



Nummer **99** Dezember 2014

Monats-Gazette

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



Phänomobil, Museum Dresden
Foto: Herbert Fischer

Schweden Linksverkehr

Linksverkehr gibt es noch in einigen Ländern wie Großbritannien, Japan, Südafrika (Von den 221 Staaten und Gebieten der Erde gilt derzeit in 59 Ländern Linksverkehr, hauptsächlich in früheren britischen Kolonien und Dominions mit ungefähr 2,34 Milliarden Einwohnern) ist also nicht auf der falschen Seite unterwegs. Linksverkehr – Rechtslenker so hieß die logische Sitzanordnung – außer etwa in Schweden und Island, dort fuhr man bis 1967 auf der linken Strassenseite hatten aber gemäß kontinentaleuropäischem Standard aber zumeist Linkslenkung. Schwedens Nachbarländer Norwegen und Dänemark hatten immer



schon und Finnland seit 1958 Rechtsverkehr. Erst 1967 stellten die Schweden um, Island folgte ein Jahr später. Diese Umstellung erfolgte trotz massiver Proteste der Autofahrer, die ihre Automobile nun nicht mehr gehsteigseitig und damit auf sicherem Terrain besteigen und verlassen werden konnten.

Wir lesen in Wikipedia nach wie die Situation in Österreich war: Besonders kompliziert war die Umstellung von Links- auf Rechtsverkehr in Österreich. Jahrelang gab es keine einheitliche Regelung für das ganze Land, sondern eine Links- und eine Rechtsfahrzone. In fünf Etappen wurde von 1921 bis 1938 auf Rechtsverkehr umgestellt.

Österreich-Ungarn kehrte nach Na-



Am Tag der Umstellung auf der Kungsgatan 1967
Foto: Wikipedia



poleons Niederlage zum Linksverkehr zurück – allerdings mit Ausnahme der damaligen Kronländer Tirol (dazu zählte auch Vorarlberg), Dalmatien, Krain und Küstenland. 1915 wurde generell der Linksverkehr eingeführt – also auch in Tirol und Vorarlberg. Das stieß dort auf Widerstand in der Bevölkerung. Deswegen durfte Vorarlberg schon am 21. August 1921 wieder zum Rechtsverkehr zurückkehren. Dieses Bundesland war damals aber nur durch zwei Passstraßen mit dem Rest des Landes verbunden. 1927 wurde festgelegt, den Verkehr in Kontinentaleuropa einheitlich rechts zu führen. Das österreichische Parlament fasste 1929 den Beschluss, ab 1932 in ganz Österreich rechts zu fahren. Tirol wollte den Beschluss sofort umsetzen, in Wien gab es erhebliche Bedenken, weil umfangreiche Arbeiten am Straßenbahnsystem nötig waren.

Deshalb wurde der Rechtsverkehr am 2. April 1930 nur im Westen Österreichs eingeführt, nämlich in Tirol (ohne Osttirol) und im Westen des Bundeslands Salzburg. Die genaue Grenze verlief bei Lend, östlich der Einmündung des Gasteinertals in das Salzachtal. Durch diese „Grenzziehung“ gab es österreichweit nur eine einzige Straße, auf der die Fahrseite gewechselt werden musste.

Kärnten und Osttirol stellten am 15. Juli 1935 auf Rechtsverkehr um. Am 1. Juli 1938, nach dem „Anschluss“ an das Deutsche Reich, trat die deutsche Straßenverkehrsordnung in ganz Österreich in Kraft. Für Niederösterreich und Wien, das nördliche Burgenland und Teile der nördlichen Steiermark gab es aber wiederum eine Ausnahmeregelung. Wien und die umliegenden Gebiete wechsel-

ten erst am 19. September 1938 auf die rechte Straßenseite.

Bis heute gibt es keine einheitliche Regelung für den österreichischen Bahnverkehr: Auf den meisten Strecken wird rechts gefahren, auf einigen wenigen noch links. Seit 1909 wird streckenweise von Links- auf Rechtsfahren umgestellt, wie 1991 Amstetten – Wien Westbahnhof und die Schnellbahnstrecken im Großraum Wien am 6. August 2012.

Wikipedia und Herbert Fischer

Spielplatz für junggebliebene

Viele unserer COVC-Mitglieder und Freunde waren bei den 8 Slot-Rennabenden der letzten Jahre mit dabei und hatten Spaß mit den kleinen Rennautos. Leider konnten wir niemanden dazu bewegen mit diesem interessanten Hobby anzufangen. Viele glauben das dieses Hobby ein Kinderspielzeug ist, aber trotz diesem negativen Image, ich bin seit 1970 mit einer langen Aus-Phase wieder ab 2000 intensiv mit diesem „Spielzeug“-Hobby tätig. Der Herbst und Winter wäre

eignete Objekt. Wände mussten niedergerissen werden, das Lokal wurde drei Monate lange mit professionellen Geräten entfeuchtet. Verputzen und malen der Wände, Fußboden legen, Heizung einbauen lassen, Tisch für die Rennbahn bauen, waren weitere Arbeitsschritte. Zuerst war der Gedanke eine Holzbahn zu bauen aber nach reiflicher Überlegung entschieden wir Drei uns eine Carrera-Bahn, 6-spurig, zu installieren. Drei Monate saßen wir da und zogen und lötetten knappe zwei Kilometer Stromkabel in alle Schienen (12 Schienen zu ca. 50 Meter) ein, alle 50 cm ging davon eine Leitung zur unter Tisch befindlichen Strom-Ringleitung. Damit wurde eine auf allen Streckenabschnitten gleiche Stromversorgung gewährleistet. Ein Sprunghügel und zwei Schikanen sind der „Pfeffer in der Suppe“ unserer Rennstrecke, welche auf allen sechs Spuren gleich lang ist und sich nur durch unterschiedliche Kurven-Radien unterscheiden. Eine professionelle Zeitnehmung ist selbstverständlich installiert worden und die Anzahl der Runden, die Rundenzeiten etc. auf einem großen Fernsehschirm für alle Racer abzulesen. Sofort nach den Rennen ist die Ergebnisliste im Internet abrufbar. Nach weiteren Verschönerungsarbeiten konnte der Probetrieb im August 2009 begonnen werden. Die ersten Rennen fanden statt und die Interessenten für unser Hobby nahmen zu.

Ab September 2009 gibt es nun den eingetragenen Club FLATRACE. Ge-



die richtige Zeit dafür, denn die Oldtimer sind eingewintert und die Abende lang. Vielleicht kann ich auf diesen Weg ein paar latent Interessierter dazu bewegen den Weg in die Flachgasse 9 zu lenken.

Schon lange hatten die drei Freunde (Andi Fojtik, Gerhard Kornfeld und Herbert Fischer) vor eine eigene große Slot-Car-Rennbahn zu bauen. Oft scheiterte es an der Lokalität – zu klein, zu teuer, zu weit an der Peripherie Wiens etc.

Im Februar 2009 war es dann soweit, ein großes Souterain-Lokal im 14. Bezirk, 1140 Wien, Flachgasse 9, war das ge-

tragen (finanziert) werden soll dies als Clubbetrieb und durch Firmen/Geburts-tags-Events. Einmaliges „Schnuppern“ ist jederzeit möglich, danach werden Rennen, Testfahrten, Workshops, Arbeitsplatz für acht „Bastler“ (Licht und Stromanschluss auf jedem Platz) und Hilfestellung (Workshops) etc. für Clubmitglieder angeboten. Gefahren werden die „Kleinen“ 1:32 (manchmal) Slot-Rennwagen (Out off the Box), die Mini „Z“ Rennwagen (Einsteiger Rennwagen Modelle) 1:27 und in erster Linie die „Großen“ 1:24 Rennwagen in den Klassen GT, Prototy-

pen (Le Mans alt und neu), Tourenwagen und GT alt (bis 1972) und neu, NASCAR, Hot Rod etc. Mietfahrzeuge 1:32 (Ferrari und BMW M1) und 1:24 (Ferrari) sind vorhanden. Praktisch - auch ein Ersatzteile Shop wurde eingerichtet.

Seither haben wir mehrmals im Monat ein Rennen, davon auch mehrere Lang-



streckenrennen wie 3 Stunden und 6 Stundenrennen (davon die Hälfte bei abgedrehter Raumbeleuchtung mit eigener Lichtanlage welche in den Rennwagen montiert – nur 3,5 Gramm wiegt – ist). Da wir FLATRACER alle in den Sommermonaten unser Hobby alte Renn- Wagen und Oldtimer (1:1) pflegen ist der Hauptbetrieb in FLATRACE von Oktober bis Mai aktiv. Gemeinsames Karosseriebauen, lackieren, Fahrgestell einrichten und die „Hochzeit“, also das Verbinden/Verkleben von Karosserie und Fahrgestell, ist unser phantastisches und ausfüllendes Hobby. Das solche Feinmotorische Tätigkeit kein Kinderspielzeug ist beweist sich bei jedem unserer Rennen. Für den Einsteiger sind immer Renn-Autos der jeweiligen Klasse zum Leihen oder bei Bedarf „Second-Hand“ zu erwerben. Vor allem für diejenigen welche weniger Freude oder Zeit am

*...latest News:
Freitag 17. April 2015
ab 17,00 Uhr
10. Start in den Frühling
COVC Slotracing Abend*

basteln haben. Wir suchen noch einige Mitspieler um unser einmaliges Hobby miteinander besser organisieren zu können. Also ihr Heim-Rennbahn-Besitzer von 4 Meter Rennstrecken und (er 8er Mini-Rennstrecken) kommt zu uns um das einmalige Hobby miteinander auf über 200 Quadratmeter zu Pflegen und Spaß zu haben – dabei helfen wir gerne wo es nötig ist. Kein Ärger mehr mit der Ehefrau/mann und Partner/in wegen am Boden herumliegenden Mini-Rennbahnen und Kleinteilen, welchen nach Benützung von ein paar Minuten wieder weggeräumt werden muss – oder der Zank ist vorprogrammiert. Das Basteln an den Autos ist ebenfalls zu Hause schwer möglich, Öl, Schleif-Staub, Platzangebot, Lack etc. ist

zu Hause schlecht möglich.

In der Vergangenheit und auch in der Zukunft haben wir auch vor andere/befreundete Slotcar Rennzentren zu besuchen und dort zu trainieren und Rennen zu fahren. Gefahren wird nach den Deutschen Slotcar-Reglement welches ebenfalls auf unseren Internet-Seiten nachzulesen ist.

Eine eigene Internet-Plattform, www.flatrace.at, soll für Clubmitglieder und Interessierte eine aktuelle Anlauf- und Informationsstelle sein. Unter anderem sind viele Bilder aufzurufen welche die Anfangsarbeiten und das Clubgeschehen bis zum heutigen Tag dokumentiert.

Lust auf ein „Hatzerl“? - Sprich uns an (01-9826003 , 0664-3338886 oder e-mail)

oder komme an einem der Club-Donnerstage (ab 17,00 Uhr) zum Schnuppern, zusehen oder mitmachen (Renn-Autos können gegen einen Unkostenbeitrag für ein Rennen geliehen werden – vorher intensives Training notwendig) und sich bei einem Rennen zu beteiligen.

Herbert Fischer/vulgo Kingfisher

Peter Sellers der Autonarr

Peter Sellers (geb. 8. September 1925 in Portsmouth; † 24. Juli 1980 in London; eigentlicher Name Richard Henry Sellers) war ein britischer Filmschauspieler und Komiker. Er war ein Spezialist für Auftritte in den unterschiedlichsten Rollen und Verkleidungen. Endgültig bekannt wurde er als trotteler Inspektor Clouseau in der Filmreihe „Der rosarote Panther“. Die charakteristische deutsche Synchronstimme der Rolle wurde von Georg Thomalla (ausgenommen der erste Film, dort von Harald Juhnke) gesprochen.

Seine Filme sind unvergessen, schon bevor das Fernsehen in jeden Haushalt wanderte brachte Sellers mit durchgeknallten Charakteren in Radio-Shows Freude und Leben in das düstere Nachkriegs-England. Unvergesslich auch die hysterischen Slapsticks des Inspektor Jaques Clouseau der Serie „Pink Panther“ Filme in den Sechzigern und Siebziger Jahre. Comedy-Fingroßstäten wie „Mr. Miller ist kein Killer“ und „Junger Mann aus gutem Haus“ und natürlich „Dr. Seltsam“ und „Wie ich lernte, die Bombe zu lieben“ kann man sich auch noch mit Freude ansehen und wirken nicht altbacken.

Leider ist das alles schon lange her denn 1980 erlag Peter Sellers mit nur 54 Jahren einem Herzinfarkt.

Mit den Filmerfolgen kam auch das große Geld und dafür hatte er Verwen-

dung, denn er war ein Autonarr. Begonnen hat es mit einem roten Bentley S1 Continental mit Mulliner-Karosserie im Jahre 1959. Der Bentley war kaum eingefahren da erstand Sellers von Gary Grant dessen Rolls Royce Silver Cloud 1. Bald hatte er auch davon genug, daher schaltete er eine Kleinanzeige in der Times: „Berühmtes Auto sucht neuen Besitzer“. Etwas später folgte ein RR Cloud 3 Coupe, das mit den schrägen Scheinwerferpaaren, genannt „Chinese Eyes“. 1963 kam ein Aston Martin DB4 GT Vantage und ein Ferrari 250 GTE in die Garage Sellers. Beide Autos bekamen auch eine Rolle in der Gaunerkomödie „Gentlemen Killers“.



Foto: Bonhams

Der Auto-Geschmack Sellers war vielseitig, so war auch der Kauf eines Mini-Cooper S zu verstehen. Dieser erhielt ein Walnuss-Armaturenbrett, Hochflor-Teppichboden, elektrische Fensterheber, Schiebedach und eine getunte Heizung. Aufgemaltes Flechtmuster zierte die Lackierung des Minis – dafür entstanden die dreifachen Kosten der Grundausstattung. Auch dieser Wagen bekam eine Hauptrolle 1964 in „Ein Schuss im Dunkeln“. Vom Honorar des Filmes kaufte er für seine Braut Britt Ekland einen Radford Mini de Ville mit Kombi Heck, das Verlobungsgeschenk war dann ein Lotus Elan.



Foto: Ferrarichat

Auf der Earls Court Motor Show kaufte Sellers direkt einen brandneuen Ferrari 500 Superfast. 1966 kam dann der zweitürige Rolls Royce Silver Shadow Coupe, wieder in rot, natürlich mit Autotelefon.

Sellers wurde von der Mitgliederzeitung des britischen Automobilverbandes 1967 mit 85 fahrbaren Autos gelistet –

und als Autonarr und Besessener geoutet. Einen Jaguar besaß Sellers einmal für einen Tag, einen Volvo für zwei, einen Rover für drei Tage und einen Ferrari 330 GTC entsorgte er nur deshalb weil er die Farbe Weiß zum Kotzen fand.

Der große Fuhrpark Sellers was alleine nicht zu bewältigen, so engagierte er den späteren Aston Martin - Guru R.S. Williams welcher die Autos pflegte und wartete. Ein Buick Riviera wurde kurzerhand gegen einen Bristol 407 getauscht. In der Schweiz stand ein Aston Martin DB5, ein Jaguar E-Type und ein Ferrari 275 GTB/4, Gerüchten zufolge sollte auch ein Lamborghini Miura sein Eigen gewesen sein.

Markentreue war nicht sie Devise von Peter Sellers aber Spaß muss er mit seinen „Spielzeugen“ viel gehabt haben.

Herbert Fischer

Wiental Terrasse

Bis 2015 soll im Wiental die erste großflächige Terrasse entstehen. Die Bauarbeiten beginnen im Herbst 2014. Das Projekt schafft neue Freiräume im dicht verbauten Stadtgebiet !?!

Die Terrasse liegt im Bereich zwischen Redergasse und Spengergasse und überspannt die Bahntrasse der U4. Die



Foro: BV 6

Terrasse reicht bis zum Wienfluss und macht diesen dadurch direkt sichtbar und erlebbar. Zusätzlich erhalten die Bezirke Margareten und Mariahilf eine neue Verbindung: Ein Steg über den Wienfluss wird die beiden Bezirke verbinden.

Die Gesamtkosten für die Wiental-Terrasse, den neuen Steg, die neue Ampelanlage und die Neugestaltung des Freibereichs zwischen der Wohnbebauung und der Terrasse belaufen sich auf insgesamt 4,3 Millionen Euro. Der begehbare Bereich der als Ruhebereich konzipierten Konstruktion ist 76 Meter lang und 13,5 Meter breit und misst somit gut 1.000 Quadratmeter, so groß wie das Grundstück für ein normales Einfamilienhaus.

Planungsstadträtin Maria Vassilakou (Grüne) traut sich sehr viel Geld das wir (Österreich/Wien) nicht haben auszugeben. Nach Ring und Wiedner-Hauptstrasse Radwege Desaster, mehrfach-Umbau

der Mariahilferstrasse (rund 25 Millionen Euro – ob sich das ausgeht?) Gesamtfertigstellung: 31. Juli 2015?, haben wir die nächste grüne Belastung wegen ein paar Parkbänke und 1000 Quadratmeter U-Bahn Überdachung.

Herbert Fischer

Neue Bücher/DVD

Weihnachten steht vor der Tür

Die Evolution des Driftwinkels Vol. 2 Ein neuer Deimefilm

Mehr als zehn Jahre mussten wir auf den zweiten Teil von Helmut Deimel „Die Evolution des Driftwinkels“ gedulden. Mit fast ausschließlich ungesehenem Filmmaterial blickt der Kultfilmer auf die Geschichte der Rallye-WM zurück und verspricht: „Neu heißt in diesem Fall wirklich neu! Der Film ist kein lauwarmer Aufguss der ersten ‚Evolutions-DVD‘.“

In 26 Kapiteln beleuchtet der Film die spannende Geschichte vom ersten Marken-Weltmeister aus dem Jahr 1973, Renault-Alpine, bis zum aktuellen Champion, dem VW Polo R WRC.

Auf seine gewohnt unterhaltsame Art erzählt Deimel zudem von der enormen Vielfalt der Automarken, den ausgefallenen technologischen Lösungen und den unglaublichen Leistungen der Me-



chaniker, die den geschundenen Autos bei jedem Wetter, bei Tag und bei Nacht neues Leben einhauchten und von einem Servicepunkt zum nächsten ihr eigenes Rennen führen.

Dazu liefert „Die Evolution des Driftwinkels Vol. 2“ wunderbare Einblicke in die oft verrückte Welt der Rallyefans, die fast jede Mühe auf sich nehmen, um dabei zu sein. Der Film nimmt die Zuschauer mit an die Lieblingsplätze der Fans - etwa zum legendären Col de Turini, zur Ortsdurchfahrt von Chiusdino in der Toskana

oder zur spektakulären Sprungkuppe „Colin's Crest“ bei der Schweden Rallye. Der Bogen spannt sich vom allerersten Markenweltmeister 1973 Renault Alpine bis zum neunfachen Weltmeister Sebastian Loeb und seinem aktuellen Nachfolger dem Franzosen Sebastien Ogier.

Helmut Deimel selbst beschreibt sein neuestes Werk als „lockeren, amüsanten und vor allem emotionalen Blick auf die großartige Geschichte dieses Sports.“

Laufzeit des Films rund 90 Minuten.

Preis: 29,90 € (inkl. 20% MwSt.)

Artikelnummer: 0302025

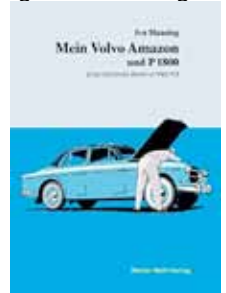
EAN : 9120044860086

Mein Volvo Amazon

Der vorliegende Band befasst sich mit den Volvo Amazon und P 1800 und ist bereits die dritte Auflage des Sechziger-

Jahre-Wartungsbuch für das Volvo Volumenmodell. Iva Maasind, der Autor, verfasste noch kurz vor seinem Tod 2012 ein neues Vorwort, Übersetzer Walter Wolf fügte einen Beitrag über Maasind selbst dazu. Als Schmankerl ist ab Seite 206 die schwedische Originalversion der Anleitung zum Umgang mit den Amazonen beigefügt.

400 Seiten, 30 Euro, ISBN 978-3-934820-03-6



Das TR2, 3 & 4 Schrauberhandbuch

Dieses umfassende Werk aus unserer renommierten Schrauber-Reihe HEEL Werkstatt behandelt alle für die Restaurierung der beliebten Triumph-Baureihen TR2, 3, 3A,4 und 4A relevanten Themen.

Für alle 4-Zylinder TR Sportwagen. Der Autor behandelt in diesem Buch alle

für die Restaurierung der beliebten Triumph-Baureihen relevanten Themen wie Motorleistung, Bremsen, Fahrverhalten, Zuverlässigkeit und Komfort. Die Vorgehensweise wird Schritt für Schritt beschrieben und durch viele farbige Abbildungen unterstützt. Roger Williams ist ein erfahrener Fahrzeugingenieur mit praktischen Erfahrungen im Restaurieren und Tunen von klassischen Triumph Modellen.

Reparieren und Optimieren leicht gemacht. Autor: Roger Williams, 208 Seiten mit 600 zumeist farbigen Abbildungen, Format: 275 x 210 mm, gebundene Ausgabe, Sprache: Deutsch

Das TR2, 3 & 4 Schrauberhandbuch



Das TR 5 & 6 Schrauberhandbuch

Der neueste Band der HEEL-Reihe Schrauberhandbuch ist dem Triumph TR5/TR6 gewidmet. In gewohnt ausführlicher Form geht dieses umfangreiche Handbuch auf alle Aspekte einer professionellen Restaurierung ein. In detailliert beschriebenen Schritt-für-Schritt-Anleitungen werden die wichtigsten Arbeiten an Karosserie, Chassis, Motor, Fahrwerk und Getriebe dargelegt. Dabei findet der Hobby-Schrauber aber auch Ratschläge für das Anfertigen, Anpassen und Einschweißen von Blechen sowie Hinweise für eine perfekte Lackierung. Der Autor geht zudem im Detail auf das fachmännische Aufbereiten des Interieurs ein. Außerdem beschäftigt sich ein ausführliches Kapitel mit dem Thema Kaufberatung. Die Fülle an Informationen macht dieses Buch zu einer wahren Bibel für alle, die im Besitz eines Triumph TR5/TR6 sind oder sich damit auseinandersetzen, ein solches Fahrzeug zu erwerben.



Velorex ist der Name eines motorisierten Dreirads aus der ehemaligen Tschechoslowakei, von dem von 1950 bis 1973 über 15.000 Exemplare produziert wurden.

Die Brüder František Stransky und Mojmir Stransky begannen 1945 in Parnik nahe Ceská Třebová mit dem Bau von Prototypen eines Kleinwagens namens Oskar mit drei Rädern, wobei sich das einzelne Rad im Heck befand. Das Fahrzeug besaß zwei Sitze und ein Verdeck.



Foto: Deutscher Velorex Club

Die Karosserie bestand überwiegend aus kunstlederähnlichem Stoff Igelit, um die hohen Kosten der Blechbearbeitung zu sparen. Anfänglich wurden die Fahrzeuge bevorzugt von Invaliden gekauft, da diese besonders günstige Konditionen erhielten. 1951 wurde die Produktion nach Solnice verlegt. Ab 1956 wurden die Fahrzeuge in Velorex umbenannt. Ab 1961 wurden bestimmte Teile im neuen Werk in Rychnov nad Kneznou produziert. Erst 1971 wurde das Dreirad durch ein neues Vierradmodell abgelöst. 1973 wurde die Produktion endgültig eingestellt.

Wikipedia, Herbert Fischer

Nachfertigung für R4

Zum Jahresende legt die französische Firma Melun-Retro-Passion neue Chas-



sis für die Renault Type R4 und R6 (1961 - 1973) auf. Vorbestellen kann man das 1680 Euro teure Teil unter:

60 Rue Vauchevres, 77115 Blandy, Frankreich
+33 1 64 81 31 00

Diese Firma ist eine gute Adresse für alle französischen Automarken wie Renault, Peugeot etc.

Velorex

Das erste mal „stolperte“ ich über ein Velorex 1964 in Budapest, als ich mit meinem damaligen Triumph Spitfire neben einem parkte – herzig, putzig, nur eine Plastikhaut gegen Zug und Nässe.

Ende August trafen sich an der Elbe in Deutschland die Velorex-Freunde. Neben Deutschland kamen auch aus Holland und Österreich Freunde dieser Automarke. Das nächste Treffen findet vom 30. Juli bis 2. August 2015 am gleichen Ort, Pretzsch, statt.

Jaguar E Zustand 5

Scheunenfund, das hat was mystisches - Rätselhaftes, Schrott klingt eigentlich sehr negativ - Restaurierungsobjekt macht Hoffnung in die Zukunft... Aber was ist das was unter anderem bei der letzten Bonhams Auktion am 6. September in Beaulieu unter dem Hammer kam und 77.660 GBP = 97.014 Euro erzielte? 15.000 GBP erhoffte sich der Besitzer des von totaler KARIES befallenen E-Ty-



Foto: Bonhams Auct.

pe. Classic Data notiert für den Roadster gerade mal 35.000 Euro und mehr und das im Zustand 1. Unglaublich! Das nur um zu einen Typenschein zu kommen? oder?

Noch eine Wahnsinnssumme, 40.000 Euro, für einen Austin Healey Sprite Renncoupe im Zustand 5.

Wer hat's erfunden? Wer als erster auf den Dreh gekommen war, den Oldtimer als sprudelnde Geldquelle zu orten, lässt sich nicht mehr nachvollziehen. Vielleicht stand dahinter sogar eine fundierte Analyse, die im Einzelfall (!) ja durchaus zutreffend sein kann – auffällig ist jedenfalls, dass sich die Berichterstattung in jüngerer Zeit offenbar auf die einfache Formel reduziert hat: „Oldtimer gleich Goldtimer“.

Wobei unbestritten ist, dass vereinzelte Exemplare in den vergangenen Jahren überraschende Höhenflüge hingelegt haben – die Betonung liegt hier freilich auf „Einzelne“. Und richtig mag auch sein, dass im jüngeren Rückblick nicht nur der Oldtimer, sondern sogar die Geldanlage im Beet hinter der Garage die sinnvollere Alternative gewesen wäre. Nur darf man Jahrhundert-Ereignisse wie die des schwarzen Jahres 2009 nicht pro toto nehmen.

Herbert Fischer

Golf 1

Vom „Einser“ sprach damals, als er 1974 vorgestellt wurde, natürlich noch niemand. Wie so oft wurde erst bei der zweiten Serie/Veränderung eine Zahl hinter dem Autonamen eingerichtet. Er war ganz einfach „der Golf“, der als Hoffnungsträger von VW den Umstieg aus der Käfer-Monokultur schaffen sollte. Immerhin hing von ihm die Zukunft des damals größten Automobilwerks in Europa ab. Dass daraus eine Jahrzehnte währende Erfolgs-Story werden sollte, konnte man damals noch nicht ahnen. Mittlerweile steht die sechste Golf-Generation in den Auslagen der Händlern - ein guter Anlass, um einmal auf die Anfänge zurückzublicken.

Die Autofahrer kämpften 1974 immer noch mit den Folgen der allerersten „Ölkrise“ vom Vorjahr. Im Straßenbild dominiert weiterhin der VW Käfer, neben Fahrzeuge wie Opel Kadett, Ford Escort, Fiat 126 und Mercedes /8. In diesem Jahr legen die Wolfsburger ihre Neuentwicklung auf Band. Nicht unbedingt als Käfer-Ersatz, denn die Produktion des Krabbeltiers läuft weiter, wandert aber ins Exil: zunächst nach Emden, später nach Mexiko. „Golf“ hat man das neue Modell getauft - eine einfach geniale Namensfindung. Ob Golfstrom oder Golf-Sport - der Name vermittelt durchgehend positive Assoziationen. Ob das Produkt dem auch gerecht wird, zeigte der allererste ADAC-

Autotest aus der „Motorwelt“ vom August 1974.

Drei Jahre nach Erscheinen des Eiser-Golf veröffentlicht der ADAC seine allererste „Pannensstatistik“, wie auch heute noch im Monat Mai. So berichtete die Motorwelt 5/1978: „Am häufigsten blieb er wegen Kraftstoffmangel liegen. Undichtigkeiten an der Zylinderkopfdichtung traten vor allem beim 50 PS-Motor auf und veranlassten VW zu Änderungen an Material und Montageverfahren. Am Gaszug wurden zahlreiche Änderungen vorgenommen. Die Lichtmaschine, die sich durch Vibrationen löste, bekam Mitte 1976 eine selbstsichernde Mutter“.

Wenn der Golf nicht wollte, wie er sollte, lag das den Aufzeichnungen der Straßenwacht zufolge überwiegend an: Gaszug, Motor, Kabelstecker, Zylinderkopfdichtung, Lichtmaschine, Keilriemen oder Batterie.

Im Vergleich zur Konkurrenz behauptete er sich mangelnd im Mittelfeld, er lag in etwa gleichauf mit dem sonst so



kritisierten Citroen 2 CV. Deutlich besser schnitt damals übrigens der Opel Kadett ab, für den Volvo 343 und den Leyland Mini reichte die Heftseite nicht aus, um Mängelliste mit der Ausfallquote komplett darzustellen.

Das ADAC-Resümee von 1978 für 50 ausgewertete Modellreihen: „Keilriemen, Unterbrecherkontakt, Kabelstecker und Gaszug waren an rund 25 % aller Pannen schuld. Es wäre bereits viel getan, wenn die Autohersteller nur diese 4 Teile zuverlässiger machen würden“. Wie wahr! Aber auch aufschlussreich, mit welchen Problemen sich der Autofahrer vor 30 Jahren auseinandersetzen musste. Heute liegen die negativen Schwerpunkte woanders, wie die aktuelle Erfassung zeigt.

Im Sommer 1978 wurde der Golf I leicht überarbeitet. Erkennbar sind die Fahrzeuge an energieabsorbierenden



Kunststoff-Stoßfängern. Zudem wurde der Rostschutz erheblich verbessert, da frühe Golf-Modelle infolge des damals verwendeten minderwertigen Recycling-Stahlblechs schnell korrodierten.

Im September 1976 erschien der Golf Diesel, ein damals für Deutschland neues Konzept, den als schwerfällig, laut und unkultiviert verschrienen Dieselmotor in einem Kompaktwagen unterzubringen. Bis zur Vorstellung des Dieselmotors für den Golf waren Dieselmotoren außer bei Peugeot in Kompaktwagen unüblich. Der Golf Diesel (mit einer Leistung von 37 kW/50 PS) war mit rund 5 Liter Verbrauch auf 100 km einer der sparsamsten Kompaktwagen der 1970er Jahre.

Der VW Golf GTI bot einen leistungsstarken Motor in einem für die breite Masse der Autofahrer erschwinglichen



kompakten und alltagstauglichen Auto. Ausgestattet mit der mechanischen Einspritzanlage K-Jetronic von Bosch, einem 1,6 Liter-Motor und 81 kW (110 PS) Leistung bei einem Leergewicht von 810 kg brachte der Golf GTI Fahrleistungen, die mit denen damaliger kleiner Sportwagen vergleichbar waren. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 182 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 9,2 Sekunden angegeben.

Herbert Fischer, Foto: Wikipedia

Padua Eine schöne alte Stadt mit schönen alten Autos

Freitag 24.10.2014. Wenn der Manfred Ebner zum Mitfahren ruft dann kann man nicht nein sagen und so haben sich am Freitag um 05:00 (des is a ganz blede Zeit) vier unausgeschlafene Männer (Christof, Walter, Johann und Bertl) beim Crystal Palace eingefunden um unsern Manfred nach Padua zu begleiten. Im Bus hatten wir dann ausreichen Platz und Zeit unseren verlorenen Schlaf nachzuholen. Mit der Ansage „Mia san glei unten“ hat Manfred den ersten Teil der Anfahrt gestartet.

Beim „Oltimer“ an der Südautobahn haben wir kurz angehalten um auf Thomas Zanyath und seinen ebenfalls mit -suchenden Freunden gefüllten Bus zu warten.

Gemeinsam ging es bis zur Raststation

Dreiländereck in Kärnten wo wir uns ein verspätetes Frühstück genehmigt haben.

Ab dieser Stärkung hab ich Manfred beim Fahren abgelöst und bei angenehmen wenig Verkehr waren wir um 11:45 in Padua. Die Fahrt zur Messe war einfach (war für mich das erste Mal) die Parkplatzsuche hat sich zu einer Padua Rundfahrt ausgedehnt bis wir endlich auf unseren Walter gehört haben und in ein nahegelegenes aber gut verstecktes Parkhaus gefahren sind. Die Kollegen haben weiter gesucht und etwas später ein Parkplätzer gefunden.

Zu Fuß hatten wir das Messegelände in 10 min erreicht, die Wartezeit vor der Kasse konnten wir vergessen, denn wir hatten unsere 2 Tages Karten, Dank Walter schon im Internet gekauft.

13:00 Uhr endlich Oldies. Die Vielzahl der Ausgestellten Fahrzeuge in und außerhalb der 15 Hallen kann ich nicht beschreiben, denn es passiert mir immer wieder, dass ich am Ende des Tages nicht mehr weis was ich am Anfang gesehen habe. Ich werde trotzdem versuchen meine Eindrücke halbwegs vernünftig wiederzugeben.

Beim Eingang in die 15er Halle hat uns gleich ein Aston Martin DB 9 in schwarz begrüßt, was ich für den Anfang nicht schlecht gefunden habe.

Als Besitzer eines Edel VW's ist mir natürlich sofort aufgefallen das ungefähr 15% wenn nicht sogar 20% der Ausgestellten Fahrzeuge Porsche waren. 356 Coupe mehrere 356 Speedster. Die Spitze war ein 356er Speedster BJ.1956, 1600ccm, 44KW um schlappe 300.000 € !, ein 911T 2,2l BJ.1970 um 67.000 €, ein 911S um 98.000€ , ein 911 Targa 2,4l 1974 um 90.000 €, mehrere 911Turbo, ungezählte Porsches Bj.:1978 bis 1986/87 und all das auf einer Italienischen Oltimermesse. Bei fast jeden größeren Stand und am Freigelände wurden Porsche zum Verkauf angeboten. Zwischendurch mal ein Austin Healey



3000 um 59.600.€ in einen nicht sehr aufregenden Zustand.

Zu meiner Überraschung (bin selber 10 Jahre Citroen gefahren) waren 5 oder 6 große Citroen DS zu sehen. Der

Zustand erstaunlich gut, was für diesen Franzosen einiges bedeutet und ein ganz seltenes Gerät ist sicher die Convertible außen in schwarz und innen alles rot. Ein riesen Cabrio das man in den 70ern auch nicht oft gesehen hatte.

Eine DS mit dem Maserati Motor (Mechaniker nicht im Preis inkludiert) und 6 toll restaurierte „Enten“ zwischen 7.500



und 14.000 € je nach Ausführung.

Mecedes 190 SL, ich glaub da waren 4 Stück in den Hallen verteilt. Preis auf Anfrage... hab nur einmal zaghaft gefragt und da man gemeint hat um 100 000 € wäre der zu haben, hab ich bei den restlichen nicht mehr gefragt, aber alle in zumindest optisch tadellosen Zustand.

4 Stk Jaguar 3,8 Limousine, natürlich darf ein Jaguar E nicht fehlen aber auch die „Jaguare“ waren eher einzeln in den Hallen verteilt zu sehen.

Zwischendurch natürlich ein paar Ami's, a Mustang, a Chevi in Übergröße mehr Chrom als Auto (aber beeindruckend) und noch einige verteilt in den Hallen. Der Schwerpunkt sind und waren natürlich die „Italiener“.

Ungezählte Fiat 500, Topolinos, Fiat 1100 er, 1500 er, 2300er die kennt man ja noch und dann seltene und wirklich schöne große Fiat's die man erst beim nochmaligen hinschauen als solche erkennen kann. Für mich erkennbar: Da steht Fiat drauf, also muss das einer sein. Die Insider an meiner Seite haben sich aufgrund meiner Fachkommentare immer wieder verkrampft aber sie haben mir verziehen (Wennst Porsche kennst, kennst gar nix). Die aufgeputzten kleinen Abarth's vom 500er, den 600er, den 850er bis zum 1000er in vielen Varianten



(klein, schnell, geil) bis zum originalen Abarth Coupe ohne Preis (Auf Anfrage ist immer gefährlich).

Für mich waren die Alfa Romeo's vom 1300 Spyder über den Klassiker 1750 in den unterschiedlichsten Varianten (wobei ich einige noch nie gesehen habe) in allen Hallen optisch, weil schön, dominierend. Die schönsten 1300 Spyder, sicher 6 oder 7 Stück waren Freitagmittag bereits verkauft.

Die Preise hab ich mir nicht bei jeden der Verkauften angesehen, aber so 55.000 bis 90.000 € musste man schon in die Hand nehmen um angehört zu werden.

Hie und da ein seltenes Motorrad wie zB.: eine Triumph Bonville 750 oder die Vespa in Varianten die ich nicht kenne. Die Preise hab ich nicht hinterfragt, denn da gibt es bei mir keinen Bedarf.

Wenn man so im Schauen manchmal auch im Träumen ist, vergeht die Zeit unheimlich schnell und der Freitag war um. Die Messe schließt um 19:00, aber wir sind schon um 18:00 geflüchtet.

Den Bus aus der Garage holen und dann ab ins Hotel. Unsere Freunde von Thomas Zanyath's Bus waren natürlich auch auf der Messe unterwegs aber da wir keine Gemeinsame Unterkunft gefunden hatten war am Abend nur Telefonkontakt angesagt (alles Leiwand?, hast was kauft?, wir seh'n uns morgen etc.)

Einchecken, duschen und wenigstens a paar Minuten die Haxen hochlegen war zu mindestens bei Manfred und mir gesagt.

Der Hunger hat uns dann in ein von der Hotelrezeption empfohlenes Lokal ganz in der Nähe verschlagen. Zur Begrüßung vom Lokal an Sangria (a stoarkes Achterl), an Wein (ge nehm ma glei an Liter) der übrigens hervorragend war

A Bier für den Durst. A Pizza für den Hunger klein, mittel und groß standen zur Auswahl. Wir haben gewählt und alle ganz bescheiden die Mittlere genommen.

Während die Bestellung in Arbeit war hatte Christof gemeinsam mit Bertl die glorreiche Idee eine Vorspeise zu bestellen. Nur für'n Gusto, so was typisches (Mozzarella) und gschmackig muss es auch sein. Also bestellen. Das Service sagt es geht noch und die Pizzen verschieben sich nach hinten. Super.

Die Vorspeise kam, war hervorragend, hatte aber die Größe eines normalen Abendessen. Wir waren hungrig und haben während lustiger Gespräche das vorgesetzte mit Wein, Brot und Appetit weggeputzt.

Ein weiterer Grappa zum Auffrischen der Magensäfte musste bestellt werden (a Achterl). Dann kamen die Pizzen und im selben Moment der Drang zu flüchten. Die „mittlere“ hatte 30 cm plus im Durch-

messer war „ausreichend gut“ belegt und der Teig bis zum Rand essbar. Hervorragend. Aber bitte wohin?

Die gemeinsame Meinung war: Des kenn ma nur Kosten unmöglich essen, aber auch das „Kosten“ haben wir natürlich übertrieben und die logische Rettung war eine weitere Runde Grappa.

Die doch erhebliche Rückgabe an die Küche hat man uns mit einen Lächeln verziehen.

Der gute Wein (2 Nachbestellungen hat es schon gebraucht) war Schuld um uns diese Niederlage vergessen zu lassen. Bevor wir das Lokal um 00:30 verlassen haben kam die Frage ein kleines Eis geht doch no, oder?. Es ging.

Ganz wichtig: Im Hotel gibt es keine Körperwaage!! A gelungener Abend nach einen langen Tag.

Samstag 25.10.2014. Das wunderbare Wetter hat es uns erleichtert das Frühstück ernst zu nehmen. Der Kaffee war gut der Rest ganz einfach zu einfach.

Aber in Erinnerung an unser Abendes-



sen war eigentlich jeder Dankbar, dass die morgendliche Verführung sehr bescheiden ausgefallen ist.

Die Messe ruft und in guten 20 Minuten Fußmarsch (Auto steht am Hotel Parkplatz) hatten wir uns wieder unter die Oldies gemischt. Dieser Tag Stand unter dem Motto: Ersatzteilsuche dann was essen! (unglaublich) und ab in die Stadt.

Am Freigelände und in den Hallen 6, 7 und 8 gab's die berühmten Wühltische für Verzweifelte.



Ersatzteile im Überfluss. Wirklich gut sortierte Teileanbieter: jetzt sind wir in Italien angekommen Fiat, Lancia, Alfa, Vespa und vieles was ich nicht kenne ausgebreitet auf unzähligen Tischen.

Auch für den Lancia gab es einiges, für die Aurelia B10 war es schon wesentlich schwieriger aber Manfred hat auch hier seiner Spürnase die Ehre erwiesen und bis auf den Schwimmereinsatz alles gefunden.

A verchromte Abdeckung für den Radioausschnitt € 120, die Scheibenwischerarme geschraubt € 50 wurden bei einem Deutschen Händler gefunden, die letzten drei von insgesamt 12 Stück. Die Verteilerkappe um schlappe € 220. Je länger du suchst desto günstiger erscheint dir der dann verlangte Preis! Is des normal?

Ein Schnäppchen war ein Porsche 911 Motor, außen alles da, Gehäuse schwarz, Zylinder Ansaugtrichter und etliche andere Teile vergoldet, innen leer und darüber eine Glasplatte montiert. Mir einen Tisch. Der Preis von 8000 € verlangt den Sessel!. Ein überholter fahrer 2 Liter Motor wird preislich in etwa auch da zu finden sein. Unglaublich, aber der zweite Motor in Silber um 5000 € war bereits verkauft!

Harry Rettich war mit uns in England, genau gesagt in Beaulieu und hat dort verzweifelt für seinen Triumph ein originales Lenkrad gesucht. Null Erfolg. In Padua war er fündig, hat nicht nur sein originales Lenkrad sondern auch einen alten Radio mit neuen Funktionen und der Aufschrift Triumph gefunden und gekauft. Ein fairer Preis, ein glücklicher Harry.

So kann es gehen wenn man mit offenen Augen durch die Hallen läuft. Ich bewundere den Harry für seine Beharrlichkeit und seine Disziplin dh: er kauft wirklich nur das Original und nicht das „fast original“.

Wenn du suchst, dann musst du ganz genau wissen was, wie es aussieht oder ausschauen soll, den ungefähren Preis sollte man auch wissen, sonst geht es dir, wie immer wieder mir, ich sehe vor lauter Teilen gar nix, a Stunde später bin ich wieder am selben Ort (einkreisen, anpirschen, zuschlagen) und glaub der hat das neu hingelegt. Stimmt leider nicht, ich hab's nicht gesehen. Bin als Einkaufstalent unbrauchbar, hab aber einen nicht zu unterschätzenden Vorteil: mir bleibt viel Geld im Tascherl und trotzdem werd ich nicht reich. Irgendetwas mach i falsch.

Da wir unseren Einkauf und das schauen beendet hatten war ein Bier und „a Klanigkeit fürn Magen“ angesagt. Bier dunkel und mittelgroß, Pommes in fett getuscht mit Zahnstocher und darüber an Ketschup Paradeiser scharfmild oder so. Zu unsagbar günstigen 9 € 50 Cent. Na ja wir hätten ja nicht gemusst, oder anders gesagt: selber Schuld.

Der Weg in die Stadt, sportlich zu Fuß wie es sich gehört, an der Universität, der technischen, vorbei durch malerische Gassen (und die gibt es in Padua im Überfluss) über den Piazza dei Frut-

ti und den Piazza dei Signori immer in Richtung Dom. Denn da müssen wir hin. Am Samstagnachmittag eine bummvolle Kirche ist in Österreich sehr selten geworden, da wir nicht stören wollten haben



Rustikales Maronibraten

wir uns am Domplatz umgeschaut und da gabs an Schirm, Tische mit Sessel... Do san ma richtig. Unsere Halbtaliener Christof und Berti schwärmten von einer Kaffeespezialität. Fragen – die gibt's – also bestellen. Diese Kaffeespezialität ist ein heißer schwarzer Grappa und gefährlich Gut. Nach drei Kaffee ist es aber besser du bleibst sitzen.

Ein kurzer Besuch im Dom und dann schön langsam wieder in Richtung Hotel. Da Manfred unbedingt seine „so a spezielle Salami, und wann's geht an Kas“ haben musste wurde der Heimweg in



den Arkaden der Fleischer unterbrochen. Tolle Geschäfte. Kosten, kaufen, passt. Walter, ein Maroni- Fan hat sich natürlich auch mit Ware eingedeckt. Man gönnt sich ja sonst nichts.

Dann endlich: 17:30 Hotel. Raus aus den Schuhen, duschen und die Haxen hoch. Es hat gereicht. Mit 70+ sind zwei Stunden Regenerationszeit bis zum Abendessen eine doch angemessene Zeit.

Abendessen, gleiches Lokal... wir sind gewarnt. Zur Begrüßung vom Lokal an Sangria (a stoarkes Achterl), an Wein (ge nehm ma glei an Liter) der übrigens wieder hervorragend war, a Bier für den Durst und auf gar kann Fall a Vorspeis. A Paella a klane, für 4 Personen, denn die schaffen wir zu fünft sicher, wurde bestellt. Was kam war exzellent aber auch für uns 5 nicht zum Wegputzen.

Der Abend mit unzähligen Rostge-



Padua (italienisch Padova; deutsch früher Esten) ist eine der ältesten Städte in Italien. Sie liegt am Rande der Poebene 30 km westlich von Venedig am Fluss Bacchiglione. Die Hauptstadt der gleichnamigen Provinz Padua hat 209.678 Einwohner

schichten und all den „hätt i gern, sollt i doch, warum hab i net“ Geschichten ist wieder zu schnell vergangen und nach an Fluchtgrappa (bei uns Fluchtachterl) haben wir diesen schönen aber doch anstrengenden Tag beendet.

Sonntag 26.10.2014. Am Frühstück hat sich nichts verändert wir haben nur länger wenig gegessen. Es ist ja Sonntag und wir gehen es gemütlich an.

Die Heimfahrt war dann problemlos und um 18:00 hatte uns der Crystal Palace wieder.

Ich glaub da Fahr ich wieder hin.

Johann Juster

Der Redakteur der Gazette ruft alle COVC-Mitglieder auf bis

Mitte Jänner 2015 Lustige, interessante, historische Geschichten rund um unser Hobby und den Randbereichen an

herbert.fischer@covc.at

zu senden. Wir wollen gemeinsam die Nummer 100, welche auch 10 Jahre GAZETTE bedeutet, gestalten und mit Wortspenden

füllen.

Danke!

761 Enten...

...DS, Traction Avant und einige andere Citroen-Modelle waren zu bestaunen in Frankfurt am Main beim „6. internationalen Deutschlandtreffen der Freunde des 2CV“.



Foto: Wikipedia

Probefahrten in einer umgebauten Elektro-Ente, sportliche Aktivitäten wie „Michelin-Reifen-Weitwurf“, ein großes Festzelt mit Getränkebar für die Abendveranstaltungen, Livemusik am Freitag und Samstag nachmittags sowie am Abend, Skyline-Bar (Cocktailbar mit grandiosem Ausblick nach Frankfurt am Main), Aktionskünstler und Akrobatik, Kinzelt mit Filmen, Reisevorträgen und Diashows aus 66 Jahren 2CV, Degustation, Spezielle Angebot für Kinder (Kinderspielplatz, Schminken, Clown, Zauberer), 2CV Ausfahrten durch den Taunus und nach Frankfurt am Main, Händlerbereich mit Teilemarkt, 2CV Devotionalien u.v.m. sowie Verpflegungsständen, Flohmarkt für Privatverkäufer, Notfallwerkstatt und Prämierungen der weitesten Anreise, des schönsten 2CV, usw. waren die Attraktionen.

Auf und ab mit Marcos

Marcos Cars war ein britischer Hersteller von Sportwagen und Kit Cars.

Die Fabrikation wurde 1959 von Jeremy Marsh und Frank Costin in Luton, Bedfordshire, England gegründet. Beide Firmengründer kombinierten die jeweils ersten Silben ihrer Nachnamen Marsh und Costin zum Firmennamen Marcos.

Frank Costin hatte zuvor an Jagdbombern von De Havilland Mosquito gearbeitet und dabei die Idee gehabt, Sperrholz auch im Automobilbau für Rahmen zu verwenden.

1963 zog das Werk nach Bradford on Avon, Wiltshire, England und 1971 in eine Fabrik bei Westbury um.

Probleme beim Export der Fahrzeuge in die USA und der Umzug 1963 führten in den 1970er Jahren zu finanziellen Engpässen und schließlich zur Geschäftsaufgabe. Doch Jeremy Marsh blieb im Automobilgeschäft, kaufte 1976 die Namensrechte an Marcos zurück und wagte 1981 einen Neustart mit dem Mar-

cos V6 Coupé, der als Kit zum Selbstbau verkauft wurde.

Im Jahr 2000 ging Marcos erneut in Konkurs, baute seit 2002 jedoch dank des Kanadiers Tony Stelliga, der das Unternehmen kaufte, wieder Autos. Während die Straßenfahrzeuge in Kenilworth, Warwickshire England, produziert wurden, ist die Produktion von Rennwagen nach Zwaagdijk in den Niederlanden verlegt worden. Am 9. Oktober 2007 wurde bekannt gegeben, dass die Fahrzeugproduktion eingestellt und das Unternehmen liquidiert wird. Die Situation am Markt wurde so eingeschätzt, dass keine ausreichenden Gewinne erzielt werden können.

Marcos stellte viele unterschiedliche Modelle vor, darunter Marcos GT (1960/61), Marcos 1000GT Gullwing (1961/62), Marcos Fastback GT (1963/64), Marcos 1800GT (ab 1964), 1500GT, 3Liter, Marcos Mantaray, Marcos Mantis, Marcos Mantis GT, Marcos LM500, Marcos LM 600, Marcos Mantara Spyder 400, Marcos Mantula, Mini Marcos, Marcos TSO GT2, Marcos TSO-GT Coupe, Marcos TSO.



Marcos Xylon, the Ugly Duckling
„The car which motorsport legend Sir Jackie Stewart won his first ever race“
Zur Zeit zum Verkauf in England angeboten.
Foto: Marcos Heritage

Der Marcos Xylon von 1959, das erste Marcos-Fahrzeug, war ein im Anblick ungewöhnliches Auto mit Flügeltüren, vorne freistehenden Rädern und einer vierteiligen Windschutzscheibe. Für die Konstruktion war ausschließlich Frank Costin verantwortlich, der hier erstmals seine Idee eines Sperrholz - Monocoques im Rennwagenbau umsetzte. Das Serienfahrzeug, ab 1961 war im Vergleich zum Prototyp nur weniger radikal, hatte allerdings mit einer Haube abgedeckte Vorderräder und innenliegende Scheinwerfer unter Plexiglasabdeckungen. Nach nur sieben Exemplaren und dem Ausscheiden Frank Costins aus dem Marcos-Projekt erfolgte unter Leitung der Brüder Adams eine Überarbeitung der Karosserieform zu einem gefälligeren, modernen Erscheinungsbild, das Sperrholzchassis wurde nunmehr ohne Hilfsrahmen für Motor, Vorder- und Hinterachse noch radikaler auf Leichtbau ausgelegt. Von diesem Fahrzeug, dem „Luton Gullwing“, wurden 13 Fahrzeuge gefertigt, die vorzugsweise im nationalen und internatio-

nen Motorsport eingesetzt wurden.

1962, schon ein Jahr nach dem ersten Serienfahrzeug von Marcos, trat man erstmals bei den 24 Stunden von Le Mans an. Das Luton Gullwing Coupe mit den Fahrern John Hine/Dick Prior, angetrieben von einem 1,5-Liter-Ford-Martin-12-Ventil-Motor, musste aber in der 9. Stunde mit Motorschaden (Öldruck) abgestellt werden.

Ab 1963 erfolgte eine Orientierung hin zu etwas mehr straßentauglichen Fahrzeugen, was mit dem Modell Fastback GT erreicht werden sollte. Mit achtzehn produzierten Einheiten des „Fastback“ blieb allerdings auch dieser Versuch erfolglos, umso erfolgreicher indes agierte man im internationalen Motorsport, indem Marcos werkseigene Rennwagen nun häufiger auch auf dem Festland ein-



Mini-Marcos
Foto: Wikipedia

setzte (unter anderem zwei Werkswagen beim 500-km-Rennen Nürburgring 1963). Die Fahrzeuge wurden wahlweise von Motoren zwischen 997 cm³ und 1498 cm³ angetrieben, die von Ford England (Ford Anglia und Cortina) stammten. Bei Wettbewerbswagen kamen vorzugsweise die von Cosworth oder Martin präparierte Motoren zum Einsatz. Lenkungs- und Fahrwerkskomponenten stammten vom Standard 10 sowie vom Triumph Herald. Bis 1964 wurden insgesamt 18 Fahrzeuge dieses Modells hergestellt.

Im Januar 1964 hatte der Marcos 1800 seine Premiere auf der London Motor Show. Ein völlig neues Design, wiederum das bewährte Sperrholzchassis, das allerdings völlig neu konstruiert werden musste, und ein robuster Motor von Volvo



Marcos GT, 2,8 lt V6
Foto: Wikipedia

waren die Grundbausteine für den nunmehr erfolgreicherer Einstieg in die Serienfertigung eines Sportwagens, dessen Weiterentwicklung bis in die 1990er-Jah-

re fortgesetzt wurde. Erst 1969 gab man die Produktion des Sperrholzchassis auf, weil dessen ungemein zeitaufwendige Fertigung längst nicht mehr rentabel war und das kleine Unternehmen dadurch in den Ruin trieb. Als Ersatz entwickelten die Brüder Adams einen robusten, aber



Marcos Mantis
Foto: Wikipedia

eben sehr konventionellen Gitterrohrrahmen, auf den die bewährte Glasfaserkarosserie nunmehr geschraubt wurde.

Aus dem historischen Rückblick kann als Fazit zusammenfassen: der Marcos ist nicht für jedermann, manchen ist das Auto zu auffällig und es ist mit von diversen britischen Herstellern zusammengewürfelten Teilen gebaut. Aber er ist eine mögliche Alternative zu Morgan, Triumph o.ä. Der wohl klassischste ist der GT in der V8-Version.

Herbert Fischer

Tatra und Austro Tatra

Die Tatra A.S. ist ein tschechischer Automobilhersteller mit Sitz in Kopřivnice. Tatra ist eine der ältesten Automarken.

1923 entstanden die Tatra-Werke durch die Fusion der Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft mit den Waggonfabrik Ringhoffer AG in Prag-Smichov. Die nach dem Zerfall der österreichisch-ungarischen Monarchie auf dem Gebiet Tschechoslowakei gelegenen Werke wurden nach dem höchsten Gebirge des Landes, der Tatra, benannt. Die Fahrzeuge tragen seit 1920 den Namen Tatra, zuvor war die Markenbezeichnung „Nesselsdorf“ oder „NW“ (Nesselsdorfer Wagenbau) verwendet worden.

Austro Tatra

Die Zentrale wurde von Wien nach Prag verlegt, da Österreich nach dem 1. W-Krieg zum Ausland geworden war. Gleichzeitig wurde in Wien als Generalvertretung die Austro-Tatra gegründet.

Durch den Zerfall von Österreich-Ungarn entstanden Staatsgrenzen zwischen dem Produktionswerk in Nesselsdorf und der Zentrale in Wien. Aus diesem Grund wurde 1919 die Unternehmensleitung nach Prag verlegt und auf Ringhoffer-Tatra AG umbenannt. Die Fahrzeuge wurden auch unter dem neuen Namen Tatra verkauft.

Um die in Nesselsdorf produzierten Fahrzeuge in Österreich verkaufen zu

können, mussten sie importiert werden. Zusätzlich war noch ein eigenes Service-netz notwendig. Die Ringhoffer-Tatra AG baute in Simmering auf dem Grund des heutigen Einkaufszentrums (Ecke Simmeringer Hauptstraße-Grillstraße bis zur Lorystrasse teilten sich die Austro Tatra Werke und die Gießerei Vogelsängen & Pastree das Grundstück) eine Zentral-Werkstätte. Zuerst wurden in dieser nur Servicearbeiten durchgeführt. Da der Einfuhrzoll nach dem importierten Gewicht berechnet wurde, wurden ab 1924 auf die Fahrgestelle aus Nesselsdorf in Wien gefertigte Karosserien montiert.

Erfolgreich verkaufte sich in Österreich der Tatra 11. Auch die späteren Modelle wie Tatra 12 und Tatra 57. Der Schutzzoll erhöhte sich jedoch auf Grund der politi-



Austro Tatra 57
Foto: austro tatra.at

schen Verhältnisse in Österreich ständig, so dass beispielsweise ein Typ 57 im Jahr 1935 durch den Zuschlag von 4.500 Schilling einen Verkaufspreis von 11.000 Schilling bewirkte. Trotz der hohen Preise waren die Modelle von Tatra an zweiter Stelle in der Zulassungsstatistik desselben Jahres.

1936 konnte die Konkursmasse der Firma Grofni in Atzgersdorf in der Nähe der Südbahn angekauft werden und in der Simmeringer Hauptstraße das Gelände vergrößert werden. Schritt für Schritt wurde die Fertigung für die für Österreich vorgesehenen Fahrzeuge nach Wien übersiedelt. Ab April 1937 wurden die Fahrzeuge fast vollständig hier erzeugt. Dadurch konnte der Verkaufspreis um den Zollanteil, der etwa 40 Prozent betrug, reduziert werden.

Hergestellt wurde in Wien der Tatra 57 A als Limousine und Cabrio. In Wien wurde im Gegensatz zum Stammwerk auch eine LKW-Variante hergestellt.

Im Jahr 1937 war der Tatra 57A bei den Zulassungen an zweiter Stelle. Auch für das Bundesheer sollten Kommandofahrzeuge gebaut werden, die aber durch den Einmarsch im Jahr 1938 hinfällig wurden. Bis dahin wurden etwa 300 Fahrzeuge komplett in Wien fertiggestellt. Das Fahrzeug wurde mit dem Hinweis „100% österreichisches Erzeugnis“ beworben. Um diese Zeit war Steyr-Daimler-Puch und Austro-Tatra die einzigen Kraftfahrzeughersteller in Österreich.

Nach dem Anschluss musste die Produktion zwangsweise eingestellt werden. Teile des Werksgeländes und der Anlagen mussten an die Österreichischen Saurer Werke vermietet werden. Der andere Teil firmierte zwar als Austro-Tatra weiter, musste aber Reparaturarbeiten an Fahrzeugen mit Kriegsschäden durchführen und wurde so zum Rüstungsbetrieb, was sich bei Kriegsende als Nachteil für das Unternehmen erwies.

Austro-Tatra kam so unter öffentliche Verwaltung. Dabei kam es zu Differenzen mit der Geschäftsleitung des nunmehr tschechischen Werkes Tatra, da die Republik Österreich bestrebt war, die Rechte der Erben Ringhoffers zu wahren. Austro-Tatra fertigte nur mehr Ersatzteile für Tatra an. Der Karosseriebau arbeitete auch für andere Kunden. So fertigte das Werk für Porsche die Aluminium-Karosserie für jene Sportwagen, die in Gmünd in Kärnten produziert wurden. Für die Polizei wurden VW Käfer auf offene Einsatzfahrzeuge umgebaut. Verhandlungen über den Bau von ganzen Fahrzeugen mit Renault verliefen ergebnislos. Mit dem deutschen Fahrzeughersteller Gutbrod wurde ein Assembling-Vertrag ausgehandelt.

1948 kam es zum endgültigen Bruch und Austro-Tatra verlor auch die Generalvertretung für die Tatra-Fahrzeuge, die ab sofort der Škoda-Generalimporteur Tarbuk übernahm.

1980 wurde das Unternehmen, in dem bis zu 500 Mitarbeiter beschäftigt waren, endgültig geschlossen. So weit die Zeit von Austro Tatra.

Wir sind wieder in den End-20er Jahren wo der Konstrukteur Hans Ledwinka den Prototyp 11 entwickelte, einen PKW mit Zentralrohrrahmen, luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor vorne und Pendelachse hinten, im Volksmund Bügeleisen genannt, wegen der Form seiner spitzen, kühlerlosen Frontpartie. Dem



folgte eine Baulinie auch mit Vierzylinder-Motoren. 1931 wurde der Prototyp V-570 gebaut, mit stromlinienförmiger Karosserie und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor im Heck. Dieses Auto ging nicht in Serie, kann aber als ideeller Vorgänger des deutschen Käfers gelten; Ledwinka war mit Ferdinand Porsche befreundet, und beide führten einen regen Ideenaustausch. 1934 folgte der große stromlinienförmige Typ 77 mit luftgekühltem V-Achtzylinder im Heck mit 3 Liter Hubraum und OHC-Ventilsteuerung, der in der letzten Vorkriegsstufe als Typ 87 bis zu 160 km/h schnell war (dank des für damalige Verhältnisse niedrigen Luftwiderstands-Beiwertes von $c_w = 0,36$). An der Entwicklung dieser Baureihe war maßgeblich Ledwinkas Sohn

Erich beteiligt. In den Jahren 1947–1950 unternahm Miroslav Zikmund und Jiří Hanzelka mit dem Typ 87 eine Reise durch drei Kontinente.

Nach dem Zweiten Weltkrieg versuchte die neue sozialistische Führung, die Marke Tatra auf die LKW-Produktion umzustellen. So wurde die 1947 eingeführte kleinere Version des Typs 87 mit 2-Liter Vierzylinder, der Typ 600 Tatraplan, in das Škoda-Werk in Mladá Boleslav verlegt. Dieses Vorhaben wurde jedoch aufgegeben, als die Produktion eigener repräsentativer Fahrzeuge notwendig wurde. Zu diesem Zweck wurden die auf dem Typ 87 basierenden Modelle 603 (seit 1956) und der von Vignale karos-



sierte Typ 613 (seit 1975) in handwerklicher Weise gebaut. Als letzten Versuch im PKW-Geschäft brachte Tatra 1996 den Typ 700 auf den Markt, dessen Produktion jedoch nach zwei Jahren einge-



Rennwagen 1950
Foto: Wikipedia

stellt wurde. Heute beschränkt sich Tatra auf die LKW-Produktion.

Alle Tatra-LKW zeichnen sich durch luftgekühlte V-Motoren, Stirnrad-Differentialgetriebe, einen zentralen Rohrrahmen (auch Tatra-Konzept genannt) und



Tatra 603
Foto: Wikipedia

Allradantrieb aus. Dank der Pendelachsen sind sie gut geländetauglich.

Tatra ist der einzige Motorenhersteller für Lastkraftwagen, der einen luftge-

kühlten V8 Zylinder mit der Euronorm 4 und seit dem Jahr 2008 auch mit Euro 5 anbietet. Neben den Tatra Terrn^o1 bietet Tatra auch den Langhauber Jamal an. Die Produktion reicht vom 4x4 bis zum 12x12.

In Kopřivnice befindet sich ein techni-



sches Museum. Innerhalb des Gebäudes befinden sich historische Straßenfahrzeuge, darunter Personenkraftwagen oder Geländewagen, welche mehrmals bei der Rallye Dakar gewonnen haben. Außerhalb befindet sich der Zug Slovenská Strela (Slowakischer Pfeil).

Herbert Fischer

ÖMVV INFO November 2014

Die Eckdaten der Meinungsumfrage: Die Meinungsumfrage wurde im Zeitraum März bis Juni 2014 in 15 EU-Ländern durchgeführt, insgesamt haben sich ca. 20.000 Fahrzeugbesitzer, 1000 Branchenexperten (Betriebsinhaber) und 1435 Clubs an der Umfrage beteiligt.

Das ermittelte Zahlenmaterial zeigt eindeutige Daten, und hat schon beim Ausfüllen der Fragebogen bei manchem Besitzer für Staunen über die Geldflüsse gesorgt. Zu berücksichtigen ist natürlich, dass Abweichungen durch die Gruppe der tatsächlichen Antwortenden möglich sind.

Hier die für Österreich ermittelten Zahlen:

Der durchschnittliche Oldtimerbesitzer besitzt 2,9 Fahrzeuge (EU 2,2) ist männlich (94 %) und 54 Jahre alt, beim Alter liegen wir im europäischen Schnitt, bei der Frauenquote (EU-weit 2 %) deutlich darüber. Das durchschnittliche Haushaltseinkommen beträgt € 61.698.— jährlich und 50% der Oldtimerbesitzer wohnen in Gemeinden unter 10.000 Einwohner, also eher im ländlichen Bereich. Das Einkommen stammt bei 46 % aus einem Angestelltenverhältnis, bei 20 % aus selbstständiger Erwerbstätigkeit und bei 25 % handelt es sich um Personen im Ruhestand.

Die Fahrzeuge werden zu 71 % in privaten Garagen abgestellt. Der durchschnittliche Wert der Oldtimer-PKW beträgt € 26.903,— (EU 21.043,—), der Motorräder € 5.847,— (EU 6.858,—), das durchschnittliche Baujahr liegt bei den PKW bei 1963 (EU 1966) und bei den Motorrädern bei 1958 (EU 1963). Und obwohl in Österreich nur durchschnittlich 36 Tage im Jahr mit dem Oldtimer gefahren wird, werden dabei 4657 km pro PKW und 1512 km pro Motorrad zurückgelegt, diese Zahlen liegen doch deutlich über dem europäischen Durchschnitt (2484 bzw. 1137 km pro Jahr).

Auch bei der Teilnahme an Veranstaltungen liegen wir bei den Antwortenden deutlich über dem EU-Schnitt: 5,5 mehrtägige Veranstaltungen besucht der Österreicher jährlich, und es werden dabei 4,7 Nächte in einem Hotel verbracht, was allein schon ein Volumen von ca. 20 Mio. Euro an Ausgaben für Beherbergung ergibt.

Der technische Zustand der Fahrzeuge ist über dem europäischen Durchschnitt, 86 % sind zum Straßenverkehr zugelassen (EU 81 %), und unter 2 % der Fahrzeuge waren 2013 in einen Unfall verwickelt – eine so geringe Zahl, dass sie sich statistisch nicht weiter auswerten lässt.

2013 haben auch viele Fahrzeuge ihre Besitzer gewechselt, der durchschnittliche Oldtimerbesitzer hat dabei für ein Fahrzeug rund 18.000,— Euro ausgeben.

Ein ganz wesentlicher Wirtschaftsfaktor sind die durchschnittlichen jährlichen Ausgaben für die Fahrzeuge, es wurde dabei versucht das Ergebnis der Umfrage an Hand einer Zahl von ca. 30.000 Besitzerinnen und Besitzern von Oldtimern in Österreich hochzurechnen:

Die Wirtschaftsleistung aus dem Bereich Oldtimer kann also – nur als Ausgaben der Privatpersonen für die Fahrzeuge mit einer Größenordnung von rund 250 Millionen Euro pro Jahr angenommen werden, davon allein 15 Millionen € an direkten Steuern an den Staat, aber auch von den anderen Ausgaben fließen natürlich Steuern und Abgaben ins Bundesbudget.

Bei den Einnahmen für die Tourismuswirtschaft wurden in der Umfrage nur die Nächtigungen bei den mehrtägigen Veranstaltungen erfasst, aber Kosten für Verpflegung fallen auch bei Kleinen und Kleinstveranstaltungen wie Clubausfahrten oder Spazierfahrten Einzelner an, das Gesamtvolumen für die Gastronomie wird daher mit rund 40 Millionen € anzunehmen sein.

Die Antworten der Clubs und Fachbetriebe zeigen EU-weit ein Bild, das aus Österreich bereits zur Gänze bekannt ist:

Der Betriebsinhaber eines Oldtimer-Fachbetriebes ist durchschnittlich 57 Jahre alt, seine Mitarbeiter 46 Jahre. Ein Oldtimerbetrieb beschäftigt im Schnitt 4,5 Arbeitnehmer, auf Grund der kleinen Betriebsgröße bilden aber nur 17 % Lehrlinge aus, etwas besser sieht es hier schon bei der Beschäftigung von Praktikanten aus.

Große Sorge bereitet den meisten Betriebsinhabern die zukünftige Entwicklung, wie bürokratische Auflagen oder das Finden geeigneter Fachkräfte. Ein Drittel der Betriebe blickt hier der Zukunft mit Sorge entgegen.

Ausgaben für	EU-Schnitt	Österreich	Volumen Österr. in €
Restaurierung	2.335,00	4.029,00	121.870.000,00
Service	840,00	1.041,00	31.230.000,00
Zubehör	607,00	884,00	26.520.000,00
Garagierung	934,00	1.092,00	32.760.000,00
Versicherung	358,00	653,00	19.590.000,00
Steuern/Maut	188,00	495,00	14.850.000,00
Gesamt			246.820.000,00

Bei den antwortenden Clubs ist große Aktivität erkennbar: ca. 57 % der Clubs organisieren mehrtägige Veranstaltungen, und 46 % der Clubs beteiligen sich an Wohltätigkeitsveranstaltungen – ein wichtiger Punkt für das Image der Oldtimer in der Gesellschaft. Dem gegenüber steht bei der Hälfte der Clubs jedoch das Problem Menschen zu finden, die sich ehrenamtlich engagieren wollen. Immer öfter gibt es Schwierigkeiten die gesetzlich vorgeschriebenen Funktionen – speziell die „arbeitenden Positionen“ wie Schriftführer und Kassier – in den Clubs zu besetzen.

COVC News

Generalversammlung des COVC

Großer Zulauf bei der diesjährigen Generalversammlung des COVC am 6. Nov.2014.

Viele Mitglieder erfreuten uns mit ihrer Anwesenheit. Es ist das 1. Mal in der Geschichte des Clubs, dass eine Generalversammlung ohne Zuwarten bzgl. Beschlussfähigkeit stattfinden konnte.

Bevor es zur großen Abstimmung kam, wurden die Clubmeister 2014 gekürt. Der Sieg ging dieses Jahr an Thomas Zanyath vor Gisela Sakoschek und Manfred Goschenhofer (Details bitte dem eigenen Beitrag entnehmen). Wir gratulieren sehr herzlich.

Danach Abstimmung über Aufnahme der eingebrachten Anträge. Kassiers Michi Braun las den Kassabericht vor. Nach der Entlastung des alten Vorstandes kam es zur Wahl des NEUEN Vorstandes mit einer großen Veränderung. Wie bereits



seit zwei Jahren angekündigt hat des bisherige Obmann Wolfgang Nowotny sein Mandat zurückgelegt und wird als Ehrenmitglied unterstützend im Vorstand tätig sein.

Der neue Vorstand des COVC stellt sich hiermit vor:



Obmann: Otto Goschenhofer



Obmann Stellvert.: Manfred Ebner
 Schriftführer/Redaktion Gazette: Herbert Fischer
 Schriftführer Stellvert./EDV: Christian Kanhäuser
 Kassier: Michael Braun
 Kassier Stellvert.: Brigitte Adrian
 Werbung/PR: Hans Past, Wolfgang Nowotny
 Technik: Johann Juster, Peter Püschner
 Rechnungsprüfer: Annemarie Püschner, Walter Ceh

Wir wünschen dem neuen Vorstand viel Erfolg und sind sicher, das alle Mitglieder, wie auch in den letzten Jahren, diesem wenn nötig unter die Arme greifen werden und bei alle Aufgaben tatkräftig unterstützen.

Brigitte Adrian

COVC Clubmeisterschaft 2014

Rang	Teilnehmer	Punkte ZBC	Strafp. ZBC	Punkte CHC	Strafp. CHC	Gesamtpunkte	Strafp. Gesamt
1.	Zanyath Thomas	7	5502,3	6	1083,2	13	6585,5
2.	Sakoschek Gisela	4	9355,6	8	639,1	12	9994,7
3.	Goschenhofer Manfred	2	15712,7	10	503,1	12	16215,8
4.	Zanyath Karin	6	5793	4	1331,8	10	7124,8
5.	Winkler Heinrich	5	6417,6	5	1244,7	10	7662,3
6.	Strutzenberger Johannes	10	1494,3	0	6382,2	10	7876,5
7.	Frey Richard	0		9	505,7	9	505,7
8.	Ceh Walter	9	2308,7	0		9	2308,7
9.	Kornfeld Gerhard	8	2547,7	0		8	2547,7
10.	Goschenhofer Helga	0		7	767,1	7	767,1
11.	Adrian Brigitte	0		3	2144,9	3	2144,9
12.	Linha Leos	3	11819,7	0		3	11819,7
13.	Rosner Günter	0	20872,9	2	2255,7	2	23128,6
14.	Seyfried Heinrich	0		1	2681,8	1	2681,8
15.	Wollner Peter	1	20179	0		1	20179

Termine 2015

- 15. März, Lions-COVC Bowlingtermin
- 17. April, Slotcar-Rennen
- 9. Mai, Saisonstart Org. Fa. Winkler
- 16./17. Mai Oldtimermesse Tulln
- ? Zeitfahrtraining
- 6. Juni, 2. Zauberberg-Classic
- 14. Juni, Lions Wien Donau, Sommerfest
- 11. Juli Bahngolf des COVC
- 7. August Sommerfest
- 12. September, Church Hill Climb
- ? Schlussfahrt Org.

Fam. Rettich

- 3. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag 5. März 2015,
 19,00 Uhr, Panoramaschenke,
 1100 Wien



Die Club-Meister 2014 mit Alt/Ehren-Präsident Wolfgang Nowotny

Inhaltsverzeichnis

Schweden Linksverkehr	1
Spielplatz für junggebliebene	2
Peter Sellers der Autonarr	3
Wiental Terrasse	4
Neue Bücher/DVD	4
Nachfertigung für R4	5
Velorex	5
Jaguar E, Zustand 5	5
Golf 1	5
Padua	6
761 Enten...	9
Auf und ab mit Marcos	9
Tatra und Austro Tatra	10
ÖMVV INFO NOVEMBER 2014	10
COVC News	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

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien