



Monats-Gazette

Nummer **101** März 2015

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Die Autos in meinem Leben Teil VI - Ende

Seit den 80er Jahren war ich eigentlich auf der Suche nach einem Jaguar Mark II. In einer Garage im 16. Bezirk fand ich aber den 3,8 S Type. Der Wagen war fahrbereit aber renovierungsbedürftig. Der Verkäufer benötigte „schnelles“ Geld und wir wurden bald handelseins. Die erste Reparatur der Vorderachse ließ ich bei einem H. Polak machen. Er wurde mir als Jaguar Spezialist empfohlen. Als der Wagen fertig war, rief er mich an: „Du kannst kommen, des Krokodil is’ fertig“. Er kannte sich wirklich bei den Jag’s gut aus. Leider verschwand er aber nach ei-

niger Zeit von der Bildfläche und so holte ich für die bevorstehende Generalrestauration Referenzen ein. („er hat mir meinen XK 120 vom Blech bis zum Motor alles fein säuberlich repariert, ich bin sehr zufrieden“) so und ähnlich lauteten die Referenzen für meinen auserkorenen Restaurator und so kam ich zu einem Mechaniker mit besten Empfehlungen bei Himberg.

Ich machte eine Reparaturliste vom Blech ausschneiden, über die Polsterung bis zur Neulackierung des Wagens und fixierte die Kosten mit einem Zahlungsplan und einem Endpauschalpreis. So ganz nach dem Muster eines Bauvertrages und meinte alles im Griff zu haben.

Der Mechaniker wollte zwischendurch

immer wieder weitere a’cto Zahlungen für Materialeinkauf. Das machte mich misstrauisch. Ich wurde vorsichtig und holte den Wagen zu einer Probefahrt ab. Ich fuhr zu einem KFZ Sachverständigen und wir überprüften die angeblichen Reparaturen. Mein schöner Jaguar hatte plötzlich Volvo Scheinwerfer bekommen, meine Ölwanne wurde gegen eine alte geschweißte Ölwanne ausgetauscht, Chromteile fehlten und der Kitt auf den Karosserieblechen war bis zu 5mm dick aufgespachtelt. Die Querstreben waren mit Kieselsteinen ausgestopft und dort wo die Endgummikappen sein sollten waren die Rohre mit schwarzen Silikonkitt verschlossen.

Wie sich später herausstellte hatte der

Mechaniker den Wagen von polnischen Pfuschern bearbeiten lassen.

Auch der anschließend gewonnene Prozess gegen den Mechaniker machte mich nicht besonders glücklich. Ich hatte zwar nur einen geringen finanziellen Schaden, aber noch immer kein restauriertes Auto.

In weiterer Folge ließ ich die Restaurierungen mit hohem finanziellen Aufwand, in Teilleistungen bei verschiedenen Werkstätten durchführen, so dass ich nun ein fahrfähiges generalüberholtes Fahrzeug habe. Mit den 230 PS und dem Schaltgetriebe mit Over Drive macht das Fahren Spaß und tut meinem Wohlbefinden gut.



Ford produzierte während des Krieges den Jeep in Lizenz, da Willys Overland allein den Bedarf der US-Regierung an Jeeps nicht decken konnte. Es gibt weniger Ford GPW als Willys MB. Von 1942 bis 1945 produzierte Ford 277.896 Jeeps.

Das Fahrzeug lief im 2. Weltkrieg bei der US Army als Funk Jeep und wurde 1953 in Esslingen, BRD, von dieser generalüberholt und neu aufgebaut. Während der Besatzungszeit brachten es die GIs nach Salzburg. Nach dem Abzug der US Besatzung übernahm das Österr. Bundesheer den Wagen.

Im Jahr 1975 kaufte ein Jäger aus Lofer den Jeep, ließ ihn für den Privatgebrauch typisieren und einzelgenehmigen. Er baute das Fahrzeug zu einem Jagdwagen um und machte ihn auch für den bequemen Winterbetrieb tauglich (Einige Zusatzeinbauten wie Radio, Heizung, Freilaufnaben, Sicherheitsgurte, Blinker und Hardtop mit Türen)

Dieses Hardtop war eine Einzelanfertigung und sicher österreichweit ein Unikat. Der Rahmen und die Blechteile waren aus Aluminiumblech hergestellt. Die Befestigung auf der Jeep Wanne erfolgte mit ein paar Gewindeschrauben. Eine heizbare Heckscheibe, die Innenbeleuchtung und ein Zigarettenanzünder waren als elektrisches Equipment beim Hardtop dabei. Die Innenverkleidung am Himmel und den Seitenteilen waren mit graugrünen Veloursteppichen bespannt. Zwei zusätzliche Lautsprecher sorgen für den Radiosound.

Mit diesem Hardtop war der Jeep als ein beheizbares wintertaugliches Fahrzeug zu verwenden.

Drei Mal nahm ich an einer Geländewagenwertungsfahrt in alten Kiesgruben teil. Mit der Geländeuntersetzung den steilsten Berg hinauf, so dass man nur den Himmel sieht und an der Bergkuppe plötzlich nach vorne kippt, dann talwärts über Steilhänge und Schlammflöcher.

Diese Geländeeritte machten viel Spaß. Aber auch der größte Spaß hört auf, wenn durch die straffe Federung die Wirbelsäule nicht mehr mitspielt und für Topless Fahrten bin ich auch nicht mehr fit genug. So habe ich mich heuer im

Frühjahr entschlossen mich von einem meiner Lieblinge trennen. Seit 1981 war der Wagen in meinem Besitz.

Mein nächster Oldtimer war ein Puch 500, Bj. 1964. Ich kaufte diesen 16 PS Boliden im Jahr 1986 um 5000.- öS. Die Selbstmördertüren und die Bodenplatte waren total verrostet und der Motor stotterte dahin. Nach einer Totalrestaurierung



mit Reparaturblechen, Motorinstandsetzung, Neutapezierung und neuem Lack war ich um 140.000.- öS ärmer, aber der Wagen läuft bis heute noch tadellos. Es ist immer wieder nett, wenn man bei einer Verkehrsampel von mitleidigen Mitmenschen mit diesen Winzling belächelt wird und man erinnert sich noch gerne an die aufgemotzten Puch 500 (650TR) bei der Dopplerröhrenwertungsfahrt und bei den Flugplatzrennen in Aspern.

Irgendwann hatte ich den Wunsch ein elegantes, bequemes Fahrzeug zu besitzen. Na da gab es ja nur eine Fahrzeugtype - ein Jaguar. Die Mercedes mit den vielen Chromteilen und den Musikboxcharakter gefielen mir nicht.

Nach einigen Herumsuchen bekam ich Kontakt zu einem Herrn Bulla. Damals war er noch in einer Garage im 10., Bezirk in der Herndlgrasse zu Hause.

Ein roter XJ 6 Serie II hatte es mir angetan. Helle Ledersitze, Holzarmaturenbrett und er schnurrte einige Zeit auch zu meiner Zufriedenheit dahin. Aber eines schönen Tages, gab das Automatikgetriebe seinen Geist auf. Eine Gebrauchtwagengarantie gab es damals noch



nicht und so versuchte ich bei der Firma Tarbuk mein Glück. Der alte Meistermechaniker, welcher mir sonst immer die Kleinigkeiten repariert hatte konnte mir diesmal auch nicht weiterhelfen. Aber der Prokurist der Fa. Tarbuk meinte es gibt in Linz einen Versuchsjaguar mit einem Dieselmotor. Von diesem Wagen könnte ich das gebrauchte Getriebe günstig



Eigentlich war mein erster Oldtimer ein Willys Jeep. Ich kaufte das Auto von einem Salzburger Jäger im Jahr 1981.

Willys – Ford GPW Jeep. Baujahr 1942-43. 2.200 cm³, 60 PS. Farbe: Heeresgrün. Der Jeep wurde sorgfältig überholt und befand sich technisch und optisch in einem sehr guten Zustand. SV Gutachten über Erhaltungszustand 2.

134ci L-Kopf Willys „Go-Devil“-Reihen-Vierzylinder-Motor

Barrel Fallstromvergaser Carter WO-59 T84 „GPW“ Schaltgetriebe mit 3 Vor- und 1 Rückwärtsgang

4x4 Allradantrieb zuschaltbar mit „GPW“ Verteilergetriebe

Funk Jeep mit großer 12 V Lichtmaschine. Sommerdach, Axt, Schaufel, Ersatzrad und Kanister. Anhängermöglichkeit Hakenklaue.

haben. Also ließ ich den Wagen wieder um viel Geld fahrtüchtig machen. (Später kam ich dann drauf, dass ein general-überholtes Automatikgetriebe mit Garantie, günstiger gewesen wäre).

Nun hatte ich aber die Lust an diesem Auto verloren und versuchte den Wagen zu verkaufen. Verkaufsplattformen im Internet waren noch nicht so verbreitet wie heute und so annoncierte ich in verschiedenen Tageszeitungen. Von Eintauschangeboten, über Ratenanzahlungen mit 60 Monaten Laufzeit, erhielt ich erhielt ich verschiedene Antworten. Das kurioseste Angebot erhielt ich von einem Teppichhändler. Er wollte mir 3 Perserteppiche im Tausch gegen meinen Jaguar geben, welche nach seinen Angaben natürlich wesentlich mehr Wert hätten als das Auto. Ich sagte ihm er soll erst einmal seine Teppiche verkaufen und dann mit dem Bargeld zu mir kommen. Da er sich nie wieder meldete schließe ich daraus, dass Perserteppiche noch schwerer zu verkaufen sind als ein alter XJ 6.

Also ging ich wieder zu Bulla und verkaufte ihm den Wagen.

Später einmal erzählte mir Bulla, er hätte den Wagen an 2 Zuhälter weiter verkauft. Nach 3 Monaten kamen diese wieder zu ihm, bauten sich vor ihm auf und bemängelten einen Automatikgetriebebeschaden bei ihm. Der Übermacht weichend zahlte Bulla den vollen Kaufpreis an die beiden Herrn zurück. Seither ist mir Bulla wohl nicht mehr sehr gut gewogen.

Aber nun hatte ich Blut geleckt. Ein 12 Zylinder Jaguar wäre doch noch lauffähig-



ger und natürlich auch noch viel stärker. So kam im Jahr 1994 ein Jaguar XJ12 Serie III „chestnut“ braun ins Haus. Bis 1997 fuhren wir 12.000 km mit dem Wagen.

Gekauft hatte ich den Wagen um 80.000.- öS, an Reparaturen verschlang dieses Ungetüm 56.000.- öS, um 135.000.- öS konnte ich ihm wieder verkaufen. So kam ich finanziell mit ei-

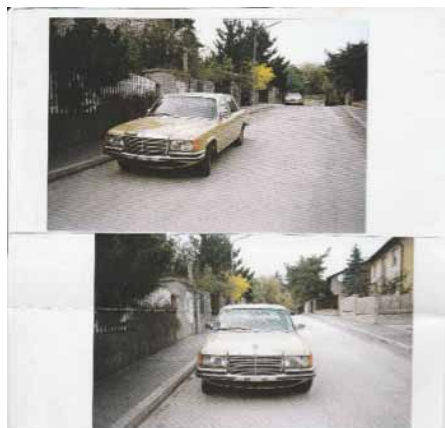
nem blauen Auge davon und kann sagen ich habe auch einmal einen 12 Zylinder gefahren.

Im Jahr 1987 hatte ich Geschäftskontakte mit Polen. Ich sollte ein Hotel in Katowitz umbauen. Dort lernte ich einen Mann kennen, welcher mir einen BMW 326 vermittelte. Der Besitzer kam mit dem Wagen auf eigener Achse von Polen nach Wien und ich kaufte ihm das Fahrzeug ab. Zuerst wollte ich den Wagen



selbst herrichten. Ich hatte aber keinen Platz mehr in der Garage und auch nicht die erforderliche Zeit zum Restaurieren. So verkaufte ich dieses Kleinod mit gutem Gewinn an Jakob Barnea.

Zwischenzeitlich war auch in meiner Büro Umgebung bekannt, dass ich mich mit Oldtimerautos befasse. Eines Tages wurde mir beim Mittagessen ein Mercedes 450 SE, Bj 1973 angeboten. Der



Wagen war Erstbesitz und ich dachte ich werde den 8 Zylinder herrichten und ein weiteres schönes Sammlerstück in meiner Garage haben und so kaufte ich mit guten Vorsätzen den Wagen.

Ich war aber damals beruflich derart gefordert, dass ich nicht einmal eine kleine Ausfahrt machen konnte. So verkaufte ich den Wagen ohne viel herumzfragen

im Juni 1996 um 20.000.- öS an die Fa. Kröpfl in Hartberg. Heute tut es mir leid. Ich hätte den Wagen aufheben sollen. Heute wäre er bestimmt um ein Vielfaches zu verkaufen.

Im Jahr 2000 habe ich meinen Auto Jugendtraum verwirklicht und einen Jaguar E Type angeschafft.



Mein Jaguar E Type Serie II 2+2 war von einem Oberösterreicher aus den USA importiert worden. Weil man bei der Einzelgenehmigung für Österreich die richtige Motornummer nicht fand, wurde eine OÖ Nummer im Motorblock eingeschlagen. Ich glaube es ist der einzige Jaguar E mit einer O.Ö. Motornummer.

Nach einem Totalmotorservice mit neuen Kurbelwellen und Pleuellagern wurde auch das Automatikgetriebe überholt. Die rückwärtige Sitzbank neu tapeziert und nach langem Suchen der Klimaanlagekompressor getauscht.

Heuer im Herbst machten wir eine Urlaubsfahrt nach Oberitalien. Vor Beginn der Fahrt habe ich alle Jaguar Werkstätten auf der Strecke herausgesucht, da meine liebe Frau meinte, wir würden mit dem Oldie nur bis Villach kommen. Aber der Jaguar hat uns auf der 3000 km langen Strecke bis auf eine Kleinigkeit nicht im Stich gelassen. Nur der Tacho fiel auf die letzten 500 km aus.

Nun hatten sich in den vergangenen Jahren einige schöne Autos angesammelt, aber bei mir in der Garage hatten nur unsere 2 Alltagswagen und der Puch 500 Platz.

So habe ich in der Umgebung Garagenplätze angemietet. Der Jeep stand in einer Garage in einer nahen Wohnhausanlage. Der Jaguar von 1986-1990 in der Stockwerks Garage im U 4. Jedes Mal wann ich mit einem Oldie ausfahren, oder eine Reparatur vornehmen wollte, musste ich durch Wien fahren, um zu meinen Lieblingen zu kommen. Ich beschloss daher eine zusätzliche Garage für 4 PKW's bei meinem Haus anzubauen. Im Jahr 2001 konnte ich meine Oldies heimholen und habe sie nun alle in Griffweite.

Zwischenzeitlich wurde auch mein Sohn von Oldtimerpazillus befallen.

Ein Jaguar XJS-C wurde im Jahr 2010 aus den USA importiert. Dabei wurde aber übersehen, dass der Wagen Bj. 1995 ist und daher kein Oldtimer ist. Das Lehrgeld wurde in Form einer hohen Nova an den Österr. Staat bezahlt. Im

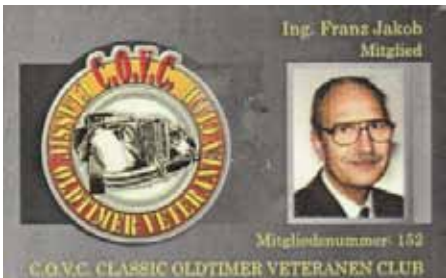
Endeffekt mit allen Transportgebühren, Spesen und Gebühren hat der Wagen dann genau so viel gekostet, als wenn er hier in Österreich bei einem Händler gekauft worden wäre. Es ist aber ein schönes Auto und er ist ganz stolz auf den Wagen.



Um Erfahrungen über alte Autos auszutauschen habe ich in der Vergangenheit einige Oldtimerclubs besucht. Die Mitglieder des Kleinwagenclubs waren nur auf das „Auffrisieren“ von den winzigen Motoren spezialisiert, beim Jaguar Oldtimer Club waren die Mitglieder so nobel, dass man sich nur mit Krawatte sehen lassen konnte. Ich bin dann beim ÖMVV wegen der Klubzeitung mit der Übersicht von Oldtimerveranstaltungen beigetreten.

Einige Male habe ich beim Schwedischer Jaguar Daimler Saloon Car Club Austria vorbei geschaut, aber aus der versprochenen Mithilfe bei der Ersatzteilbeschaffung wurde nichts.

Im Jahr 2005 besuchte ich die Oldtimermesse in Tulln und plauderte dort mit einigen Leuten vom COVC und auch mit Wolfgang. Er bot mir an, einmal zu einem Klubabend zu kommen. Die Leute waren dort sehr nett und sympathisch und so habe ich mich entschlossen dem COVC beizutreten. Neben den gut organisierten alljährlichen Ausfahrten werden viele Events angeboten. Es gibt viele ehrenamtlich arbeitende Mitglieder und alles läuft in einer freundschaftlichen Atmosphäre ab. So war ich im Jahr 2006 bei einer Exkursion zur Autoausstellung in Sinsheim dabei und natürlich einmal mit Manfred in Beaulie. Beide Ausflüge waren ein wunderschönes Erlebnis für mich.



Zur Zeit fahre ich einen Renault Clio Grand Tour und für meine Frau ist ein neuer Peugeot 108 mit Schiebedach bestellt, welcher das Christkind bringen wird.

Man braucht ja auch ein Auto, das fährt!

Franz Jakob, Wien, im Dezember 2014

Ein MG, Made in Austria

Die österreichische Automobilgeschichte ist geprägt von klingenden Firmennamen, wie Austro-Daimler, Puch, Porsche oder Denzel. Dass es daneben auch noch viele andere gegeben hat, die sich mit mehr oder minder großem Erfolg dem Bau von Automobilen verschrieben haben, ist weniger bekannt. Und so sto-



ßen wir beim Durchforsten diverser Unterlagen mit Erstaunen auf einen MG, der von der Wiener Automobilmanufaktur G & H. Perl (Gustav und Hanns Perl) auf der Basis eines TD Anfang der 50er Jahre aufgebaut und vertrieben wurde. Von diesem Fahrzeug ist wenig bekannt, außer dass es über eine Alukarosserie verfügte. In einem Schreiben an eine amerikanische Handelsfirma in Rockville Center, New York, werden noch die versenkbaren Seitenscheiben und ein großer Kofferraum angepriesen. Ob funktionsfähige Exemplare bis heute überlebt haben, konnte nicht verifiziert werden.

Dipl.Ing. Gustav Rudolf Perl wird von



der Autorevue zu den 10 wichtigsten Auto-Konstrukteuren Österreichs gezählt (auf einer Ebene mit Ferdinand Porsche, Johann Puch oder Hans Ledwinka). Aber erstaunlicherweise ist über ihn heute nicht einmal sein Geburtsdatum herauszufinden. Seine Nachfahren fungierten zuletzt als Opel-Händler. Gustav Perl wollte nichts Geringeres, als „das Autofahren billiger machen als die Bahn“ (so ein Werbeslogan) und engagierte sich in der Entwicklung von Omnibussen und erschwinglichen Kleinwagen (Cycle Cars). Anfang der 1920er Jahre entwickelte er auch einen Elektrotraktor.

1935 wurden die Perl-Werke mit Gräf & Stift fusioniert. Gustav Perl gründete aber nach dem zweiten Weltkrieg, diesmal zusammen mit seinem Sohn Hanns, die Perl Auhof GesmbH., die sofort mit der Konstruktion und dem Bau von Autobussen begann. Um eine ausreichende Auslastung zu erreichen wurde die Vertretung für die Marken Morris, Riley, Wolseley und MG übernommen. Zwischen 1951 und 1954 wurde in Auhof auch die Lizenzproduktion des Kleinwagens „Champion 250“ abgewickelt. Im Vordergrund stand bis zur Schliessung im Jahr 1968 aber immer die Produktion von Autobussen.

*„Nachdruck mit freundlicher Erlaubnis des MGOC Austria“
57. Newsletter des MG Owner Clubs Österreich*

Neue Bücher

Tatra 1897 - 1947

Sehr geehrte und werte Oldtimerfreunde,

mit Spannung und besonderer Freude möchten wir Euch ein neues vierbändiges Buchwerk vorstellen „TATRA in archive documentation 1897 – 1947 / TATRA v archivní dokumentaci 1897 – 1947“, welches Euch in einer einzigartigen Form die Tür zum Archiv der Firma Tatra öffnet. Das Buchwerk erscheint in einer limitierten und nummerierten Auflage von 499 Exemplaren für diejenigen, die als Fachleute mit der Firmendokumentation beruflichen Umgang haben, für alle Besitzer und Freunde der Tatra-Oldtimerfahrzeuge, als auch für alle diejenigen, die sich für die Geschichte der weltbekannten Automarke interessieren.



Die Ausgabe wurde vom ehemaligen Direktor des Tatra-Museums, Karel Rosenkranz, dem langjährigen Tatra-Historiker Mojmír Stojan, Autor zahlreicher Tatra-Publikationen, sowie mit Unterstützung des Tatra-Museums in Kopřivnice zusammengestellt.

Das Buchwerk beinhaltet fast ausschließlich ursprüngliche originale Firmendokumentationen, Prospekte, Kataloge, Fotografien, Zeichnungen, Fachtexte, bzw. Aufzeichnungen aus Firmenbüchern, die für die Tatra-Produktion in den Jahren 1897-1947 verwendet wurden und unterscheidet sich dadurch grundsätzlich von allen bisher erschienenen Publikationen. Aufbauend auf dem faktografischen originalen Material, verwendet dieses Buchwerk nicht die sonst übliche Textform, alle angeführten Angaben, Statistiken, Tafeln sowie Beschreibungen besitzen somit die möglichst realste Aussagekraft.

Das Buchwerk mit mehr als 2000 Seiten ist der erste Teil der zweiteiligen Enzyklopädie, die die 100-jährige Entwicklung der weltbekannten Marke beschreibt. Arbeiten am zweiten Teil, der sich mit den Jahren 1947 – 1997 beschäftigt, werden gegenwärtig fortgeführt, damit der zweite Teil des Buchwerkes im nächsten Jahr erscheinen kann.

Die aktuelle Ausgabe besteht aus vier Bänden und ist in einer speziellen Box verpackt (siehe bitte Beilage). Sämtliche Texte sowie das Manual sind zweisprachig in Tschechisch und in Englisch, damit ist das Buchwerk für Jedermann sprachlich zugänglich.

Historische Firmendokumente, wie Prospekte, Kataloge, Tabellen und Texte wurden in der ursprünglichen Sprache belassen, in der sie erschienen sind, vorwiegend in Tschechisch und Deutsch. Dies unterstreicht den internationalen Charakter des Buchwerkes.

Weitere Angaben zu diesem Buchwerk können Sie auf den Internetseiten des Automobilliteratur Verlags von MS Press, siehe www.mspress.cz.

Vertrieb: Das Buchwerk ist nicht im üblichen Buchhandel erhältlich. In Österreich erfolgt der Verkauf bei Buchhandlung Bestseller Motorbox Hietzinger Hauptstraße 22, A-1130 Wien

Tel: 01 / 877 61 25 Fax: 01 / 877 61

Mit vielen herzlichen Grüßen

Verlag MS Press i.A. Dr. Mojmír Stojan

Zakspeed

...mehr als nur ein Rennteam

Dieses Buch widmet sich vor allem der motorsportlichen Geschichte des Zakspeed-Teams, ihren Höhen genauso wie ihren Tiefen, und wirft einen Blick auf fast alle Rennfahrzeuge, die in Niederzissen im Laufe der Jahrzehnte entstanden sind. Hinter ihnen standen aber auch unzählige Personen, die diese Fahrzeuge zum Leben erweckten, und daher wird es immer auch um diese Personen gehen, die selten vor Herausforderungen zurückschreckten und für Erfolg und Misserfolg bei Zakspeed verantwortlich waren: Erich und Peter Zakowski, viele



namhafte Fahrer, die im Laufe der Jahre für Zakspeed gefahren sind, und nicht zu vergessen die Mechaniker, die in all den Jahren für Zakspeed „geschraubt“ und oft mit nur kleinen Ideen wertvolle Bausteine zum Erfolg beigetragen haben.

Autor: Christian Reinsch

Format: 24 x 30 cm, Hardcover

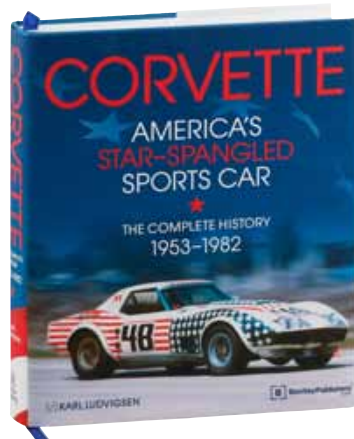
Seitenzahl: 560

Sprache: Deutsch

Corvette

Er ist der wohl anerkannteste und erfolgreichste Motor-Journalist der Welt. Zig Bücher über Porsche und Mercedes etc. hat er schon geschrieben. Wir reden von Karl Ludvigsen den US-amerikanischen Autor von CORVETTE.

Dieses Buch war im Jänner 2015 Buch des Monats in England. Umfangreich beschreibt er, angefangen bei den Erkönnigen und Prototypen bis in die Jetztzeit die komplette Geschichte der Chevrolet-CORVETTE. Auch widmet er sich besonders den Rennwagen und Sonderausführungen.



Verlag: Bentley Publishers,

ISBN 978 083 6599, englisch, 90 GBP

Bosch News

- Bosch kooperiert mit BMW und Vattenfall.
- Batterien aus Elektroautos für ein stabiles Stromnetz.
- Projekt „Second Life Batteries“.
- Verbindung von Elektromobilität und Stromspeichern.
- Mehr als 100 Fahrzeugbatterien stabilisieren das Stromnetz
- Speicher sind Kernelement der Energiewende
- Wohin mit den weiterhin wertvollen Batterien am Ende ihres
- Lebenszyklus in Elektrofahrzeugen? Ein Projekt dreier Partner fügt sie in Hamburg zu einem großen Speicher zusammen, um das Stromnetz stabil zu halten.

Stuttgart – Elektromobilität und Stromspeicher sind zwei Kernelemente der Energiewende. Ein Projekt von Bosch, der BMW Group und Vattenfall treibt beide Technologiefelder gemeinsam voran: Gebrauchte Batterien aus Elektrofahrzeugen werden in Hamburg zu einem großen Stromspeicher zusammenschaltet.

Dessen Energie steht binnen Sekunden zur Verfügung und kann dabei helfen, das Stromnetz stabil zu halten.

BMW, Bosch und Vattenfall sind von diesem Konzept überzeugt und haben deshalb die Allianz „Second Life Batteries“ gebildet. BMW liefert dafür Batterien aus seinen Elektrofahrzeugen ActiveE und i3. Vattenfall betreibt den großen Speicher für zehn Jahre auf seinem Gelände. Bosch integriert die Batterien und übernimmt die Systemsteuerung. Der Speicher wird Teil eines bereits existierenden Virtuellen Kraftwerks von Vattenfall. Darin können verschiedene kleine und dezentrale Stromerzeuger zusammengefasst werden, die nach außen aber als gemeinsames Kraftwerk vermarktet werden.

Weiterhin wertvoll: Auch am Ende ihres Lebenszyklus im Elektrofahrzeug haben Lithium-Ionen-Akkus noch immer eine hohe Speicherkapazität. Damit sind sie weiter sehr wertvoll und lassen sich als stationäre Pufferspeicher noch über viele Jahre äußerst effizient nutzen. Die drei Partner sammeln in dem Projekt zahlreiche neue Erkenntnisse über mögliche Einsatzgebiete für solche Batterien, zu deren Alterungsverhalten und ihrer Speicherkapazität. Der Steuerungsalgorithmus von Bosch soll unter anderem für maximale Lebensdauer und Leistung sorgen.

Erfahrungen damit gibt es bereits: In Braderup nahe Sylt hat das Unternehmen bereits einen der größten Stromspeicher Europas gebaut, um bei Bedarf die Energie eines Windparks zwischenspeichern zu können. Dafür wurden tausende kleine Lithium-Ionen-Akkus zu einem gro-

ßen Verbund kombiniert. In Kelsterbach bei Frankfurt hat Bosch nach ähnlichem Muster einen Lithium-Ionen-Speicher für eine Wohnsiedlung installiert. Dieses Wissen kommt auch bei „Second Life Batteries“ zum Einsatz.

„Das Projekt ist wichtig, weil es zwei strategisch bedeutende Ziele verbindet“, sagt Bosch-Chef Dr. Volkmar Denner, der auf die Zukunft des elektrischen Antriebs setzt. „Wir sehen in der Elektromobilität einen künftigen Massenmarkt, mit dem viele neue Geschäftsmodelle und Lösungen einhergehen“, ergänzt der Physiker. „Dazu gehören stationäre Stromspeicher, in denen sich gebrauchte Batterien sehr gut weiterverwenden lassen. Mit solchen dezentralen Speichern leisten wir einen wichtigen Beitrag zur sicheren Stromversorgung.“

Kernelement der Energiewende Stromspeicher gelten als Kernelement der Energiewende. Sie können Solarstrom am Tag aufnehmen und nachts abgeben – oder Windstrom für die Flaute sichern. So helfen sie dabei, das oft schwankende Angebot der erneuerbaren Energien besser ins Stromnetz zu integrieren. Auch die Elektromobilität kann davon profitieren, etwa wenn die Fahrzeuge nachts mit Solarstrom geladen werden. Zudem kann ein Speicher seine Energie schnell abgeben, um damit Stromnetze zu stabilisieren – etwa als Teil eines sogenannten Virtuellen Kraftwerks.

Zwei Megawatt Leistung:

Zurzeit wird in Hamburg ein Speicher mit einer Leistung von zwei Megawatt (MW) und einer installierten Kapazität von zwei Megawattstunden (MWh) geplant und gebaut. Die Energie soll im Regelenergiemarkt eingesetzt werden und kurzfristige Schwankungen im Stromnetz ausgleichen. Dafür werden mehr als 100 Fahrzeug-Batterien zusammengeschaltet. Der ganze Aufbau findet in einem eigenen kleinen Gebäude Platz. Rechnerisch ist die Leistung groß genug, um 30 Vier-Personen-Haushalte für sieben Tage mit Strom zu versorgen. Die Partner gehen davon aus, dass der Speicher bis Ende 2015 in Betrieb gehen wird.

Presstext BOSCH

V 2 Motor-Lernmodell

Flugzeugmodelle aus Kunststoff waren gestern. Der Vater von heute hat in der Garage neben dem BMW eine Harley stehen, die Lederjacke im Keller verräumt und baut mit seinem Sohn Motorradmotoren. Wie es sich in guten Häusern gehört, sind Hobbies sauber oder nicht näher am Haus als eben besagte Garage.

Für die Nachwuchspflege ist jetzt allerdings gesorgt. So ganz ohne Ölflecken und Dreck. Geeignet für den Küchen-

tisch, ohne mütterliche Tobsuchtsanfälle. Was gibt es also schöneres, als wenn der Papa gemeinsam mit dem Sohnmännchen genau dem Motor zusammenbaut, der draussen in der Harley werkelt?

Aus diesem Grund bietet der FRANZIS-Verlag jetzt ein Lernpaket zum Selbermachen an. Wir zitieren aus der Presseaussendung des Verlages:

„Einen Motorradmotor versteht man erst so richtig, wenn man ihn selbst zusammengebaut hat. V2-Motorradmotoren sind einzigartig: Ihre Power, ihr Sound und die Motorräder, die sie antreiben, sind legendär. Von Harley Davidson



über Moto Guzzi bis Ducati - hier liegt für wahre Fans die Seele des Motorrads.

Das neue Franzis-Lernpaket zeigt anschaulich, was in einem V2-Motor wirklich steckt. In zwei Stunden ist aus 150 Bauteilen das voll funktionsfähige Modell eines Motorradmotors entstanden, das den Spaß an der Technik weckt. Ein ideales Vater-Sohn-Geschenk für ein gemeinsames Bastelprojekt.

Es entsteht so ein detailgetreues transparentes Motorenmodell, in dem alle Teile sich wie bei den großen Vorbildern bewegen. Die Bauteile lassen sich einfach zusammenstecken und -schrauben, ganz ohne Kleber. Dann erleben Sie Ihr V2-Modell in Aktion und verstehen die Technik, die dahintersteckt.

Das Komplettpaket enthält neben allen Bauteilen ein 45-Seiten-Buch mit vielen Fotos, das alle Fragen über Motorradmotoren, ihre Geschichte und ihr Design beantwortet. Traumbikes, wie die Harley Fat Boy von 1991, die Moto Guzzi 850 Le Mans und die Honda VTR von 2000 werden mit ihren technischen Besonderheiten ebenso vorgestellt wie die Technik, die sie so einzigartig macht. Das Buch bietet so jede Menge Unterhaltung und Motor-Bassiwissen, plus die Geschichte von Harley Davidson, Moto Guzzi und Ducati. Eine ausführliche Schritt-für-Schritt-Anleitung sorgt dafür, dass der Bastelspaß auch ohne Vorkenntnisse gelingt.“

Der Spaß kostet rd. EUR 90,- und zu beziehen ist der Bausatz über den österreichischen Buchhandel oder bei Amazon.de

Als es noch herrliche Kühlerfiguren gab...

Auflösung des Titelbildes Gazette 101:

Erste Reihe li - re:

Alvis, Bugatti, Buick, Buick

Zweite Reihe :

Cord, Jaguar, Plymouth, Hispania Suiza,

Dritte Reihe:

Pierce Arrow, Packard „Goddess of Speed“, Indian

Bank Job

Bank Job ist ein britischer Heist-Movie aus dem Jahr 2008. Regie führte Roger Donaldson, das Drehbuch schrieben Dick Clement und Ian La Frenais. Als reale Vorlage diente ein Einbruch 1971 in der Baker Street in London mit mehreren Millionen Pfund Beute. Die Produzenten behaupten, der Film enthülle erstmals die Wahrheit über den nie gelösten Fall. Die Medien seien damals angehalten worden, die Berichterstattung über den Bankraub einzustellen, weil die nationale Sicherheit betroffen sei.

Im Hintergrund sieht man wunderbare alte Autos wie einen Austin Healey 3000, Bentley Continental, Mini, Jaguar E Type etc. etc. Schon alleine deswegen muss der Film angesehen werden. Wie aus dem Absatz davor war der sehr gut gemachte Film nie ein wirklicher Renner, da die Medien nichts oder nur wenig und wenn dann „kleingedruckt“ berichteten.



„Unabhängig davon gelingt Roger Donaldson („Dante's Peak“, „Der Einsatz“) ein spannender Thriller im Retrolook mit poppigem Soundtrack und einem Schuss Statham bietet eine der besten Leistungen seiner Karriere“, so eine Zeitungskritik.

Originaltitel	The Bank Job
Produktionsland	Großbritannien, USA, Australien
Erscheinungsjahr	2008
Länge	102 Minuten
Altersfreigabe	FSK 12

Regie Roger Donaldson

„auto per tutti“ wird 60ig Fiat 600

Was damals für die Engländer der MINI war, für die Franzosen die göttliche DS, war für die Italiener der FIAT 600. Vernünftig, schön, zeitlos, den Geschmack der Zeit treffend zauberte Dante Giacosa ein Auto auf das Reißbrett, was FIAT dann in die Tat umsetzte. Auch technisch war der 600er auf Höhe der Zeit. Einzerradaufhängung, statt billiger Pendelachse hinten, Heizung war auch serienmäßig eingebaut – was



Foto: Wikipedia

damals nicht Standard war. Die Fahrleistungen waren fast sportlich anzusehen. Der Motor, mit seinen 633 ccm und 23 PS (1. Serie) hatte mit den ca. 580 kg Leergewicht leichtes Spiel (und nicht zu vergessen: die ItalienerInnen hatten damals noch nicht das Problem des Übergewichts!!!). Der Durchschnittsverbrauch von 5,5 l bescherte auch günstige Unterhaltskosten. So ein gelungenes Gesamtpaket schafft Nachfrage - auch in anderen Ländern. So wurde der 600er in Deutschland in den NSU Werken, in Spanien als SEAT-Ableger, im früheren Jugoslawien war es der ZASTAVA, in diversen Ausführungen gebaut. Interessant ist die Tatsache, dass der 600er wegen seiner tollen Wintereigenschaften jahrelang Platz 1 in der Zulassungsstatistik Finnlands hatte – konkret bis Ende des Jahres 1973. Überaus erfolgreich war der Kleine auch in Argentinien, Chile, Kolumbien, Südamerika. Gekleidet war der 3,22 Meter kurze 600er in eine niedliche Form, welche fast 30 Jahre lang die Käuferschicht begeisterte – auch wegen der vielen Modellvarianten. Die 1. Serie hatte 2 vorn angeschlagene Türen (Selbstmördertüren), ein Jahr später wurde der genial konzipierte Multipla präsentiert – anzusehen als Vorläufer heutiger Mini-Vans – und seiner Zeit weit voraus. (Besonders

als Taxi hat der Multipla lange Zeit viele Fans, da er entweder 6 Sitze oder 1,75 qm Laderaum bot). Natürlich bedienten sich viele bei so einer Erfolgskonstruktion als Basis für Eigenentwicklungen. (SEAT zB. bot als Weiterentwicklung den 800er mit 4 Türen an und 30cm längerer Karosserie. Designer, Tuner, usw. zeigten Mut/Kreativität, um auf Basis des 600er neue Modelle zu entwerfen. Bekannt ist sicherlich unser Wiener Carlo Abarth. Mit einer bis auf das 4fache gesteigerten Motorleistung wurde ein richtiger Renner daraus, welche weitaus stärkeren PS-Riesen das bekannte „Rohr“ zeigten. Es gab auch wirklich exotisches, sinnliches, fast kurioses (von Viotti, Pininfarina, Frua, Vignale, Ghia, Savio), auf Plattform des 600ers. Da gab es sog. Chromkreuzer mit konvex geformtem Heckfenster, es gab 4-Türer mit oder ohne B-Säule,

Batmobile 1963

Das Batmobile aus dem Jahre 1963, wie abgebildet, erzielte bei der Heritage Auction in Dallas 137.000 \$. Ein Bettel wenn man sich erinnert das ein anderes, aus 1960, der vielen Batmobile Ty-



Foto: Heritage Auction

pen vor kurzem 4,2 Millionen \$ erzielte. Der Wagen tauchte zwar nie in einem Batman-Film auf, dafür hatte er eine Straßenzulassung und eine Barmobile-Lizenz vom Verlag DC Comics.

Carbonräder nach Maß

Bevor die Industrialisierung des Fahrradbaus Einzug gehalten hat, war der Fahrrad-Rahmenbau ein Stück Handwerkskunst mit viel Liebe zum Detail. Während mittlerweile Millionen Fahrradrahmen meist aus asiatischen Fabriken den Weltmarkt abdecken, hat sich in Europa dennoch eine kleine aber feine Rahmenbau-Tradition halten können. Einer der Altmeister der italienischen Rahmenbau-Schule ist Mauro Sannino, der seit mehr als 50 Jahren maßgeschneiderte



Walter Ceh

Rahmen in kleinen Auflagen aber auf allerhöchstem Niveau produziert.

Philosophie des Altmeisters: Nur ein auf Körperbau, Gewicht und Fahrstil zugeschnittener Rahmen kann für einen ambitionierten Radfahrer die Basis für ein perfektes Rad sein. Hinzu kommen zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten wie freie Farbwahl oder eigene Logos und Schriftzüge.

*Presstext Corratec
Volker Zaborowski
Am Wingert 7, 35444 Biebertal
Tel.: 0049-(0)6409-661249*

Ladies - Start the engines!

Oldtimer-Rallyes sind eigentlich voll und ganz in Männerhand. Männer fahren und fighten auf die Hundertstelsekunde um Sieg oder Niederlage. Die Frau sitzt dabei normalerweise höchstens auf dem Beifahrersitz. Bei der Jungfrau-Rallye ist für einmal alles komplett verkehrt. Die Frau lenkt das Auto und der Mann wird höchstens auf dem Beifahrersitz geduldet.

Die OCC Jungfrau-Rallye ist eine touristische Oldtimer-Rallye, bei der nur Damen ans Steuer dürfen. Die Herren sind auf dem Beifahrersitz willkommen. Die Rallye hat zwei Tagesetappen, die über landschaftlich attraktive Routen führen. Unterwegs wird das Können der Teams mit kniffligen Sonderprüfungen getestet. Details



Am 28./29. August steht die 10te Ausgabe der OCC Jungfrau-Rallye an. Start und Ziel befinden sich in Kandersteg im Berner Oberland, Schweiz.

Die Rallye 2015: Unterwegs wird Ihre Geschicklichkeit und Ihre Cleverness mit besonderen Sonderprüfungen und Aufgaben auf die Probe gestellt. Bei den Sonderprüfungen handelt es sich um kurze Regularities (Lichtschranke) oder um Geschicklichkeitsübungen. Bei den anderen zu lösenden Aufgaben ist oft auch eine gute Prise Humor im Spiel.

Die OCC-Jungfrau-Rallye besteht neben dem Vor- und Rahmenprogramm aus zwei Tagesetappen. Sie führen über landschaftlich schöne, oft auch unbekannte Strecken und führen die Teams an attraktive Destinationen in verschiedenen Regionen rund um den Austragungsort.

Gefahren wird auf Haupt- und Nebenstraßen im normalen Straßenverkehr. Für üblicherweise gesperrte Routenabschnitte wird für die Rallye-Teams eine Sonderbewilligung eingeholt. Die Sonderprüfungen während der Route verlan-

gen weder eine erhöhte Geschwindigkeit noch Rennerfahrung. Die Herausforderung für die Teams liegt in der Navigation und den Sonderprüfungen.

BMW 2002 Turbo

Bereits zum zweiten Mal lädt „auctionata“ zu einer Fahrzeugversteigerung nach Berlin ein. Wie immer ist eine Teilnahme vor Ort, via Telefon oder Internet möglich. Am 27. Februar 2015 werden ab 18:00 43 Fahrzeuge unter den Hammer kommen. Vor Ort wird Rauno Aaltonen als Experte einzelne Fahrzeuge erklären.

Der Gesamtwert der angebotenen Fahrzeuge beträgt Euro 1,7 Millionen, im Schnitt soll ein Lot für Euro 36.755 verkauft werden.

Steyr 50 „Baby“ (Bj. 1937) - als Lot 25 an der Versteigerung, ist unter anderem ein wirklich interessantes Stück Autogeschichte.

Einen bekannten Vorbesitzer hatte der Jaguar 420G von 1970, er gehörte nämlich Dr. Hans Lauda, dem Generaldirektor der steirischen Magnesitwerke und Großvater des Rennfahrers Niki Lauda. Der original erhaltene Wagen hat gerade einmal 20.499 Kilometer zurückgelegt.



Foto: auctionata

Der BMW 2002 Turbo wurde 1973 auf der Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) vorgestellt. Er ist der europaweit erste Serienturbo und mittlerweile ein beliebtes Sammlerobjekt. Zwischen September 1973 und November 1974 wurden nur 1672 Stück gebaut. Das zur Auktion eingebrachte Auto ist Baujahr 1974.

2. Zauberberg Classic

Auch 2015: 2. Zauberberg Classic des COVC.

Im Vorjahr haben wir anstatt der jahrelang von uns organisierten „Weinviertel-Classic“ erstmals die „Zauberberg-Classic“ veranstaltet.

Die Akzeptanz durch die Teilnehmerin-

nen und Teilnehmer war enorm, der minutenlange Applaus, den wir als Veranstalter nach der Siegerehrung bekamen, war überwältigend.

Aus diesem Grund haben wir beschlossen, diese Veranstaltung auch 2015 wieder durchzuführen.

Semmering, Rax und Schneeberg werden von den Wienern „Zauberberge“ genannt – es ist dies eine wirklich zauberhafte Gegend mit im Übermaß vorhandenen zauberhaften Oldtimer-Wegen, auch viele historische Rallye-Pfade und Bergrenn-Strecken sind dort vorhanden und werden natürlich in unsere neue Veranstaltung eingebaut.

Wir fahren die alte, sonst für den Individualverkehr gesperrte, historische Bergstrasse-Rennstrecke (Vorkrieg Stuck als Sieger). Ausserdem ist erstmals auch eine Stressless Wertung eingerichtet bei der die Zeitprüfungen nicht berücksichtigt werden,

Machen Sie mit bei der
2. Zauberberg-Classic des COVC
Samstag, 27. Juni 2015
Anmeldung unter www.covc.at möglich

„Das vernetzte Elektroauto ist das beste Elektroauto“

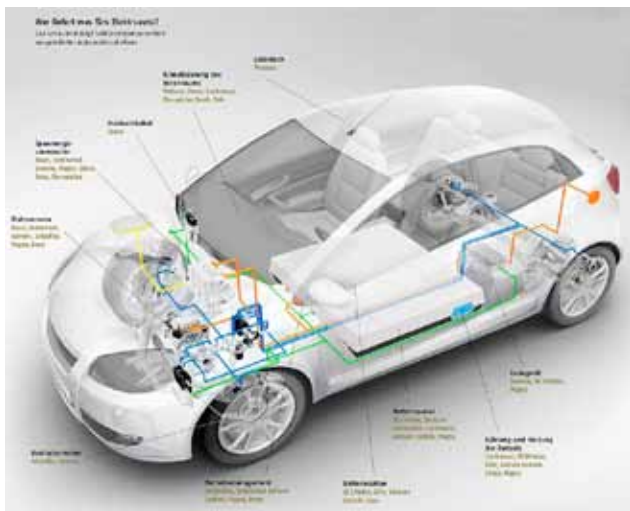
Dr. Volkmar Denner (Bosch): „Mit der Elektrifizierung steht dem Verbrenner die beste Zeit noch bevor.“

Sinkende Batteriepreise sorgen für Halbierung der Kosten bis 2020.

Vorbild eBike: das erfolgreichste Elektrofahrzeug Europas steht für Fahrspaß

Die Elektrifizierung des Antriebs kommt. Daran werden auch die aktuell niedrigen Rohölpreise nichts ändern. Das machte Dr. Volkmar Denner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH auf dem Car-Symposium in Bochum klar. Bosch rechnet damit, dass im Jahr 2025 rund 15 Prozent aller weltweit gebauten Neufahrzeuge mindestens einen Hybrid-Antrieb haben. In Europa wird dann sogar mehr als ein Drittel aller neuen Autos mindestens teilelektrisch angetrieben. Als einen Schlüssel für sinkende Fahrzeugpreise nannte der Bosch-Chef die Weiterentwicklung der Batterietechnologie. Denner, der in der Geschäftsführung des Technologie- und Dienstleistungsunternehmens auch Forschung und Vorausbildung verantwortet, erwartet, dass Energiespeicher bis 2020 bei doppelter Energiedichte nur noch halb so viel kosten werden wie heute.





Elektroauto“, sagte Denner. Insbesondere das aktuell noch komplizierte Laden der Fahrzeuge soll deutlich bequemer werden. Bosch Software Innovations, das Software- und Systemhaus der Bosch-Gruppe, hat eine App entwickelt, die das Buchen und Bezahlen an Ladesäulen unterschiedlicher Anbieter entscheidend vereinfacht. Bisher brauchte es hier für jeden Anbieter eine separate Kundenkarte. Fürs Laden zwischen Berchtesgaden und Flensburg genügen

Allein die anspruchsvollen CO2-Flottenziele der EU für das Jahr 2021 werden nach Einschätzung von Bosch dazu führen, dass eine Hybridisierung bei SUVs zum Standard wird. Diesel- und Benzinmotoren wird dies einen weiteren Schub geben. „Mit der Elektrifizierung steht dem Verbrenner die beste Zeit noch bevor“, sagte Denner. Verbrennungsmotoren werden mit elektrischer Unterstützung in Zukunft deutlich sparsamer, noch sauberer und das zusätzliche Drehmoment wird für noch mehr Fahrspaß sor-



gen. Sinkende Batteriepreise werden Hybride zudem deutlich erschwinglicher machen.

Wie wichtig die Alltagstauglichkeit elektrischer Fahrzeuge für einen Massenmarkt ist, zeigte Denner am Beispiel China. Dort sind schon über 120 Millionen elektrisch angetriebene Roller auf den Straßen unterwegs. Bosch vertreibt in China den elektrischen Radnabenantrieb für diese eScooter. Das bei Chinesen beliebte Fortbewegungsmittel ist mit bis zu 40 Kilometern pro Stunde im Verkehr von Megacities flott genug unterwegs. Auch die Reichweite der Fahrzeuge von rund 50 Kilometern reicht für alltägliche Fahrten aus. „Die Zweiräder sind gerade deshalb ein Erfolg, weil sie perfekt die Bedürfnisse der chinesischen Fahrer erfüllen“, sagte Denner. Durch die bedarfsgerechte Auslegung sind viele Modelle zudem günstiger als ein Zweirad mit Verbrennungsmotor. Laut Denner gelte es nun, solche maßgeschneiderten Lösungen auch für Autos möglich zu machen.

Insbesondere die Vernetzung des Fahrzeugs mit dem Internet der Dinge wird die Elektromobilität komfortabel machen. „Das vernetzte Elektroauto ist das beste

nun ein Smartphone samt App und ein PayPal Account. Bosch hat ergänzend dazu mit einer Softwareplattform bereits 80 Prozent aller in Deutschland existierenden Ladestationen vernetzt. Das Beispiel zeigt, dass Bosch sich mittlerweile nicht mehr nur als Lieferant von Komponenten für Kraftfahrzeuge versteht. Das Unternehmen kombiniert seine Kompetenzen in allen drei Domänen der Mobilität – Automatisierung, Elektrifizierung und Vernetzung – und bietet seinen Kunden künftig ganzheitliche Mobilitätslösungen.

Um Autofahrer vom elektrischen Antrieb zu überzeugen, reichen rationale Argumente allein jedoch nicht. Emotion und Fahrspaß spielen laut Bosch bei der Elektromobilität eine entscheidende Rolle. Das zeigt ein Blick auf das erfolgreiche Geschäft mit eBike-Antrieben. Der elektrische Rückenwind von Bosch steht sowohl bei Freizeitradlern als auch bei Extremsportlern für Fahrspaß. Mit Antrieben für elektrische Räder ist Bosch mittlerweile Marktführer in Europa und bei über 50 Fahrradmarken vertreten. „Das eBike ist das erfolgreichste Elektrofahrzeug der EU“, sagte Denner und fügte hinzu, dass Kunden für elektrische Räder im Schnitt deutlich mehr bezahlen als für klassische Varianten. „Fahrradfahren funktionierte über 100 Jahre lang mechanisch und jeder war zufrieden damit – bis das eBike kam und einen vermeintlich gesetzten Markt völlig neu definierte“, sagte Denner. Das könnte in der Autoindustrie ähnlich laufen. Der Vorsitzende der Bosch-Geschäftsführung betonte, dass das Technologie- und Dienstleistungsunternehmen mit seiner umfangreichen System- und Vernetzungskompetenz die Elektrifizierung der Mobilität entscheidend voranbringen werde.

Presstext und Fotos: BOSCH



Information vom ÖMVV

Liebe Oldtimerfreunde,

das Thema betrifft zwar nicht historische Fahrzeuge, aber sehr viele „Youngtimer“ auf dem Nutzfahrzeugsektor.

Da wir sehr viele Anfragen zu diesem Thema erhalten, eine kurz zusammengefasste Information, mit der Bitte diese an Ihre Clubmitglieder weiterzuleiten.

Seit 1.1.2015 müssen LKW, die in den so genannten „Sanierungsgebieten“ nach dem IG-Luft betrieben werden, mit einer Plakette mit der jeweiligen Abgasklasse gekennzeichnet sein.

Fahrzeuge die nur außerhalb dieser



Sanierungsgebiete betrieben werden, brauchen keine Plakette - siehe nachstehende Gesetzesstelle (Stand Oktober 2014), es ist daher auch vollkommen sinnlos, sich eine „Euro 1“ Plakette zu besorgen, da man damit so wie so nicht in den betroffenen Gebieten fahren darf:

1. § 1 Abs. 1 lautet:

„(1) Eine Kennzeichnung gemäß § 14a Abs. 1 IG-L mit einer Abgasklassen-Kennzeichnungsplakette ist für alle zum Verkehr zugelassenen mehrspurigen Kraftfahrzeuge der Klassen N und M im Sinne des § 3 Abs. 1 Z 2.1 und Z 2.2 des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267, dann notwendig, wenn diese Kraftfahrzeuge

1. in eine Abgasklasse fallen, für die die Maßnahmen einer Verordnung gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 IG-L nicht gelten oder für die Ausnahmen von diesen Maßnahmen festgelegt sind, und

2. im örtlichen Geltungsbereich einer Verordnung gemäß § 14 Abs. 1 Z 1 IG-L betrieben werden.“

Betroffene Gebiete sind - es sind alle LKW (Fahrzeuggruppe „N“) betroffen, also auch Klein-LKW wie z.B. Fiat Fiorino, Renault Fourgonette, VW Caddy:

- das ganze Bundesland Wien
- das ganze Bundesland Burgenland

· Teile von NÖ.: grundsätzlich östlich von Wien, südlich im Bezirk Mödling,



westlich das Gebiet um Klosterneuburg - Karte auf www.wko.at - das betroffene Gebiet ist gegenüber früheren Verordnungen allerdings wesentlich kleiner geworden.

Teile der Steiermark, allerdings nur für LKW über 7,5 t Gesamtgewicht - Karte auf www.wko.at

„Historische Fahrzeuge“ sind in den genannten Gebieten vom Fahrverbot ausgenommen. Es ist allerdings nicht genau definiert, wie historische Fahrzeuge zu kennzeichnen sind, für andere ausgenommen Fahrzeuge gibt es ein eigenes „IG-L“ Zeichen, das vorne am Fahrzeug aufzukleben ist (Ausgabe durch die Zulassungsbehörde - also BH oder Verkehrsamt)

Was kann man tun, um sein Fahrzeug weiter betreiben zu können:

- alle Fahrzeuge, die älter als 30 Jahre sind (also zur Zeit einschließlich Baujahr 1985) bei der zuständigen Prüfstelle der Landesregierung auf „historisches Fahrzeug“ ändern.

- jüngere Fahrzeuge, die über einen geschlossenen Aufbau verfügen (Kastenwagen) durch entsprechende Veränderungen auf PKW (Kombi) oder Wohnmobil (Fahrzeuggruppe „M“) ändern - Achtung unter Umständen ist hier eine NoVA zu zahlen (vom aktuellen Zeitwert berechnet).

Für LKWs mit Pritschenaufbau (auch mit Doppelkabine oder Pickup) bietet sich hier im Moment leider keine Lösung an.

Mit besten Oldtimergrüßen

Karl Eder

Österreichischer Motor-Veteranen-Verband (ÖMVV)

Foto: Bundesarchiv, B 145 Bild-F040744-0018 / Schaack, Lothar / CC-BY-SA

Oldtimer Archiv.com App

Immer und überall die neuesten Preise, technische Daten und Fotos von



9.500 Oldtimer und 1.500 Youngtimer zur Hand, mit dem OldtimerArchiv.com-app für Smartphone, Tablet und jetzt iPhone.

Der App ist das ideale Nachschlagewerk für Interessenten wie Liebhaber, Händler und Besitzer klassischer Fahrzeuge.

Jeder Klassiker und Youngtimer steht in dem App mit Foto, technische Daten und aktuellen Marktpreisen in fünf Kategorien, ab A (exzellent) bis E (Projekt zur Restaurierung). Der Oldtimer-Archiv.com-App ist sechssprachig (Deutsch, Englisch, Niederländisch, Französisch, Italienisch und Spanisch), steht 24 Stunden am Tag zur Verfügung und wird regelmäßig aktualisiert. Der App ist verfügbar über den App Store und dem Android Market für € 3,99 und ist für ein Jahr gültig

Otto Mathé

Das Bild zeigt den Berlin-Rom-Wagen von Otto Mathé 1981 auf dem Nürburgring.



Berlin-Rom-Wagen Bj. 1939 von Otto Mathé 1981 auf dem Nürburgring

Otto Mathé (* 31. Juli 1907 im Zillertal; † 29. November 1995 in Innsbruck) war ein österreichischer Unternehmer und Autorennfahrer.

Der im Zillertal geborene Mathé wuchs in Innsbruck auf. Bereits als 16-Jähriger bestritt Mathé seine ersten Motorrad-Rennen. 1934 stürzte er bei einem Rennen in Graz so schwer, dass der rechte Arm fortan gelähmt war. Zwei Jahre nach seinem Unfall gründete Mathé in Innsbruck eine Tankstelle und einen Schmierstoffhandel. Wegen der schwierigen Versorgungslage entwickelte Mathé während des Zweiten Weltkriegs verschiedene Treibstoffzusätze. Erfolgreichstes Produkt war das Mathé-Universal-Additiv, das den Ruf hatte, die Ölwechsel-Intervalle eines Motors erheblich verlängern zu können.

Ab 1948 bestritt Mathé Autorennen. Dazu erwarb er 1949 von Ferdinand Porsche einen Berlin-Rom-Wagen. Mit diesem sowie einem Porsche 356 und einem Eigenbau-Monoposto mit Porsche-Motor dominierte Mathé den Rennsport Österreichs. Niki Lauda bezeichnete Mathé wiederholt als Idol seiner Kinderzeit.

1982 wurde er von der Stadt Innsbruck mit dem Sportehrenzeichen ausgezeichnet.

Text und Foto: Wikipedia

In zwei Minuten geladen

Forscher der Nanyang Technology University in Singapur haben erste Erfolge mit einem Akkusystem erzielt, das ein Schnellladen auf 70% in zwei Minuten ermöglichen soll.

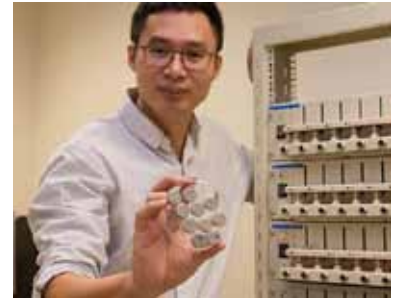


foto: nanyang technological university

Dazu soll eine extrem lange Lebensdauer von bis zu zwanzig Jahren kommen, mehr als zehnmal soviel wie bei heutigen Lithiumakkus. Erreicht wird dies durch ein neues Anodenmaterial, ein Titandioxid-Gel statt Graphit. Das wird zu winzigen Nanoröhren geformt, die tausend Mal dünner als ein menschliches Haar sind. Dies beschleunigt die chemischen Vorgänge und damit die Ladevorgänge. Die Forscher erwarten bis zu 10.000 Ladezyklen dieses neuen Akkus – besonders wichtig für Anwendungen in der Elektromobilität.

1960 Pininfarina X Concept up for Sale

For sale at auction: Lot #5043 - In den Jahren 1950 bis Anfang der 1960er war „Space Race“ in aller Munde. Man schaute zum Mond, und die meisten Haushalte wussten wie die „Geräte“ aussahen die Tier und Mensch zum Mond beförderten. Und so färbte das Mondraketen-Design auch auf die Auto Designer wie Pininfarina ab und beeinflusste die Prototypen und Autoformen.

Dies war die Zeit wo der geniale Battista „Pinin“ Farina sich hinsetzte und 1960 das Experimentale Auto benannt „X“ entstand. Eine revolutionäre Rhomboide Autoform entstand, noch dazu eine interessante Räderanordnung welche zum (Archivio Pininfarina: PF 815) Karosseriedesign passt -vorne und hinten ein einzelnes Rad und in der Mitte links und rechts je ein Rad. Aerodynamisch war die Form (0,23 cd) auch und es war auch die Zeit wo kleine Motoren in Italienischen Autos eingesetzt wurden. Auch bei den Rennwagen. Beim „X“ wurde ein 1089 ccm Fiat Motor mit 43 PS eingebaut.

1969 wurde der „X“ bei der Turin Motor Show und 1961 bei der Brussels Automobil Show gezeigt. Danach kam der



Fotos: Barrett Jacson Auct.

Wagen zurück zu Pininfarina und diente fallweise als Dienstwagen für Batist „Pinin“ und als Diskussionsobjekt.

Danach kam das Auto nach Florida und stand in der Kollektion des John Rosatti.

Nun kann man gespannt nach Florida schauen und sicherlich kann man aus den Pressemitteilungen und den Internet Einträgen lesen wie hoch die Summe bei der Barrett-Jackson Auction vom 17.- 19. April in Palm Beach, Florida, hochgeklettert ist.

Voraussichtlich 3 Mio. \$ soll der „X“ dem Auktionshaus bringen.

Herbert Fischer

Frazer Nash Le Mans Coupe 1955

Am 21. März kommt ein besonders seltenes und sportliches Coupe unter den Hammer bei Goodwood Estate mit Partner Bonhams anlässlich des Goodwood Members' Meeting Sale.

Das Meer Grün (sea green) lackierte „1955 Frazer Nash Le Mans Coupe“ (Chassis No. 421/200/203) soll mindestens 600.000 GBP erzielen und wurde damals von Mrs. Kitty Maurice of Castle Combe, Wiltshire, in April 1955, ge-

kauft. Erster Start waren die 24 Stunden von Le Mans.

Der Wagen hat den sagenhaften BMW Reihen Sechszylinder Motor mit 2 Liter Hubraum und 142 PS welchen auch die Firma Bristol in ihre Rennwagen einbaute. Ein Vierganggetriebe von Borg Warner

ist beteiligt an der Kraftverteilung und der Wagen beschleunigt von 0-100 in 8 Sekunden, 140 mph beträgt die Höchstgeschwindigkeit.

Ein kurzer Überblick über die Firma Frazer Nash zeigt uns eine typische Englische Automobilfirma:

Archibald „Archie“ Goodman Frazer Nash (30. Juni 1889 – 10. März 1965, erst ab 1938 schrieb er sich mit Bindestrich, also Frazer-Nash) gründete die



Frazer Nash Ltd. in Kingston-on-Thames um 1924, nachdem seine Automobilfirma G.N. (Godfrey Nash) geschlossen werden musste. Zunächst basierten die von ihm produzierten Fahrzeuge auf dem alten GN-Design. Der ehemalige Offizier hatte aus seiner vorangegangenen Cyclocar-Produktion die Idee eines Ketten-

getriebes mitgebracht, das sich außergewöhnlich schnell schalten ließ.

Die Gesellschaft wurde relativ schnell 1926 von den Brüdern H. J. und W. H. Adlington in Isleworth übernommen, die sie in AFN Ltd. umbenannten. Diese bauten sehr populäre, aber gleichwohl auch recht spartanische Fahrzeuge für Sportwagenrennen. Die Sportweitzer bestanden im unverkennbar britischen Stil fast nur aus Fahrgestell und Motor. Man verwendete Motoren von Plus-Power, Blackburn, Anzani, Meadows und Cough. Ab 1934 war AFN der BMW-Generalimporteur für das gesamte britische Empire. Die Rennfahrer H. J. Adlington, A. F. P. Fane, Prinz Bira, Dick Seaman usw. waren mit dem Frazer Nash BMW 328 in vielen Rennen sehr erfolgreich.

Nach dem Zweiten Weltkrieg benannte man die Firma wieder in Frazer Nash um und arbeitete eng mit den Bristol-Werken zusammen. Bei Bristol wurden die BMW-328-Motoren weiterentwickelt, wodurch die Wagen mit Fahrern wie Roy Salvadori, Tony Crook und Stirling Moss beachtliche Erfolge bei Sportwagenrennen erringen konnten.

1952 „befreite“ man einige der sogenannten Frazer Nash Le Mans Replicas von ihren Karosserien und baute auf deren Basis Einsitzer. Außerdem erklärte sich die Gesellschaft auch dazu bereit, reinrassige Monoposti zu konstruieren.

Eines der ersten Modelle mit Bristol-Motor kaufte Peter Bells Scuderia Franera: Ken Wharton startete mit dem Renner während der Formel-1-Saison 1952 und belegte beim Grand Prix der Schweiz in Bremgarten bei Bern einen beachtlichen vierten Rang – auch wenn er schon zwei Runden zurücklag. Eine Woche später erreichte Wharton bei dem



nicht zur WM zählenden Eifelrennen am Nürburgring sogar einen dritten Platz. Diese angesichts des sparsamen finanziellen Einsatzes, umso bemerkenswerter sind manche Resultate, wie auch der sensationelle Targa-Florio-Sieg von 1951 durch Franco Cortese.

Fotos: Bonhams Goodwood Meeting Sale
Text: Wikipedia und Herbert Fischer

COVC News

Reklame in eigener Sache:

Es würde mich besonders freuen wenn der nun schon 10. Slotabend „Start in den Frühling“ wieder von vielen unserer Mitglieder besucht wird.

Freitag 17. April 2015. Training ab 17,00 Uhr möglich, Rennen ab 19,00 Uhr. FLATRACE, 1140 Wien Flachgasse 9
Anmeldungen bis 8. April unter herbert.fischer@covc.at oder 0664-1810887

Zeitfahr Training

Eine Veranstaltung des COVC haben wir bereits konkret terminisiert:

Zeitfahr Training am Sonntag den 19. April ab 11,00 Uhr. Dieses Training wird auf für uns gesperrten Parkflächen in Leobersdorf am Bloomfield-Parkplatz ab-



gehalten. Teilnehmen können nur COVC Mitglieder.

Zeitgerecht für unsere Mitglieder, um für dir Zauberberg Classic ausgiebig das exakte Lichtschrankenfahren üben zu können. Anmeldungen dazu werden ab sofort von Brigitte Adrian

brigitte.adrian@covc.at entgegen genommen.

Church Hill Climb - Termin Änderung

Eine Terminänderung nach ersten Ankündigungen:

Die Bergwertung „Church Hill Climb 2015“ musste aus Gründen der terminlichen Probleme des Gasthofs zur 1000-jährigen Linde, wo das Essen und die Siegerehrung stattfinden wird, vom Samstag 12. September auf den Samstag 26. September 2015 verschoben werden.

Titelseite der Gazette #100

Nachträglich möchte ich mich herzlich bedanken bei Hans Past. Er hat die Titelseite der Gazette #100 gestaltet.
Danke lieber Hans!



Viel Glück, Spass und Erfolg für die kommende Oldtimersaison wünscht die Redaktion der Gazette

Termine 2015

- 15. März, Lions-COVC Bowlingturnier
- 17. April, Slotcar-Rennen
- 9. Mai, Saisonstart Org. Fam. Winkler
- 16./17. Mai, Oldtimermesse Tulln
- 19. April, Zeitfahrtraining
- 27. Juni, 2. Zauberberg-Classic
- 14. Juni, Lions Wien Donau, Sommerfest
- 11. Juli, Bahngolf des COVC
- 7. August, Sommerfest
- 26. September, Church Hill Climb
- 10. Oktober, Schlussfahrt
- 10. Dezember Weihnachtsfeier,
**ACHTUNG - dies ist der 2. Donners-
tag im Dezember!**

Nächster Clubabend

Donnerstag 2. April 2015, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien.

Inhaltsverzeichnis

Die Autos in meinem Leben	1
Teil VI - Ende	
Ein MG, Made in Austria	4
Neue Bücher	4
Bosch News	5
V 2 Motor-Lernmodell	6
Als es noch herrliche Kühlerfiguren gab...	6
Bank Job	6
„auto per tutti“ wird 60ig	7
Fiat 600	7
Batmobile 1963	7
Carbonräder nach Maß	7
Ladies - Start the engines!	8
BMW 2002 Turbo	8
2. Zauberberg Classic	8
„Das vernetzte Elektroauto ist das beste Elektroauto“	8
Information vom ÖMVV	9
OldtimerArchiv.com App	10
Otto Mathé	10
In zwei Minuten geladen	10
1960 Pininfarina X Concept up for Sale	10
Frazer Nash Le Mans Coupe 1955	11
COVC News	12

CCS 19 1190 Wien, Billrothstraße 21
Tel.: +43 1 368 46 69
Fax: +43 1 368 46 69 69



Impressum

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

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

Auflage: 50 Stück

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien