



Nummer **95** Juni 2014

Monats-Gazette

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



Delahaye 135M, 1949, Karosserie Saoutchik

Foto: Herbert Fischer

Johann Puch

Johann Puch, slowenisch Janez Puh, wurde als siebtes Kind eines Kleinbauern geboren. Mit acht Jahren verließ er schon sein Elternhaus und begann mit zwölf Jahren (!) eine Lehre als Schlosser in Pettau. Nach Abschluss seiner Lehre im Jahre 1877 ging er auf Wanderschaft, und danach (1882) leistete er seinen dreijährigen Militärdienst ab, bei dem er als Schlosser im Zeugdepot in Graz eingesetzt wurde. Ab 1885 wechselte er mehrfach den Arbeitgeber, um sich im Fahrradbau weiterzubilden und wurde bald zu einer gefragten Fachkraft. Er war auch selbst als Radsportler aktiv und zählte zur Mannschaft des Grazer



Radfahrer-Clubs.

1889 reiste Puch zu einer Fahrradausstellung nach Leipzig und übernahm in der Folge die Vertretung der englischen Humber-Werke und des deutschen Unternehmens Winkelhofer & Jännicke. Nach mehreren Ansuchen erhielt er im September 1889 die Betriebserlaubnis für eine Fahrrad-Werkstatt auf dem Gelände der Gärtnerei seiner Schwiegereltern. Schon im selben Jahr wurde das erste Puch-Rad, ein Sicherheitsniederrad, unter dem Markennamen Styria (lat.= Steiermark) ausgeliefert. Zudem machte er Werbung für seine Fahrschule, in der er gezielt weibliche Kunden ansprach. Schon Mitte 1890 erwies sich die Werkstatt als zu klein, und Puch

zog, mit finanzieller Unterstützung eines Partners, in ein größeres Gebäude um. 1891 wurde die Handelsgesellschaft „Johann Puch & Comp.“ eingetragen und beschäftigte 34 Arbeiter.

Den Durchbruch für das Styria-Rad brachte der dritte Platz des Rennfahrers Franz Gerger bei der Distanzradfahrt Wien–Berlin 1893; Puch hatte auch den Sieger des ersten Rennens Paris-Roubaix, Josef Fischer sowie den mehrfachen Hochrad-Meister und Wien-Berlin-Teilnehmer Bruno Büchner unter Vertrag. Styria-Räder wurden bis nach England und Frankreich exportiert.

Johann Puch selbst erkrankte 1893 am Herzen und musste kürzertreten; da die Nachfrage nach Rädern jedoch weiterhin groß war, stieg die Bielefelder Maschinenfabrik als Kommanditistin mit ein. 1895 beschäftigte Puch schon 330 Arbeiter, die jährlich rund 6000 Fahrräder produzieren. Im selben Jahr kam es aber auch zu Streiks und blutigen Demonstrationen der Arbeiter, als deren Resultat kürzere Arbeitszeiten und Lohn-erhöhungen standen.

1897 schied Puch wegen Unstimmigkeiten mit den neuen Partnern aus der Firma, die inzwischen Johann Puch & Comp., Styria Fahrradwerke hieß, mit einer Abfindung aus, unter der Bedingung, zwei Jahre lang keinen Konkurrenzbetrieb zu eröffnen; diese Regelung umging er, indem er eine neue Firma zunächst unter dem Namen eines seiner Mitarbeiter aufmachte. 1899 wurde das neue Unternehmen dann als Johann Puch – Erste steiermärkische Fahrrad-Fabriks-Actien Gesellschaft in Graz in das Handelsregister eingetragen. Dort wurden neben Fahrrädern auch Motorräder und Automobile hergestellt. Im Ersten Weltkrieg war das Unternehmen Lieferant des k.u.k. Heeres.

1912 zog sich Puch nach neuerlichen Herzproblemen aus der Leitung der Puch-Werke zurück und widmete sich hauptsächlich seinen Rennpferden, kehrte aber im Frühjahr 1914 in den Verwaltungsrat zurück. Bei einem Pferderennen in Zagreb, damals Agram, erlitt er einen tödlichen Gehirnschlag.

Verein Johann Puch-Museum Graz, A-8020 Graz, Puchstraße 85 –119

Wikipedia

Potzmann & Winkler - „die neue, alte Werkstatt“

Seit 1926 bestimmt diese Werkstatt, welche sicher einem Großteil der leicht-älteren Kraftfahrer ein Begriff sein wird, das geheime, oft nicht leicht durchschaubare elektrische Leben vieler Fahrzeuge. Dabei ist es gal, ob es sich um ein Auto Motorrad, LKW, Traktor, Baumaschine, Boot oder Sonderfahrzeug handelt. Besonders Oldtimern aller Art wird viel Auf-

merksamkeit geschenkt. So überrascht es nicht, dass man der Werkstatt oft ein oder mehrere „Gustostückerln“ wie z.B. einen MG TD, Jaguar XK 120, oder 150, einen E-Type oder eine XJ Limosine bewundern kann. (Ich habe aber auch einen Renault Berlingo gesehen).

Man könnte sich nun fragen: Warum gerade Jaguar? Die Erklärung: Christian Zettner, der neue Besitzer der Werkstatt, ist selbst Jaguar-Fahrer und Vizepräsident des „Jaguar Enthusiast's Club“ = „JEC“ Austria. Als ich 1978 Zündkerzen und Unterbrecherkontakte für meinen Jaguar 240 benötigte, wurde ich zu Potzmann & Winkler geschickt, wo ich alles ohne Aufsehen zu erregen bekam. Die „Spare Parts Dealer“ in Deutschland und England gab es zu dieser Zeit noch gar nicht. Als die Neuübernahme am 27. Februar 2014 vor Ort gefeiert wurde, stellte ich zu meinem Erstaunen fest, dass sich, soweit ich es beurteilen und mich erinnern konnte, kaum etwas verändert hatte. AUSSEN: Keine neue Glasfassade, keine blinkende Leuchtstoffreklameschilder. Wie gewohnt zwei Eingänge, einer in der Schönbrunnerstrasse 18, der andere gleich ums Eck in der Wehrgasse, wo sich auch die Einfahrt zur Werkstatt befindet. INNEN: So wie es war. Verkaufspult, einige Glasvitriolen, geölter Bretterboden. Gummimatten auf dem Verkaufspult im Bereich der Werkstatt.



Der PC im Büro ist neu und zweifellos kein Relikt aus den Gründerjahren. GANZ INNEN: Stößt man in den Bereich der Werkstatt vor, geht man zunächst an etlichen wirklich alten Drehbänken, Maschinen und Vorrichtungen vorbei, bis einem unweigerlich der Prüfstand für Elektromotoren, Lichtmaschinen, Startern und anderen elektrischen Geräten ins Auge fällt. Der Prüfstand ist über 5m lang, leistungsrelevante Daten wie z.B. Ampere, Volt, Umdrehungen/min der zu überprüfenden Teile kann man an alten, großen Rundinstrumenten ablesen. Und das könnte man auch noch aus 5m Entfernung. Schäden an Geräten können durch umfangreiche, gezielte Funktionsprüfungen schnell lokalisiert und die Reparaturkosten ermittelt werden. Neu wären das Firmenschild, die zeitgemäß gestalteten Auslagen (es hat sich halt schon etliches auf dem KFZ-Sektor getan) und eine Pinwand, an der interessante Neuigkeiten und Ankündigungen

betreffend die Autowelt zu lesen sind.

Niemand verspürt hier den Drang, die Geräte und Maschinen durch neue, kleine, teure und störungsanfällige (?) zu ersetzen. Sogar die alte Zentralheizung funktioniert klaglos. Hier ist alles so, wie es immer war.

Nur zwei der Mitarbeiter fallen aus der Reihe und sind jüngerer Datums - sie sind erst seit 40 Jahren in der Firma. Dabei handelt es sich um die freundliche Dame beim Empfang, welche alles weiß und kompetent weiterhelfen kann und dem „Chef“ der Elektro-Reparaturwerkstätte, der jedem kaputten elektrischen Maschinchen, welches für die Fortbewegung von Kraftfahrzeugen mitverantwortlich ist, Hilfe angedeihen lässt.

Sehr oft stellt sich für einen Autofahrer die Frage: „Reparieren oder wegwerfen und neu kaufen“)

Warum reparieren?

°) Das Originalteil bleibt erhalten, besonders wichtig bei historischen Fahrzeugen.

°) Meistens kostengünstiger als ein Tauschteil

°) Reparierte Teile können wieder überholt werden, was bei Tausch oder Neuteilen meistens nicht der Fall ist.

Was kann repariert werden?

A) Bei Gleichstromlichtmaschinen: Anker, Wicklung, Kohlen, Kohlenhalter, Lager, Regler. Mechanische Regler können bei Bedarf auf den Prüfständen überprüft und eingestellt werden. Es können auch neue, elektronische Regler in alte Gehäuse eingebaut werden, dadurch bleibt die „alte“ Optik erhalten.

B) Bei Wechselstromlichtmaschinen: Rotor, Schleifring, Stator, Kohlen, Kohlenhalter, Kugellager, Regler, Diodenplatten, Riemenscheiben.

°) Starter: Magnetschalter, Ritzel, Kohlenhalter, Anker, Wicklungen, Lager

°) Lüfter- und Wischer-Motor: Kohlen, Kollektor und unter Umständen auch die Wicklung

C) Für ältere Fahrzeuge, für die es keine Ersatzteile mehr gibt, werden Spezialanfertigungen angeboten.

D) Zündanlagen

Für Interessierte und Hilfesuchende:

Potzmann&Winkler

Meisterbetrieb für Oldtimer, Fahrzeug-elektrik und Batterieservice

1050 Schönbrunnerstraße 18

Tel.: +43 1 58772 92 / Fax 75

www.potzmann-winkler.at

office@potzmann-winkler.at

Peter Wollner

Lada Niva

Außer der Straße nur mehr die Richtung:

Er wird noch immer produziert – der LADA Niva (auf deutsch: „Feld“)– und das seit dem Jahre 1976 in praktisch unveränderter Form und Technik in der rus-

sischen Stadt und gleichnamigen Fabrik Togliattigrad – ca 1000 km von Moskau ostwärts. „Gibt es außer der Straße nur mehr die Richtung, dann ist er in seinem Element“ war der Werbespruch der Importeure. Bewährtes soll man auch nicht ändern.

Mit seinem Allradantrieb war er damals so gut wie allen anderen westlichen Produkten überlegen, mit dem Preis ist er es heute noch immer. Ein noch immer unüberbietbares Preis-Leistungsverhältnis. Für das russische Militär wurden einige Varianten/Prototypen gebaut aber nie produziert. Die Robustheit hat sich bei Privatpersonen umhergesprochen und ab dem Jahr 1989 wurde das Gefährt mit dem spartanischem Ostflair rund um die Welt verkauft und ein sog. Verkaufshit. Das karge Interieur, welches notfalls



mit Niederdruck gereinigt werden konnte, noch der fehlende Fahrkomfort mit Dröhngeräuschen und Schaukeloberbau konnten den Erfolg verhindern.

Ab 1993 wurde in Europa sogar eine Cabrio-Version und eine Langversion angeboten. Im Grund eine einfache verlässliche Technik war die Vorgabe. Setzt die Technik doch mal aus, reicht ein wenig Werkzeug und handwerkliches Geschick aus um ihm wieder zum Laufen zu bringen. Im Gegensatz zu den hochpreisigen modernen SUVs usw. ist keinerlei Elektronik verbaut, welche immer wieder zu Streikdrohungen neigt. Ein einfaches Auto für Jäger, Förster und andere Unterholztypen. Neid konnte man mit so einem Auto natürlich nicht erwecken – Mitleid eher schon. In russischen Fabriken gab es offensichtlich mehr Montage als in den westlichen Fabriken!!

Das Auto wurde 1989 vom ADAC ausgiebig getestet – mit vernichtendem Urteil. Gesamtfazit: „Rustikales, schwergängiges Allradfahrzeug für den Einsatz abseits der Straße. Schlechter Wiederverkauf. Verarbeitung im Detail unbefriedigend“. Einzeltestergebnisse waren verheerend.

Das Schöne an der Geschichte? Den LADA Niva gibt es noch immer, die Tester vom ADAC nicht mehr, und eine verheerende Kritik gibt es heute nur mehr über den ADAC.

Walter Ceh

Corre La Licorne

Kennen sie den Automobilhersteller?
Ich bin mir fast sicher das nicht...

Das Automobilwerk Corre-La Licorne war ein französischer Hersteller von Kraftfahrzeugen aus Levallois-Perret.

Als 1907 der Gründer Jean-Marie Corre aus dem Unternehmen Société Française des Automobiles Corre ausschied, wurden neue Fahrzeuge entwickelt, die als Corre-La Licorne vermarktet wurden.



Corre la Licorne, 1930
Foto: Buch-t

Ab 1934/35 wurde als Markenname nur noch La Licorne verwendet. 1950 endete die Produktion.

Anfangs wurden Einzylinder- und Zweizylindermodelle mit Einbaumotoren von De Dion-Bouton verwendet, die zwischen 8 und 20 PS leisteten. 1909 erschien ein Vierzylindermodell mit einem Motor von Chapuis-Dornier mit 2120 cm³ Hubraum.

Nach dem Ersten Weltkrieg erschien ein kleines Vierzylindermodell mit einem Motor von Ballot mit 1244 cm³ Hubraum, das dann 1928 vom Modell 5 CV abgelöst wurde welcher 905 cm³ Hubraum hatte. Aus dem 5 CV wurde das Modell 6 CV und später das Modell 8 CV mit 1450 cm³ Hubraum abgeleitet.



1937 erschien ein Modell, das dem Citroën Traction Avant 11 CV ähnelte. 1939 erschienen die neuen Modelle 6 CV und 8 CV. Während des Zweiten Weltkriegs wurde der Aéric 8 CV mit einem Elektromotor ausgestattet. 1949 erschien als Prototyp der 14 CV als Cabriolet.

Von 1923 bis 1926 setzte Corre-La Licorne diverse Modelle beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans ein. 1925 erreichten Louis Balart und Robert Doutrebente auf einem Corre-La Licorne W15 den sechs-



La Licorne, 1948
Foto: Buch-t

ten Rang in der Gesamtwertung und holten sich den Klassensieg für Fahrzeuge zwischen 1,1 und 1,5 Liter Hubraum.

Herbert Fischer

Et alors - na und!

Mulhouse Bugatti-Museum. „In den 20iger Jahren wollte der Kraftfahrer den Kühllerverschluss sehen“, sagt ein Schild zu Beginn der Sammlung (folgend von diversen Glasvitrinen mit allerlei tierischen Skulpturen). Ende der 50iger Jahre war Schluss mit diesen scharfkantigen Messing/Chromsymbolen, da sie bei Begegnungen mit menschlichen Wesen immer der Sieger waren!!! (Sogar den Mercedes-Stern gibt es nicht mehr, und Rolls-Royce versenkt den Geist der Ekstase „Spirit of Ecstasy“ bei Berührung). Weit über 400 Modelle sind in den begehbaren Hallen ausgestellt. (Ungefähr die gleiche Anzahl gibt es noch in unberührten, originalem Zustand, gut versteckt).

Alle Objekte versprühen eine gewisse Elegance, einige einen erhabenen Charme, aller aber waren im Vergleich zur heutigen Technik wahre Dreckschleudern, teilweise unbequem und sehr unsicher. Et alors - na und, sagen die Franzosen – und recht haben sie. Der Bogen der ausgestellten Raritäten reicht vom Rennwagen bis zu jener Pferdekutsche mit Motor, welcher der französische Arzt Dr. Jacquot bei seinem Schmied in Auftrag gab (Holzspeichenräder, Sitzbank in Leder, Dampfkessel im Vorderebau, 10km/h schnell).



Beinahe 200.000 Besucher jährlich erliegen dieser faszinierenden Ausstellung, und meinen, dass man sich so eine Technik heutzutage nicht mehr vorstellen kann. Aber genau so spannend wie die Technik, ist auch die Geschichte, wie all

diese Kronjuwelen in den Elsass gekommen sind. Die Brüder Schlumpf bauten in den 1950er Jahren Textilimperium auf diesem Standort auf. Insbesondere Fritz Schlumpf ist besessen von Oldtimern. Er weist all seine Vertreter an stets auf erwerbbar Modelle zu achten – und diese gab es damals zur Genüge. Innerhalb weniger Jahre entsteht auf dem Firmengelände ein streng geheimes Museum mit ca 560 Autos. Karosseriebauer/ Mechaniker/Lackierer/usw (insgesamt so um die 30 Personen) wurden gegen gute Bezahlung engagiert, um den Autos wieder den alten Glanz zu geben). Als die Regionalzeitung L'Alsace 1965 erstmals vom Bestehen einer riesigen Autosamm-



lung bei der Spinnerei/Weberei HKD der Brüder Schlumpf berichtet bleibt der Öffentlichkeit die Luft weg. Verärgert/beleidigt wegen der Kritik beschließen die Schlumpfs die Privatsammlung in ein Museum umzuwandeln. Der Zeitpunkt dafür ist aber denkbar schlecht. Das kostspielige Hobby hat alles Geld der Firma aufgesaugt, es gibt keine Barreserven und gleichzeitig begann der rasche Niedergang der Textilindustrie, folgend mit Massenentlassungen auf bei HKD.

Verbittert besetzen die Arbeiter 1977 die Lagerhallen, eröffnen ein „Arbeitermuseum“, das für jedermann kostenlos zugänglich sein soll. Schön langsam kommt das wahre Ausmaß der der Sammelmannie der beiden Brüder ans Tageslicht. Sie haben 26 Millionen Francs (heute ca. € 10 Millionen) für ihre Autos ausgegeben. Geld, welches die kaum zum Leben ausreichend bezahlten Arbeiter erschuft haben. Auf einer Infotafel schreibt ein Arbeiter: „Ich habe 1400 Franc (heute ca € 500) im Monat verdient. Schauen Sie, was mit dem Rest passiert ist.“ Die beiden Brüder waren zu diesem Zeitpunkt längst in die Schweiz geflüchtet. Die entlassenen/streikende Arbeiter wollen die gesamte Sammlung verkaufen, in der Hoffnung das Unternehmen noch retten zu können. Dazu kam es aber nicht. Der französische Staat stellt das Museum und Denkmalschutz, und eine Gemeinschaft aus Staat/Industrie/Kammern/Autoclubs kauft die Sammlung und verwandelt es in ein öffentliches Museum. 1989 erfah-

ren die Brüder Schlumpf eine gewisse Rehabilitation. Ein Berufungsgericht in Paris entscheidet, dass das Museum die ursprünglichen Besitzer namentlich würdigen müssen. Seither trägt das Museum den Zusatz „Collection Schlumpf“.

Das Buch dazu:
Oldtimer ungeschminkt, Schlafende Automobile, der weltberühmten Sammlung Schlumpf
 Heinz W. Jordan - Dietrich Krahn (Hrg.)
 ISBN 978-3-941499-81-2
 128 Seiten, ca. 150 Farbfotos, Format 24,5 x 23, Hardcover, Fadenheftung, VK 24,90 €



Walter Ceh

Nürburgring neu

Es wurde eine Zeit lang heftig spekuliert über den Kaufpreis und wer ihn kaufen wird. Am Ende waren es 77 Millionen Euro und ein Käufer mit dem niemand gerechnet hatte - der Nürburgring geht an den Automobil- und Rennsportzulieferer Capricorn über. Die Firma hat seinen Sitz in Düsseldorf, produziert unter anderem Karbonverkleidungen sowie Kurbel- und Nockenwellen und besitzt schon seit 15 Jahren eine Außenstelle



in der Nähe der Eifel-Rundstrecke. Die Entscheidung am 11. März des Insolvenzverwalter den Zuschlag zugunsten des mittelständischen Unternehmens, zugleich gab es eine Absage an den US-Finanzinvestor HIG, zu finalisieren wurde überall wohlwollend zur Kenntnis genommen.

Capricorn sieht die Zukunft des Nürburgrings im Kerngeschäft Motorsport, dazu kommen wie bisher auch Test- und



Touristenfahrten sowie das Musikfestival „Rock am Ring“. Die zum Symbol der Fehlplanung des Freizeitareals gewordene Achterbahn soll dagegen ebenso verschwinden wie das Vergnügungsdorf „Grüne Hölle“.

Herbert Fischer

Aus für Bertone?

Das italienische Unternehmen Bertone, gegründet unter dem Namen Carrozzeria Bertone, ist Hersteller und Designer von Autokarosserien und Modellvarianten verschiedener Automobilmarken. Bertone war in seiner Geschichte für viele bekannte Unternehmen der Automobilbranche tätig (unter anderem Fiat, Lamborghini, Citroën, Alfa Romeo, Volvo, Lancia, Opel, BMW).



Die Carrozzeria Bertone wurde von dem Stellmacher Giovanni Bertone (1884–1972) bereits im Jahre 1912 gegründet. Allerdings dauerte es bis 1921, ehe die Karosseriewerkstatt den ersten Auftrag bekam, für SPA die Karosserie für das Modell Torpedo auf Basis eines SPA 23S zu bauen. In der Automobilherstellung begann sich eine zunehmend industrielle Produktionsweise zu entwickeln, und die Methoden des Karosseriebaus mussten sich dieser Entwicklung anpassen. Die Holzkarosserien wurden nun unter Einsatz von Fließbandtechniken mit dem eisernen Fahrgestell verbunden. Außerdem mussten die Karosserien entsprechend der immer größeren Geschwindigkeit der Fahrzeuge erheblich verstärkt werden. In der Folge entwarf Bertone eine Reihe von Hardtop-ähnlichen Dachkonstruktionen, um aus Wagen wie Vincenzo Lancias Lambda robustere und sicherere Limousinen zu machen.

Nun sieht es nicht gut aus für den italienischen Karosserie Betrieb: Findet sich bis Ende April kein Investor, schließt das zahlungsunfähige Unternehmen ihre Türen endgültig. Bereits seit Jahren kämpft man gegen die Pleite, schon 2008 war Bertone erstmals insolvent und rettete sich durch den Verkauf von Prototypen aus dem Werksmuseum. Derzeit laufen Verhandlungen zu Übernahme mit Interessenten aus Hochtouren.

Herbert Fischer

Shelby Daytona Cobra Coupe

Im ersten Jahr, 1964, wurden fünf Shelby Daytona Coupe in Italien gebaut, eines in den USA. Dieses „Ami“ Fahrzeug mit der Fahrgestellnummer CSX 2287 steht heute im Simeone Found-



ation Automotive Museum in Philadelphia. Nun wird dem von Carroll Shelby initiierten Wagen, der auch vom deutschen Rennfahrer Jochen Neerpasch am Nürburgring gefahren wurde, eine besondere Ehre zuteil. Als erstes Automobil wurde er in die Archive des *Libary of Congress* aufgenommen, welche wichtige amerikanische Bauwerke und Erfindungen dokumentiert.

VW Golf wird 40!

Erste Exemplare des Golf rollten am 29. März 1974 vom Fließband und ab Mai stand er in den VW Händler-Schauräumen.

Zusammen mit dem 1973 präsentierten Passat führte der Golf den Volkswagenkonzern aus der ab Anfang der 1970er Jahre bestehenden Absatzkrise. Das Modell legte die Grundlage für die Herausbildung der Kompaktklasse und markierte damit den Beginn eines neuen Abschnitts in der Entwicklung des Automobils. Vorläufer des Golf war der VW Käfer, der noch bis 1985 im deutschen VW-Angebot blieb.

Der von Giorgio Giugaro entworfene Golf sollte die Kompaktklasse endgültig etablieren. Große Heckklappe, querliegender 4 Zylinder-Reihenmotor und Frontantrieb dominierten bald in dieser Fahrzeugklasse.



Von Frühjahr 1974 bis Sommer 1983 wurden über sechs Millionen Golf-Limousinen gebaut, davon eine Million mit Dieselmotor. Zusätzlich produzierte Karmann von Frühjahr 1979 bis Sommer 1993 knapp 389.000 Cabriolets. Der vom Golf I abgeleitete Pickup VW Caddy wurde 200.000-mal hergestellt.

Die Nachfolge des Schrägheck trat der ab Sommer 1983 produzierte VW Golf II an.

Nun feiert der „Volkswagen der Zukunft“ bereits den 40. Geburtstag!

Herbert Fischer

Großbritannien - „Historic Vehicle“

Ab sofort ändern sich die steuerlichen Regelungen für Oldtimer in Großbritannien.



Künftig gelten alle Autos, die vor 40 Jahren erstmals zugelassen wurden, als „Historic Vehicle“ und sind damit von der KFZ-Steuer befreit.

Jüngeren Autos wie z.B. den MGB GT wurde keine Vergünstigung zugesprochen. Das hat nun zur Folge dass teilweise zwischen Baugleichen Autos erhebliche Marktpreisunterschiede gibt...
God Save the Queen!

Neues Heim für BMW Classic

In München hat die BMW AG jetzt von der Knorr-Bremse AG ein mehr als 13.000 qm großes Grundstück erwor-



ben, das schon bald das neue Zuhause der BMW Group Classic wird. Das Areal eignet sich nicht nur aufgrund seiner Nähe zum BMW Hochhaus, zur BMW Welt, zum BMW Museum und BMW Werk München in idealer Weise als neuer Sitz für die BMW Group Classic – es schlägt auch eine Brücke zur Vergangenheit der Marke. Denn zum Gebäudeensemble auf dem erworbenen Grundstück gehört ein Teil des ersten BMW Werks.

Damit kehren sowohl einige der einstigen Produktionshallen in den Besitz des Unternehmens zurück, als auch die denkmalgeschützten Torgebäude

aus damaliger Zeit. Diese Torgebäude werden künftig das Entree zur Historie des Unternehmens bilden – und als Wahrzeichen für den neuen Standort für Liebhaber historischer Automobile und Motorräder der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Motor Cars dienen.

Mit dem neuen Standort der BMW Group Classic wird dem Bedarf nach mehr Platz, Sicherheit und moderner Gebäudetechnik Rechnung getragen. Anforderungen, die am bisherigen Areal nicht mehr zu erfüllen waren. Der neue Standort soll Raum für die Werkstatt, ein Kundenzentrum inklusive des Teilvertriebs für historische Fahrzeuge, das Unternehmensarchiv sowie für Verwaltungs- und Veranstaltungsräume bieten. Darüber hinaus wird dort ein Teil des historischen Fahrzeugbestands der BMW Group Classic in einer angemessenen Kulisse präsentiert werden. Alles im Rahmen eines Gesamtkonzepts, das die Integration eines Teils der historischen Produktionshalle sowie der denkmalgeschützten Torgebäude für die neuen Räume der BMW Group Classic vorsieht.

BMW Text

Der Herr Professor und sein alter Opel:

„Man muss sich auch mal von etwas trennen können, nichts hält ewig“, meint Prof. Rodewald über seinen 1956er Opel Olympia Caravan. Theorie und Praxis sind aber nicht immer ident. Wie könnte es sonst sein, dass Hr. Professor seinen Opel bis zum heutigen Tag die Treue hält. Ja, 1x wollte er ihn schon einmal verkaufen – es wollte ihn aber niemand.

So entschloss sich der Professor, den Opel mit dem geringstmöglichen Aufwand am Leben zu erhalten. Aber nicht als Standmodell. Er wird bis heute regelmäßig gefahren. (Beim Hausumbau tat der Caravan wertvolle Dienste). So wurden laufend alle erforderlichen technischen + sicherheitsrelevanter Maßnahmen für den Erhalt der TÜV-Plakette gemacht. Auf die Optik legt der TÜV (bis jetzt zumindest) noch keinen wert.

Somit gab es keinen Grund, das Auto nach dem Jahr 1977 noch einmal zu waschen! Noch dazu, steht das Auto nur auf der Straße (vor seinem Haus). Dementsprechend ist auch der optische Anblick. Total stumpfer Lack (wo dieser noch vorhanden ist), diverse Beulen/ Kratzer. Vier Arten von Moosen/Flechten hat die Tochter am Auto schon entdeckt. Herr Professor für Fahrzeugtechnik ist aber kein Spinner. Viele seiner Studenten werden bei TÜV/Dekra/ o.ä. Fahrzeugprüfer. Er sieht das alles als Experiment an. Wie lange hält so ein Auto = ohne jeglicher Pflege. Doch eines Tages

begann der Amtsschimmel zu wiehern. Eine Anzeige flatterte ins Haus. Der Vorwurf „Autowrack kraft Vermutung“. Mit Hilfe eines Anwalts war das aber ein Schuss ins eigene Knie der Verwaltung. So eine Niederlage zerrt natürlich am Nervenkostüm eines Amtes. Mitte der 1990iger wurde der Opel „zwangsstillgelegt“ – obwohl fahrbereit und gültiger TÜV-Plakette. Aug um Aug, Zahn um Zahn. „Mit mir nicht“ – sagt Hr. Professor und zieht alles bis zum bitteren Ende (= für das Amt) durch.

„Am Ende haben wir alles gewonnen. Das Amt musste mir sogar Nutzungsentfall zahlen“. In zwei Jahren feiert der Opel seinen 60iger. „In dieser Zeit hat er viele Neuwagen - die erst gar nicht gebaut werden mussten, weil er problemlos funktionierte - ersetzt“. Jährlich einen vernünftigen TÜV-Prüfer/Ingenieur zu finden ist nicht einfach. Um ihnen Schwierigkeiten zu ersparen, meidet er ehemalige Studenten. „Erst vor kurzem hat sich ein Prüfer geweigert „weil er sich den Wagen nicht zugetraut hat“. Einige wünschen sich vorher eine Fahrzeugwäsche (die letzte war 1977), andere suchen nach Rückfahrlicht/Nebelschlussleuchte/Gurten/ usw. Warum sie vergeblich suchen? Ganz einfach (und das sollte die Hrn Ingenieure wissen): alles was das Auto im Original nicht hatte muss es kraft Gesetz auch heute nicht haben!



Um eine lustige Facette reicher ist auch ein kürzlich ausgetragener juristischer Streit gegen die Stadt. Was war hier geschehen? „Da der alte Opel keine H-Kennzeichen (=amtlich gemeldeter Oldtimer) montiert hat, mangels Kat keine Umweltplakette hat, und wegen seines optisch schlechten Zustandes, gab es Punkte in Flensburg, „da er mitten in der Umweltzone steht“ (direkt vor dem Haus). Auch in diesem Fall ging der Professor als Sieger hervor, da: „der Wagen in der Stadt nur per Anhänger bewegt wird. Relevant für eine Strafe ist das Fahren und nicht das Parken“.

Walter Ceh



„CURVES“ das Kuvenmagazin für Geradeausfahrrasser:

Einige US-Urlauber haben es selbst gefahren (im Mietauto), andere kennen es aus Berichten: die endlosen Geraden im Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Das hat sicher auch seinen Reiz, stellt aber nicht unbedingt die große Herausforderung an den Lenker dar - eher schon an den Beifahrer, den Lenker nicht einschlafen zu lassen. Wir Oldie-fahrer (glaube ich jedenfalls) vermissen diese faden Geraden nicht so sehr. Wir lieben/suchen/genießen die engen Kurven, das Auf und Ab in Täler/Schluchten/Berge, saugen uns, zwischen dem 1. und 2. Gang mit Zwischengas umher-schaltend, wie wild auf die nächste Haarnadelkurve zu, sind stolz wenn das kurveninnere Rad den Bodenkontakt kurzzeitig verliert oder einen kleinen dünnen Strich am Asphalt hinterlässt, wollen ständig herzeigbar muskulös am dünnwandigen, servolosen Lenkrad



drehen, wollen gemeinsam mit unserem Auto die Herausforderung annehmen, uns beiden beweisen, wie gut in Form wir sind, wie sehr doch die blattgefede- richte Hinterachse trotz nachlassender Dämpferwirkung am Asphalt pickt, wollen wissen wie spät Bremsfading bei Trommelbremsen auftritt! Da aber unser Land (wie schon ein ehemaliger Verkehrsminister gesagt hat: „Austria is to small for mich“) flächenmässig eher bescheiden ist, muss für wirklich ausgedehnte Kurvenfahrten ins Ausland gefahren werden. Da bieten sich unendlich viele Möglichkeiten an. Wo aber gibt es die schönsten und interessantesten Bergstraßen in Österreich, vor allem aber Europa? Die Zeitschrift „CURVES“



bzw. <http://www.curves-magazin.com/> gibt Auskunft darüber. Es ist wirklich gut gemacht und sehr informativ, mit tollen Bildern. Es ist (fast) ein „Muss“ diese Zeitschrift zu lesen.

Curves - Soulful Driving ist ein hochwertig produziertes Liebhabermagazin

für Menschen, die passionierte Auto, Motorrad oder Radfahrer sind und den Genuss und das Abenteuer der Straße suchen. Menschen, die aus dem Alltag ausbrechen und sich einen exklusiven Traum erfüllen möchten. Es ist ein Magazin für Menschen, die schon die Planung einer Reise zelebrieren. Es ist für die Schwärmer und Schwelger, die die Fahrt im Geiste durchleben, bevor sie sich dem echten Abenteuer hingeben.

Walter Ceh

Ob das die Gutmenschen hören wollen?

Im Grunde ist jeder Mensch leidensfähig – mehr oder weniger. Manche provozieren vorsätzlich, dass ihnen Leid zugefügt wird. Hier meine ich aber nicht die zwischenmenschliche Beziehung, hier geht es nur das freiwillig ausgesuchte Hobby. Ob nun ein vom Oldtimervirus befallener Geist mehr leidensfähig sein muss als andere Sammler? Auf jeden ist es ein relativ teures Leid. Dazu kommt evtl. noch ein schlechtes Gewissen, da man ja mit wahren Dreckschleudern unterwegs ist – sagen lautstark so manche Grün- oder Umweltaktivisten. (Für mich wäre es interessant deren persönliche/private Umweltbilanz zu kennen).

Es wäre doch spannend, etwa gleichwertige Autos zu vergleichen, um zu wissen: A) gibt es ein Leben ohne Elektronik? B) kann/darf ich ein gutes Umweltgewissen nur bei einem Neuauto haben? C) Oldtimer kosten nur Geld? Um diese Fragen zu beantworten lassen wir doch mal alt und neue gegeneinander antreten. Dazu brauchen wir ebenbürtigen Gegner. Nehmen wir für einen Vergleich z.B. einen Morris Minor, Bj. 1957, 45 PS und einen VW Lupo, Bj. 2003, 50 PS. Der Marktpreis ist ziemlich gleich, so um € 12.000, die Platzverhältnisse sind gleich eng, genauso wie die Fahrleistungen ziemlich mau.

Auch der Spritverbrauch von echten 6-7 l ist annähernd ident. Viele Werte liegen gleichauf. Wer hätte das gedacht? 1957 war von Airbag, Servobremse, Gurt, Knautschzone, usw wirklich keine Rede. Sicherheitstechnisch klarerer Sieger der Lupo. Reparaturkosten, kostenlos selber reparieren – hier siegt eindeutig der Morris. Versicherungskosten: eindeutiger Sieger der Morris. Ca. € 400 der Lupo, ca. € 90 der Morris. Umwelttechnisch, da keinen Kat hat natürlich der Morris. Oder doch nicht?

Bedenkt man, dass 30% des gesamten Energieverbrauchs (bei einer gerechneten Lebensdauer von 150.000 km) alleine für die Produktion des Lupo



anfallen (die restlichen 70% machen Treibstoff, Öl, Reifen aus), dann schaut die Schadstoffrechnung für den Jungen gar nicht gut aus. Und bei dieser Rechnung wurde außerdem nicht berücksichtigt die entstandenen Umweltbelastungen für: „die Errichtung neuer Hallen und Produktionsstrassen, Beleuchtung/Heizen/Kühlen/Anfertigung neuer Werkzeuge/Transport/usw“. (Bei einem Oldie ist das alles nur 1x angefallen, wird das Auto alle 5-8 Jahre getauscht, dann..... liebe Umweltschützer bitte nur eine von den vier Grundrechnungsarten anwenden!!!!).

Wie sagte meine Frau damals: „kauf dir einen Lupo oder einen Smart, der ist viel billiger“. In der bisherigen Rechnung kann ich diese Aussage nicht bestätigen. Schau ich mir den zu erwartenden Wiederverkaufswert der Beiden an, dann gibt es einen eindeutigen Sieger. Wird der Oldtimer artgerecht genützt, d.h. nur einige tausend Kilometer im Jahr gefahren, so ist dieser mit Abstand das billigere und „umweltfreundlichere“ Auto.

Walter Ceh

Der Gau:

Von einem Größten Anzunehmenden Unfall zittern wohl viele Oldtimerbesitzer, geht es um sein Schätzchen. Das Zittern beginnt eigentlich bei jeder Ausfahrt aus der geschützten Garage (wobei auch in der vermeintlich geschützten Garage schon manches Unheil passiert ist).



Bild: Wikipedia

Was aber einem gewissen Hr. Paisley widerfahren ist darf schon als kleiner GAU bezeichnet werden. Besagter Oldiebesitzer gibt gegen \$ 3.000 Vorauskasse seine 1984er Corvette in die Werkstatt „XX“ um die etwas abgetragene Innenausstattung aufmöbeln zu lassen. Nachdem wochenlang nichts von der Werkstatt zu vernehmen war, erkundigte er sich freundlich, wie weit den die Arbeit gediehen sei. Antwort: „Wir warten noch auf die neue Polsterlieferung“. Klingt ja nicht verdächtig – diese Antwort. Den Boden unter den Füßen weggezogen hat ihn dann allerdings ein

Anruf der Polizei. Die Cops informierten Paisley, dass ein unbekannter Fahrer seine Corvette sehr unsanft in einen Vorgarten geparkt hätte. Relativ rasch stellte sich die Identität des Fahrers heraus – es war der Mechaniker der Werkstätte.

Der Chef der Werkstätte hatte seinem Mitarbeiter Paisleys Corvette zur „privaten Nutzung“ überlassen!! Dieser liebe Mitarbeiter dürfte einen gewissen Rückstand an Fahrten gehabt haben – wie hätte er sonst fast 18.000 Meilen mit der Corvette gefahren!! Neben den Ersatz des Schadens von ca. \$ 6.000 am Auto will Paisley auch die \$ 3.000 Vorauskasse zurück.

Walter Ceh

E-Type auf der Streckbank

Auch wenn der Mensch lt. neuesten (oder nicht mehr so neuen) wissenschaftlichen Erkenntnissen die Wiege in Afrika hat, so hat sich die Menschheit doch fast überall auf der Erde ausgebreitet und je nach Region und klimatischen Bedingungen recht unterschiedlich entwickelt (Körpergröße, Sprache,



Bild: CMC, Bridgenorth, GB

Kultur, usw). Die Massai in Afrika haben sich zu wahren Riesen entwickelt, die Pygmäen sind im Wachstum irgendwie stecken geblieben.

Im europäischen Raum ist die Körpergröße einigermaßen gleich. Mit Ausnahmen. Sprich - im englischen JAGUAR-Werk durften offenbar nur zart gebaute Testfahrer einen Job finden. So ist auch die 1.Serie der E-Typs im Innenraum ziemlich knapp bemessen. Das dachte sich auch ein Besitzer eines E's Bj. 1968. So schick dies Auto auch sein mag, bequem ist er nicht – vor allem im Vergleich zu heutigen Autos. Aber wie heißt es so schön: „Probleme sind zum Lösen da“. Stelle das Auto zu einem Restaurationsexperten, lasse dort den Radstand um 11cm verlängern, das Dach um 3cm anheben und schon verwandelt

sich der E-Type in eine Wohlfühlinsel. Nach Aussage des Auftraggebers fahre sich das Auto besser denn je.

Und wenn man schon dabei ist....dann könnte doch auch Raum für Gepäck vergrößert werden. Wie das geht? Man montiere eine Anhängerkupplung hinter der Beleuchtung, schmiede aus den Heckpartien von 2 Wracks einen Anhänger und schon steht einer Weltreise mit viel Gepäck nichts mehr im Wege – außer der Technik – vielleicht...

Walter Ceh

Isotta Fraschini

1899 wurde die Fabbrica Automobili Isotta Fraschini Milano von Cesare Isotta und Vincenzo Fraschini in Mailand/Italien gegründet. Zunächst beschränkten sie sich auf die Montage und den Vertrieb von Renault-Fahrzeugen. Im



Jahre 1903 wurde das erste eigene Modell vorgestellt, 1905 begann die Produktion des Rennwagens Tipo D mit 17.203 cm³ Hubraum, der an der Targa Florio in Sizilien teilnahm, einem der damals bedeutendsten Autorennen.

Im Jahre 1907 wurde die Firma Isotta Fraschini kurzzeitig vom französischen



Tipo 8 mit einer von SALA gezeichneten Karosserie, Foto: Morven

Luxusautomobilhersteller Lorraine-Dietrich übernommen, der anschließend Karosserien für Isotta-Fraschini-Fahrzeuge konstruierte. Die Produktion von Rennwagen wurde fortgesetzt; 1908 konnte Vincenzo Trucco die legendäre Targa Florio auf einem Isotta Fraschini gewinnen. Außerdem wurden Sportwagen mit Vierzylindermotoren gebaut.

Nach dem Ersten Weltkrieg, während dem Flugzeugmotoren gebaut worden waren, begann im Jahre 1919 mit dem Tipo 8 die Produktion von Luxusautomoto-

bilen mit großen Achtzylinder-Reihenmotoren.

Durch dieses Modell und seinen Nachfolger Tipo 8A (ab 1924) erwarb Isotta Fraschini sich einen Ruf als Hersteller äußerst hochwertiger Fahrzeuge und wurde als italienisches Pendant zu Rolls-Royce und Hispano-Suiza angesehen. Mit dem zunehmenden Wohlstand in den USA der 1920er-Jahre wurden diese Autos bei der neuen Oberschicht populär. Zu den Kunden des Hauses ge-



Typo 8AS mit einer Boattail-Karosserie
Foto: Morven



Typo 8 mit einer Karosserie von Castagna
Foto: Tomislav Medak

hörten berühmte Schauspieler/innen wie Clara Bow, Rudolph Valentino und Greta Garbo. Ein weiterer wichtiger Kunde von Isotta Fraschini war der Vatikan. Im Jahr 1926 folgte die sportliche Variante 8A Super Spinto.

Die Weltwirtschaftskrise von 1929 ging allerdings auch an Isotta Fraschini nicht ganz spurlos vorbei, die Verkaufszahlen der Luxusautos ging zurück, so dass sich auch 1930 als ein recht schwieriges Jahr erweisen sollte. Henry Ford, der Präsident der Ford Motor Company, der ebenfalls einen Tipo 8A besaß, regte an die Luxusautos für den US-amerikanischen Markt im Lande selbst herzustellen um so die hohen Importzölle zu umgehen, was die italienische Regierung unter Benito Mussolini jedoch ablehnte. Isotta Fraschini hatte nach wie vor in der Herstellung von Flugmotoren ein zweites Standbein, was das Überleben der Fir-

ma auch langfristig sicherte.

Im Jahre 1931 erschien das stilistisch und technisch verfeinerte Nachfolgemodell Tipo 8B. Diese Version erhielt noch raffinierter gestaltete Karosserien und ein hydraulisch unterstütztes halbautomatisches Vorwählgetriebe, was die Bedienung für den Fahrer erleichterte und den ohnehin guten Fahrkomfort noch weiter steigerte. In der Zwischenkriegszeit gehörte Isotta Fraschini zu den teuersten Luxusautomarken überhaupt; die Fahrzeuge überzeugten durch ihre enorme Zuverlässigkeit, was damals durchaus nicht selbstverständlich war.

1936 wurde die Produktion von Personenwagen überraschend eingestellt. Isotta Fraschini begann zusammen mit Zagato im benachbarten Rho die Herstellung von Lastkraftwagen für die italienische Armee. In etwa gleichzeitig begann auch der Bau von Oberleitungsbussen. Auch begann man mit dem Lizenzbau von Flugabwehrgeschützen des schweizerischen Waffenherstellers Oerlikon. Bis 1942 wurde die Cannone-mitragliera da 20/77 (Scotti) gebaut.

Während des Zweiten Weltkriegs ging die Produktion von LKW wie des D65 und des D80 sowie von Flugmotoren unvermindert weiter. Die Fabrikanlagen wurden 1944 aus dem von Bombenangriffen bedrohten Mailand nach Saronno verlegt und daher im weiteren Verlauf kaum beschädigt.

Weil die Werksanlagen weitgehend intakt geblieben waren, gelang es Isotta Fraschini, im Gegensatz zu zahlreichen anderen europäischen Autoherstellern, bereits 1948 ein in den vorangegangenen zwei Jahren komplett neu konstruiertes Modell vorzustellen. Dabei handelte es sich um den Tipo 8C Monterosa, eine luxuriöse viertürige Limousine mit einer modernen Karosserieform und bis zu 120 PS leistenden V8-Motoren im Heck. Den Beinamen erhielt das Modell von dem ehemaligen Standort der Firma in der Via Monterosa in Mailand. Allerdings konnte keine Serienproduktion begonnen werden, denn aufgrund des hohen Preises entstanden nur etwa 20 Exemplare. Somit endete 1949 die Automobilproduktion; das Unternehmen beendete seine Tätigkeit, wurde jedoch nicht aus dem Handelsregister gestrichen.

Im Jahre 1955 wurde die Marke Isotta Fraschini durch die Fusion mit dem Mailänder Motorenhersteller Motori Breda, einer ausgliederten Schiffsbau-Sektion des Breda-Konzerns, reaktiviert. Die F. A. Isotta Fraschini e Motori Breda stellte in Saronno nunmehr Industriemotoren und kleine bis mittlere Schiffsmotoren her. Daneben baute Isotta Fraschini von neuem Oberleitungsbusse, vor allem für die Mailänder Verkehrsbetriebe (ATM). Anfang der 1960er-Jahre wurde in Bari eine Fabrik für Dieselmotoren errichtet.

In den 1980er-Jahren wurde die Firma in Isotta Fraschini Motori S.p.A. umbenannt und vom Schiffsmotorenhersteller Fincantieri aus Triest übernommen. Seitdem hat die Firmenverwaltung ihren Sitz in den alten Fabrikanlagen in Bari, während dort und in Triest Motoren für Schiffe, Industrie und Eisenbahn hergestellt werden. Das Werk in Saronno ist noch vorhanden, wird jedoch fast nicht mehr genutzt.

Wikipedia, Fotos Wikipedia

Delahaye und Figoni

Das Titelbild dieser Gazette zeigt einen Delahaye, darauf bezogen widmet sich der Artikel dieser wohl einzigartigen Automobil Firma.

Émile Delahaye war Eigentümer und leitete eine 1845 in Tours gegründete Fabrik, die sich mit der Produktion von Maschinen zur Backsteinproduktion sowie stationären Motoren und Eisenbahnwagen beschäftigte hatte. Fasziniert von den ersten Automobilen, gründete er ein entsprechendes Unternehmen.

Die ersten ein- und zweizylindrigen Autos hatten Riemengetriebe, Kettenantrieb auf die Hinterräder und Rohrrahmen. Beim Rennen Paris-Marseille-Paris 1896 erzielte Archdeacon, abgeschlagen hinter je drei Panhard & Levassor und De Dion-Bouton Motordreirädern nur den siebten und Delahaye selber den zehnten Rang, weshalb Delahaye nach dem Rennen Paris-Wien 1902 die Beteiligung am Rennsport wieder einstellte. Wegen der hohen Absatzzahlen betrieb Delahaye einen Zusammenschluss mit Léon Desmarais und Morane und bezog 1898 eine neue Werkstatt in Paris. 1902 zog sich Delahaye aus dem Unternehmen zurück und warb Charles Weiffenbach als Chefkonstrukteur an, der durch den Einsatz von Lehren und mechanischen Vorrichtungen die Produktion modernisierte und verbesserte. Er führte abnehmbare Zylinderköpfe und andere Neuerungen wie zwei Bremspedale bei Delahaye ein.

Die Société des Automobiles Delahaye errichtete 1901 in der Pariser Rue du Banquier eine Fabrik, in der

sie Personen- und Lastkraftwagen sowie Omnibusse herstellte. Auch erste Feuerwehrfahrzeuge rüstete Delahaye aus. Bereits 1903 verfügte Delahaye über einen 4,4-Liter-Vierzylinder. 1908 begann die Herstellung von Vierzylinder-Motoren mit 1,5 und 2,1 Liter Hubraum. Auf dem Pariser Automobilsalon wurde der 45-60-CV mit 130 mm Bohrung, 150 mm Hub und T-Kopf präsentiert, der für den spanischen König Alfonso XIII. bestimmt war.

Mit der Entwicklung eines V6-Motors mit 2,6 Liter Hubraum gehörte Delahaye zu den innovativsten Autoherstellern in Europa. Außerdem erhielten Hersteller in den USA und Deutschland Lizenzen der Konstruktionen. Die kleinen und mittleren Vierzylindermodelle galten als



Open Tourer, 1925
Foto: Lars Göran Lindgren

sehr zäh und robust, das Fahrgestell als anspruchslos. Dank ihres mäßigen Benzinverbrauchs erlangten sie als Taxis große Verbreitung. Geradezu revolutionär war das 1911 vorgestellte und bis 1914 angebotene Modell 18/24 CV, das mit einem Monoblock-V6-Motor mit stehenden Ventilen und einem den ganzen Block kühlenden Wassermantel versehen war. Die Antriebskraft wurde bereits über eine Kardanwelle auf die Hinterachse übertragen. Am Ende des Ersten Weltkriegs erzielte Delahaye, wie viele andere Fahrzeughersteller auch, seinen Hauptsatz mit Lastwagen.

Weiffenbach betrieb die Standardisierung bestimmter Bauteile wie Achsen, Federn und Räder und strebte die rationalen Fertigungsmethoden von Renault und Citroën an, als er 1927 mit Chenard & Walcker, Donnet-Zedel und Unic ein Konsortium beschloss. Zwar überstanden die am Konsortium beteiligten Un-



135 MS, 1935, Rennszene vom Nürburgring 1977
Foto: Lothar Spurzem

ternehmen die Weltwirtschaftskrise, aber ihre Fahrzeuge wurden technisch immer weniger innovativ und fade. Dazu kam ein vertriebspolitischer Fehler: Anders

als so kleine Firmen wie Derby, Rally, Donnet-Zedel und Corre-La Licorne verfügte Delahaye über keine Schweizer Vertretung. 1932 wurde das Konsortium wieder aufgelöst, aus dem sich UNIC bereits früher zurückgezogen hatte. 1933 präsentierte Delahaye auf dem Pariser Salon erstmals zwei Superlux-Modelle mit Vier- und Sechszylinder-OHV-Motoren, die der Konstrukteur Jean François entworfen hatte.

1934 führte Delahaye ein 12CV-Modell mit einem 2,15-Liter-Vierzylindermotor ein, sowie ein 18CV-Modell, das von einem Vorlage:90 leistenden 3,2-Liter-Sechszylindermotor angetrieben wurde. Beide Motoren waren von den erfolgreichen Lkw-Motoren abgeleitet.

Delahayes zählten zu den schönsten Automobilen in dieser Epoche. Einige der damals bekannten Aufbauhersteller einschließlich Fioni & Falaschi, Chapron und Letourneur et Marchand bauten Luxuskarosserien für Delahaye.

In den 1930er Jahren beteiligte sich Delahaye auch an Rennen. Außer ersten Plätzen im Gesamtklassement und den entsprechenden Klassen bei den Rallies Paris-Saint-Raphaël, Paris-Nizza, den Bergrennen Chanteloup und Château-Thierry, Alpengcup und Grand Prix von Algier sowie den 24 Stunden von Le Mans erlangten die Rekordfahrten in Montlhéry wegen ihrer Werbewirkung besondere Bedeutung. Ziel war der Weltrekord über 48 Stunden. Dies gelang bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 176,294 km/h, wobei auch die bisherigen 4000- und 5000-Meilen-Rekorde unterboten wurden. Durch die Erfolge angespornt, wurde der spontane Vorschlag, den sauber laufenden Delahaye weiter fahren zu lassen, nach einer



135 MS, 1935
Foto: Lothar Spurzem

zweistündigen Unterbrechung begeistert aufgenommen und ein neuer Weltrekord über 10.000 km mit 168 km/h aufgestellt.

Die sportlich weitaus aktivere Marke Delage steckte in finanziellen Schwierigkeiten. 1935 begann eine Zusammenarbeit mit Delahaye in der Finanzierung der unabhängigen Fabrikation eigener Modelle, die sich immer mehr zur Produktion von Delahaye-Modellen mit Markenzeichen und Kühler von Delage entwickelte. Delahaye erschloss sich durch diese Fusion eine neue Kund-

schaft in einer prestigeträchtigen oberen Preisklasse.

Der 1935 auf den Markt gebrachte PKW Modell 135 wurde zum Erfolg, und auch das Lkw-Geschäft florierte weiterhin. Aus der Sportversion des 18 CV für den Alpengcup wurde das Modell Coupe des Alpes mit einer Dreivergaseranlage entwickelt, mit dem es den Delahaye-Fahrern Albert Perrot, Mongin und Paris neben der Amerikanerin Lucy O'Reilly Schell und ihrem Mann Laury Schell gelang, viele Siege und hervorragende Platzierungen zu gewinnen.[6] Die durch ein Erbe wohlhabende Lucy O'Reilly Schell bot dem Unternehmen an, die Entwicklungskosten für ein Wettbewerbsfahrzeug nach ihren Anforderungen zu übernehmen. Aus dem Modell 135 wurden drei Varianten „Sport normal“, „Coupe des Alpes“ und „Compétition“ abgeleitet, die mit drei Vergasern eine Leistung von 110 PS (81 kW) statt 95 PS (70 kW) erbrachten. Motorblock und Kurbelgehäuse aus Druckguss, Kolben aus Leichtmetall und insbesondere eine Druckumlaufschmierung mit Zahnradpumpe, die durch spezielle Einrichtungen auch die Schmierung des kalten Motors sicherstellte, waren seine Merkmale. 1937 gewannen René Le Bègue und Julio Quinlin die Rally Monte Carlo auf einem Delahaye.

Zur gleichen Zeit unternahmen in Deutschland die Nationalsozialisten nahezu jede Anstrengung, um ihre Dominanz über die Nationen sicherzustellen: Die Rennteams von Mercedes-Benz und Auto Union wurden gleichgeschaltet, und keine Kosten wurden gescheut, um einige der fortschrittlichsten Fahrzeuge zu bauen, deren Geschwindigkeit in den nächsten 50 Jahren nahezu unerreich blieb. Die französische Regierung konterte 1937 mit einer Ausschreibung für den schnellsten Rennwagen unter den französischen Herstellern. Als Preis winkten eine Million Francs. Neben Bugatti mit einem 4,5-Liter-Achtzylinder-Modell beteiligte sich auch SEFAC mit einem von Émile Petit entworfenen 3-Liter-Kompressormodell und Delahaye mit seinem neuen Modell 145, das mit einem 4,5-Liter-V12-Motor mit halbkugelförmigen Brennräumen in Magnes-



145 SM
Foto: Herbert Fischer

umzylinderköpfen versehen war.[7]

Delahaye siegte beim Million-Franc-Rennen mit dem sogenannten Million-Franc-Delahaye, der von René Dreyfus 1938 in Pau auf dem Typ 145 gegen den von Rudolf Caracciola pilotierten schweren deutschen Wagen errungen wurde. Damit blamierte ein jüdischer Fahrer auf einem französischen Auto den von den Nazis favorisierten Mercedes-Benz Silberpfeil, der den Stand der Technik darstellte. Dieser Rennsieg bewirkte in Kombination mit französischem Patriotismus eine Nachfragewelle für Delahaye bis zur deutschen Besetzung Frankreichs während des Zweiten Weltkriegs.

Während des 2. Weltkrieges schloss sich Delahaye gemeinsam mit Simca,



1948, Chapron Karosserie
Foto: PLawrence90cx

UNIC, Bernard & Laffly der Gruppe Groupe Français de l'Automobile (GFA) des Baron Petiet an und produzierte mittelschwere Lastwagen.

Nach dem Krieg wurde die Produktion des Vorkriegsmodells mit einem 2,2-Liter-Vierzylinder- (Delahaye 134) und einem 3,6-Liter-Sechszylinder-Motor (Delahaye 135 und 148L) wieder aufgenommen. Beide Motoren hatten hängende Ventile und saßen auf einem stabilen Chassis. Vorn gab es eine Einzelradaufhängung an Querlenkern und Quersfeder mit Längsschublenkern, während er hinten noch eine Starrachse an Halbelliptikfedern hatte.

Der 3,6-Liter-Sechszylinder-Motor mit 110 PS (81 kW) trieb den 135 M an, der in der Wettbewerbsversion 135 MS mit drei Vergasern 130 PS (96 kW) erreichte. Bereits 1947 wurde ein neues Modell 175 mit einem 4,5-Liter-Sechszylinder-Motor eingeführt, dessen Radaufhängung vorn wie hinten grundlegend überarbeitet worden war: Vorn waren die Räder einzeln nach dem System Dubonnet an Kurbeln aufgehängt, die ihrerseits an den schwenkbaren Gehäusen der hydraulischen Stoßdämpfer mit Schraubenfedern saßen, hinten gab es eine starre De-Dion-Achse mit halbelliptischen Blattfedern und Länglenkern. Überdies hatte er ein Cotal-4-Gang-Getriebe mit einer Zweischeiben-Trockenkupplung und hydraulisch betätigte Bremsen. Der Motor leistete 140 PS (103 kW). Auch wenn sich die Vor-

kriegsrennerfolge nicht mehr einstellten, erreichte Delahaye mit dem 4,5-Liter-Sechszylinder beim Grand Prix 1949 in Comminges einen Sieg und den ersten Gesamtangriff bei der Rallye Monte-Carlo 1951.

Doch der Absatz ließ nach. Ab 1951 erreichte die Marke nicht mehr als 100 verkaufte Einheiten pro Jahr. Karosse-



235 MS Coupe, 1953
Foto: MPW57

riebauer wie Henri Chapron, Guilloré, Figoni & Falaschi, Sécheron, Langenthal, Hermann Graber in Wichtrach, Pennock, Letourneur & Marchand, Saoutchik, Motta/Charbonneaux und Gebrüder Beutler in Thun gestalteten unterschiedliche Aufbauvarianten.

Das vorletzte Modell, der VLR 1 (voiture légère de reconnaissance), ein 3,5-Liter-Fahrzeug nach dem Vorbild des Jeep mit Allradantrieb, wurde 1951 eingeführt. Es hatte je eine Differenzialsperrung vorn und hinten. Der Vorderantrieb konnte abgeschaltet werden. Das Vier-Gang-Getriebe mit zweistufigem Vorgelege stellte 8 Vorwärtsgänge zur Verfügung. Angetrieben wurde das Geländefahrzeug von einem neuentwickelten 2-Liter-Vierzylinder-Motor. Es wurde in erster Linie von der französischen Armee gekauft.

Das infolge der französischen Steuergesetzgebung in der Nachkriegszeit schwer verkäufliche Modell 175 wurde im Herbst 1951 von dem Modell 235 abgelöst, das stilistisch gewisse Ähnlichkeit mit dem später erschienen Mercedes-Benz 190 SL besaß. Durch überarbeitete Zylinderköpfe und drei Solex-Fallstromvergaser erreichte der 3,6-Liter-Motor 150 PS (110 kW).

1954 wurde Delahaye von Hotchkiss übernommen, die die Pkw-Produktion stilllegten, um wenige Monate Lkw unter der Bezeichnung Hotchkiss-Delahaye zu produzieren, bis sie den Namen Delahaye 1956 ganz fallen ließen und damit ein ruhmreiches Kapitel der französischen Automobilgeschichte schlossen.

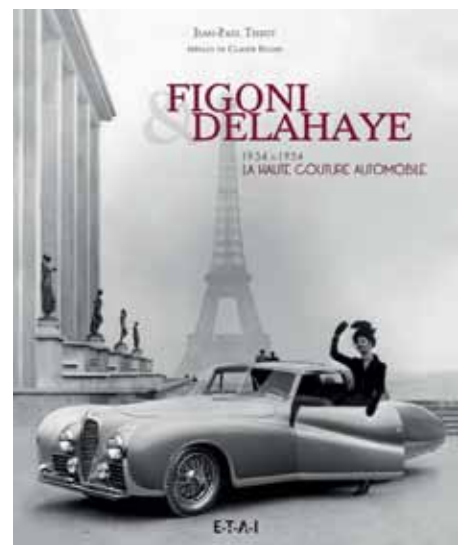
Der Delahaye 135 M (1937) von Peter Mullin (USA) gewann beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2008 am Comer See die Trofeo BMW Group Italia (Publikumspreis). Es handelt sich hierbei um ein Fahrzeug, von welchem insgesamt nur 9 Exemplare gebaut wurden. Das Fahrzeug war 1937 auf der Pariser Motor Show zu sehen und wurde anschließend an einen indischen Maharaja

veräußert. 1987 verließ das Fahrzeug Indien, wurde in England restauriert und anschließend an einen Sammler in Florida/USA verkauft. 1993 kaufte der heutige Eigentümer das Fahrzeug und gewann mit ihm seitdem mehrere Preise.

Figoni & Falaschi war ein französischer Stellmacherbetrieb, der in Boulogne-sur-Seine ansässig war.

Der Betrieb wurde vom 1894 in Italien geborenen Giuseppe Figoni gegründet. Er baute Karosserien auf Fahrgestellen von Bugatti, Ballot und Duesenberg. Seine Spezialität waren Coupés und Cabriolets mit ausladenden Formen. Bekannt wurde er für seine Aufbauten auf Delage-Chassis.

1935 nahm Figoni seinen Landsmann Ovidio Falaschi in sein Unternehmen, da dieser das nötige Kapital für die Ausweitung der Geschäfte mitbrachte. Das erste Fahrzeug, das den Namen Figoni & Falaschi trug, war ein Delahaye 135. Im Zweiten Weltkrieg wurden die Fabrikanlagen von den deutschen Besatzern zur Herstellung von Flugzeugbauteilen eingesetzt. 1948 nahm man die Karosserieherstellung wieder auf, und wieder entstand das erste Fahrzeug auf Basis eines Delahaye T 135. Im Folgejahr entstanden auch Karosserien für den Talbot-Lago 26.



...das Buch zum Thema Karosserie auf höchstem Niveau

1950 zog sich Falaschi aus Altersgründen aus dem Unternehmen zurück, zumal immer mehr Automobilhersteller selbsttragende Karosserien eigener Fertigung anboten. Figoni betrieb den Karosseriebau für Simca-, Bentley- und Citroën-Fahrzeuge noch bis 1955.

Wikipedia



Sir Jack Brabham †

Sir Jack Brabham, AO, OBE (eigentlich John Arthur Brabham; geb. 2. April 1926 in Hurstville, New South Wales; † 19. Mai 2014 in Gold Coast, Queensland) war ein australischer Rennfahrer, der dreimal die Fahrerweltmeisterschaft der Formel 1 gewann. Von seinen Kollegen und der Presse wurde er wegen seiner schwarzen Haare auch „Black Jack“ genannt.

Brabham war von 1944 bis 1946 als Mechaniker bei der Royal Australian Air Force und begann 1947, eigene Sport-



Foto: Lothar Spurzem, Wikipedia

wagen zu konstruieren. Auch in seiner späteren Profi-Karriere konstruierte er seine Autos teilweise selbst.

Von 1955 bis 1970 fuhr er in der Formel 1 insgesamt 126 Rennen für die Teams Cooper, Maserati, Lotus und für das von ihm selbst gegründete Team Brabham. Er gewann 14 Rennen und wurde dreimal Formel-1-Weltmeister (1959, 1960, 1966). Seinen Triumph 1966 holte er als einziger Fahrer in einem selbst konstruierten Wagen.

Beim letzten Rennen der Saison 1959 ging Brabham als Führender der Weltmeisterschaftswertung mehrere hundert Meter vor der Ziellinie überraschend der Sprit aus. Er schaffte es jedoch, seinen Wagen noch auf dem vierten Platz über die Ziellinie zu schieben. Da in der Saison nur die besten fünf Resultate eines Fahrers in die Wertung eingingen, hätte er im Falle eines Sieges von Tony Brooks oder Stirling Moss in diesem Rennen Zweiter werden müssen, um mehr Punkte als seine Titelkontrahenten zu haben. Da Brooks aber nur Dritter wurde und Moss ausfiel, entschied Brabham seine erste Weltmeisterschaft trotz des Spritmangels noch für sich.

Als er sich 1970 im Alter von fast 44 Jahren vom aktiven Rennsport zurück-

zog, war die Fachpresse überrascht, dass der bis dahin als wortkarger Interviewpartner geltende Australier eine blendende und amüsante Rede hielt. Hintergrund seiner sonst kurzen Antworten war seine Schwerhörigkeit, die er auf den hohen Geräuschpegel der direkt hinter dem Fahrer eingebauten Motoren zurückführte.

1998, im Alter von 72 Jahren, fuhr er auf der Nürburgring-Nordschleife im VLN-6h-Rennen einen VW New Beetle.

1979 wurde Brabham von Königin Elisabeth II. zum Ritter geschlagen. 2008 wurde ihm der Titel Officer des Order of Australia für seine Verdienste für den Motorsport als Botschafter, Mentor und Promotor von Sicherheit und für die Allgemeinheit durch die Unterstützung von Wohltätigkeitsorganisationen verliehen. [3] Zuletzt lebte er in Surfers Paradise, Australien. Er starb nach langer Krankheit im Mai 2014 im Alter von 88 Jahren in seinem heimatlichen Haus.

Wikipedia

COVC Clubnachrichten

Saisonstart, 10. Mai

Ausfahrt super erstellt von Maria und Hanspeter Czermak.

Eintreffen der 30 Fahrzeuge im Stift Heiligenkreuz ab 09.00. Empfang durch Hanspeter und Einweisung in den Hof des Stift Heiligenkreuz- eine absolute Ausnahme da normalerweise nur ein Nebenhof freigegeben und befahrbar ist.

Endgültige Klärung des Mittagessen durch Maria und Möglichkeit zum kleinen Frühstück im Klostersgasthof.

Segnung und Fürbitten der Ausfahrt durch eine absolut kurzweilige Andacht mit Pater Karl inklusive Videodokumentation und Segnung der einzelnen Fahrzeuge.

Mit Gottes Hilfe konnte der Tag nur gut werden – auch das Wetter.

Abfahrt um ca. 10.20 mit Richtung Mayerling mit Polizeiabsperrung und weiter nach Maria Reisenmarkt. Über Weissenbach geht es nach Pottenstein und über den Hals nach Pernitz. Nach Erreichen von Gutenstein geht es über die steilen Kurven (15%) zu unserem ersten Ziel nach Mariahilfberg.

Das gemeinsame Mittagessen wird in einer Stunde absolviert, und dann geht es zur kurzen Innehaltung in die Kirche. Ein großer Teil wandert dann durch den Wald und dem Kreuzweg zum Ausguck – Schneebergblick .

Ein gemütlicher Spaziergang mit einem schönen Ausblick in das Tal und dem Schneeberg.

Nach einer kurzen Einweisung durch den Verantwortlichen Hanspeter geht es talwärts durch die Kurven nach Gutenstein. Plötzlich ein Stopp – der MG TF 54 von Freund Nujic hat eine Schraube der Lenkung verloren. Gott sei Dank der Bolzen wurde gefunden und mit Hilfe des COVC Teams wird auch eine Mutter aufgetrieben, und somit können wir weiterfahren.



Über den schönen Rohrer Sattel geht es zur kalten Kuchl. Weiter geht es schon durch die Hölle und vorbei am hügeligen Golfplatz Adamstal, der Ramsau nach Hainfeld. Diese Strecke ist wirklich eine sehr schöne Panoramafahrt. Nach dem Gerichtsberg und Altenmarkt geht es zur Jause zum Hafnerberg. Nach einer kleinen Kaffeepause und Besuch von einigen in der Wallfahrtskirche, gibt es die letzte Anweisung für die Schlussetappe durch Hanspeter.

Über Alland erreichen wir das Helenental und erbauen uns an der Landschaft und dem herrliche Grün der Wälder. Wir lassen Baden links





4. Church Hill Climb

Liebe Freunde, seid schnell mit der Anmeldung, aus Erfahrung ist das Kontingent der Startplätze schnell vergeben. Schön für uns (als Organisator) und schlecht für Säumige...

Nun findet diese Veranstaltung, CHURCH HILL CLIMB in Kirchberg am Wechsel, schon zum 4. Mal statt, und wir erhoffen uns am 13. September wieder tolle

Autos, gute Laune und prächtiges Wetter.



liegen, und begeben uns zum Ziel nach Tattendorf zum Johanneshof. Die Fam. Reinisch hat eine schöne Speisen-Karte und Tische für den gesamten Tross vorbereitet. Wir genießen alle den guten Wein- nur die Beifahrer natürlich - und ein paar Häppchen. Zuletzt bekommen alle Teilnehmer noch eine Wegzehrung von Fam. Czermak in flüssiger Form.

Wir danken dem Organisationsteam ganz herzlich, Es war eine super Ausfahrt, mit herrlichen Landschaften, und wir hatten alle viel Freude daran. COVC bürgt einfach für Qualität.

Liebe Grüße und herzlichen Dank, Georg Bundy mit Frau – waren mit ihren MGA sehr gerne dabei.

Minigolf Turnier des COVC

Unser ALLER Christian organisiert wieder ein Minigolf-Turnier und wir hoffen das sich wieder viele COVCler dazu einfinden werden. Die noch nicht dabei waren haben etwas versäumt, die schon dabei waren werden sicherlich wieder kommen. Also am 12. Juli, 14,00 Uhr Start zum Training und danach dann das Turnier!

Minigolfanlage MSC Union Alt Erlaa Erlaaerstraße 56, Wien



Termine 2014

- 10. Mai, Saisonstart, Org. Fam. Czermak
- 24./25. Mai, Oldtimermesse Tulln
- 15. Juni, LIONS Sommerfest
- 21. Juni, 1. Zauberberg-Classic des COVC
- 12. Juli, Bahngolf, Org. Christian Kanhäuser, 14,00 Uhr
- 13. September, 4. Church Hill Climb
- 6. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes.
- 4. Dezember, Weihnachtsfeier



Die Redaktion der Gazette verabschiedet sich in den Sommerurlaub, same procedure as every year.
Die Gazette # 96 erscheint wieder anlässlich des September Clubabend am 4. September 2014.

Inhaltsverzeichnis

Johann Puch	1
Potzmann & Winkler - „die neue, alte Werkstätte“	2
Lada Niva	2
Corre La Licorne	3
Et alors - na und!	3
Nürburgring neu	4
Aus für Bertone?	4
Shelby Daytona Cobra Coupe	4
VW Golf wird 40!	5
Großbritannien ...	5
Neues Heim für BMW Classic	5
Der Herr Professor und sein alter Opel:	5
„CURVES“ das Kuvenmagazin für Geradeausfahasser:	6
Ob das die Gutmenschen hören wollen?	6
Der GAU:	7
E-Type auf der Streckbank 7	7
Isotta Fraschini	7
Delahaye und Figoni	8
Sir Jack Brabham †	10
COVC Clubnachrichten	11



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

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



Impressum

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

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

Auflage: 50 Stück