Verschlossene Fahrwerksbuchsen können die Ursache für ein schwammiges Fahrgefühl sein.

Im englischen Club-Rennsport wird der A35 gerne, bis zum heutigen Tag, eingesetzt.

1962 wurde die Produktion der Austin A35-Limousinen eingestellt. Nachfolger war der Austin A40 Farina. Der Kombi wurde noch bis 1968 weitergebaut, gegen Ende mit einem nochmals vergrößerten Motor des Nachfolgers (1098 cm³, 48 bhp / 35 kW).

Herbert Fischer

Lancia B20 GT

1951, ein Jahr nach der Limousinenpremiere, debütiert die Lancia Aurelia B20 GT; ein Coupé, mit der Lancia seinen Platz unter den innovativsten Automobilherstellern festigen wollte.

Das Design entstand in der Carozzeria Ghia, wurde aber kurze Zeit später durch Pininfarina überarbeitet und dort auch von Hand gebaut. Technisch teilt sich das Lancia Aurelia Coupé die Plattform mit der B21-Limousine. Den V6-Motor des Coupés kennzeichnen eine höhere Verdichtung, zwei Weber-Vergaser und eine Leistung von 75 PS. Das Auto wiegt nur 1.000 Kilogramm





funktionsfähigen Fahrer-Airbag hat Mercedes-Benz bereits 1981 in einem Serienfahrzeug vorgestellt – ebenfalls in der S-Klasse der Baureihe 126. Das zusätzliche Rückhaltesystem (Supplemental Restraint System, SRS), bestehend aus Fahrer-Airbag und Gurtstraffer, damals noch als Gurtstrammer bezeichnet, ist als Sonderausstattung für 1.525,50 DM erhältlich. Es ist das Ergebnis einer intensiven Arbeit der Konzernforschung,

S-Klasse erhältlich. Bald darauf bietet Mercedes-Benz den Beifahrer-Airbag auch in der Mittelklasse-Baureihe 124 auf Wunsch an. Schon ab dem Jahr 1994 ist der Beifahrer-Airbag dann Serienausstattung in allen Mercedes-Benz Personenwagen, der Fahrer-Airbag wird bereits seit 1992 serienmäßig in allen Pkw-Typen eingesetzt. Um die Schutzwirkung durch Luftsäcke weiter zu verbessern, entwickeln die Mercedes-Benz Ingenieure in den folgenden Jahren zusätzliche Systeme wie Sidebag und Windowbag.

Herbert Fischer

Bristol 450

Der Bristol 450 war ein Rennwagen des britischen Flugzeug- und Automobilherstellers Bristol Aircraft Company (später: Bristol Cars), der von 1953 bis 1955 in wenigen Exemplaren hergestellt wurde. Bristol nahm mit ihm werksseitig an einigen ausgewählten Motorsportveranstaltungen teil.

Der Bristol 450 basierte nicht auf Bristols eigenem Chassis, das auf eine BMW-Konstruktion aus der Vorkriegszeit zurückzuführen war und seit 1946 von diversen Straßenfahrzeugen der Marke verwendet wurde. Dieser schweren Konstruktion wurde im Werk die Tauglichkeit für Motorsportengagements auf höherem Niveau abgesprochen. Andererseits verblieb Bristol zwischen der Ankündigung und dem ersten geplanten Einsatz nicht genügend Zeit für die Entwicklung eines eigenen Fahrwerks. Bristol griff daher auf eine Konstruktion des ERA D-Type zurück. Dort hatte David Hodgkin Entwürfe für den G-Type bereit, ei-



und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Als klassischer 2+2-Sitzer konzipiert, bietet der Lancia Aurelia vier Erwachsenen Platz. Nach 500 gebauten Exemplaren, folgte 1952 die zweite Serie des Lancia Aurelia Coupés, nun mit 80 PS, zahlreichen optischen Modifikationen und einem tiefer gelegten Fahrwerk. Ein weiteres Jahr später ging die dritte Generation an den Start und die Aurelia endgültig zum Parade-Lancia-Modell. Die Leistung des nun 2,5 Liter großen Sechszylinders stieg auf 118 PS und auch der Name wurde modifiziert: Lancia Aurelia B20 2500 GT. Die Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h ist, im Vergleich zu einem Porsche 356 1500 Super, der eine Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h erreicht, beachtlich.

Herbert Fischer

25 Jahre Beifahrer-Airbag

Vor 25 Jahren führt Mercedes-Benz in der S-Klasse (Baureihe 126) den Beifahrer-Airbag als weltweit erster Hersteller in den Serienautomobilbau ein.

Die Technik feiert ihre Premiere im September 1987 auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main. Sie hebt das Sicherheitsniveau in Mercedes-Benz Personenwagen auf ein neues Maß und ist damit ein weiterer konsequenter Schritt vom Wegbereiter der passiven Fahrzeugsicherheit in einer langen Reihe herausragender Innovationen. Den weltweit ersten voll



die Mitte der 1960er-Jahre begonnen hat. Wenn Sensoren eine Kollision feststellen, wird eine Treibladung gezündet, und der dabei entstehende Stickstoff bläht in wenigen Millisekunden einen Sack aus Spezialgewebe auf. Das so entstehende Kissen schützt den Menschen vor dem Aufprall auf dem Armaturenbrett.

Während der Fahrer-Airbag im Lenkrad untergebracht ist, befindet sich der Beifahrer-Luftsack in seiner frühen Ausführung an der Stelle des Handschuhfachs. Spätere Fahrzeuge erhalten aufgrund verkleinerter und verfeinerter Airbagmodule auch wieder das Handschuhfach zurück. Technisch folgt der 1987 präsentierte Beifahrer-Airbag dem innovativen Fahrer-Schutzsystem. Er ist ab Februar 1988 als Sonderausstattung in den Limousinen und Coupés der



Road conditions in the US in the early days of the automobile were truly primitive.

nen Rennwagen für die Formel 2, der letztlich nur bei drei Anläufen unter Stirling Moss zum Einsatz kam. Bristol übernahm im Winter 1952 die Rechte an der Konstruktion und überarbeitete sie unter der Leitung von David Summers in den folgenden Monaten. Hierzu gehörten insbesondere eine Verstärkung des Chassis, wobei einige Aluminiumteile durch Stahlkomponenten ersetzt und weitere tragende Elemente hinzugefügt



wurden. Das Gesamtkonzept war darauf angelegt, das Gewicht des Wagens so weit wie möglich zwischen den Achsen zu positionieren. Der Tank wurde daher zwischen dem in Front-Mittelmotor-Lage untergebrachten Motor und der knappen Fahrerkabine angeordnet.

Antriebsseitig verwendete Bristol eine stark überarbeitete Version des eigenen Motors, der bei unverändertem Hubraum von 1971 Kubikzentimetern zunächst eine Leistung von 142 PS erbrachte; Anfang 1954 wurde die Leistung dann auf 155 PS angehoben. Zu den Modifikationen gehörten ein speziell entwickelter Zylinderkopf aus Aluminium, Einlassventile aus einer Chrom-Nickel-Legierung mit vergrößerter Einlassöffnung und neu gestaltete Auslassventile. Die Benzingemischversorgung erfolgte über drei Solex-Fallstromvergaser. Die Kurbelwelle wurde gegenüber der Serienversion verstärkt und das Kühlsystem wurde der erhöhten Leistung angepasst. Der Motor war mit dem eigenen, im Detail allerdings modifizierten Vierganggetriebe verbunden.

Die Karosserie des 450 war ungewöhnlich proportioniert. Die Motorhaube war ausgesprochen lang; die Fahrerkabine befand sich unmittelbar vor der Hinterachse. Im Laufe der Entwicklung gab es unterschiedliche Aufbauten:

- Anfänglich war der 450 als geschlossenes Fahrzeug gestaltet. Das Design der Frontpartie änderte sich im Laufe der Entwicklung. Anfänglich hatte

der 450 aufrecht stehende Frontscheinwerfer und zwei in die abfallende Motorhaube integrierte Zusatzscheinwerfer, später wurden die Scheinwerfer in die Kotflügel integriert und mit Plexiglas bündig abgedeckt. Ein auffälliges Gestaltungsmerkmal aller geschlossenen 450-Modelle waren zwei große Heckflossen, die aerodynamische Stabilität gewähren sollten. Das kurz darauf präsentierte Sportcoupé Bristol 404 „zierte“ diese Heckflossen in deutlich reduziertem Maße.

- 1955 erhielt der 450 eine offene Karosserie mit dem Fahrersitz auf der rechten Seite, einem vom Reglement vorgeschriebenen, jedoch aus aerodynamischen Gründen durch ein großes Blechteil abgedeckten Beifahrersitz sowie eine aufrecht stehende Heckfinne (ähnlich dem Jaguar D-Type), an deren vorderem Ende sich

eine Kopfstütze befand. In der Literatur besteht Einigkeit darüber, dass die 450 Roadster nicht neu aufgebaut wurden, sondern das Werk lediglich das Dach der vorhandenen Coupés entfernte und die Heckpartie anpasste.

Die Renneinsätze:

Der Bristol 450 wurde von 1953 bis 1955 bei einigen Langstreckenrennen in Frankreich eingesetzt. Das Auto erzielte zumeist Klassensiege.

Bei einem Langstreckenrennen im französischen Montlhéry im Oktober 1953 stellten Macklin und Fairman sechs neue Geschwindigkeitsrekorde in der Klasse E (für Fahrzeuge mit bis 2.000 Kubikzentimetern Hubraum) auf: Sie erreichten auf einer Distanz von 200 Meilen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 125,87 Meilen pro Stunde und fuhren über einen Zeitraum von sechs Stunden durchschnittlich mit 115,43 Meilen pro Stunde. Nach der letzten Rekordrunde fuhr Peter Wilson eine Abschlussrunde mit einer Geschwindigkeit von 126 Meilen pro Stunde, um zu zeigen, dass das Auto auch nach den



inzwischen erbrachten Leistungen noch immer in einwandfreiem Zustand war.

Bristol trat mit drei Fahrzeugen vom Typ 450 zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans am 13. Juni 1954 an. Die Fahrzeuge waren dieselben, die bereits im Vorjahr an den Start gebracht worden waren, allerdings hatte das Werk sie im Bereich der Frontpartie leicht überarbeitet, und die Leistungsausbeute war um 13 PS erhöht worden. Diese Mehrleistung war die Folge konsequenter Winterarbeit, wo vor allem mit neuen Zylinderköpfen und Ventilen experimentiert wurde. Das Team meldete die



Fahrerpaarungen Peter Wilson/Jim Mayers, Mike Keen/Tommy Line und Tom Wisdom/Jack Fairman. Als Ersatzfahrer wurde der junge Australier Jack Brabham verpflichtet. Alle drei Fahrzeuge kamen ins Ziel. Wilson/Mayers beendeten das Rennen in der Gesamtwertung mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 90 Meilen pro Stunde als Siebte, Wisdom/Fairman wurden Achte, und Keen/Line kamen als Neunte ins Ziel. Die Bristol-Fahrzeuge führten zugleich die Wertung der Klasse für Sportwagen von bis 2-Liter-Hubraum an.

Zum Beginn der Saison 1955 erhielten die Bristol 450 eine offene Karosserie. Die Fahrzeuge wurden erneut von Wisdom/Fairman, Keen/Line und Wilson/Mayers gefahren. Die Bristol belegten am Ende des Rennens die ersten drei Plätze in ihrer Klasse. In der Gesamtwertung wurden Wilson/Mayers Siebte, Keen/Line Achte und Wisdom/Fairman Neunte. Bristol spendete die Siebtpremie einem Fonds, der die Opfer unterstützte, die von Pierre Leveghs

Fahrzeug verletzt oder getötet worden waren.

Die Fachliteratur geht üblicherweise davon aus, dass drei Exemplare des Bristol 450 hergestellt wurden, die im Laufe der Zeit diversen Änderungen unterzogen wurden. Der Bristol Owners Club bestätigt diese Zahl auf seiner Internetseite. Nach dem Ende des werks-

seitigen Engagements wurden die drei Fahrzeuge im Werk zerlegt. Aus den am besten erhaltenen Einzelteilen wurde ein Exemplar zusammengesetzt, das mehrere Jahrzehnte lang zu Tony Crooks Sammlung gehörte, bevor dieser es in den 1990er Jahren an einen Markenliebhaber verkaufte.

Herbert Fischer

Studebaker Electric

Sie kennen doch sicher auch den Begriff, den Ausspruch: „das gab es doch schon einmal“. Ja, dieser Satz hat etwas wahres an sich. In diesem Fall auf den Elektroantrieb bezogen. Die heutige „Elektrophobie“ gab es schon vor 100



Jahren. Im Gegensatz zu vor 100 Jahren könnte es diesmal aber wirklich funktionieren. Jedenfalls - nachdem das Auto das Laufen gelernt hatte und somit auch längere Strecken (weniger oder mehr pannenfrei) zurücklegen konnte, war automobiltechnisch die zentrale Frage der Antriebsart zu lösen. Benzin, Dampf oder Strom. Dabei schieden sich die Geister der Erfinder, Ingenieure, Automobilfabriken. Studebaker entschied sich für eine Doppellösung.

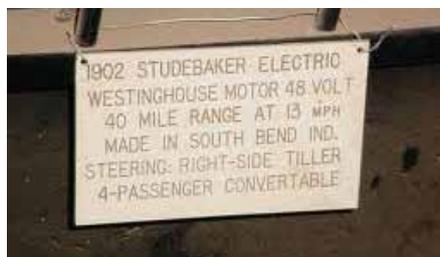
Der Studebaker Electric war ein Automobil mit Elektroantrieb, den die Studebaker Brothers Manufacturing Company in South Bend (Indiana) herstellte. Die batteriebetriebenen Autos wurden zwischen 1902 und 1912 angeboten. Studebaker begann schon 1898 mit der Herstellung von Automobilen: Frederick Samuel Fish, damals Präsident von Studebaker und Schwiegersohn von John M. Studebaker, überzeugte die Geschäftsleitung, 4.000 US-Dollar in

die Entwicklung elektrisch betriebener Autos zu investieren. Die Gesellschaft begann aber auch damit, Karosserien für elektrisch betriebene Taxis herzustellen, welche die Pope Manufacturing Company fertigte. Die kommerzielle Fertigung begann erst 1902 und die Gesellschaft entschied sich für batteriebetriebene Fahrzeuge, weil sie sauber waren, sich leicht laden ließen und in größeren Städten auch ohne Tankstellen gut funktionierten. Mit einer Reichweite von 40 Meilen, Kettenantrieb und vier Vorwärtsgängen erreichten sie eine Spitzengeschwindigkeit von 13 Meilen/Stunde. Herzstück waren Westinghouse Elektromotoren. Ausgeliefert wurden verschiedene Aufbauten, die von der früheren Kutschenfertigung der Firma abgeleitet waren: Stanhope, Victoria und Surrey sind nur einige Beispiele.

Fish erkannte allerdings früh, dass die Zukunft des Unternehmens nicht im Elektroauto mit all seinen Beschränkungen lag, sondern im benzinbetriebenen Fahrzeug. Die Erfahrungen von Studebaker lagen in der Stellmacherei und im Fahrzeugverkauf, nicht so sehr im Motorenbau. Diese Erkenntnis führte 1904 zur Gründung von Studebaker-Garford. Die Zusammenarbeit funktionierte gut, bis Garford 1909/1910 Fahrgestelle für den Bau eigener Automobile abzweigte und Studebaker auf der Suche nach einem preisgünstigen Auto auf die E-M-F Company in Detroit stieß. Das Kürzel



steht für die drei Gründer her: Barney Everitt, ein Stellmacher aus Detroit, William Metzger, früher bei Cadillac tätig und Walter Flanders, Betriebsleiter bei Henry Ford. E-M-F sollte das gesamte Automobil herstellen und Studebaker wollte es über seine Kutschenhändler verkaufen. Studebaker fuhr fort, elektrisch betriebene Fahrzeuge herzustellen, bis John Studebaker 1909 die Kontrolle über E-M-F anstrebte und dies 1910 tatsächlich erreichte.



1912 sah auch John Studebaker, dass die Automobile in Zukunft Benzinmotoren haben würden, und so endete die kleine Fertigung von Elektrowagen. Die offizielle Verlautbarung der neu geordneten Studebaker Corporation lautete übersetzt: „Die Fertigung elektrischer Automobile in South Bend ist beendet. Sie wurde über neun Jahre ohne allzu großen Erfolg fortgeführt und schließlich wurde die Überlegenheit des benzinbetriebenen Autos offensichtlich.“ Thomas Edison erwarb angeblich aus der 1902er-Jahresproduktion von nur 20 Electric-Fahrzeugen die Nummer 2.

Walter Ceh

Mazda Wankelmotor

Wir schreiben das Jahr 1971. Die Schweiz führt das aktive und passive Wahlrecht für Frauen ein, in der DDR wird Erich Honecker Nachfolger von Walter Ulbricht als Erster Sekretär des Zentralkomitees der SED. In den USA wird Werbung für Zigaretten im Rundfunk und Fernsehen verboten, MacDonalds eröffnet in München seine erste Filiale in Deutschland. Und der japanische Automobil-Hersteller Mazda führt den RX-3 ein, zunächst als Coupé und viertürige Limousine. Ein Jahr später, 1972, folgt eine fünftürige Kombi-Version mit Automatikgetriebe.



Der RX-3 ist der erste Mazda mit Wankelmotor, der nach Deutschland exportiert wird. Der Hecktriebler mit hinterer Starrachse ist gerade mal vier Meter lang und wird vom 10A Wankel angetrieben. Der bringt es mit zweimal 491 ccm Kammervolumen auf eine Leistung von 105 PS bei 7.000 U/min und ein maximales Drehmoment von 134 Nm bei 3.500 U/min.

Die mit Fünfgang-Schaltgetriebe ausgestattete GT-Version bringt es mit dem 12A Wankelmotor gar auf 120 PS (bei 6.500 U/min) und ein maximales Drehmoment von 156 Nm bei 3.500 U/min. Reichlich Leistung für die damalige Zeit – und für das geringe Fahrzeuggewicht. Der Mazda RX-3 wiegt gerade mal 900 Kilo, mit denen die zahlreich angetretenen Pferdchen – im besten Wortsinne – leichtes Spiel haben. In 10,8 Sekunden ist der Wankel-Japaner auf Tempo 100

km/h, die Viertelmeile schafft er in 17,1 Sekunden.

Beste Voraussetzungen für den Einsatz auf Renn- und Rallyestrecken. Mit seinen kompakten Abmessungen, breitem Radstand (Spurweite vorn / hinten: 1.295 / 1.295 mm) und dem geringen Gewicht ist er selbst für weit größere Fahrzeuge ein ernst zu nehmender Gegner. Mazda selbst bietet von Stufe 1 bis Stufe 3 eine ganze Palette von Sportzubehör an – und macht so den Einsatz des kompakten Wagens zusätzlich



populär. Der im Stil der 1970-er Jahre gehaltene, rückblickend etwas barock wirkende RX-3 wird auch in den USA verkauft. In „gods own country“ wird der Mazda, der in Japan als Savanna angeboten wird, zum Erfolgsmodell – und begründet den guten Ruf des „Rotary Drive“. Dem wird auch sein ebenfalls mit Kreiskolbenmotor ausgestattete Nachfolger, der deutlich größere und moderner gestylte RX-7, gerecht. Im Jahre 1978 endet die Produktion des RX-3.

Walter Ceh

Song für den MGB GT

Zu seinem scharfen Gitarrenstil lädt Folk-Rock-Legende Richard Thompson selbst die Liebeslieder oft mit beißender Ironie auf. Doch für den MGB GT ließ er sich auf der LP „Mirror Blue“ zu einer Homage hinreißen: „I've got a little car and she might go far, she's a mistress



of my heart now. She's a 65 with an overdrive, and I fixed her in every part now“ beginnt sein Erfahrungsbericht. Dann erklärt er, wie er die Bodengruppe schweißte, eine neue Salisbury-Hinter-

achse fand, den Chromgrill restaurierte, Lockheed-Scheibenbremsen und SU-Doppelvergaser einbaute. Das Ergebnis: She looks a dream in Racing Green. My MGB GT she's a runner now.“

Dazu teilt Thompson mit, was er von den englischen Rivalen hält: „An Alpine's fine if you got the time, and a Healey will set you back some; TR4s cost a little bit more, but they don't have the same attraction.“

Multi-Millionen-Meeting

38 Ferrari 250 GTO wurden zwischen 1962 und 1964 gebaut, die meisten existieren noch.

Dass aber 23 davon an einem Ort zusammenkommen, ist schon fast eine Sensation. Doch der GTO Owners Club organisierte mit Sponsor LVHM ein Klassentreffen anlässlich der Le Mans Classic 2012 (22. Juli). Am Freitag war es dann soweit, zwei Runden durfte die GTO-Sammlung, die insgesamt einen Wert weit jenseits von 250 Millionen Euro darstellte, auf dem Circuit von Le Mans drehen.

Dass es nicht gelang, die Fahrzeuge



zwei Runden lang zusammenzuhalten, so dass die meisten Zuschauer nicht in den Genuss der Gesamtdarbietung kamen, war natürlich schade. Einmalig war das Klassentreffen, das auch einmal mehr augenscheinlich zeigte, dass nicht alle GTOs rot sind und dass sich



die Karosserieformen teilweise deutlich unterschieden, trotzdem ein Genuss für Auge und Ohr und auch ein gelungener Auftakt für die Le Mans Classic.

Mit dabei war auch der Brit Paul Vestey, seit 30 Jahren Besitzer des einzigen neu nach Deutschland verkauften GTO 250 (Fg. Nr. 4115GT). Angesichts der Preisentwicklung der letzten Jahre erzählte er mit einem Augenzwinkern, dass ihn sein Vater immer davor gewarnt habe, Geld in Autos zu investieren, da könne man nur verlieren...

Herbert Fischer

Fiat 1500

Bereits vor dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Fiat 1500 hergestellt, und zwar als Fiat 1500/1500 B/1500 C von 1935 bis 1948. Das Mittelklassefahrzeug mit Zentralkastenrahmen gab es als zwei- und viertürige Limousine und als zweitüriges Cabriolet. Die Fahrzeuge hatten einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 1493 cm³ Hubraum und einer Leistung von 45 PS/33 kW.



Der Fiat 1500 wurde 1961 vorgestellt und mit einigen Veränderungen bis 1968 gebaut.

Es gab außerdem ab 1963 ein ursprünglich nur als Taxiversion geplantes Modell namens 1500 L, das mit dem 1,5-Liter-4-Zylinder-Motor (1481 cm³, 67 PS, ab Ende 1964 75 PS) der neuen, kleineren 1500er Modelle (s. nächster Absatz) ausgestattet war. 1968 wurde die Produktion eingestellt.

Im Spätherbst 1961 erschienen mit einer kleineren Karosserie die viertürigen Limousinen (und ein fünftüriger Kombi mit dem Namen Familiare) Fiat 1300 und 1500, die bis Ende 1966 bzw. Ende 1968 gebaut wurden.

Als Vertreter der sogenannten „Corvaire-Linie“ entsprachen beide mit der umlaufenden, stark betonten Seitenlinie (Badewannen-Form) dem Zeitgeschmack (vgl. NSU Prinz 4, 1000, Chevrolet Corvaire). Der Motor des Modells 1500 war ein Reihen-4-Zylinder-motor mit 1491 cm³ Hubraum und einer Leistung von anfänglich 67 PS/49 kW. Das 4-Gang-Getriebe wurde der seinerzeitigen Mode entsprechend vom Lenkrad aus geschaltet. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug 150 km/h.

Schon im Sommer 1964 erfolgte die erste Überarbeitung, der 1500 mutierte zum 1500 C, was durch eine Verlängerung der Karosserie um 10 cm und damit des Radstandes und der hinteren Türen für mehr Beinfreiheit hinten sorgte. Jetzt leistete der 1,5l-Motor 75 PS und fuhr damit bis zu 155 km/h schnell. Hinzu kam ein veränderter Kühlergrill und größere Heckleuchten. Der 1500 blieb jedoch als Familiare äußerlich und der 1300 als Limousine und Familiare optisch als auch technisch unverändert. Der 1300 hatte immer 60 PS und fuhr 140 km/h. In Deutschland war der 1500 das weitaus häufiger verkaufte Modell.



Fiat Cabrio Pininfarina

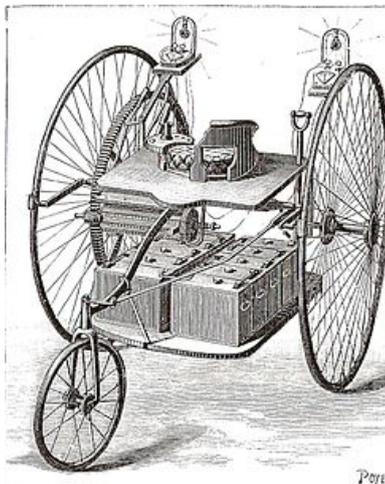
Ebenfalls gleich motorisiert waren das von Herbst 1963 bis Ende 1967 hergestellte zweitürige 1500 Cabriolet und das 1500 Coupé (beide identisch entworfen von Pininfarina), die ab 1965 anstatt mit einem 4-Gang-Getriebe mit einem 5-Gang-Getriebe (beide Mittelschaltung) ausgestattet war. Deren Höchstgeschwindigkeit lag mit 67 PS bei 160 km/h, mit 75 PS (ab Ende 64) bei 165 km/h.

Herbert Fischer

Tricycle Ayrton & Perry

Hat Carl Benz vor 125 Jahren wirklich das Auto erfunden bzw. das erste Auto gebaut? Nicht unbedingt! Schon fünf Jahre früher konstruierten zwei Engländer ein straßentaugliches Fahrzeug, und das fuhr auch noch rein elektrisch! Das elektrische Tricycle von William Ayrton und John Perry ist über 130 Jahre alt und schafft immerhin Tempo 18. Die Lenkung ist etwas knifflig, man muss mit der rechten Hand nach hinten greifen und an einer Kurbel drehen. Doch der Antrieb schnurrt fast so reibungslos wie beim neuen Elektro-Smart. Horst Schultz vom Museum Autovision in Altlußheim hat den stromernden Methusalem nachgebaut. Mehr als 1000 Arbeitsstunden haben Schultz und das Museumsteam investiert. Als Quellen dienten ihnen zwei Kupferstiche aus dem Jahr 1881 und technische Beschreibungen.

Der Aufwand, den Stromer originalgetreu zum Leben zu erwecken, war enorm. Doch er hat sich gelohnt.



Elektroautos gelten oft als Speerspitze der alternativen Antriebe, dabei war es genau umgekehrt: Erst kamen die Stromer, dann der Verbrenner. Die derzeitige Hype um das E-Mobil verwundert deswegen. Zahlen aus dem Jahr 1900 machen deutlich, dass das Rennen selbst 14 Jahre nach dem ersten Patent-Motorwagen keineswegs entschieden war. Damals fuhren 40 Prozent aller Automobile mit Dampf, 38 Prozent mit Elektroantrieb und nur 22 Prozent mit Benzin. Dass der erste straßentaugliche Stromer von 1881 so schnell in Vergessenheit geriet, hatte mehrere Gründe. Die geringe Reichweite der Stromer war schon damals ein Knackpunkt. Das Aufladen war kompliziert und erforderte stationäre Generatoren. Außerdem legten die Wissenschaftler William Ayrton und John Perry keinen Wert auf PR.



Während Bertha Benz mit dem Automobil ihres Ehemanns öffentlichkeitswirksam die erste Fernfahrt vollführte, wollten Ayrton und Perry wohl keineswegs die Pferdekutsche ersetzen. Ihr Stromer diente vor allem als Show Car, mit dem sie der Fachwelt neue Technologien wie die Edison-Glühbirne oder die von ihnen entwickelten Messgeräte Volt- und Ampere-Meter demonstrierten. Trotzdem war der Antrieb ihres Gefährts 1881 eine kleine Sensation. Ein paar Monate früher hatte der Franzose Gustave Trouvé ein ähnliches Dreirad konstruiert, das jedoch kaum fahrbar bzw. verwendbar war. „Trouvés Batterietechnik mitsamt der Geschwindigkeitsregelung war eher belustigend als straßentauglich. Über Seilzüge wurden die Bleiplatten in die Säure der offenen Batterien getaucht. Je nach Tauchtiefe wurde das Dreirad, mit etwas Glück, schneller oder langsamer“, beschreibt Museumsdirektor und Elektroingenieur Horst Schultz die Funktionsweise. Das Tricycle von Ayrton & Perry war dagegen relativ ausgereift. Die Geschwindigkeit wird mit der Handkurbel links neben dem Fahrersitz kontrolliert. Sie fungiert als Zellschalter und schaltet in Sechs-Volt-Schritten die einzelnen Batterien zusammen. Je weiter man die Kurbel nach links dreht, desto mehr Spannung liegt an und desto

schneller wird das Fahrzeug. Statt der wiederaufladbaren Bleibatterien, die 1881 immerhin 40 Kilometer Reichweite ermöglichten, bauten Schultz und sein Museumsteam moderne Lithium-Eisen-Phosphat-Akkus ein. Damit stieg die Reichweite auf 70 Kilometer. Wenn man auf dem Stromer von Ayrton & Perry an all den Benzinkutschen vorbei durch die Straßen surrt, lässt einen dieser Gedanke nicht mehr los: Wie könnte die Welt heute aussehen, wenn man von Anfang an auf den Elektroantrieb gesetzt hätte? Eine ähnliche Frage stellte sich schon 1884 ein Autor der Zeitschrift „Das neue Universum“, als er einen Artikel über das Tricycle der Briten verfasste. Geradezu überschwänglich beschreibt der Autor die Vorzüge des elektrischen Velocipeds gegenüber solchen mit Gas- oder Dampftrieb. In jedem größeren Ort werde es bald Geschäfte geben, in denen man leere Akkumulatoren abliefern und aufgeladene bekommt - so die Vision von 1884. Wenn Elektropionier Shai Agassi heute sein Batterie-Wechselsystem „Better Place“ anpreist, realisiert er also tatsächlich eine uralte Idee. Das erste Elektroauto der Welt steht nun neben einem historischen Fahrrad-Tricycle im Museum Autovision. Als Nachbau befindet sich das Gefährt in bester Gesellschaft: Auch vom Benz'schen Patent-Motorwagen existieren nur noch Repliken und keine Originale mehr.

Walter Ceh

Porsche 911 RS 40 Jahre

„Nur 500 Männer werden ihn fahren“, so bewarb Porsche einst den Carrera RS 2.7. Damals für 34.000 DM käuflich zu erwerben ist er heute eine sündteure Sportwagen-Legende. Für den heutigen Klassiker begannen zunächst dunkle Jahre. Von den Porschehändlern wurde er in den Achtzigern und frühen Neunzigern zu den Kiesplatz-Kollegen mit Containern und Wimpelschmuck an den Ausfallstraßen durchgereicht, viele Exemplare starben einen frühen Tod ob am Baum, an der Leitplanke oder durch Überbeanspruchung. Von den 1.580 gebauten Exemplaren entfallen die meisten auf die rennstreckentaugliche Leichtbauvariante. Dazwischen erlebte der oft quetschbunt lackierte Hecktriebler eine lebhaftere Jahre. Der Sportwagen mit dem legendären Entenbürzel, der in den Siebzigern nicht nur bei Porsche eine wahre Spoiler-Orgie auslöste, erzielt heute Preise von bis zu 300.000 Euro. Dabei gerät fast in Vergessenheit, dass die wahlweise quetschgelben, knallorange oder giftgelben Ikonen der Siebziger vor zwanzig Jahren noch ihr Dasein auf den Kiesplätzen der weniger seriösen Gebrauchtwagenhändler friste-

ten. Dabei war aller Anfang schwer. Um die erforderlichen Homologationen für den Rennsport zu erlangen, wurden immer wieder Mindeststückzahlen verlangt.

Doch die Marketing-Abteilung war skeptisch. Ein abgespecktes Auto, kompromisslos auf Leichtbau getrimmt, also im Alltagsbetrieb äußerst unbequem, wäre wohl schwer zu verkaufen. Zumal der Elfer die durchschnittliche Lebenserwartung eines Fahrzeugtyps mit fast neun Jahren ja 1972 schon erreicht



hatte. Und die spartanische Grundausstattung des Carrera unterbot die Innenausstattung des 911, der ohnehin mit allerlei Schaltern und Ingredienzien aus dem Regal des VW-Käfer bestückt war, im wahrsten Sinne des Wortes. Die Anzeigen, mit denen das Auto beworben wurde, dürften heute eine ganze Armada an Gender-, Diskriminierungs- und Frauenbeauftragten auf den Plan rufen: „Nur 500 Männer werden ihn fahren“ hieß es da. Doch die Nachfrage sprengte alle Erwartungen.

Die ersten 500 waren binnen vier Wochen ausverkauft. Als der letzte Carrera 1974 das Werk verließ, waren insgesamt über 1.500 Autos gebaut. 217 Leichtbauvarianten, 1308 als schwerere Touring mit Chromzierart und Schminkspiegel und 55 kompromisslose „RSR“ für die Rennstrecke, wo sie in der Gruppe 4 homologiert waren. Seither hat das Zuffenhausener Unternehmen noch bei jedem neuen Modell aus der Losung „Weniger ist mehr“ Kapital geschlagen. Während karg ausgestattete Non-Komfort-Varianten bei den Massenherstellern das untere Ende der Preisliste markierten, lässt sich Porsche bei diesen Modellen den Verzicht auf jedes Ausstattungsmerkmal, Dämmschutz oder Klimaanlage teuer bezahlen. Beim Ur-RS war dabei die Produktion von Improvisation und Handarbeit geprägt. Bereits fertig montierte „gewöhnliche“ Neunelfer wurden nachträglich im Werk umgebaut und mit Dünnschlechteilen Alutüren und einer Kunststoff-Motorhaube ausgestattet. Ein Mitarbeiter schaffte im Dienst-Passat Kombi eigenhändig die Frontscheiben aus leichtem Sicherheitsglas von der belgischen Firma Glavelber heran. So konnte das Gewicht auf fast

1.000 Kilo gesenkt werden. Und der charakteristisch „Entenbürzel“ getaufte Heckspoiler verbesserte den Anpressdruck des luftgekühlten Motors auf die Hinterachse. 210 PS, man glaubt es kaum, stellten die Spitzenleistung in jenen Tagen dar. Sie reichten dank des ausgefeilten Leichtbaukonzepts aber für katapultartige Beschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von fast 245 km/h, bei der die schwerfälligen Limousinen der achtziger und Neunziger Jahren bis heute künstlich abgeriegelt werden müssen. Dabei musste man mit einer beeindruckenden Geräuschkulisse rechnen. Neben den Rücksitzen wurden auch noch viele Dämmmaterialien entfernt und verschafften dem luftgekühlten Sechszylinder so mit Nachdruck zur Hörbarkeit. Seit den frühen Neunzigern steigt der Wert der Ikone, die wahrscheinlich den puren 911er verkörpert. In keinem 911er kreischt der luftgekühlte Sechszylinder unvermittelter, ist die Fahrdynamik spürbarer. Das Auto ist der Höhepunkt des mechanischen Zeitalters. So bleibt der Carrera RS 2.7 so etwas wie die Krönung des deutschen Maschinenbaus.

Walter Ceh

COVC Clubnachrichten

Termine:

- 6. Oktober, Schlussfahrt des COVC
- 8. November, Generalversammlung
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Generalversammlung, Donnerstag
8. November 2012, 19,30, Panorama-schenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Citroen DS	1
Editorial	2
Pebble Beach 2012	2
Volvos erster Sechszylinder	2
Skoda Museum, NEU	3
Kannst du dich noch erinnern?	3
Rekord: RM Auctions-Ergebniss	4
Neue Bücher	4
Austin A35	6
Lancia B20 GT	6
25 Jahre Beifahrer-Airbag	7
Bristol 450	7
Studebaker Electric	9
Mazda Wankelmotor	9
Song für den MGB GT	10
Multi-Millionen-Meeting	10
Fiat 1500	10
Tricycle Ayrton & Perry	11
Porsche 911 40 Jahre	11
COVC Clubnachrichten	11



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