



Monats-Gazette

Nummer **107** November 2015

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Ford Lieferwagen der End 30er Jahre mit Holzvergassungs Anlage. Gesehen am Red Bull Ring. Foto: Herbert Fischer

Monos, das Döblinger Dreirad

Monos war ein Transportrad, von dem ich bis vor drei Jahren gar nichts wusste, dass es so etwas überhaupt gab. Eine alte Aktie brachte mich auf die Spur dieses „Vehikels“. Mein Freund Stefan Reitgruber - Archivar des Vereins zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken und ehemaliger Gräf & Stift-Mitarbeiter - wusste sofort Rat und ließ mir die genaue Geschichte dieses Döblinger Unterneh-

mens zukommen. Die Firma wurde am 19. März 1921 gegründet. Die Liegen-



schaft in der Osterleitengasse 5 wurde am 5. Februar 1924 um 1,45 Milliarden Kronen Kommerzialrat Rudolf Herzer erworben, der dort einen Flaschenbiergroßbetrieb und die Repräsentanz der Münchner Löwenbräu A.G. besaß. Damals war R. Herzer auch Besitzer eines Bierdepots in der Billrothstraße 41 und zusammen mit Groh & Raudnitz in der Nußwaldgasse 10-12 der größte Bierverleger in Döbling.

In der Presse wurde das neue Monos-Lastendreirad vorgestellt und beworben: „Die Firma „Monos“ A.G. kündigt ein

Transportdreirad mit motorischem Antrieb an, das in einzelnen Exemplaren in Wien schon im Verkehr ist. Es gibt eine Unzahl von Kleinbetrieben, welchen sich die Transporte mit Autos und Pferdefuhrwerke wegen der geringen Menge der zu befördernden Ware zu teuer stellen, wogegen das Motordreirad sowohl in der Anschaffung als auch im Betrieb sehr billig zustehen kommt. Die Betriebsmittelkosten sind ein Bruchteil dessen, was ein Auto braucht, die Steuer entfällt, die Garage ist überflüssig, weil die Maschine in jeden Schuppen, Vorhaus, Magazin usw. untergebracht werden kann, wie man auch dazu keinen geschulten Chauffeur braucht, da jeder Haus- oder Bureau-Diener nach kurzer Anleitung das Rad bedienen und betreuen kann.“



Aus einem Fachartikel über das Lastendreirad: „In Österreich hat die „Monos“- Fahrzeugwerke A.G. auf diesem Gebiete, das sie nun zu ihrem Arbeitsfeld erwählte, so Bedeutendes geleistet, dass sie nicht nur in Österreich entschieden Erfolg hatte, sondern auch in Deutschland Interesse fand.

Als Kraftquelle dient ein J.A.P.-Motor von 293 ccm Zylinderinhalt und einer Bremsleistung von 4 PS (Anm.: Im ersten Monos-Dreirad war ein luftgekühlter 250ccm-Zweitakt-DKW-Motor der Auto-Union AG, Tschopau/Sachsen eingebaut). Die Zündung besorgt ein Bosch-Magnet, das Gemisch wird dem Motor durch einen Pallas-Vergaser zugeführt. Für den Geschwindigkeitswechsel ist ein dreigängiges Sturmey-Archer-Getriebe vorgesehen, außerdem ist das Vehikel mit Kupplung und Kickstarter ausgestattet.



Die Übertragung vom Motor auf das Getriebe und von diesem auf das Hinterrad erfolgt gänzlich durch Kette. Das Reservoir ist über dem Vergaser platziert

und wie bei einem normalen Motorrad für Benzin und Öl geteilt. Der Auspufftopf ist mittels Bajonettverschluss an das Auspuffrohr angeschlossen und es bedarf nur eines Handgriffes, um ihn abzunehmen und eigner geringen Mühe, um ihn zu reinigen. Nutzlast 400 kg.“

Im März 1929 übernahm die Firma Krause (gegründet 1926 - Erzeugung von Krauseco-Lastdreirädern) die noch vorhandenen Fahrzeugteile der Firma Monos AG und auch die Reparaturen der noch laufenden Monos-Räder. Den Vertrieb beider Marken besorgte die bisherige Krauseco-Verkaufsstelle, die Motor Import Company Lischkja, Wiesenthal & Co. in Wien I.



Die Firma Monos A.G. wurde am 3. Juni 1930 aus dem Handelsregister gelöscht, und 1939 stellte auch die Firma Krause die Produktion der „Lastauto auf drei Rädern“, wie diese Fahrzeuge auch genannt wurde, ein.

Stefan Reitgruber war es auch, der mir eine Einladung zur jährlichen Hauptversammlung von Gräf & Stift im Mai dieses Jahres zukommen ließ. Der Höhepunkt des Abends war die Präsentation eines original Monos-Zweisitzers. Der Mitarbeiter des D-H-K Peter Fritz stellte den Kontakt zu Besitzer des Wagens, Herrn Wallner, her. Am 10. Juli 2015 war ich dann zu Gast bei Herrn Wallner im 16. „Hieb“ und durfte mit eigenen Augenein komplett restauriertes Monos-Dreirad 1927 bewundern.

Wolfgang E. Schulz
Herr Schulz ist Inhaber, Verleger und Herausgeber des „Döblinger Extrablatt“. Heimatforscher & Heimatpfleger aus Leidenschaft

Ogle Sotheby Special taucht auf

Die Initiative für den Bau des Wagens ging auf den britischen Zigarettenhersteller W.O. Wills zurück, der das Auto zu Werbezwecken für seine neue Zigarettenmarke Sotheby einsetzen wollte.

Der Wagen basierte auf dem Fahrgestell des Aston Martin DBS V8, dessen Antriebstechnik wurde auch verwendet. Das Karosseriedesign (Glasfaser) stammte von Ogles Design Studio in London vom Chefdesigner Tom Karen. Der Sotheby Special (DBSV8/10380/R) war als dreisitziges Coupé konzipiert; der dritte

Sitz war hinter den Vordersitzen quer zur Fahrtrichtung installiert. Er trug Klapp-scheinwerfer (pneumatisch zu bedienen) und eine großzügig verglaste Fahrgastzelle. Die über dem Hinterrad aufwärts verlaufende, in die Heckpartie übergehende Gürtellinie war ein gemeinhin als elegant empfundenen Gestaltungsmerkmal, das vom 1975 vorgestellten Leyland Princess unverhohlen kopiert wurde. Auffälligstes Detail des Ogle-Coupés waren 22 runde Rückleuchten: zwei übereinander angeordnete, waagrecht verlaufende Reihen runder Leuchten. Auf jeder Seite waren vier Blinklichter installiert, die im Falle der Betätigung nacheinander von innen nach außen aufleuchteten. Über ein ähnliches Gimmick hatte bereits der Ford Thunderbird der fünften Generation, die sog. Glamourbirds von 1967, verfügt. Die zahlreichen Bremsleuchten veränderten ihre Leuchtkraft je nachdem, mit welcher Intensität der Fahrer bremsete. Die Zeitung Motor Magazine war anscheinend sehr beeindruckt von dem Sportwagen und widmete sich umfangreich in einer Cover Story 1972.

Das erste Fahrzeug wurde 1971 hergestellt. Es war anfänglich blau lackiert und trug goldene Streifen. Damit entsprach es der Farbgebung der Zigarettenmarke Sotheby. Als sich die Zigarette am Markt nicht durchsetzen konnte, erhielt der Wagen die Farben der – ebenfalls zum Wills-Konzern gehörenden – Marke Embassy, mit der auch das britische Formel 1-Team Hill warb. Der dann weiß und rot lackierte Wagen wurde als Embassy-Ogle bezeichnet.



Fotos: H&H Classic

1973 entstand ein zweites Exemplar (DBSV8/10381/RC), das nunmehr die Plattform des Aston Martin V8 I verwendete (die mit der des Aston Martin DBS V8 im Wesentlichen identisch war). Der Wagen verfügte über ein manuelles Getriebe und wies eine rote Lackierung mit grünem Dach auf. Der Preis für den Wagen wurde mit 28.000 britischen Pfund angegeben, das Dreieinhalbfache eines

werksmäßigen Aston Martin V8. Das Fahrzeug existiert noch heute. Eine Zeit lang diente das Fahrzeug als Promotional Car für das Graham Hill Grand Prix Team.

Nun wurde dieses erste Fahrzeug wieder gefunden, wo? ...in einer Scheune! Und kommt am 14. Oktober bei der H&H Classic Versteigerung unter den Hammer. Estimate ist 120.000 Euro.

Herbert Fischer

Geoffrey Goodman King Bluesband

Wie bekannt (oder auch nicht) betreiben vieler unserer COVC-Mitglieder, neben ihrem normalen Broterwerb und dem Hobby der Oldtimerliebhaberei, auch noch andere Hobbys (die das Geld bringen um einen Oldtimer zu finanzieren). Unser Kollege Peter Wolnar ist einer der Gründungsmitglieder der GEOFFREY GOODMAN KING BLUESBAND. Am Freitag, den 18. September 2015 hatte ich das Vergnügen die Band in Oberlaa (dort wo unsere Clubabende stattfinden) zu hören/sehen. 8 Mann hoch so sind sie vor uns gestanden und haben ihr Bestes



gegeben. Da ich bekennender Blues-Fan bin hat mir der Abend natürlich sehr gut gefallen. Eine 8-Mann-Band ist einfach ein Erlebnis. Es sind wirklich tolle Musiker, die ihr Handwerk verstehen. Auch wenn man nicht unbedingt ein Fan dieser Musikrichtung ist, wäre es doch angebracht und zeigt von Sympathie und Wertschätzung eines Clubkollegen, besucht man sein Konzert. Leider war ich der „Einzige“ COVCler an diesem Abend – und das ist wirklich schade.

Liebe Clubkollegen und Clubkolleginnen: erweisen wir Peter und Irene Wolnar mehr Wertschätzung und Interesse. Lasst mich nicht alleine und begleitet mich zu ihrem nächsten Konzert.

Walter Ceh



Bosch entwickelte 1965 die erste elektronische Steuerung für Schaltgetriebe

Vor 50 Jahren fuhr der erste Bosch-Prototyp mit elektronischer Getriebesteuerung. Der Schaltknüppel im Glas 1700, einer modernen Mittelklasselimousine,



bewegte sich damals wie von Geisterhand. Das Fahrzeug diente den Entwicklern 1965 als Versuchsträger des völlig neuartigen Systems. Die elektronische Steuerung für Handschaltgetriebe sollte Autofahrern das Kuppeln und Schalten abnehmen. Entwickelt wurde die Technik unter der Leitung von Hermann Scholl, damals als junger Ingenieur tätig, heute Ehrenvorsitzender der Bosch-Gruppe. Konzipiert wurde sie als kostengünstige Alternative zum teuren Automatikgetriebe, das fast nur in Luxuslimousinen angeboten wurde. Für den Glas 1700 wurden 1965 einige hundert Anlagen gefertigt. Doch die Technik der elektronischen Steuerung von Fahrzeuggetrieben war ihrer Zeit voraus, der Markt noch nicht reif genug, erläutert Hermann Scholl. Zudem wurde in dieser Zeit das Familienunternehmen Glas vom Automobilhersteller BMW übernommen, der die neue Technik nicht in seinen Modellen einsetzen wollte.



Erst eine andere Bosch-Erfindung begründete Jahre später den Massenerfolg der selbst schaltenden Getriebe. In der Motronic, einer Kombination aus elektronischer Einspritzung und Zündung, hatte Bosch 1979 erstmals einen frei programmierbaren Mikroprozessor im Auto eingesetzt. Und mehr noch: mit dem separaten Speicher zusammengenommen war es weltweit der erste Computer im Auto. Die Motronic war der Auslöser für die zweite Karriere der Getriebesteuerung, diesmal nicht bei Handschalt-, sondern bei Automatikgetrieben. Kombiniert mit der Motorsteuerung, diente sie dem optimalen automatischen Gangwechsel, macht Hermann Scholl deutlich. Erst durch die Kombination beider Systeme, der elektronischen Getriebesteuerung und der Motorsteuerung, konnte der automatische Gangwechsel wesentlich komfortabler durchgeführt werden. Ganz so wie der Fahrer beim Schalten von Hand auch gleichzeitig den Motor über das Gaspe-

dal steuert, gibt nun die Getriebesteuerung Stellbefehle an den Motor. Diese werden von der Motorsteuerung interpretiert und umgesetzt. Erstmals kam diese Getriebesteuerung 1983 im BMW 745i zum Einsatz in Kombination mit dem Automatikgetriebe 4HP22 der Friedrichshafener ZF AG.

Presstext Bosch

DIE BRITEN KOMMEN! Church Hill Climb 2015

Zumindest anhand der Fahrzeugmarken beim Church Hill Climb 2015 war ein „leichter“ Überhang an britischen Fahrzeugen zu bemerken, ein irisches Fahrzeug untermauerte diese These der Übermacht Großbritanniens. Zum Glück brachten diese Teilnehmer nicht das klischeebehaftete Wetter von der Insel mit, Regen und Nebel blieben diesmal aus.

Der seltene DeLorean war glücklicherweise ohne Fluxkompensator und Zeitmaschine angetreten, wer weiß wie die Ergebnisliste sonst ausgesehen hätte. Bewundernswert wie immer die Teilnehmer in den offenen Fahrzeugen, von angenehm warm konnte man bei 10°C nicht wirklich reden. Sehr seltene Fahrzeuge wie ein Sunbeam 16/9 oder ein Emeryson E1, Vauxhall Viva HB (Linkslenker!)



und der Landrover in O-Lack der Kirchnerberger Feuerwehr mischten das Feld der Minis, Mercedes und Porsches auf. Vor allem der seltene Emeryson mit 3.4l Jag Motor: ein Rennwagen mit Straßenzulassung und der Fahrer verstand es der Sportler standesgemäß zu bewegen - akustisch ein Traum!

Die Organisatoren haben sich wieder einige spannende Sonderprüfungen ausgedacht, zum Glück auch für ungeübte Fahrer oder Anfänger umsetzbar. Dass es sich hier um eine Gleichmäßigkeits-



wertung am Berg handelt, durften wir diesmal sehr deutlich feststellen: ausgesuchte kleine, kurvige und verschlungene Bergpassagen (romantisch würde auch passen: ein Halt in der Burg Kranichberg für einen Start der SP 3.) forderten Fahrer und Maschine ordentlich. Glücklicherweise, dessen Beifahrer(in) einen stabilen Magen hatte!



Wir waren froh mit unserem Dieselbenz mit der ausgezeichneten Motorbremse zumindest zeitweise die Bremsen schonen zu können und kurvten auch dank neuer Reifen nicht nur im Drift über die Piste. Die Sonderprüfungen waren ähnlich platziert wie beim letzten Mal, aber es wurde diesmal mehr auf die Selbstständigkeit der Teilnehmer gesetzt. Die Durchgangskontrolleure spielten verstecken und wechselten ihre Position zwischen den zwei Durchgängen, was manchen Teilnehmer leicht verunsicherte, ob man die Passierkontrollen vielleicht übersehen und somit fette Strafpunkte kassiert hatte. Zum Glück ist die Veranstaltung ohne Probleme oder Unfälle abgelaufen, bis auf ein verlorenes Kennzeichen eines sicher zu langsam fahrenden Teilnehmers, gab es nichts zu beklagen. Wie so oft zeigte sich, dass ehrgeizige Damen meistens wesentlich besser sind als wir Herren: der zweite Gesamtplatz (neben zwei anderen Siegen in verschiedenen Kategorien) ging an ein Damenteam. Also liebe Damen: ran ans Steuer!

Die Gesamtwertungsliste:

1. Platz: 80,8 Fehlerpunkte (das sind nur 8/10 Sekunden gesamt!): Stocker Manfred / Gratzer Wolfgang

2. Platz: 193,1 Fehlerpunkte: Stürzer Rosa Maria / Weinstabl Brigitte

3. Platz: 221,5 Fehlerpunkte: Mang Oliver / Mang Christopher

Der Autor und sein Beifahrer Luben Satchev: 1945,1 Strafpunkte... evtl. sollten wir nächstes Jahr ein bisschen vorher üben.

Bewundernswert: die Auswertung gab es bereits nach 30 Minuten nach dem letzten eintreffenden Teilnehmer und war ab 20 Uhr online (wo man seine Schmach noch etwas vertiefen konnte...).

Vielen Dank an die Organisatoren des COVC's für das spannende Bergrennen – wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!

Fritz Faulka/OFN

150 Jahre Wiener Tramway

Große Oldtimer-Parade am Ring-
Buntes Programm am Sonntag 27.
September von 10:00 bis 17:00 Uhr –
Christina Stürmer und Wiener Legenden
live am Rathausplatz.

Vor 150 Jahren rollte die erste Straßenbahngarnitur durch Wien. Ein Jubiläum, das auch stilschlecht gefeiert wird: Bei der Oldtimer-Parade am Sonntag, wird Wiener Verkehrsgeschichte wieder lebendig! Rund 50 Fahrzeuge - von der



Pferdetramway über die Dampftramway und den legendären Reichsbrückenbus bis zum modernen ULF - werden auf der Ringstraße zu bestaunen sein. Auf dem Weg vom Schottentor zum Schwarzenbergplatz machte der Korso vor dem Rathausplatz Halt, um die historischen Fahrzeuge dem Publikum vorstellen zu können, bevor sie ihre Jubiläumsfahrt fortsetzen.

Die gesamte Parade wurde auf Großbildschirmen bei der Showbühne am Rathausplatz übertragen, wo die Besucher den ganzen Tag über ein abwechslungsreiches Programm erwartete. Stars



wie Christina Stürmer, die Kultband Monti Beton, Herbert Prohaska und andere Wiener Legenden luden zum Feiern ein. Für die kleinen Gäste gab es ein buntes Kinderprogramm mit Hüpfburg, Puppentheater, Basteln und zahlreiche weitere Attraktionen.

Freie Fahrt Am Jubiläumstag fuhren alle mit dem Sonderfahrtschein zwischen 08:00 und 22:00 Uhr auf allen Wiener Linien, mit der S-Bahn, der Badner Bahn und den Bussen des VOR gratis. Der Sonderfahrtschein war ab 14. September in allen Ticket- und Infostellen der Wiener Linien erhältlich und stand unter www.wienerlinien.at zum Download zur Verfü-

gung. Für Öffi-Interessierte, die nicht am Ring dabei sein konnten, wird dort auch ein Live-Stream der Parade angeboten.

Foto: Wiener Linien

Heidi Hetzers Weltreise

Ich habe schon ein paar mal in der Gazette von der Weltreise geschrieben (Gazette #103), nun gehts weiter mit dem Postings im Internet von Heidi Hetzer.

In Kasachstan angekommen, war klar, der Weg über Russland wird nun zu gefährlich. Für eine winterliche Fahrt ist der Oldtimer nun wirklich nicht geeignet. Durch die verspätete Abfahrt und die vielen Verzögerungen war der nach den Jahreszeiten ausgerichtete Fahrplan nicht mehr haltbar. Der Winter war in Russland eingebrochen und das China Visum auch nicht mehr brauchbar. Will man über einen anderen Grenzübergang als geplant nach China einreisen, braucht man

ein ganz neues Visum. Das dauert 6 Wochen. Heidi hat also wochenlang in Almaty abgewartet. Wie schon oft zuvor und auch seitdem, hat sie viel Glück gehabt mit den liebenswürdigen, hilfsbereiten Menschen, die ihr begegnet sind und gleich helfen wollten. In Almaty durfte sie z.B. kostenfrei in einem möblierten, leerstehenden Apartment wohnen. Hier die Berichte: "Direkt nach China" 22.9.2014, "Wo soll ich hinfahren?" 24.9.2014, "Heidi in Kasachstan" 29.9.2014, "Heidi um die Werkstatt Welt" 2.10.2014, "Fotobericht mit Texten" 6.10.2014, "Audiobericht aus Almaty" 9.10.2014, "Nach China und zurück" 16.10.2014, "Audio- Fotoshow aus Almaty" 27.10.2014, "Aus dem Taxi nach Kirgistan" 2.11.2014, "Heidi im Kasachischen Fernsehen" 4.11.2014

Und nun wurde es wieder spannend. Heidi musste den Torugart Pass überqueren und der ist viel zu steil und viel zu kalt zu dieser Jahreszeit. Von den Warnungen der Blog Leser und auch ihrer Kinder nun wirklich ängstlich gemacht, fuhr sie trotzdem. Und siehe da, es ging. Zwar musste Hudo ein paar mal abgeschleppt werden, aber es ging. Berichte: "China, hinter dem Torugart Pass" 12.11.2014, "Fotos vom 10. November" 14.11.2014, "Fotobericht Grenzüberquerung China" 15.11.2014

In China fuhr Mister Wong bei Heidi mit, ein offizieller Reiseführer, ohne den man China nicht bereisen darf. Die beiden kamen super klar. Instagram ist in China gesperrt, d.h. die Fotos aus China sind in den Berichten zu finden. Vorher und seitdem finden Sie Fotos bei <http://instagram.com/heidihetzer>. Hier die Berichte: "Audiobericht aus Kumul" 17.11.2014, "Fotobericht vom 21. November" 21.11.2014, "Fotobericht vom 24.

November" 24.11.2014, "Fotobericht vom Technik- und Autobahnfrust" 26.11.2014, "Fotobericht aus China" 5.12.2014, "Mehr Fotos aus China" 7.12.2014, "Schöne Eindrücke aus China, dann plötzlich ein Knall, Steuerkette" 10.12.2014, "Audiobeitrag aus China" 11.12.2014

In Laos wurde Heidi von einem Deutschen Bekannten begleitet. Es gab wieder Reparaturen: "Nachricht aus Laos" 22.12.2014, "Erster Fotobericht aus Laos" 23.12.2014, "Internet und wie es weiter geht" 25.12.2014, "Audiobeitrag Prost Neujahr" 3.1.2015,

Dann ging es in Thailand und Malaysia weiter: Mayonnaise im Kühler 8.1.2015, Jesada Museum 15.1.2015, Audiobeitrag aus Bangkok 17.1.2015



In Singapur ging es hauptsächlich um Fernsehauftritte und Bürokratie. Die Posts dazu: Singapur Container 22.1.2015, Container Stuffing 25.1.2015. Den Fernsehauftritt im Singapur TV Channel 5 sieht man hier.

Dann kam Australien, von West nach Ost. Kurz vor der Nullarbor-Wüste entstand diese Audioaufnahme 21.2.2015. Eine weitere Audioaufnahme erstellte Heidi in Melbourne. Hier fasst sie die Zeit in Australien zusammen: Abschied aus Australien 31.3.2015

Die Fahrt bisher wurde vom NDR in einer sehr kurzweiligen 45-minütigen Dokumentation zusammengefasst. Sie ist in der Mediathek zu sehen.

Nach 8 traumhaften Wochen in Neuseeland wurde Hudo wieder im Container verstaut und war 4 Wochen über den Pazifik unterwegs. Heidi ist voraus geflogen und hat in Kalifornien gewartet. Die Rundreise durch USA und Kanada wird bis Oktober 2015 andauern.

Geplante Rückkehr nach Berlin im Juni 2016.

Um ihren letzten aufgezeichneten GPS Standort zu sehen und ihre Route zu verfolgen schauen siehe: <http://instagram.com/heidihetzer>. Fotos der Reise werde fast täglich erneuert.

Das neueste eine kaputte Hand. Wie ist das passiert? Jetzt nur eine Kurzbeschreibung. Heidi war wohl unter dem Auto auf der Suche nach einem Ölleck, das sie sei einiger Zeit stört. Hudo war auf einer Hebebühne, der Motor lief. Heidi's Lappen verfang sich im Motor, die

Hand wurde mitgezogen. Heidi hat ihren Arm schnell zurück gezogen. Es hätte noch schlimmer kommen können.

Heidi Hetzers Tochter schreibt: „Ich weiß nicht, wie sie das alles noch für uns fotografisch dokumentieren und später mit Texten versehen konnte, aber so ist sie. Sicherlich wird der Anblick ihrer Hand in Zukunft keine Freude sein. Das wird hart. Aber Heidi kann sich jetzt schon vorstellen, stillvoll den Handschuh wieder als Accessoire in Mode zu bringen.

Wie geht's weiter? Ein Kanadischer Bekannter begleitet sie die nächsten Tage. Ich hoffe er sitzt am Steuer. Sie wollen vielleicht dieses Wochenende noch die Niagara Fälle besuchen. Danach fliegt mein Bruder Dylan rüber und begleitet Heidi noch etwa eine Woche, bis Boston. Von dort läuft alles weiter wie geplant. Ostküste runter nach Florida, vielleicht Kuba. Wenn nicht Kuba, dann Miami nach Lima auf einem Containerschiff, ohne Mexiko und Mittelamerika. Das ist zwar traurig, aber bestimmt vernünftig“.

*Blog aus dem Internet von Heidi Hetzer
Foto: Heidi Hetzer*

Borgward und die Automatik

Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten die USA beim Automobil gerade in Sachen Komfort die Akzente. Carl F. W. Borgward beobachtete die dortigen Entwicklungen genau und war vor allem von einer Sache überzeugt: Wie in den Vereinigten Staaten würde sich das Automatik-Getriebe auch bei den deutschen Kunden durchsetzen. Als der Bremer 1956 erstmals eine Citroen DS mit halbautomatischem Getriebe fahren durfte, gab er vielleicht etwas zu optimistisch zu Protokoll: „In spätestens 20 Jahren werden in Deutschland zwei Drittel der Personenwagen mit automatischen Getrieben ausgerüstet sein.“

Bereits 1949 stellten die Bremer die Weichen für die Entwicklung eines Automatik-Getriebes. Dieses erste, sogenannte X-Getriebe kam nur in Prototypen zum Einsatz. Weil es die Motorvibrationen ungemildert auf das Fahrzeug übertrug, befand es BORGWARD für untauglich und gab in seinem Haus die Entwicklung eines zweiten Automaten frei. Dieses Y-Getriebe war mit einem mechanischen Schwingungsdämpfer ausgestattet. Wie üblich bei seinen wegweisenden Innovationen, gab Carl F. W. Borgward Gas. Schon 1950 bauten die Bremer für einen großen Flottenversuch mehrere hundert Y-Getriebe in den Hansa 1500 ein und lieferten diese Fahrzeuge an Händler, Werkspersonal und ausgesuchte Kunden. Ziel: Stetige Verbesserung des Automaten mit drei Vorwärts- und einem Rückwärtsgang durch Erfahrungen aus dem Alltagsbetrieb. Viele Probleme

konnten die Bremer beseitigen, eines blieb: Die Lamellen in der Kupplung zum „direkten“ Gang erwiesen sich als sehr verschleißfreudig.

Im Oktober 1952 erhielt die bekannte Schauspielerin Olga Tschechowa im Stammwerk Sebaldsbrück den ersten Hansa 2400 S. Damit begann die Aus-



lieferung der Automatik in der Oberklasse-Limousine. Es handelte sich um das Y-Getriebe, das in den Prospekten als „das vollautomatische BORGWARD-Strömungsgetriebe Modell 52“ seine Premiere gab. Damit war Carl F. W. Borgward der erste deutsche Automobilfabrikant, der vollautomatische Pkw-Getriebe eigener Machart in Serie baute. Und BORGWARD entwickelte stetig weiter und überwachte die Fortschritte seines Entwicklungsteams persönlich. In der eigenen Versuchsabteilung entstand das Z-Getriebe, das ohne kraftschluckenden Wandler auskommen sollte, was den Wirkungsgrad der Automatik erhöht hätte.

Einerseits war BORGWARD mit der Güte seiner eigenen Automatikgetriebe noch nicht ganz zufrieden, andererseits blieben die Stückzahlen im Verkauf bescheiden, was teure Eigenentwicklung wenig Erfolg versprechend erscheinen ließ. Auch deshalb hatte Carl F. W. Borgward selbst während der Phase der Eigenentwicklungen immer ein Auge auf Neuigkeiten bei den Zulieferern geworfen. 1958 war er auf das Mechatik-Getriebe des Howard Frederick Hobbs gestoßen. Es hatte gar keinen Wandler, sondern eine funktionserprobte, hydro-matische Lamellenkupplung und einen automatischen Viergang-Planetenradsatz. Und: Es war serienreif, hatte sich in einigen britischen Fahrzeuge bestens bewährt.

Im Jahr 1958 schloss BORGWARD mit der Firma Hobby Transmission Limited einen Zulieferervertrag und bestellte 1959 die ersten 200 Getriebeautomaten, die für den Einsatz in BORGWARD-Automobilen allerdings noch tief greifend verfeinert wurden. Als „Hansamatic“ standen sie in den Preislisten für den P 100 und die Isabella. Damit endete die eigene Getriebe-Entwicklung der Bremer.

Wird Borgward als Manager nicht selten eine gewisse Dickschädeligkeit ange-dichtet, so bewies er im Falle der Getriebeautomatik großes unternehmerisches Geschick und Flexibilität. Zunächst trieb er mangels passender Zulieferprodukte die Entwicklung selber voran, weil er

von ihrem Kundennutzen überzeugt war. Doch schnell führte die rationale Kosten-Nutzen-Analyse zu der Einsicht, dass eine Eigenkonstruktion sich schwerlich rechnen würde. Also sah sich BORGWARD bei Zulieferern um, gewann einen der besten für sein Projekt und verfeinerte dessen Produkt noch umfangreich für den Einsatz in seinen Automobilen. Cleverer geht es kaum.

Foto und Text Presse: BORGWARD Group AG

Wie Bosch dem Auto beibrachte, selbst zu schalten

Vor 50 Jahren fuhr der erste Bosch-Prototyp mit elektronischer Getriebesteuerung. Der Schaltknüppel im Glas 1700, einer modernen Mittelklasselimosine, bewegte sich damals wie von Geisterhand. Das Fahrzeug diente den Entwicklern 1965 als Versuchsträger des völlig neuartigen Systems. Die elektronische Steuerung für Handschaltgetriebe sollte Autofahrern das Kuppeln und Schalten abnehmen. Entwickelt wurde die Technik unter der Leitung von Hermann Scholl, damals als junger Ingenieur tätig, heute Ehrenvorsitzender der Bosch-Gruppe. Konzipiert wurde sie als kostengünstige Alternative zum teuren Automatikgetriebe, das fast nur in Luxuslimousinen angeboten wurde. Für den Glas 1700



Foto: Wikipedia

wurden 1965 einige hundert Anlagen gefertigt. Doch die Technik der elektronischen Steuerung von Fahrzeuggetrieben war ihrer Zeit voraus, der Markt noch nicht reif genug, erläutert Hermann Scholl. Zudem wurde in dieser Zeit das Familienunternehmen Glas vom Automobilhersteller BMW übernommen, der die neue Technik nicht in seinen Modellen einsetzen wollte.

Erst eine andere Bosch-Erfindung begründete Jahre später den Massenerfolg der selbst schaltenden Getriebe. In der Motronic, einer Kombination aus elektronischer Einspritzung und Zündung, hatte Bosch 1979 erstmals einen frei programmierbaren Mikroprozessor im Auto eingesetzt. Und mehr noch: mit dem separaten Speicher zusammengenommen war es weltweit der erste Computer im Auto. Die Motronic war der Auslöser für die zweite Karriere der Getriebesteuerung, diesmal nicht bei Handschalt-, sondern bei Automatikgetrieben. Kombiniert mit der Motorsteuerung, diente sie dem optima-

len automatischen Gangwechsel, macht Hermann Scholl deutlich. Erst durch die Kombination beider Systeme, der elektronischen Getriebesteuerung und der Motorsteuerung, konnte der automatische Gangwechsel wesentlich komfortabler durchgeführt werden. Ganz so wie der Fahrer beim Schalten von Hand auch gleichzeitig den Motor über das Gaspedal steuert, gibt nun die Getriebesteuerung Stellbefehle an den Motor. Diese werden von der Motorsteuerung interpretiert und umgesetzt. Erstmals kam diese Getriebesteuerung 1983 im BMW 745i zum Einsatz in Kombination mit dem Automatikgetriebe 4HP22 der Friedrichshafener ZF AG.

Noch war es eine exklusive Technik. Aber sie entwickelte sich in den folgenden zwei Jahrzehnten zum Standard in allen Automobilen mit Automatikgetriebe. Und sie nahm einen wesentlichen Trend vorweg. Die elektronische Getriebesteuerung, die Schaltvorgänge mit Parametern von Einspritzung und Zündung abstimmt, ist im besten Sinne ein vernetztes System: für optimale Ergebnisse bei Fahrleistung, Komfort, Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Dabei wählt die Getriebesteuerung die Gangstufen so aus, dass sich der Motor fast immer im optimalen Betriebsbereich befindet. Um dies alles zu gewährleisten, steckt in modernen Getrieben sehr viel digitale Intelligenz, sagt Hermann Scholl. Die Steuerung ist ein Hightech-Computer im Miniformat und ermöglicht die komplexe Bedienung der verschiedenen Automatikgetriebearten. Dabei hat eine moderne Getriebesteuerung eine 160 Mal so hohe Rechenleistung wie etwa der Computer des ersten Mondflugs.

Presse: Bosch

John Steeds Autos

Mit „Schirm, Charme und Melone“ ist eine britische Fernsehserie, die Krimi-, Action-, Agentenfilm-, Science-Fiction- und Thriller-Elemente vereint. Zwischen 1961 und 1969 wurden 161 Folgen unter dem Titel The Avengers produziert. Hinzu kamen von 1976 und 1977 noch weitere 26 Folgen der Nachfolgeserie The New Avengers.

Die synchronisierte deutsche Fassung begann ursprünglich bei der vierten Staffel des britischen Originals von 1965 und hatte im bundesdeutschen Fernsehen am 18. Oktober 1966 Premiere. Vom 6. Dezember 2010 bis 21. Februar 2011 zeigte der Fernsehsender ARTE 54 bis-

her in Deutschland noch nie gesendete Folgen der ersten drei Staffeln in deutscher Synchronisation. Die Fernsehserie diente als Vorlage für den gleichnamigen Kinofilm von 1998.

Hauptfigur der Serie ist der etwas blasiert wirkende Agent John Steed, dargestellt von Patrick Macnee. So wie die Serie insgesamt, hat auch Steed eine enorme Wandlung vollzogen. Am Anfang war seine Figur vergleichsweise düster angelegt – ein knallharter Undercover-Ermittler, undurchsichtig, hemdsärmelig, gekleidet in Trenchcoats, die unverzichtbare Zigarette im Mundwinkel. Bis zur Emma-Peel-Ära entwickelte er sich dann zu einem ultra-britischen, kultivierten und edel gewandeten Gentleman, der pure Gewalt verabscheut und dessen wichtigste Waffen Scharfsinn und Ironie sind.

Emma Peel steht für einen besonders starken und emanzipierten Typ Frau, der sich in den späteren 1960er Jahren in Europa entwickelte. Der Ursprung des Namens liegt in „M-Appeal“, einer Kurzform von „Man Appeal“. Emma Peel ist als Agentin jedem Mann gewachsen und beherrscht sogar Kampfsport. Die deutsche Presse bezeichnete Diana Rigg in ihrer Rolle als Emma Peel auch als „Karate-Emma“.

Unter den zahlreichen Schauspielern, die für die Produktionen der Episoden besetzt wurden, sind viele mehrfach verpflichtet worden. Dies birgt hin und wieder Potential für Verwirrung, da markante Gesichter in verschiedenen Episoden in unterschiedlichen Rollen zu sehen sind. Einige der Schauspieler brachten es auf bis zu sechs Auftritte. Für den Nachfolger The New Avengers wurden teils Avengers-Stars aus früherer Zeit engagiert. So tritt etwa in Folge 5 „Die weiße Ratte“ (To Catch a Rat) Ian Hendry als gealterter Agent auf, der 17 Jahre unter Gedächtnisverlust litt, während in „Der Drache erwacht“ (K Is for Kill; #21 und 22) Diana Rigg noch einmal kurz als Emma Peel zu sehen ist. Die Sequenz wurde aus altem Filmmaterial zusammengeschnitten.

Tatsächlich sind in der Serie auch einige bedeutende Stars unter den Akteuren zu finden. So z. B. der noch junge Donald Sutherland und die damals ebenfalls noch unbekannte Charlotte Rampling (beide in der Folge #116 „Fliegen Sie mal ohne“ (The Superlative Seven)), der bereits zu Ruhm gelangte Gordon Jackson oder ein damals noch recht unbekannter John Cleese. Carol Cleveland, die etwas später bei Monty Python fortlaufende Auftritte hatte,



Foto: Wikipedia

spielte neben Peter Wyngarde, der auch in der Peel-Folge „Filmstar Emma Peel“ (Epic) auftaucht (und später seine eigene Serie als Jason King erhielt), in der skandalumwitterten Folge 99 „Die Nacht der Sünder“ (A Touch of Brimstone). Peter Cushing und Christopher Lee sind in zwei Folgen zu sehen, Julian Glover gar in vier Episoden. Der deutsche Schauspieler Albert Lieven trat 1965 in der 86. Episode H2O – tödliches Nass als Dr. Sturm auf. Der damals in England lebende Schauspieler ist hier u.a. aus dem Durbridge-Klassiker Das Halstuch und einigen Edgar-Wallace-Filmen bekannt.

In jeder Folge kamen viele wunderbare Autos vor, diese alle aufzuzählen würde den Platz sprengen. Aber da doch Pre-tiosen darunter waren folgt eine kurze Zusammenstellung. Oft kamen Bentleys vor wie z.B. der 4,5 ltr von 1929 UW 4887, ein 3 ltr Bentley von 1924, ein 3 ltr Open Tourer Van den Plas 1924 XR 6056 und ein Green Lable aus 1925 YK 6871. Weiters ein 3 ltr. aus 1928 und ein 6,5



Vauxhall 30/, open tourer, XT 2276



AC Greyhound 1961, 880 OPA



Bentley

Foto: Wikipedia

ltr. 1930 RX 6180. Auch neuere Bentleys wie ein S1, drei verschiedene S2 wie ein Rolls Royce Silver Shadow 3 kamen in den Folgen vor. AC Greyhound, Austin A

110 Westminster 1963, Alvis Speed 25, Daimler 2 ½ ltr V8, Vauxhall 30/98 XT 2276, Citroen DS 19, mehrere Jaguar E-Types und ein Mercedes Benz 540 K aus dem Jahre 1936 waren auch der „Aufputz“ der Krimi-Folgen.

Patrick Macnee alias „John Steed,“ ist im Juni 2015 im Alter von 93 Jahren in den USA gestorben.

Herbert Fischer

7. Intenationale Großglockner Grand Prix

Zum 80. Jubiläum der Großglockner Hochalpenstraße lockte der 7. Intenationale Grossglockner Grand Prix als „Großer Preis von Österreich“ am 25. September nach Fusch und Ferleiten. Neben dem Jubiläum der Straße galt es auch 80-Jahre Großglockner Berg-Grand Prix zu feiern, denn das erste der historischen Bergrennen, derer heute im Revival gedacht wird, fand 1935 gleich einen Tag nach der Straßenöffnung statt.

Mit einem Rekord-Starterfeld von 115 Teilnehmern aus 7 Nationen kamen mehr historische Renn-Automobile nach Fusch und Ferleiten als in allen Jahren des neu aufgelegten Revivals bisher. Die Teilnehmer kommen aus der Schweiz, aus England, den Niederlanden, Italien, Belgien, Deutschland und viele natürlich aus Österreich. Seit 2012 wird der alten Rennen gedacht, wenn einmal im Jahr Sammler



und Enthusiasten die Rennwagen-Klassiker durchsehen, vorbereiten und fit machen für 92 Kurven, 14 Kehren und 14 Kilometer Bergstrecke von der Nordseite bis zum Fuscher Törl.

Highlight ist 2015 unter anderem eine „Neumann Neander Fahrmaschine“ – so die Marke – aus dem Jahr 1939. Damals mit Startnummer 74 dabei und am Ende



Marmon T 68

Foto: Bruno von Rotz

sogar Sechstplatziertes. Hier wird die Zeitreise wirklich komplett. Das Fahrzeug ist ein Einzelstück und es gibt weltweit nur noch dieses Exemplar, welches im Grand Prix nächste Woche zu sehen ist.

Gestartet wurde, nach dem Check-In Tag am Donnerstag in Fusch, im Ortskern am Freitag, den 25. September ab 15.30 Uhr an der Kassenstelle in Ferleiten. Der erste Lauf dauerte an diesem Tag bis 17:30 Uhr. Am Samstag, den 26. September war der Start zum zweiten Lauf um 09:00 Uhr und um 16:00 Uhr zum letzten Lauf in der Wertung um den „Großen Preis von Österreich“ – eine mächtige Silbertrophäe. Der erste Schneefall tauchte die Natur neben der Straße in ein prächtiges weiß.

Gesamt Klassement der Vorkriegsautos:

- | | |
|--------------------|-------------------|
| 1. Dr. J. Eichhorn | Alvis Speed 20 |
| 2. B. Tiggemann | Alvis 12/70 Speed |
| 3. P. Jung | Marmon T 68 |
| 4. M. Feuerstein | Bugatti T 13 |
| 5. W. Krings | Alvis Speed 20 |
| 6. A. Schneeberger | MG K3 |
| 7. R. Löslein | BMW 319/1 |
| 8. P. Wieden | Fiat Simca 508 C |
| 9. H. Meyer | BMW 328 |
| 10. P. Reck | Alfa Romeo 8C |

Presseinfos und Fotos: Großglockner Grand Prix

Fahrenswerte Straßen „Traumstraßen“

Jetzt wo die Oldtimersaison schon fast vorbei ist kann man ein wenig zurück schauen und sich erinnern... Die meisten von uns haben es schon erfahren, die Traumstraße.

Damit es in der kommenden Saison wieder lohnende Ziele gibt möchte ich ein paar vorstellen, auch auf die Gefahr das einige von euch diese kennen.



Höhenstrasse von Grinzing Foto: Wikipedia

Als erstes kommt für mich die nahe liegendste Straße in Frage, **die Höhenstraße**.

Die Höhenstraße wurde 1934 als Bau zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit in Angriff genommen und 1935 wurde der erste Abschnitt eröffnet. Schon 1905 war sie als Aussichtsstraße im Zuge des Wald- und Wiesengürtels geplant. Diese führte vom Cobenzl über den Kahlen- zum Leopoldberg. Später wurde sie noch erweitert. Heute ist die Höhenstraße 14,98 Kilometer lang und damit die längste Straße Wiens. Sie beginnt bei der Neuwaldegger Straße nahe der Marswiese (17. Bezirk) und führt über den Dreimarkstein, Hermannskogel, Cobenzl (Latisberg/Reisenberg) und Kahlenberg zur Endstelle am Leopoldberg (19. Bezirk). 11 Kilometer sind laut Denkmalamt wegen ihres historischen Pflasterbelags wegen erhaltenswürdig.

Im Umfeld Wiens wäre **die Bucklige Welt** in Niederösterreich ein lohnendes Ziel. Man kann zum Beispiel in Rosalia beginnen in Mattersburg, dann über Pitten, Krumbach, Lafnitz, Willersdorf, Stuben, Kogl, Pilgersdorf, Kirchschatz, Spratzau, Wiesmath, Schwarzenbach, Sieggabner Sattel und wieder zurück zum Ausgangsort Mattersburg.

Eine längere, aber wunderschöne Reise wäre **die Romantikstraße**. Auf einer Länge von 380 Kilometern verbindet die österreichische Romantikstraße wie eine Perlschnur zwischen Salzburg und Wien die schönsten Landschaften Österreichs, herrliche See- und Bergpanoramen und zahlreiche ganz besonders sehenswerte Orte. Die Österreichische Romantikstraße ermöglicht kulturelles und kulinarisches Reisen zwischen Salzburg und Wien.



Dürnstein

Foto: Wikipedia

Für wen der Weg noch das Ziel bedeutet und wer sich auch für knapp 400 Kilometer ein paar Tage Zeit nehmen will, für den ist diese Autoreise genau das Richtige. Nahezu 30 historisch bedeutende Orte liegen wie Perlen an einer Schnur aufgefädelt und markieren den „Weg aller Sinne“. Vor allem die abwechslungsreichen Landschaften, die kulturelle Vielfalt sowie die kulinarischen Highlights entlang der Österreichischen Romantikstraße laden immer wieder zum Verweilen ein.

Immer eine Reise wert ist **das Wald-**

viertel. Von Wien aus ist das Renaissance Schloss Rosenberg in gut 90 Kilometern und locker auf der B4 in 70 Minuten zu schaffen. Gemütlicher ist es aber Autobahnen zu meiden. Kulturelle Anziehungspunkte sind neben Krems, dem Kamptal und der Wachau, die Wallfahrtsorte Maria Dreieichen, Maria Taferl und Maria Laach am Jauerling, die Stifte Altenburg, Geras und Zwettl sowie zahlreiche Burganlagen wie etwa Rappottenstein, Ottenstein oder die Rosenberg. Stark besucht ist auch das Ausflugsgebiet rund um die Kampstauseen. Besuchswerte Museen gibt es in den Städten Horn, Drosendorf-Zissersdorf, Eggenburg, Raabs an der Thaya und Zwettl.

Weiters ist auch die Ysperklamm als Sehenswürdigkeit im südlichen Waldviertel anzuführen. Für Naturliebhaber stehen die verschiedenen Naturparke in



2 Fotos: Herbert Fischer

Gmünd (Blockheide Gmünd), Dobersberg, Geras, Heidenreichstein (Heidenreichsteiner Moor), Schrems (Hochmoor Schrems mit Unterwasserreich), Kamptal-Schönberg und der skandinavisch anmutende Naturpark Nordwald im Bereich Bad Großpertholz zur Verfügung.

Eisenbahnliebhaber finden im Waldviertel verschiedene touristische Bahnen. Ab Gmünd verkehren die Waldviertler Schmalspurbahnen nach Norden Richtung Litschau mit Abzweig nach Heidenreichstein sowie nach Süden Richtung Groß Gerungs. Ab Drosendorf verkehrt im Sommer die Lokalbahn Retz-Drosendorf Richtung Weinviertel und in der Wachau kann man zwischen Krems und Emersdorf die Donauuferbahn oder auch Wachauer Bahn nutzen. Am südlichsten Punkt des Waldviertels befindet sich das älteste Donaukraftwerk Österreichs, das

Kraftwerk Ybbs-Persenbeug.

Ein weiteres leicht erreichbares Ziel ist **die Wachau**: Die Wachau, eine Landschaft in Niederösterreich, ist das Tal der Donau zwischen Melk und Krems an der Donau und liegt etwa 80 Kilometer westlich der Bundeshauptstadt Wien. Im Jahr 2000 wurde die Kulturlandschaft Wachau (englisch Wachau Cultural Landscape) mit den Stiften Melk und Göttweig und der Altstadt von Krems in die Liste des UNESCO-Weltkultur- und -naturerbes aufgenommen. Das vergleichsweise milde Klima des Talgrundes führte auch zu intensivem Wein- und Obstbau, der an den Hängen in Steinterrassen betrieben wird. Für die Weinqualität sind die häufigen Sonnentage und die kühlen Nächte von Bedeutung. Als Weinspezialitäten gelten der Riesling, der Grüne Veltliner und der Neuburger. Der Weinausschank erfolgt in zahlreichen Heurigenbetrieben durch Winzer, die für einige Wochen im Jahr Wein und einfache Speisen anbieten.

Beim Obst ist vor allem die Wachauer Marille zu nennen. Die beiden Hauptsäulen der Wirtschaft in der Wachau sind daher der Wein- und Obstbau sowie der Fremdenverkehr. Um dabei die traditionellen Anbaumethoden zu schützen und verstärkt anzuwenden wurde die Region auch als Wachauer Marille g.U. registriert. Zu wichtigen touristischen Zielen, neben den beiden randliegenden historischen städtischen Regionen Melk und Krems mit ihren Stiften gehören Burgruinen, wie die Ruine Aggstein. Diese wurde 2005 bei ihrem größten Umbau seit 1620 attraktiviert. Sie bietet heute neben modernen Vermittlungsmethoden (Hörführungen) auch die Möglichkeit für Hochzeiten in der wieder geweihten Burgkapelle. Ohne hohen Eintritt zu bezahlen, kann man die Ruine Hinterhaus in Spitz und die Ruine Dürnstein besichtigen. Besichtigt werden kann auch die Burg Oberranna in Mühldorf.



St. Thomas am Blasenstein
Foto: Wikipedia

Ein wenig weiter, im Oberösterreichischen **Mühlviertel** gibt es ebenfalls lohnende Ziele, vielleicht als Wochenend-Planung. Das Mühlviertel (in Ortsnamen auch Mühlkreis) ist eine Landschaft in Österreich und stellt eines der vier historischen „Viertel“ Oberösterreichs dar. Es ist jener Teil Oberösterreichs, der nördlich der Donau liegt und zum Granit- und Gneishochland gehört. Das Mühlviert-



Kremsmünster

Foto: Wikipedia

tel hat seinen Namen von den Flüssen Große Mühl, Kleine Mühl und Steinere Mühl, die es durchfließen. Das Mühlviertel in seiner heutigen Form besteht seit 1779, als das Machlandviertel im Mühlviertel aufging.

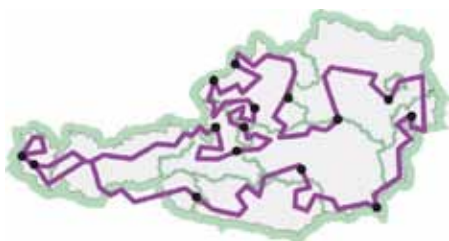
Wir können in Bad Leonfelden beginnen. Hier wird das Elektro-Motorrad „Johammer J1“ hergestellt. Über gut 20 Kilometer geht es über den „Haselgraben“ bis nach Linz. Granithügel und eine Genusszone begleitet uns.

Natürlich gibt es in Österreich auch spektakuläre Alpenstraßen, aber für diese reicht ein Wochenende nicht mehr aus. Z.B. die Silvretta-Hochalpenstraße (Tirol/Vorarlberg), die Großglockner-Hochalpenstraße (Salzburg/Kärnten) und die Nockalmstraße in Kärnten.

Ich hoffe, ich konnte Nachdenk-Stoff für die lange Winterpause liefern und freue mich auf eure zahlreichen (wie immer) Reise-Berichte.

Herbert Fischer

Das Buch dazu...



Porsche 356 Sonderausstellung

Die Sonderausstellung „356 VIP – Very Important Porsches“ erzählt von der Erfolgsgeschichte des Porsche 356. Bis zum offiziellen Produktionsende 1965 wurden mehr als 76.000 Fahrzeuge dieses Typs gebaut.



Fünzig Jahre später präsentiert nun das Automuseum PROTOTYP eine Auswahl ganz besonderer Exemplare, die erstmalig in dieser Zusammenstellung zusammenfinden: vom ältesten noch erhaltenen Serien-Porsche aus der Anfangszeit im österreichischen Gmünd bis hin zu den Rennsport-Exoten der frühen 1960er Jahre.

Premiere feiern zwei kürzlich wiederentdeckte Porsche 356: das älteste noch existierende Coupé aus deutscher Produktion von 1950 sowie einer der legendären America Roadster, von denen Anfang der 1950er Jahre nur 17 Stück



gebaut wurden.

Die Ausstellungsfahrzeuge:

- 1949 Porsche 356/2 Beutler-Cabriolet
- 1949 Porsche 356/2 Keibl-Cabriolet
- 1949 Porsche 356/2 Gmünd-Coupé
- 1950 Porsche 356 Chassis 5006
- 1951 Porsche 356 Gläser-Cabriolet

- 1952 Porsche 356 America Roadster
 - 1953 Porsche 356 1500 S USA de Luxe Cabriolet
 - 1957 Porsche 356 A 1500 Carrera GT Speedster
 - 1960 Porsche 356 B 1600 Carrera GTL Abarth
 - 1963 Porsche 356 B 2000 GS-GT „Dreikantschaber“
 - 1964 Porsche 356 C 2000 GS Carrera 2
 - 1964 Porsche 356 C 1600 SC Polizei-Cabriolet
- Die Sonderausstellung läuft bis zum 27. März 2016.

Verkehrs Museum Remise

Stilecht ins Verkehrsmuseum Remise der Wiener Linien: Am 15. März nimmt die Oldtimer-Shuttlebuslinie 78M ihren Betrieb auf und bringt Besucherinnen und Besucher von der Innenstadt direkt in die Remise nach Erdberg.

Vom Schwedenplatz geht die Fahrt mit dem Oldtimerbus via Hundertwasserhaus bis zum Verkehrsmuseum, und das immer samstags und sonntags von 15. März bis 31. Oktober. Der Bus fährt stündlich beginnend um 10:35 Uhr (letzter Bus um 16:35 Uhr) vom Schwedenplatz nach Erdberg und wieder retour.

Betrieben wird die Oldtimer-Buslinie 78M mit Autobussen des Österreichischen Omnibusmuseums. Zum Einsatz kommen Busse des Herstellers Gräf&Stift aus unterschiedlichen Epochen. Der älteste Bus, der auf der Oldtimerlinie unterwegs sein wird, stammt aus dem Jahr 1949.

Der Fahrpreis beträgt für die Hin- und Rückfahrt zwei Euro für Erwachsene und einen Euro für Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 18 Jahren. Der Preis wird dem Eintritt in der Remise angerechnet.



Kinder bis 6 Jahre fahren gratis.

Das Mitte September 2014 nach einer Neugestaltung wiedereröffnete Verkehrsmuseum der Wiener Linien erfreut sich bei Besuchern aus dem In- und Ausland großer Beliebtheit. Über 13.000 Menschen sind bereits in die 150-jährige Geschichte des öffentlichen Verkehrs in Wien eingetaucht. Das Museum zeigt auf spielerische und interaktive Weise die Entwicklungen des Öffentlichen Verkehrs in Wien, von der Pferdekutsche über die Elektrifizierung bis hin zum U-Bahn-Bau.

Auch die Rolle der Öffis für das Wachsen Wiens, die Bedeutung im Alltag der Menschen, aber auch die Fahrzeugtechnik werden in der Ausstellung dargestellt.

Dutzende historische Fahrzeuge nehmen die Besucher mit auf eine Zeitreise ins Wien von gestern und vorgestern. So etwa in die Zeit des Wiederaufbaus, als die Stadt New York Straßenbahnen nach Wien lieferte.

Auch erste Pläne einer U-Bahn in der Kaiserzeit findet man in der Ausstellung. Ein Themenbereich in der Remise beschäftigt sich auch mit internationalen Modellen des öffentlichen Verkehrs. Die Besucher machen hier eine kleine Reise um die Welt und lernen, wie Städte auf anderen Kontinenten den Herausforderungen des öffentlichen Verkehrs begegnen.

(Quelle: Wiener Linien)

Lotus Museum Bad Aussee

Josef Loitzl aus Bad Aussee wurde schon als junger Bub vom Lotusfieber infiziert und sammelte sämtliche Zeitungsausschnitte, Berichte und Modellautos und alles was es Rund um LOTUS und Colin Chapman gab.

Schließlich erstand er den ersten gebrauchten Lotus. Einige Jahre später war der Platz für die vielen Einzelteile zu klein und der ehemalige Stall wurde zu einem Museum umfunktioniert. Dort können derzeit verschiedene Lotus Modelle besichtigt werden und ein Club Lotus Austria Bus ist ebenfalls Teil der tollen Sammlung. Daneben gibt es im Museum noch zahlreiche andere Dinge, wie etwa ca. 1200 Modellautos, eine Jochen-Rindt-Sammlung, Videos, Zeitschriften und Bücher und eine Slotcarbahn aus dem Jahr 1960 er Jahren.

Nach einem längeren steinigen Weg gelang im Jahr 2011 ein Zubau, so erstreckt sich das Museum jetzt schon über eine ansehnliche Fläche und es stehen je nach Saison ca. 15-20 Lotus im Museum. Lotus Europa, Elise, Exel, Eclat, Super 7, Esprit usw. sowie ein Formel 1 Showcar.

Doch das Museum war für Loitzl nicht genug. Er gründete im Jahr 2001 den Verein „Lotusfreunde Ausseerland“, betrieb mit seinem Team das Museum und organisierte verschiedene Lotustreffen, Ausfahrten sowie Teilnahmen an Messen und Clubveranstaltungen. Schließlich wurde Loitzl zum Präsidenten des „Club Lotus Austria“ gewählt und verlegte den Sitz des Clubs von Wien nach Bad Aussee. Seitdem ist dort, zusammen mit dem Museum der „Lotusfreunde Ausseerland“



das Paradies für alle Lotus-Fans.

Der Club Lotus Austria hat seine Mitgliederzahl mehr als verdoppelt und liegt derzeit bei ca. 100 Mitglieder. Zahlreiche Veranstaltungen und Clubabende, Treffen, Ausfahrten und Messen werden vom Team des Club Lotus Austria organisiert. Zudem wird im Museum und der dazu gehörenden Lotusbar die Verbindung mit den Clubs weiterer Automarken wie Porsche, BMW, Ford, Mini, Sportwagenclub Murtal und anderen Oldtimer und Sportwagenclubs gerne gepflegt.

Öffnungszeiten:

Gegen Voranmeldung und gegen eine freiwillige Spende ist das Lotuseum, an der Pötschenstrasse 11 inklusive einer Führung zu besuchen.

Kontakt

CLUB LOTUS AUSTRIA Lotusfreunde Ausseerland
Pötschenstraße 11
A-8990 Bad Aussee
+43-3622/52844

Club Lotus Austria

Golf II ein Oldtimer

Nun ist der Golf II auch schon ein Oldy geworden, denn es ist über 32 Jahre her als er das erste Mal vorgestellt wurde.

Auch erste Fahrzeuge des VW Golf II sieht man heute nur noch selten auf den Straßen. Der Wolfsburger Klassiker der zweiten Generation rollte ab 1983 von den Bändern und bot mehr Platz



Golf II

Foto: Wikipedia

und ein besseres Fahrverhalten als sein Vorgänger. Kein Wunder, dass der kompakte Golf Namensgeber einer ganzen Generation zwischen August 1983 und Dezember 1992 über 6,3 Millionen Mal gebaut wurde.

Herbert Fischer

Kurzparkzonen in Wien

Die Entwicklung der Kurzparkzonen-Gebühren in Wien – Angaben für 1 Stunde

1974 öS	4.-	€ 0,29
1980 öS	8.-	€ 0,58 (+100%)
1986 öS	12.-	€ 0,87 (+50%)
2002 öS	11.-	€ 0,80 (-8%)
2007 öS	16,51	€ 1,20 (+50%)
2012 öS	27,52	€ 2.- (+67%)



Als ob horrendere Treibstoffpreise nicht schon ausreichen würden mit dessen Steuereinnahmen sich der Staat seine Säcke füllt – die Stadt Wien legte noch ein Schaufel drauf. Jetzt wird so richtig abkassiert: Nach der letzten Erhöhung der Parkgebühren für Kurzparkzonen um 50% im Jahr 2007, lässt man es in Wien seit 1. März 2012 so richtig krachen. Wer nun sein mehrspuriges Kraftfahrzeug in einer Kurzparkzone abstellt, darf für eine Erhöhung um 67% „herzlich“ danken. Eine Stunde Parken kostet nun 2.- € (27,52 öS od. 4.- DM). Und damit der Rahm noch gänzlich abgeschöpft wird, kann sich der Käufer von Kurzparkscheinen auch an einer darauf befindlichen Werbung erfreuen. Anm.: In Wien hat die SPÖ die absolute Mehrheit und regiert seit Ende 2010 in Koalition mit GRÜN...

Wechselkennzeichen

In Österreich ist es möglich, bis zu drei Fahrzeuge derselben Fahrzeugklasse (Motorrad, Pkw, Lkw usw.) unter einem einzigen Kraftfahrzeugkennzeichen zur Zulassung anzumelden. Für jedes der gemeinsam zugelassenen Fahrzeuge wird eine eigene Zulassungsbescheinigung ausgefertigt, in der der Vermerk „Wechselkennzeichen“ angebracht ist. Diese Zulassungsscheine werden zusammengeheftet.

Ein weiterer Ausdruck des jeweiligen Zulassungsscheines mit etwas reduzier-



tem Datensatz wird in das Fahrzeugdokument (Typenschein oder Einzelgenehmigung) eingetragene und ersetzt die frühere Eintragung des Zulassungsbesitzers.

Wenn das vorhandene Fahrzeug noch keine EU-Nummerntafel mit dem blauen Feld hat, und man das Kennzeichen (die Nummer) behalten möchte, muss man rechtzeitig eine entsprechende Garnitur

bestellen, andernfalls bekommt man eine neue Nummer zugewiesen. Auch die alten schwarzen Kennzeichentafeln gehen bei Anmeldung eines Wechselkennzeichens verloren.

Es wird eine Garnitur (zwei) Kennzeichentafeln als Wechselkennzeichen ausgegeben, die aber immer nur auf einem der zugelassenen Fahrzeuge gleichzeitig montiert werden darf. Die anderen Fahrzeuge ohne Tafeln dürfen nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellt werden. Die jeweilige Gemeindeverwaltung kann allerdings nach § 82 StVO eine Ausnahmegenehmigung zum Abstellen eines solchen Fahrzeuges erteilen.

Die Kfz-Steuer und die Kfz-Haftpflichtversicherung richtet sich nach dem Fahrzeug, das in die jeweils teuerste Kategorie fällt. Eine etwaige Autobahnvignette muss hingegen für jedes Fahrzeug separat erworben werden.

Fahrzeuge mit Wechselkennzeichen müssen aus nachstehenden Fahrzeugklassen stammen und das gleiche Kennzeichenformat aufweisen: Krafträder mit Krafträdern, Kraftwagen mit Kraftwagen und Anhänger mit Anhängern. Daher ist es nicht möglich, Motorrad und Pkw gemeinsam zuzulassen, Traktor (Zugmaschine) und Pkw dagegen schon. Ein Pkw mit einzeiliger hinterer Kennzeichentafel und ein Pkw mit zweizeiliger hinterer Kennzeichentafel (z. B. beim Puch-G) können ebenfalls nicht mit Wechselkennzeichen zugelassen werden.

ÖAMTC

COVC Clubnachrichten

COVC-Schlussfahrt am 10. Oktober 2015, „Waldviertel-Tour“

Organisiert von Familie Rettich.

Am 10. Oktober haben sich insgesamt 38 Autos zur Schlussfahrt angemeldet, von denen sich tatsächlich 32 Oldtimer termingerecht am Start bei der „Kurvenbar“



in Leobendorf eingefunden haben. Allen Teilnehmern wurde neben ausführlichen Unterlagen und Erklärungen zur Strecke ein Paket mit Wegzehrungen überreicht, immerhin war die heurige Schlussfahrt mit fast 200 km eine der längsten Fahrtstrecken bisher. Das hat dazu beigetragen, dass niemand verhungern musste, offenbar haben Karin und Harry diesbezüglich große Sorgen gehabt. Auch durften wir noch vor dem Start die Vor- und Hauptspeisen aus 5 verschiedenen angebotenen Möglichkeiten für das Mittagessen auswählen. Kurz vor dem Start hat Harry (wie aus beigefügtem Foto ersichtlich - ausgestattet mit modernsten Kommunikationsbehelfen) eine kurze Begrüßung und Streckenerklärung gemacht und pünktlich um 09:00 Uhr erfolgte die Abfahrt. Das Wetter war trotz schlechter Prognosen durchaus akzeptabel, es war zwar kühl und bewölkt,



aber es hat nicht geregnet.

Die 1. Etappe führte in das Weinviertel, über die Weinstraße und den Gaisruck nach Sierndorf, Hausleiten, Stetteldorf, Kirchberg am Wagram, Fels am Wagram bis Langenlois. Bis dahin waren sämtliche Straßen und Ortschaften den Teilnehmern der vergangenen insgesamt fünf „Weinviertel-Classics“ bestens bekannt. In einem modernen Nebengebäude des Schlosses Haindorf haben wir eine Kaffeepause gemacht.

Ab der 2. Etappe ging es in weniger bekannte Gefilde, zuerst süd-westlich Richtung Krems, bei Gneixendorf ins malerische Kremstal, eine anspruchsvolle, zwischen schroffen Granitfelsen führende kurvenreiche Straße nach Senftenberg. Wir fuhren vorbei an der malerischen Wehrkirche St. Andreas und der alles überragenden, beeindruckenden Burg-Ruine Senftenberg, deren erste urkundliche Erwähnung bereits 1197 erfolgte. Erweiterungsbauten wurden vom

13. bis ins 17. Jahrhundert durchgeführt, zwischendurch 1407 erstmals zerstört, später wieder aufgebaut. Während der Türkenbelagerungszeiten diente die Burg der örtlichen Bevölkerung als Zufluchtsort, 1645 wurde sie von schwedischen Truppen belagert, eingenommen und zerstört. Seither gibt es nur mehr die Ruine, die seit 1717 im Eigentum der Grafenfamilie Starhemberg steht.

Vom Kremstal nördlich abzweigend führen wir über Loiwien, Lichtenau im Waldviertel nach Mottingeram bei Rastenfels.



Das Mittagessen nahmen wir in dem sehr gemütlichen Landgasthof Gamerith (seit 1710 im Familienbesitz der heutigen Inhaber) ein, wo wir mit bester kulinarischer Qualität verwöhnt wurden.

Die 3. Etappe war bereits der Beginn der Rückfahrt über Gföhl, den Ulrichsberg nach Schönberg am Kamp, von dort nördlich bis Stiefern, dort wieder östlich nach Mühlberg am Mannhartsberg, Hohenwarth nach Radlbrunn. Sämtliche bis dahin gefahrene Straßen waren kurvenreiche, wenig befahrene und fahrerisch anspruchsvolle Strecken in einer landschaftlich wunderbaren und interessanten Gegend. Und überall gab es bei den einzelnen Etappenzielen ausreichend Park-



plätze für unsere Autos. Besser kann man Oldtimer-Ausfahrten nicht planen.

In Radlbrunn wurde der historische Brandlhof, dessen Ursprünge auf das 13. Jahrhundert zurückgehen, besichtigt, wo wir durch eine geschichtlich kundige, aber



rhetorisch etwas überforderte Führerin Erklärungen bekamen. Der Brandlhof, aufgebaut aus speziell für diese Gegend typischen Lehmziegeln, war ein Meierhof des Stiftes Lilienfeld und gelangte 1770 in den Besitz der Familie Brandl, die nach sieben Generationen den Besitz 1994 an die Marktgemeinde Ziersdorf abgaben. Nach



einer historisch relevanten Generalsanierung 2005 wird der Brandlhof als Standort der „Kultur. Region. Niederösterreich“ für Ausstellungen, Kurse und Seminare benutzt, in den ehemaligen Wohnräumen wird ein Kaffeehausbetrieb geführt, wo wir auch ein Pause bei Kaffee und guten Mehlspeisen gemacht haben. Die Angst vor dem Verhungern war also völlig unbegründet.

Von hier aus ging die 4. Etappe wieder über bekannte Straßen nach Ziersdorf, über die Schnellstraße B 4 über Großweikersdorf, Niederrußbach, von dort wieder nördlich über Stranzendorf, Sierndorf



nach Höbersdorf zum Ziel dieser Veranstaltung. Das Wetter hat bis dahin ausgehalten, erst hier hat es zu regnen begonnen. Im Buschenschank Staribacher, der nur für uns reserviert war, haben wir noch ein kleines Abendessen eingenommen. Karin und Harry Rettich haben uns dort verabschiedet und ich habe in meiner Eigenschaft als Obmann des COVC unseren Dank und Anerkennung für eine überaus gut geplante und ausgeführte Schlussfahrt aussprechen dürfen.

Otto Goschenhofer



Natürlich ist die Abzweigung ins Armenhaus nicht auf unser Hobby zu münzen, sondern ein Wegweiser auf der Strecke unserer Schlußfahrt.



COVC Clubmeisterschaft 2015



1. Frey Christian
2. Frey Richard
3. Goschenhofer Manfred
4. Rettich Harald
5. Herzog Norbert

CCS 19

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



Termine 2016:

- März, Lions & COVC Bowlingabend
- 22. April, 11. „Start in den Frühling“ Slotracing Abend im Flatrace ? Saisonstart, Fam. Jacob
- 21./22. Mai, Oldtimermesse Tulln
- 14. Juni, Lions Sommerfest
- 25. Juni, Zauberberg Classic
- 9. Juli, Bahngolf, Org. Christian Kanhäuser
- ? August, Sommerfest
- 1. Oktober, Church Hill Climb
- ? Schlussfahrt, Org. ?

Nächster Clubabend

Donnerstag, 2. Februar 2012, 19,30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Monos, das Döblinger Dreirad	1
Ogle Sotheby Special taucht auf	2
Geoffrey Goodman King Bluesband	3
Bosch entwickelte 1965 die erste...	3
DIE BRITEN KOMMEN!	3
150 Jahre Wiener Tramway	4
Heidi Hetzers Weltreise	4
Borgward und die Automatik	5
Wie Bosch dem Auto beibrachte...	6
John Steeds Autos	6
7. Internationale Großglockner Grand Prix	7
Fahrenswerte Straßen	7
Das Buch dazu...	9
Porsche 356 Sonderausstellung	9
Verkehrs Museum Remise	9
Lotus Museum Bad Aussee	10
Golf II ein Oldtimer	10
Kurzparkzonen in Wien	10
Wechselkennzeichen	10
COVC Clubnachrichten	11

Impressum

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

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

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien