



Monats-Gazette

Nummer **109** Februar 2016

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Old Number 2 verfolgt von Old Number 8, Bentleys 1930 in Le Mans

Borgwards Benzinspar-Clou: debütiert 1951 auf der IAA

Der Benzin-Direkteinspritzer im schnittigen Goliath Sportcoupé:

Der Zweitaktmotor war bei den Goliath-Automobilen der BORGWARD-Werke nach dem Krieg gesetzt. Robust und einfach konstruiert, sollte er die Massenmotorisierung per Auto in Deutschland auch für jene vorantreiben, die sich bisher nur ein Motorrad leisten konnten. Doch die Marke Goliath strebte längst weiter nach oben. Mit dem im März 1950 präsentierten Goliath GP 700 schufen die Bremer einen für diese Käufer erreichbaren Traumwagen, der etwas teurer als der

VW Käfer war. Spätestens jetzt war es für Carl F. W. Borgward höchste Zeit, an den Nachteilen des Zweitakters zu arbeiten: Unsaubere Gaswechsel schränkten den Komfort ein, und sogenannte Spülverluste trieben den Spritdurst nach oben. 1949 entschied sich BORGWARD deshalb, bei seinen Zweitaktmotoren die Umkehrspülung mit Flachkolben einzusetzen, und zahlte dafür dem Patentinhaber Humboldt-Deutz Gebühren. Der Komfortgewinn wie die Kraftstoffeinsparung waren deutlich spürbar.

Doch zufrieden war der Chef immer noch nicht und machte zusammen mit seinem Entwicklungsteam und dem Zulieferer Bosch eine Gemischauflbereitung

serienreif, die heute in beinahe jedem modernen Pkw steckt: die Benzin-Direkteinspritzung. Der ehemalige Chef des Konstrukteurbüros INKA und Zweitaktexperte August Momberger wurde 1950 Technischer Direktor der Goliath-Werke und brachte die Idee einer Einspritzung von seinem ehemaligen Arbeitgeber, der Auto Union, mit. Die Vorteile einer Direkteinspritzung lagen gerade beim Zweitakter auf der Hand: Die Altgase werden mit Luft aus dem Zylinder gedrückt, erst später spritzt die Düse den reinen Kraftstoff in den Verbrennungsraum. Mögliche theoretische Spritersparnis durch diese wegweisende Technik: bis zu 30 Prozent. Den Komfortvorteil bei der Gasannahme

gab's gratis dazu.

Carl F. W. Borgward ließ in seiner typischen Art nicht locker und machte die zukunftssträngige Gemischtaufbereitung zusammen mit Bosch serienreif. Nach drei Jahren Entwicklungsarbeit präsentierte die BORGWARD-Marke Goliath auf der IAA 1951 im April in Frankfurt neben Gutbrod als erster Automobilhersteller ein Fahrzeug mit Benzin-Direkteinspritzung: das Goliath Sportcoupé - einen weiteren



Nach drei Jahren Entwicklungsarbeit präsentierte die BORGWARD-Marke Goliath auf der IAA 1951 im April in Frankfurt neben Gutbrod als erster Automobilhersteller ein Fahrzeug mit Benzin-Direkteinspritzung: das Goliath Sportcoupé

Foto: BORGWARD Group AG

technischen Meilenstein der Bremer. Der neue Zweitakter verbrauchte nur noch 5,9 Liter auf 100 Kilometer und leistete mit 29 PS zehn Prozent mehr. Der spezifische Verbrauch sank von 330 Gramm pro PS und Stunde auf 225, das entspricht sogar etwas mehr als den von den Technikern prognostizierten 30 Prozent.

Auf Goliath-Manager August Momberger ging die Idee zurück, mit der Einführung des Direkteinspritzers auch das Sportcoupé zu lancieren, der neuen Technik also auch ein frisches Gesicht zu verleihen. Im Frühjahr 1951 fertigte der Delmenhorster Karosseriebauer Rudy zwei Coupés auf Basis der Goliath-Limousine, später folgten sehr ähnliche Zweitürer mit schnittiger Karosserie aus dem Hause Rometsch. Extra für die form-schönen Coupés bohrte BORGWARD später den Zweitakter mit Direkteinspritzung auf 845 Kubikzentimeter auf und erreichte mit 36 PS eine Leistung, die 1951 fast an den 1100er-Boxer von Porsche heranreichte. Diese Leistungssteigerung erhielten aber nur die später gebauten Rometsch-Coupés. Insgesamt wurden vom Coupé 27 Stück gefertigt. Die neue Technik war damals so modern, dass anfangs viele Werkstätten diese Gemischtaufbereitung nicht warten konnten. Trotzdem verfolgte Carl F. W. Borgward ihre Serieneinführung mit dem für ihn typischen Nachdruck, weil er vom Kundenvorteil der Benzin-Direkteinspritzung überzeugt war.

Die Benzin-Direkteinspritzung adelte drei Jahre später die heutige Sportwagen-Ikone schlechthin, den Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer, ist heute längst fester Bestandteil jedes modernen Verbrennungsmotors und hilft dabei, Ver-

brauch und Abgaswerte zu optimieren. Optimales Abgasverhalten und Effizienz sind wichtige Konstruktionsprinzipien, die auch im neuen BORGWARD konsequent umgesetzt sind, der auf der diesjährigen IAA in Frankfurt sein Debüt gegeben hat.

Borgward Group AG

Fiat 124 Spider

Ui, da kommt eine sportliche Schönheit, „bello bellissima“, wieder einmal aus Italien auf uns zu. Fiat präsentiert das neue sportliche Cabrio 124 Spider welches demnächst in den Handel kommen wird, 50 Jahre nach dem Schlager 124 Sport aus dem Jahre 1966.



Mit seinem längs eingebauten Frontmittelmotor und Hinterradantrieb erreicht der Fiat 124 Spider eine optimale 50:50 Gewichtsverteilung, die für eine außerordentlich dynamische Performance sorgt.



Der Motor ist ein 1,4 lt. Multiair Turbomotor welcher 140 PS leistet und ein fantastisches Drehmoment besitzt.

Fiat wird auch eine luxuriöse Version, Innenausstattung in Leder und mit weiteren sportlich eleganten Extras, in der „Lusso“ Variante in den Verkauf bringen.

Bilder: FIAT

Morgan 65 Jahre Plus 4

Nach 65 Jahren konstanten Verkauf des +4 kommen einige Veränderungen, nein nicht an der wunderbaren Karosserie Form, nein nur Details wie Haupt und Nebenlichter in der Front in LED, Innenausstattung. Oh ja auch an der Karos-



serie gibt es eine Veränderung in Form einer Frontschürze, das ist schon alles. Doppelauspuff ziert die Heckansicht.

Der Motor ist ein Ford Cosworth 2 Liter mit 225 PS welcher sich mit dem Gesamtgewicht des APP4, so die Bezeichnung, spielt.

Das wär's an Neuigkeiten nach 65 Jahren. Da freut sich der Morgan-Fan.

Fotos: Morgan Comp.

Wer den VW wirklich erfand

Das hat VW gerade noch gefehlt. Als hätte der Automobilkonzern mit seinem weltweiten Abgas-Skandal nicht schon genügend Sorgen, weisen jetzt noch zwei Autoexperten nach, dass der VW nicht - wie seit Jahrzehnten landauf, landab behauptet - von Ferdinand Porsche erfunden wurde. Sondern von einem anderen österreichischen Ingenieur, dessen Name weitgehend in Vergessenheit geraten ist. Die tatsächliche Entstehungsgeschichte des „Käfers“ liest sich wie ein Krimi.

Der Krimi beginnt mit dem Autokonstrukteur Hans Ledwinka, der 1931 für die tschechischen Tatra-Werke einen Wagen entwickelte, der dem späteren VW wie ein Ei dem anderen glich: sowohl äußerlich - in der Käferform - als auch



Hans Ledwinka

Foto: Wikipedia

in den technischen Details - durch den luftgekühlten Vier-Zylinder-Boxermotor. Wiederentdeckt wurden die Ursprünge des „Käfers“ jetzt von den österreichischen Fachautoren Günther Nagenkögl und Hans Stögmüller, die in ihren eben erschienen Buch „Hans und Erich Led-

winka“ (Akazia-Verlag) die Entstehung des VW-„Käfers“ minutiös nachspürten. Der 1878 in Klosterneuburg geborene Hans Ledwinka hatte bereits als junger Chefkonstrukteur bei den Steyr-Werken



Prototyp Tatra V 57

Foto: Wikipedia

die Idee, „ein Auto zu bauen, das sich auch weniger vermögende Leute leisten können“.

Da man von einem solchen Wagen bei Steyr nichts wissen wollte, wechselte Ledwinka 1921 als Betriebsdirektor zu den Tatra-Werken in Mähren, für die er 1931 den Prototyp des Tatra V 57 baute. Und der sollte zum Vorbild des VW-„Käfers“ werden.



Ferdinand Porsche

Foto: Wikipedia

Hans Ledwinka und Ferdinand Porsche, die beide bei Steyr gearbeitet hatten, kannten und schätzten einander und waren sogar befreundet. Wie Ledwinka kündigte auch Porsche bei Steyr - er jedoch,

um sich mit einem eigenen Konstruktionsbüro in Stuttgart selbstständig zu machen. Dort begann Porsche 1933 - also zwei Jahre nach der Fertigstellung des Tatra-Prototypen von Ledwinka - im Auftrag der NSU-Werke mit der Konstruktion eines „Volkswagens“, der auch schon diesen Namen trug: Das Auto zeigte die käferähnlichen Züge des Tatra und auch



VW Prototyp

Foto: Wikipedia, Ralf Roletschek

der luftgekühlte Boxer-Motor im Fahrzeugheck entsprach dem in Mähren gebauten Mittelklasse-Pkw.

Als Ledwinkas Stromlinienwagen auf dem Berliner Automobilsalon 1934 ausgestellt wurde, kam Hitler zum Stand der Tatra-Werke, um sich von Ledwinka über

alle technischen Einzelheiten unterrichten zu lassen. Dann sagte er zu seinem Gefolge: „Das ist der Wagen für meine Straßen!“

Doch der Auftrag, den „Käfer“ zu bauen, erging an Ferdinand Porsche. „Erstens, weil Hitler unbedingt ein „deutsches Auto“ wollte und zweitens weil Porsche im Gegensatz zu Ledwinka - Mitglied der NSDAP war“, erklären die Buchautoren Nagenkögl und Stögmüller.

Als Hitler bei der Berliner Automobil-Ausstellung 1939 erschien, erkannte er die Ähnlichkeit eines neuen Tatra mit dem VW, worauf die Werbeplakate augenblicklich entfernt werden mussten. Im selben Jahr wurde der Bau dieses Tatra-Personenwagens verboten. „Alle Versuche, die Erfindung von Ledwinka geltend zu machen“, schreibt das Autoren-Team, „wurden von Seiten der NSDAP niedergeschlagen. Ferdinand Porsche, auf diesen unrechtmäßigen Nachbau angesprochen, erklärte seinem Freund Ledwinka gegenüber wiederholt, er habe unter Zwang gehandelt, das heißt auf ausdrücklichen Befehl Hitlers, ohne Rücksicht auf fremde Rechte diesen Volkswagen bauen zu müssen.“

Der erste VW entstand nicht in den NSU-Werken, sondern in Ferdinand Porsches Garage in Stuttgart. Später sollte der „Käfer“ (unter der Bezeichnung „Kraft-durch-Freude-Wagen“ KdF) in dem eigens errichteten Volkswagen-Werk in Wolfsburg erzeugt werden, in dem dann



VW Standard Bj. 1950

Foto: Wikipedia

jedoch kriegsbedingt keine Pkw, sondern Kübelwagen gebaut wurden. Tatsächlich ging der „Käfer“ erst ab 1945 in Serienproduktion. Bis 2003 wurden 21 Millionen Stück erzeugt.

Im Oktober 1957 schrieb der Motorjournalist E. R. Bonner in der Zeitschrift *Motoring Life*: „Jahrelang bewunderte ich das Genie des VW-Konstrukteurs Porsche, doch meine Bewunderung galt dem Falschen. Stattdessen hätte sie Ledwinka gelten sollen. Ich habe nicht den geringsten Zweifel, dass dieser Name niemals in Wolfsburg genannt wird. Trotzdem ist der VW - wie wir ihn kennen - Ledwinkas Idee.“

Die wahren Urheberrechte wurden schließlich auch gerichtlich anerkannt: Die enteigneten Erben der Tatra-Werke klagten nach dem Zweiten Weltkrieg die Volkswagen AG wegen Patentverletzung

sowohl beim Motor als auch beim Design. 1961 kam es vor dem Bundesgerichtshof Karlsruhe zu einem Vergleich, in dem sich VW zur Zahlung einer Entschädigung von 1,5 Millionen D-Mark an die Tatra-Erben verpflichtete. Damit war Ledwinkas Urhebererschaft geklärt. Auszahlen mußte VW aber auch den Konstrukteur Béla Barényi, der ein weiteres, dem Käfer ähnliches Patent angemeldet hatte.

Hans Ledwinka hingegen ging trotz des Gerichtsurteils leer aus, weil er die Patente nicht auf seinen Namen, sondern auf den der Tatra-Werke angemeldet waren. Der wahre „Vater“ des Volkswagens zeigte sich versöhnlich als er erklärte: „Einmal hat der Porsche etwas von mir abgeschaut, ein andermal ich etwas von ihm.“

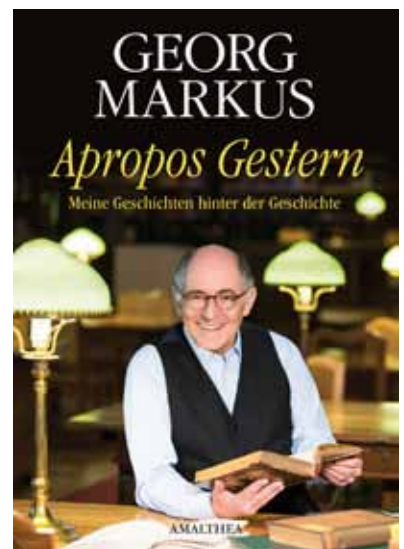
Porsches Nachfahren zählen heute mit einem Vermögen von 65 Milliarden Euro zu den reichsten Familien im deutschen Sprachraum, Hans Ledwinka starb 1967 als mittelloser Mann. Er war nach dem Krieg vom kommunistischen Regime der Tschechoslowakei wegen Hochverrats und Kollaboration mit den Nationalsozialisten für sechs Jahre eingesperrt, nach seinem Tod jedoch durch den Obersten Gerichtshof der Tschechischen Republik vollständig rehabilitiert worden.

Auch sein Sohn Erich Ledwinka (1904-1992) war ein bedeutender Konstrukteur, der für die Steyr-Werke den Puch 500, den Haflinger und den Pinzgauer entwickelte.

Der Autor und Motorkonstrukteur Günther Nagenkögl relativiert trotz eindeutiger Faktenlage: „Hans Ledwinkas Urhebererschaft am VW-„Käfer“ ändert nichts daran, dass Ferdinand Porsche einer der wichtigsten Automobil-Pioniere des 20. Jahrhunderts war“.

Georg Markus,
dieser Artikel wurde im KURIER am 29. November 2015 veröffentlicht.

Das Buch dazu...



Zarooq

...schon mal von dieser Automobil-Firma gehört?

Nun, deshalb lest ihr ja gerade die GA-ZETTE: Zarooq Motors veranstaltete im November seine erste Pressekonferenz und stellte den Geländewagen vor. Ort der Konferenz war das ***** Sterne-Hotel Sofitel in Dubai anlässlich des Grand Prix Weekends in Abu Dhabi.



Der Zarooq „Sandracer“ wurde für die Wüste und das schwere Gelände konstruiert und gebaut.

Die ersten Autos kommen demnächst auf den Markt und werden rund um 100.000 Euro kosten.

Weitere Details auf:
contact@ZarooqMotors.com

Darf eine Dame 1900 auf das Fahrrad?

Zum ersten Mal auf ein Fahrrad zu steigen, nach einigen erfolglosen Balanceversuchen schließlich ein Gefühl für die neue Art der Bewegung zu erlangen, die einem nunmehr gelungen ist, das kann mitunter, wie Thomas Bernhard in seiner Kindheitserinnerung schreibt, mit zu den „größten Entdeckungen“ des Lebens gehören. Er setzt fort: „Ich hatte meiner Existenz eine neue Wendung gegeben, möglicherweise die entscheidende der mechanischen Fortbewegung auf Rädern. So also begegnet der Radfahrer der Welt: von oben! Er rast dahin, ohne mit seinen Füßen den Erdboden zu berühren, er ist ein Radfahrer, was beinahe soviel bedeutet wie: ich bin der Beherrscher der Welt.“ Dieses Erlebnis hatten die Menschen erstmals im 19. Jahrhundert und es war für eine ganze Gesellschaft genauso einschneidend, wie es für das Salzburger Kind war, von dem der Autor hier in seinen Erinnerungen berichtet.

Wie stellt man sich das Wien des Fin de siècle vor? Wohl am ehesten als das Wien des Ringstraßenkorsos, der Fiaker und Pferdetrampways, aber um Himmels willen nicht als das Wien der Velocipedfahrer! Im letzten Jahrzehnt vor der Jahrhundertwende jedoch begeisterten sich Tausende für das Radfahren, es entstanden in kürzester Zeit 271 Radfahrerclubs, das Wien des Fin de siècle mutierte zum Fin de cycle. An keiner Person rund um

1900 lässt sich das so exemplarisch darstellen wie an Arthur Schnitzler. Am 21.6.1893 leidet der 31-jährige bereits erfolgreiche Schriftsteller offenbar das erste Mal in seinem Leben an einem veritablen Muskelkater, denn er schreibt in einem Brief an Theodor Herzl: „Im übrigen habe ich mich jetzt auf den Sport geworfen und fahre seit ein paar Tagen auf dem Bicycle. Ich schreibe diese Zeilen mit steifem Arm und steifem Bein.“ Mitten in einer Lebenskrise und Phase „dumper Lebensunlust“ – der Vater war verstorben, eine Liebschaft schlimm ausgegangen, das Kaffeehaustreiben langweilig – hatte er mit seinem neuen Hobby begonnen, es war „der Strohalm, mit dem ich mich an die Lebensfreude klammere“.

Es dauerte nur ein Jahr, da waren auch schon seine Freundinnen Adele Sandrock, Marie Reinhard, Olga Waissnix und wie sie alle hießen mit ihm per Fahrrad unterwegs, ein paar „Pneumaticmalheurs“ konnten den Enthusiasmus nicht trüben. Besonders stolz war er auf seine ausgedehnten Touren quer durch das damalige Österreich, etwa gemeinsam mit Felix Salten, seine Lieblingsorte waren der Semmering, das Salzkammergut und der Wienerwald. Radfahren war kein Stadtsport (Kopfsteinpflaster!), da waren die Behörden noch allzu prohibitiv, eher ein Freizeitvergnügen für Landtouren. Von eigens gebauten Radwegen konnte damals noch nicht die Rede sein. Es gab zwar Versuche, aber die schnell festgefahrenen Sandpfade wurden bald von neidischen Fußgängern, Reitern und sogar Wagenfahrern okkupiert. Man ersparte sich daher oft den Weg aus der oder in die Stadt, indem man sich kurzerhand in einen Fiaker setzte, das Rad fuhr auf dem Kutschbock mit.

Schnitzler hatte genug Geld, um sich ein neues Fahrrad aus London schicken zu lassen, und er war eitel und snobistisch genug, um sich der „Dreiß-Ordnung“ entsprechend eine dandyhafte Radfahrkleidung zu leisten, mit eingeschlossen die „Bic-Peitsche“ zur Vertreibung von Passanten und lästigen Hunden. War das Radfahren so gefährlich? Schnitzler schreibt einmal in seinem Tagebuch „Bic. Wien – Heiligenkreuz. Von Fleischhauern beinahe geprügelt.“ Es gab offensichtlich eine eingefleischte Aversion von Fußgängern und Kutschern gegen den neuen Trendsport der eleganten Innenstädter. Die Geschichte des Velocipeds ist untrennbar verbunden mit der Geschichte der Anfeindung der Radfahrer. Die ak-

tuellen Konflikte zwischen Radlern und Nichtradlern waren vom ersten Tag der Erfindung an da. Kutscher und Radler waren natürliche Feinde; die Lohnfuhrwerker merkten, wie ihnen der Fahrradboom die Kundschaft wegnahm; die Gastwirte beschwerten sich, dass der Alkoholkonsum zurückgehe und so weiter, bald gab es keinen Berufsstand, der nicht Nachteile sah.

Schmutzige Rocksäume. Gutbürgerliche Fußgänger, die, an die gemütliche alte Zeit gewöhnt, plötzlich jugendlich fitte Körper schnell und mit gespenstischer Geräuschlosigkeit an sich vorbeisauhen, reagierten zornig. Das und die enorme Kraftanstrengung, bei der man gehörig ins Schwitzen geriet, führte bei der Damenwelt in der Anfangszeit des Radfahrens zu einer gewissen Zurückhaltung: Die gerade erst auftauchende Eisenbahn war eine nicht minder spektakuläre Alternative sich fortzubewegen, ohne dass ständig die Rocksäume vom Straßenkot beschmutzt wurden. Ein ganz besonderer Kulturkampf wurde dann um das Thema ausgetragen: Darf eine Frau, die Wert auf gesellschaftliches Ansehen legt, das Fahrrad besteigen und wenn ja wie?



Ein grundsätzliches Problem war sicherlich die damals übliche Bekleidung der Damenwelt, so musste ein Radfahrerinnenkostüm entwickelt werden, an dem auch ein „Philister“ nichts Unschickliches finden konnte. Kein Wunder, dass also ganz am Anfang eher Frauen, deren Ruf ohnehin schon etwas gelitten hatte, sich nichts scherten und auf das Fahrrad stiegen. Andere verkleideten sich als Männer. Doch das war keine Lösung des Problems, auch der Damensitz analog zur Reithaltung stellte Frauen vor ein schier unlösbares Dilemma: Entweder sie verletzten die Kleidungsverschriften oder sie verwendeten eigene Radkonstruktionen. Die Gefahr, dass ihnen ein „Pfui, wie gemein“ entgegenschallte, wenn sie etwa kurz Einblick auf ein unter dem Kleid getragenes Wäschestück gewährten, war auf jeden Fall sehr groß.

Tabuzone Knöchel. Hatten sie es endlich geschafft und den Sattel erobert (weiß der Himmel wie?), lauerten weitere Gefahren: Der Rock konnte sich in den Speichen verheddern, der Fahrtwind wirbelte das Kleid auf, die Tabuzone des Knöchels wurde durch das Treten enthüllt, die Kopfbedeckung verrutschte und die Frisur löste sich auf. Was hat nun also das Fahrrad zur Emanzipation der Frau-

Tabuzone Knöchel. Hatten sie es endlich geschafft und den Sattel erobert (weiß der Himmel wie?), lauerten weitere Gefahren: Der Rock konnte sich in den Speichen verheddern, der Fahrtwind wirbelte das Kleid auf, die Tabuzone des Knöchels wurde durch das Treten enthüllt, die Kopfbedeckung verrutschte und die Frisur löste sich auf. Was hat nun also das Fahrrad zur Emanzipation der Frau-

en um die Jahrhundertwende beigetragen? Am häufigsten zitiert wird der Satz von Rosa Mayreder: „Das Bicycle hat zur Emanzipation der Frauen aus den höheren Gesellschaftsschichten mehr beigetragen als alle Bestrebungen der Frauenbewegung zusammen.“ Zweifellos war das Korsett, das den weiblichen Körper in eine „Wespentailenform“ brachte, gänzlich ungeeignet für das Rad fahren, es verursachte schon beim gewöhnlichen Tragen Schäden.



So gelang dem Rad allmählich das, was den Mahnungen der Ärzte verwehrt blieb, nämlich eine vernünftige Kleidung durchzusetzen und sich von unsäglichen Modetorheiten zu verabschieden. Blieb als einzige Konzession an die gute alte Zeit: Die Damen mussten auf dem Fahrrad auf jeden Fall Handschuhe tragen. 1894 wurde in Wien der „Erste Wiener Damen-Bicycle-Club“ gegründet, kurz darauf trug bereits ein Drittel der Radfahrerinnen Hosen, das Korsett landete in der Rumpelkammer.



Die neue Sportmode sprengte allmählich die veraltete und unpraktische Kleiderordnung, Das Rad fahren der Frauen, so ein Internationaler Kongress 1896, „wird voraussichtlich einen größeren Einfluss auf die Reform der weiblichen Kleidung ausüben, als all die berechtigten Gründe, welche von frauenrechtlicher, ärztlicher und künstlerischer Seite dafür geltend gemacht worden sind.“ Im selben Jahr jubelte die Schriftstellerin Elsbeth Förster-Meyer: „Was hat man aber auch jahrelang für ein Leben geführt, man hat nicht springen, laufen, jagen dürfen, man

ist Dame, Fräulein, Frau gewesen, ein Ding ohne bewegliche Gliedmaßen, aufrecht gemessen und gezirkelt in einem Schleppeck verpuppt ...eine Lebensfreude kriegt man vom Radeln! - gar nicht wieder umzubringen!“

Donau-Radweg

Das Reisen zu Rad, in vernünftiger Weise betrieben, ist ein so eigenartiges, genussreiches, dass es nichts herrlicheres mehr gibt“, wird 1910 in der Zeitschrift „Der Fremdenverkehr“ festgestellt, allerdings würde der Radfahrer von der Tourismusindustrie zu Unrecht vernachlässigt. Die Wachau wird bereits 1910 von vielen Radtouristen frequentiert, aber „wie herrlich wäre eine Wanderfahrt längs der Donau von Passau nach Wien“. Gute Idee! 70 Jahre später, in den frühen 1980-er Jahren, war es dann soweit, und heute ist der Donauradweg eine der beliebtesten und meistbefahrenen Radrouten Europas.

Günther Haller
Dieser Artikel ist am 22. November 2015 in der PRESSE erschienen.

Das Buch dazu

Nach dem erfolgreichen Magazin über die Wiener Ringstraße widmet sich „Die Presse“ Geschichte der Kulturgeschichte der menschlichen Mobilität.

Jahrtausende hindurch legten wir alle Wege zu Fuß zurück, mit der Postkutsche und der Eisenbahn wurde das Verkehrswesen schließlich revolutioniert, die Frauen kämpften um ihren Platz auf dem Fahrradsattel, das Auto wurde zum Festisch der Moderne.



Was uns bewegt – eine spannende Spurensuche querfeld-ein und durch die Zeiten.

- Vom Pilgern zum Wandern, Spazieren und Fußreisen
- Unterwegs mit der Postkutsche
- Die ersten Eisenbahnreisenden
- Mit Volldampf an die Riviera
- Boom des Bicycle-Fahrens
- Vom Zeiserlwagen zur Bim - Wien und seine Öffis
- Die Straßen Wiens und ihre Geheimnisse
- Fahrt mit dem Marcus-Wagen
- Schrecken und Faszination der ersten Autos
- Wo schon Ötzi ging: vom Saumpfad zur Alpenstraße
- Sissis Brautfahrt auf der Donau
- Der Praterspitz macht einen Luftsprung, das erste Flugfieber
- Auf kleiner Fahrt – auch Kinder wollen transportiert werden
- Eine Bestandsaufnahme der

Wiener Verkehrsplanung.

Die Geschichte der Mobilität auf 120 Seiten, von der Vergangenheit in die Gegenwart. DiePresse.com/geschichte

8,90 Euro Versandkostenfrei

Borgward Hansa 1500 RS

Erfolge auf den Rennpisten der Welt sprechen für die Leistungsfähigkeit einer Konstruktion. In den Fünfzigerjahren überzeugten BORGWARD-Rennwagen durch Rekordfahrten und zahlreiche Siege bei Motorsport-Klassikern in aller Welt.

So triumphierte ein BORGWARD Hansa 1500 RS 1953 beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring als Klassensieger und landete hinter einem 4,5-Liter-Ferrari und einem Jaguar auf dem dritten Platz im Gesamtklassement.

Legendär ist das spannende Motorsport-Drama während der Rallye Carrera Panamericana 1953, bei der BORGWARD mit zwei Werkswagen an den Start ging. Nach einem spektakulären Rennverlauf scheiterte der Klassensieger nur haarscharf an einer siebensekündigen Überschreitung des Zeitlimits.

Ein Jahr später erreichte eine nahezu serienmäßige Isabella bei der Carrera Panamericana 1954 den sechsten Platz in der Klasse europäischer Tourenwagen. Sogar Diesel-Weltrekorde konnten Sportwagen aus Bremen für sich verbuchen – unter anderem die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit (140,72 km/h) über 2.000 Kilometer.

Basis aller Motorsport-Aktivitäten war das berühmte 1,5-Liter-Aggregat aus der Isabella, das – mit Vier-Ventil-Zylinderkopf, Doppelzündung und Benzineinspritzung – bis zu 165 PS leistete und



seinen Weg bis in die Formel 2 fand: Mit seinem Cooper-BORGWARD feierte die britische Rennfahrer-Legende Stirling Moss in der Formel-2-Saison 1959 bei den ersten vier Starts vier Siege.

AUFERSTEHUNG EINER LEGENDE:

Ein Kampfgewicht von rund 650 Kilogramm und 165 PS aus 1,5 Litern, mit denen die Alu-Flunder mehr als 250 km/h erreicht – Ende der Fünfzigerjahre ist der BORGWARD Hansa RS 1500 in der 1,5-Liter-Klasse Angstgegner der maximal 135 PS starken Porsche 550 Spyder. „Der Motor war top, aber mangels Dif-



wichtserleichterte Sportsitze und ist ein Links-Lenker.

Nun wurde er in einer Garage in Hollywood nach 30 Jahren Dornröschenschlaf im Originalzustand, nur mit einer starken Staubschicht, wieder entdeckt und erzielte bei einer RM-Auktion 1,7 Millionen Dollar.

Herbert Fischer
Foto: RM-Auctions

Tempo 80?

Kaum beachtet von den Medien wird über generelles Tempo 80 auf Freilandstraßen diskutiert. Die im Rahmen einer Am-Puls-Umfrage zu diesem Thema befragten



Clubmitglieder sind dagegen: 88% sind mit der geltenden 100er Beschränkung zufrieden - Hauptaussage: „Tempo 100 hat sich bewährt.“

70% befürchten sogar mehr gefährliche Überholmanöver durch eine Absenkung. Den meist emotionalen Argumenten der Tempo-80-Befürworter widerspricht der ÖAMTC vehement.

Zum Beispiel seien rund ein Drittel aller auf Freilandstraßen Getöteten in Kurven zu beklagen. Doch die StVO verlangt dort ohnehin das Einhalten einer „angepassten Geschwindigkeit“. Tempo 80 würde diese Kurven nicht sicherer machen!

Oder: 30% der Getöteten würden nach Polizei Einschätzung auf „nicht angepasste Geschwindigkeit“ zurückgeführt. Doch: 60% dieser Unfälle ereignen sich bei Nässe oder Schnee. Was könnte ein generelles Tempolimit von 80 km/h da bringen?

Und Umweltgründe? Berechnungen der TU Wien zeigen, dass Tempo 80 die Emissionen von Kohlenwasserstoffen gar nicht, die von Stickoxiden bis 2020 kaum beeinflussen würde (-2%) - und das nur, wenn zusätzlich die Autobahnen mit 100 km/h begrenzt wären.

ÖAMTC

Wiental Terrasse gesperrt

Gitter versperren nun den Weg auf den auch als „hängende Gärten zwischen Mariahilf und Margareten“ genannten Steg. Wie die „Presse“ am Freitag 27. November berichtete, wurde die Entscheidung von der Magistratsabteilung für Brückenbau und Grundbau (MA29) getroffen. Der helle Holzboden, der auf 1000 Quadratmetern hinter der U4-Station Pilgramgasse über den Wienfluss ragt, sei komplett durchnässt.

Die Wiental-Terrasse gilt als ein weiteres Prestigeprojekt der Wiener Grünen rund um Vizebürgermeisterin Maria Vas-

silakou. Die als „Freizeitoase über der U-Bahn“ gepriesene Stahlbetonkonstruktion mit Holzelementen hat aber wenige Monate nach der Eröffnung Anfang September wieder für Besucher geschlossen werden müssen. Der Grund: Der Holzboden soll zu feucht sein, es bestehe Rutschgefahr.

Wie es nun weitergeht, ist noch nicht



ganz klar. „Wir sind gerade dabei zu klären, wie wir den Winterbetrieb fortsetzen können“, erklärte eine Sprecherin aus dem Büro der Margaretener Bezirksvorsteherin, Susanne Schaefer-Wiery (SPÖ) gegenüber der „Presse“. Man bitte um ein wenig Geduld, immerhin sei es die erste Saison für die neue Terrasse.

Das milde Wetter hatte auch noch im November für eine hohe Frequentierung der Terrasse gesorgt. Viele Bewohner und Büroangestellte nutzten jede Sonnenstunde, die ihnen zur Verfügung stand, um sich ein wenig zwischen dem 6. und 5. Bezirk zu entspannen.

Die 4,3 Millionen teure Konstruktion zwischen Mariahilf und Mariahilf ist nur das erste realisierte Bauprojekt dieser Art. Zwei weitere Terrassen über dem Wienfluss sind weiter stadtauswärts geplant. Für diese beiden Vorhaben gibt es aber noch keinen Zeitplan.

PRESSE, Kronen Zeitung

ferenzialsperre ging es nicht so gut um die Kurven“, erzählt Besitzer Ralf Jüttner. Der Rennsport liegt ihm in den Genen: Vater Fritz war bereits 1949 in der BORGWARD-Rennabteilung und saß auch als Pilot in dem Boliden.

Fritz Jüttner war es auch, der sich den – allerdings motorlosen – BORGWARD RS aus dem Nachlass der Rennabteilung sicherte. Nachdem ein passendes Triebwerk gefunden war, folgte eine Jahre währende Restaurierung. Sohn Ralf war mit von der Partie und half in der Box beim Schrauben. Als Fritz Jüttner 1985 stirbt, erbt Ralf den in der Garage stehenden Sportwagen.

Borgward Group

Flemings Bentley

Der 1952 erschienene Bentley R-Type Continental Fastback (Coupe) Designed von H. J. Mulliner ist eines der Meilensteine in der Automobil-Geschichte. Ge-



baut in übersichtlicher Stückzahl, 1952 bis 1955 von Bentley in 207 Exemplaren, die meisten der 207 R-Type-Continental existieren noch.

Der Continental, BC 10 LB aus 1953, wurde an 007-James Bond Erfinder Ian Fleming ausgeliefert, und hatte folgende Extras: manuelles Schaltgetriebe, Spats an den Hinterrädern (Verkleidung), Ge-

Teures Falschparken

Keine Weihnachtsamnestie gibt es für die Falschparker in der Adventszeit in Wien - im Gegenteil: Dese Abschleppungen verdreifachen sich sogar. Gerade zur Weihnachtszeit sind Parkplätze Mangelware, viele Autofahrer und Zulieferer parken deshalb illegal. Wer nichts zu verschenken hat, sollte Falschparken unbedingt sein lassen. Bis zu 400 Euro kann die Wiederbeschaffung eines auf einen Behinderten-oder Busparkplatz abgestellten Autos sein.

In den Bezirken 1, 2, 4, 6, 7, 8 und 9 gibt es zusätzlich zu den Kurzparkzonen insgesamt 3.697 **Anrainerparkplätze**. 1434 alleine in der Innenstadt. Diese dürfen ausnahmslos 24 Stunden pro Tag



sieben Tage in der Woche nur von Anrainern mit entsprechendem Parkpickerl sowie von Behinderten mit Ausweis benützt werden. *Also auch nicht von Motorrädern und Mopeds.*

Die Abschleppung kostet 242 Euro. Die Gebühr für die Verwahrung des Fahrzeuges am Abschleppplatz der MA 48 in Simmering beträgt 9.- Euro pro Tag. Zur Abholung des Fahrzeuges sind Zulassungsschein und ein Lichtbildausweis mitzubringen.

Häufige Abschleppgründe sind:
in zweiter Spur parken,
Behinderten Parkplätze,
Straßenbahn- oder Bushaltestellen,
Gehsteige wenn Fußgänger behindert werden,
Hauseinfahrten,
Taxizonen.

ÖAMTC

Neue Bücher

Die Steyrer Automobil-Geschichte

Ein neues Buch kam im November auf den Markt, alles über die österreichische Automobil Firma STEYR, von 1856 bis 1945.

Autor ist der geborene Steyrer Hubert Schier welcher seit Jahrzehnten mit den Steyr-Werken verbunden ist. Rund



Kinsky auf Steyr, 1926



Das „Steyr Baby“ - der Verkaufsschlager

1500 historische Fotos zieren die Steyr „Bibel“. Sämtliche Fahrzeug Typen der Baujahre 1919 bis 1945, vom Steyr Typ I bis zum Raupenschlepper Ost, sind in Wort und Bild dokumentiert, mit allen technischen Details und Detail.

Wer sich für die Geschichte des Automobils interessiert, kommt an diesem Buch nicht vorbei!

368 Seiten, 65 Euro, Ennsthaler Verlag
ISBN 978-3-85068-926-7
verlag@ennsthaler.at

Mille Miglia A race in pictures

Das Geschichtsträchtige Langstreckenrennen wird in diesem Buch von Leonardo Acerbi minutiös aufgearbeitet. Das Buch „Mille Miglia“ gibt es in italienisch und in englischer Sprache.

Schon beim Namen „Mille Miglia“ bekommen viele Motorsportfans Gänsehaut. Heute als eine der bekanntesten Oldtimer-Veranstaltungen der Welt existent, führte das Rennen von 1927 bis 1957 auf Höchstgeschwindigkeit quer durch Italien. Bei dem Straßenrennen über 1.600 Kilometer waren die bekanntesten Sportwagen-Hersteller am Start wie Alfa Romeo, Mercedes-Benz, Maserati, Ferrari, Jaguar oder Aston Martin - und alle setzten ihre besten Piloten ein, um das prestigeträchtige Rennen zu gewinnen. Fahrer wie Juan Manuel Fangio, Stirling Moss oder Alberto Ascari.



Dieses großformatige Buch erzählt von der ruhmreichen Vergangenheit des Rennens mit vielen Anekdoten und fantastischen Bildern aus dem Fundus des früheren offiziellen Rennfotografen Alberto Sorlini. Viele seiner Aufnahmen wurden noch nie veröffentlicht.

Herausgeber: Giorgio Nada Editore
Autor: Leonardo Acerbi
Format: 28 x 30 cm, Hardback
Seitenzahl: 340, 60 GBP
Fotos: 557 in Schwarzweiß und 60 in Farbe, ISBN 978-88-7911-618-3

Die Großglockner Hochalpenstraße

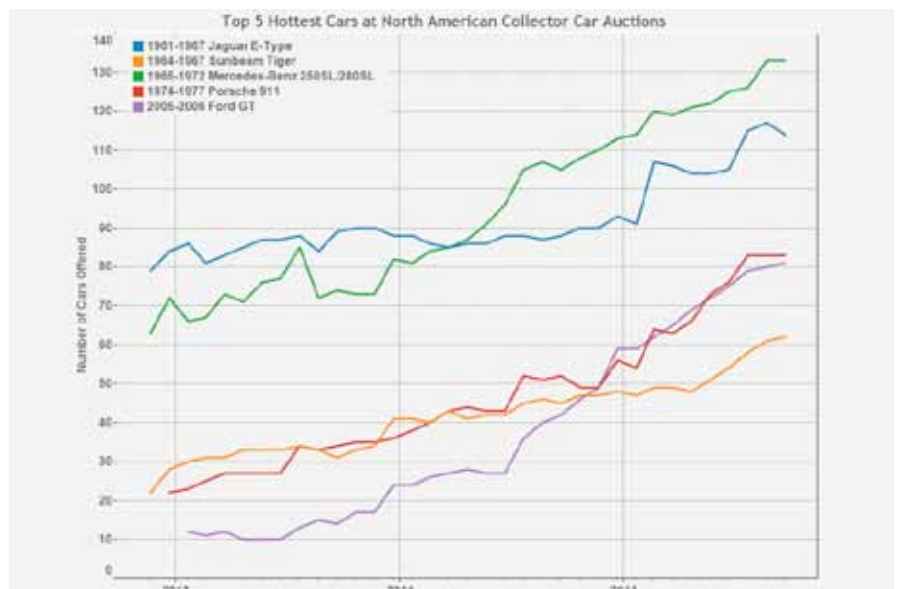
Das Buch ‚Die Großglockner Hochalpenstraße - Erbe und Auftrag‘ beschäftigt sich mit dem Österreichischen Monument ‚Großglockner Hochalpenstraße‘ als eine der wichtigsten Tourismusdestinationen des gesamten Alpenraumes. Dreißig Autoren spannen den Bogen von der Entstehungsgeschichte des Symbolbildes für österreichische Ingenieurskunst und die Leistungsfähigkeit Österreichs in den schweren Jahren der Weltwirtschaftskrise über die Bedeutung für den Tourismus und die regionale Wirtschaft der angrenzenden Länder bis in die Gegenwart. Zudem werden der große Stellenwert des Umweltgedankens und des Naturschauspiels inmitten des größten Nationalparks Mitteleuropas



sowie die großen Herausforderungen im Hochgebirge der Hohen Tauern eingehend beleuchtet. Neben dem seit einem dreiviertel Jahrhundert währenden Status als Nationales Monument hat die Fachwelt vor allem im Laufe der letzten Jahre das internationale Erbe in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt.

Panhard Motor gefunden

Ein seltener Panhard Motor mit mehr als 10 Liter Hubraum - solche Motore wurden bei den frühen Grand Prix Autos von Panhard verwendet - wurde am Straßenrand eines kleinen Dorfes in Spanien gefunden. Ausschlaggebend waren





...der Stationärmotor

Foto: the Walker Family

Bilder im Google's Street View die das VSCC (Vintage Sports Car Club) Mitglied Mark Walker aufmerksam gemacht hatte.

Mark Dixon vom monatlichen Oldtimer Journal „Octane“ schrieb über den Motor Fund in der Dezember Ausgabe ausführlich.

Der Motor mit der Serien Nummer 12840 diente lange Zeit als Antrieb einer naheliegenden Mühle und wurde nach einleiten der Elektrizität ausgemustert und lag mehr als ein halbes Jahrhundert am Straßenrand.

Der Motor ist ein 4-Zylinder und hat 10,6 Liter Hubraum, und hatte einmal 50 PS. Wer mehr Informationen möchte: mark@octane-magazine.com

Panhard & Levassor gilt als einer der ältesten Automobilhersteller der Welt und wurde 1886 in Paris gegründet. Das Unternehmen erlangte besondere Beachtung durch seine Fahrzeuge mit Knight-Schiebermotoren (Moteur sans Soupapes) und die Erfindung des Panhardstabs.

Panhard & Levassor Dynamic

Der Panhard & Levassor Dynamic ist eine viertürige Stromlinienlimousine, die der französische Automobilhersteller Panhard & Levassor 1936 als Nachfolger der Modelle CS und DS herausbrachte. Hausdesigner Louis Bionnier zeichnete eine stromlinienförmige Karosserie mit



teilweise abgedeckten Radausschnitten, dreiteiliger Panorama-Windschutzscheibe („Panoramique“) und in die vorderen Kotflügel eingelassenen Scheinwerfern und erregte damit großes Aufsehen.

Ein Prototyp, als Dynamic 20 CV bekannt, entstand im März 1936 und hatte



einen 6-Zylinder-Reihenmotor mit 3485 cm³ Hubraum (20 CV).

Das ab Mai 1936 in Serie gefertigte Modell Dynamic 130 hatte einen schiebergesteuerten 6-Zylinder-Reihenmotor mit 2516 cm³ Hubraum aus dem Vorgängermodell CS, entsprechend 14 CV. Es gab eine sechssitzige Limousine mit langem Innenraum und ohne Kofferraum, eine viersitzige Limousine mit kurzem Innenraum und hinten angefügtem Gepäckraum (Berline), sowie zwei Coupé- und eine Cabrioletversion. Von diesem



schwächsten Modell wurden bis 1938 nur 358 Exemplare hergestellt.

Parallel gab es einen Dynamic 140, der den Motor des gleichzeitig hergestellten Modells CS Spécial mit 2861 cm³ Hubraum (16 CV) besaß. Der 70 PS (51 kW) starke Wagen wurde von allen Dynamic-Modellen am häufigsten geordert. Als seine Fertigung kriegsbedingt 1940 ersatzlos eingestellt wurde, waren 2230 Exemplare entstanden. Mit ihm verschwand der weltweit letzte PKW mit Schiebermotor.

Die moderne Bauweise erlaubte einen breiteren Innenraum sodass die Fahrzeuge als Drei- respektive Sechssitzer ausgelegt werden konnten. Daraus ergab sich eine Besonderheit der frühen Dynamic-Modelle, die Mittellenkung. Dabei saß der Fahrer auf dem mittleren der drei Plätze. Man erhoffte sich davon bessere Übersichtlichkeit, das aufwendige System fiel aber auf dem Markt durch. Spätere Dynamic haben eine konventionelle Lenkung.

1937 wurde das Modell Dynamic 160 als Nachfolger des DS vorgestellt. Der Hubraum des großen Wagens entsprach mit 3834 cm³ 22 CV. Bis 1938 entstanden 153 Exemplare.

Fotos und Text: Wikipedia

Auf Holz gebaut

Fahrzeugbau. Heimische Forscher bringen Holz in unsere Autos. Das Material besteht die Crashtests: virtuell und in echt.

Holz ist, wenn es richtig eingesetzt wird, ein leichter Hochleistungswerkstoff. Davon ist Ulrich Müller vom Institut für Holztechnologie der Universität für Bodenkultur (Boku) überzeugt. Seit dem Gymnasium beschäftigt er sich mit Holz als Werkstoff und setzt immer mehr auf die Zusammenarbeit mit Branchen, in denen Holz bisher eine geringe Rolle spielt.

„Interaktivität und ein offener Austausch zwischen den Disziplinen sind das Um und Auf für die Forschung der Zukunft“, sagt Müller. Aktuell arbeitet sein Team am Boku-Standort Tulln mit Experten aus dem Fahrzeugbau zusammen. Holz war immerhin das erste Material, aus dem Fahrzeuge wie Kutschen hergestellt und Ende des 19. Jahrhunderts die ersten Autos gezimmert wurden.

Doch durch den Aufschwung der Stahlindustrie nach dem Ersten Weltkrieg geriet dieser Werkstoff in der Autoindustrie ins Abseits. „Holztechnologie und Fahrzeugbau sind heute zwei starke Branchen, vor allem in der Steiermark. Durch die Zusammenarbeit des Autoclusters AC-Styria mit dem Holzcluster Steiermark kann mit diesem Projekt auch der Wirtschaftsstandort gestärkt werden“, so Projektleiter Müller.

Er verweist auf eines der erfolgreichsten Kampfflugzeuge der Vergangenheit, die britische Mosquito der 1940er-Jahre,



Holz im Flugzeugbau - Koloman Mayrhofer

Foto: Herbert Fischer

die hauptsächlich aus Fichten- und Birkenstammholz zusammengesetzt war. Die britische Automarke Morgan nutzt heute noch Eschenholz und Sperrholz in allen ihren Sportwagen.

„Charles Morgan war diese Woche in Österreich, um mit uns die Forschungsergebnisse zu besprechen. Das Chassis aus Eschenholz seiner Sportwagen zeigt im Crashfall sogar Vorteile“, berichtet Müller. „Wieso sollte Holz nicht auch den Anforderungen eines konventionellen Fahrzeugs genügen?“, fragt Müller.

Schließlich leistet der Werkstoff durch seine Feinstruktur Ähnliches wie hochmoderne Verbundstoffe aus Kohlefasern und Kunststoff. In Finnland und Deutschland wurden bereits Forschungsprojekte



Eschenholz-Rahmen im Morgan Werk
Fotos: Morgan Motors



zum Thema Holz im Fahrzeugbau durchgeführt.

Verhalten im Versagensfall

Das große Problem von Holz ist: Es wird meist nur in traditionellen Bereichen wie bei Möbeln, Böden oder im Hausbau eingesetzt. Neue Produkte werden mit Versuch und Irrtum auf ihre Belastbarkeit getestet. „Moderne Branchen nutzen aber Simulationen bei der Herstellung neuer Produkte. Die Daten für Holz und sein Verhalten im Versagensfall sind in solchen Datenbanken meist nicht vorhanden. Deshalb denken Entwickler diesen Werkstoff gar nicht mit, denn sie können ihn virtuell nicht abbilden“, sagt Müller. Im aktuellen Projekt wird diese Lücke geschlossen: Für den Bereich des Fahrzeugbaus soll Holz auch in virtuellen Belastungstests berechenbar werden.

Wenn man Holz also in ein Auto bringen will, muss man zuerst sein Verhalten bei Belastung und im Crashfall analysieren, digitalisieren und zur Simulation aufbereiten. Jeder Crashtest, der mit Crashtest-Dummys in einer Versuchshalle durchgeführt wird, wurde zuvor zigmal am Computer als Simulation durchgespielt. Das spart Kosten und Zeit. Pro Bauteil muss man mit mehreren tausend Euro bei jedem Crashtest rechnen.

Crashsimulationen am Computer sind entsprechend günstiger. Und: Wenn eine Simulation gut läuft, sind am Computer viele Details erkennbar, die man im echten Crashtest teilweise gar nicht messen könnte. Das steirische Kompetenzzentrum Virtual Vehicle, gefördert vom Technologie- und vom Wissenschaftsministerium im Comet-Programm, hat sich auf die Simulation von Crashtests spezialisiert und ist – mit dem Team von Thomas Jost – wichtiger Partner in diesem Projekt über Holz im strukturellen Fahrzeugbau.

Als Testauto diente das Concept-Car

Cult (Cars Ultralight Technology) der Firma Magna Steyr. Drei Baugruppen wurden durch Holzkomponenten ersetzt: Rücksitzwand, Unterboden und Armaturenräger. Nach dem Vorbild des historischen Flugzeug- und Fahrzeugbaus haben die Forscher auch hier mit Schicht- und Sperrholz aus Fichte und Esche gearbeitet, ebenso mit Buchen- und Kiefernholz sowie Faserplatten.

Die Fertigung der Teile wurde am Institut für Holztechnologie in Tulln durchgeführt, für die Fräsarbeiten mussten sogar teils neue Fräswerkzeuge entwickelt werden. Alle Holzkomponenten wurden auf Steifigkeit, Biege- und Bruchverhalten untersucht und die Daten detailgetreu für die Simulation am Computer übersetzt.

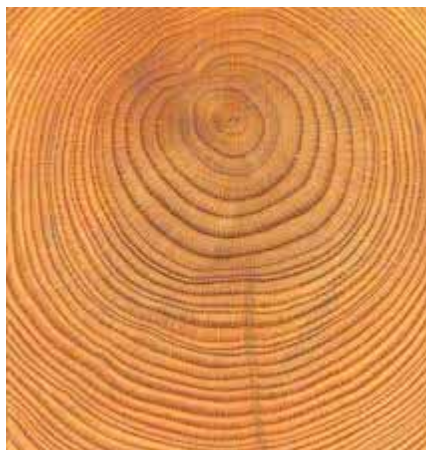
Dann ging die Reise nach Graz: Mehr als 20 Holzbauteile wurden in der Crashtest-Halle des Instituts für Verkehrssicherheit der TU Graz spektakulären Crashtests unterzogen: Zahlreiche Sensoren und Kameras zeichnen bei den Crashtests das Verhalten aller Einzelteile auf.

Holz kann man gut abbilden

„Der Aufwand hat sich gelohnt“, sagt Müller nun: „Wir waren erstaunt, wie gut die Simulationen mit den Daten aus den echten Crashtests zusammenpassten.“ Holz gilt nämlich als schwer berechenbar, da der Naturstoff seit Jahrmillionen von der Natur optimiert wurde und sehr komplex aufgebaut ist. Doch in diesem Projekt war Holz besser abbildbar als manches neu designte Kohlefaserbauteil der modernen Autoindustrie.

„Dieser Nachweis, dass Holz, das zu Unrecht als altmodisches Material gilt, wie jedes moderne Material abbildbar ist, kann nun Türen öffnen für andere Branchen: Computergehäuse oder andere Produkte aus Kunststoff oder Metall könnten in Zukunft aus Holz gefertigt werden“, hofft Müller.

Die Machbarkeitsstudie der Boku war jedenfalls ein erster Schritt, um nun mit weiteren Industriepartnern die Idee von Holz im Fahrzeugbau zu verfolgen. Neben der herkömmlichen Autobranche denken die Forscher auch an die E-Mobilität, da Holz als ökologisch verfügbarer



Werkstoff gut in das Konzept der nachhaltigen Fortbewegung passt.

LEXIKON:

Holzfahrzeuge: Bereits Gottlieb Daimler baute das erste Motorfahrzeug, den Reitwagen, 1885 aus Holz. In der Automobilindustrie ersetzte dann Stahl die tragenden Bauteile, Holz blieb nur als dekoratives Element erhalten. Doch in Zeiten des ökologischen Bewusstseins kehrt Holz wieder in den strukturellen Fahrzeugbau zurück. Vorreiter ist die britische Marke Morgan: 40.000 Sportwagen sind mit einem Chassis aus Holz auf den Straßen. Holz wiegt weniger, das spart Sprit und es ist CO2-neutral.

Veronika Schmidt, „Die Presse“, 05.12.2015



Marathon de la Route 84 Stunden Nürburgring

Über das extreme Langstreckenrennen über 84 Stunden kann man gar nicht viel nachlesen im Internet. Aber bei intensiven stöbern kam doch einiges zusammen:

Die frühere Rallye „Lüttich-Sofia-Lüttich“ fand als Nachfolge Veranstaltung unter dem Namen „Marathon de la Route“ auf dem Nürburgring statt.



Das Rennen ging über 80 (!) Stunden. Eigentlich war eine 84-Stunden-Distanz angestrebt worden. Jedoch war die Nordschleife schon von der Nürburgring-Verwaltung für eine weitere Veranstaltung vermietet worden.

Sieger waren Henri Greder / Johnny Rives auf Ford Mustang vor Gilbert Stapelaere / Jacky Ickx (ebenfalls Ford Mustang) und Rainer Ising / Bernd Degner auf Porsche 904 GTS. Die Sieger legten 310 Runden auf der Nordschleife zurück. Insgesamt waren 35 Teams gestartet. 24 Teams kamen in die Wertung. Die Konstrukteurswertung gewann DAF.

In den Jahren 1966 bis 1970 wurde der Marathon de la Route immer auf der

1966

Pos	Pos in class	#	Team / Entrant Car-Engine	Drivers, Nationality	Engine vol. (cc)
1	1	4	MG B MkII	Julien Vermeire, B Andrew Hodges, GB	1798
2	1	3	Ford Lotus Cortina	Jacky Ickx, B Gilbert Stacchiarelli, B	1594
3	1	3	BMW 1800 TISA	Nicolas Kooß, L Dino Pizzinato, L	1773
4	1	4	Tatra n.p. Koozmyrice Tatra 2-603 B5	Alois Mark, CS Bohuslav Siborek, CS	2472
5	2	4	Tatra n.p. Koozmyrice Tatra 2-603 B5	Zdenek Cechmanek, CS Josef Chovanec, CS	2472
6	3	4	Tatra n.p. Koozmyrice Tatra 2-603 B5	Adolf Vermirovacki, CS Stanislav Hajdusek, CS	2472

Kombination von Nord- und Südschleife ausgetragen. Erst der letzte Marathon de la Route 1971 wurde wieder nur auf der Nordschleife gefahren.

Am 4. Platz fuhr der IKA Torino – dazu ein paar Informationen. Zwischen 1966 und 1971 beschäftigte sich Oreste Berta in erster Linie mit dem Tourenwagensport. Sein Unternehmen bereitete zunächst Fahrzeuge vom Typ IKA Torino für Renneinsätze vor. Hierbei handelte es sich im Kern um konventionelle, in

Ergebnis 1969:

- | | | |
|----|--|-------------------------|
| 1 | Kallstrom - Barbasio - Fall | Lancia HF |
| 2 | Duchting - Scheider - Degen | BMW 2002 |
| 3 | Barbara - Carpentier - Duvachet | Triumph TR 6 |
| 4 | Copello - "Larry" - Franco | IKA-Torino 380 W |
| 5 | De Florian - Enever - Bertinchamps - Kelleners | Mazda R 100 |
| 6 | Rieder - Degen - Boek | Porsche 911 |
| 7 | Jans - Bous - Lagolay | BMW 2002 |
| 8 | Simonis - Hoelt - Vogl | BMW 2002 |
| 9 | Rattazzi - Di Montezemolo - Ceccatto | Fiat 125 |
| 10 | Bialas - Christofferson - Wangstre | Volvo 122S |
| 11 | Slotemaker - Janssen - Koks | DAF 55 |
| 12 | Hellgoin - Francois - Nizet | Renault RB Gordini |
| 13 | Gudjat - Niehaus - Lammers | Alfa Romeo Giulia Super |
| 14 | Laurent - Marche - Martin | DAF 55 |
| 15 | Hennrich - Traben - Schatz | BMW 2500 |
| 16 | Graul - Kerp - Rund | Volvo 144 |
| 17 | Colignon - Deriviere - Ortmane | Mercedes Benz 220D |
| 18 | Brunninghausen - Alix - Trinon | Mercedes Benz 220D |
| 19 | Raab - Baier - Binder | DAF 44 |



Argentinien produzierte Limousinen, die vom amerikanischen Rambler American abgeleitet waren. In erster Linie nahm Berta leistungssteigernde Maßnahmen vor; die Karosserien der Wagen blieben dagegen weitgehend unverändert. Die Fahrzeuge wurden vielfach bei südamerikanischen Tourenwagen-, aber auch bei Langstreckenrennen eingesetzt. Zu den herausragenden Engagements des Unternehmens gehörte der Einsatz dreier IKA Torino beim 84-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 1969. Das Programm, das die Bezeichnung „Légion Argentina“ erhielt, wurde von Juan Manuel Fangio

geleitet; Berta hatte die Autos in Córdoba vorbereitet und aufgebaut. Zwei Berta-Torinos fielen aus; der dritte Wagen aber, der von Eduardo Copello, Oscar Franco und einem Piloten mit dem Pseudonym „Larry“ gefahren wurde, kam als Vierter ins Ziel.

Berta setzte die Arbeit mit dem Torino bis 1973 fort. Der 3,8 Liter große Sechszylindermotor erreichte in seiner letzten Ausführung eine Leistung von 215 PS, die dem schweren

1969:

Pos	Pos in class	#	Team / Entrant Car-Engine	Drivers, Nationality	Engl vol. (cc)
1	1	1	Porsche System Engineering VW-Porsche 914/6	Gérard Larrousse, F Helmut Marko, A Claus Hesse, CH	1991
2	2	3	Porsche System Engineering VW-Porsche 914/6	Björn Waldegaard, S Ake Andersson, S Guy Chasselat, F	1991
3	3	2	Porsche System Engineering VW-Porsche 914/6	Claude Ballot-Lévy, F Günter Stecking, D Nicolas Kooß, L	1991
4	4	6	BMW 2002 T1	Karl-Hanz Eisenhans, D Hans Wenzel, D	1990
5	1	3	AC-Mayer Porsche 911	Eckard Sabendörfer, D Karl H. Königshofer, D Friedhelm Thassen, D	2170
6	5	4	AC-Mayer Opel Rallye Kadett	Henri Gellert, D Rudolf Kneppers, D Georg Balas, D	1897
7	1	4	Datsun 1600 SSS	Jean-Pierre Guayde, B Jacques Demalle, B Peter Galt, B	1699
8	1	3	Eifeland Wohnwagenbau Gaf 55	Günther Gschewski, D Roland Bauer, D	1108
9	6	6	Opel Rekord 1900 Cabriolet	Darryl Watters, B Hughes de Casteln, B John Goodson, B	1897
10	7	3	Volvo 122 S	Wilfried Grau, D Walter Kern, D Richard B. Reinhardt, D	1088

Auto eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h ermöglichten. Später bereitete Berta auch US-amerikanische Serienfahrzeuge für den Rennbetrieb vor, unter anderem den Ford Maverick.

Juan Manuel L FANGIO, der mehrfache Weltmeister führte die 70 Mann starke Mannschaft von TORINO 1969 an. Auch der Sohn von Fangio war einer der Fahrer. Schon beim Training zerlegten die Torinos ihr erstes Fahrzeug, die meisten der Torino-Fahrer waren Nürburgring Novizen.

Auf den 9. Platz kam der Fiat der italienischen Mannschaft. Ein Fahrer davon war der heutige Ferrari Teamchef Luca Montezemolo. Am 10. September 2014 gab Montezemolo bekannt, seinen Posten als Verwaltungsratsvorsitzender von Ferrari zum 13. Oktober 2014 an Fiat-Chef Sergio Marchionne abzugeben. Seit November 2014 ist er Präsident der Fluggesellschaft Alitalia.

1970 war ein Österreicher im Siegerteam von Porsche, Helmut Marko. Weitere Siegfahrer waren Claude Haldi, Schweiz und Gérard Larrousse, Frankreich.

Herbert Fischer

EuroTax

Die neue EuroTax Liste 2016 für „Historische Fahrzeuge und InterClassic“, welche mit dem Bundesministerium für Verkehr und dem Beirat



für historische Kraftfahrzeuge erstellt wird, enthält alle erhaltenswürdigen Fahrzeuge, die nach den in Österreich geltenden gesetzlichen Bestimmungen als solche anerkannt sind.

Die Notierungen für die Liste der Liebhaber- und Sammlerfahrzeuge sind das Resultat einer aktuellen und umfangreichen Marktbeobachtung in Europa und in den USA.

Bestellung: ernst.ludwig@eurotax.at

ÖAMTC 120

Der ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub) feiert 2016 das 120-jährige Jubiläum seines Bestehens: 1896 wurde der Österrei-



Foto: ÖAMTC

chische Touring-Club (ÖTC) gegründet, 1898 dann der Österreichische Automobil-Club (ÖAC). Diese beiden schlossen sich 1946 zum ÖAMTC zusammen, der heute die Interessen von Auto- und Zweiradfahrern vertritt und seinen Mitgliedern zahlreiche Services bietet.

Der ÖAMTC hat heute rund zwei Millionen Mitglieder, für deren Mobilität er sorgt. Seit 1954 gibt es die Pannenhilfe, die seit 1986 mit der Notruftelefonnummer 120 österreichweit erreichbar ist – damit hat die Zahl 120 im Jahr 2016 sogar doppelte Bedeutung für den Club.

Die „Gelben Engel“ – der Name kommt von den gelben Beiwagen-Motorrädern, mit denen die ersten Helfer unterwegs waren – sind seitdem unermüdlich und heute sogar rund um die Uhr im Zeichen der Mobilität unterwegs. Neben Fahrtechnikzentren, dem aktuellen Verkehrsdienst, einem Reisebüro, verschiedenen Versicherungsangeboten und zahlreichen technischen Diensten in den 120 Stützpunkten bietet der ÖAMTC seinen Mitgliedern auch Rechtshilfe an. Besondere Bedeutung hat die ÖAMTC-Flugrettung: Die „Christophorus“-Hubschrauber sind seit 1983 im Einsatz und haben bereits unzählige Menschenleben gerettet. Mit dem „Schutzbrief“ stehen den Mitgliedern umfangreiche Dienstleistungen des Vereins bei Unfällen und anderen Zwischenfällen im In- und Ausland zur Verfügung – für das „gute Gefühl, beim Club zu sein“ ist somit gesorgt.

Etwa so alt wie der Verkehrsclub ist der auf der Briefmarke abgebildete legen-

däre Marcus-Wagen. Siegfried Marcus (1831–1898) war ein Automobilpionier, innovativer Erfinder und genialer Konstrukteur, der neben seinen Motorwagen zahlreiche Motoren und andere technische Apparate, Werkzeuge und Instrumente herstellte.

Sein zweiter Marcus-Wagen aus 1888/89 (der erste Motorwagen existiert nicht mehr) gilt als das älteste, im Original erhaltene und fahrfähige Automobil der Welt und steht heute unter Denkmalschutz. Der Wagen hatte einen Einzylinder-Viertaktbenzinmotor mit einem Hub-



Foto: Österreichische Post

raum von 1.570 Kubikzentimetern und einer Leistung von etwa 0,75 PS, damit konnte er rund sechs bis acht Kilometer pro Stunde zurücklegen.

Seit 1898 ist der Marcus-Wagen im Besitz des ÖAMTC und seit 1915 als Leihgabe im Technischen Museum in Wien ausgestellt. 2006 stellte das Museum gemeinsam mit dem ÖAMTC eine Replik des Wagens her, die hin und wieder an Oldtimerfahrten teilnimmt.

Škoda 120 Jahre

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

Seit 1991 gehört das damals noch als Škoda automobilová, a.s. bezeichnete Unternehmen zur Volkswagen AG, zunächst mit einem Mehrheitsanteil, später zu 100 % der Aktienanteile. Es existiert heute außerdem die Škoda Transportation a.s., die Lokomotiven, Busse, Straßenbahnen, usw. herstellt, welche genauso wie Škoda Auto aus dem Konzern Škoda hervorging.

2014 verkaufte der Fahrzeughersteller erstmals in einem Jahr über 1 Million Fahrzeuge (1.037.226). Am 8. Februar 2013 feierte Škoda die Produktion von 15 Millionen Fahrzeugen in der gesamten Firmengeschichte. 2013 lieferte Škoda weltweit 920.750 Automobile aus. Der Name des Unternehmens basiert auf

dem des Industriellen Emil von Škoda.

Anfangs wurden Fahrräder der Marke Slavia gebaut und repariert, drei Jahre später folgten Modelle mit Hilfsmotor. Bereits 1901 hatte sich L&K mit der Entwicklung von Automobilen beschäftigt und auf der Automobilausstellung in Wien ein Fahrzeug mit Zweizylindermotor ausgestellt.

1905 wurden die ersten Automobile gebaut, zuerst die Voiturette mit einem 1005 cm³ wassergekühlten sieben PS starken Zweizylinder und kurze Zeit später der Typ B mit neun PS und 1399 cm³. 1907 folgten die Typen B2 mit 2278 cm³ und 10 PS und der Typ C, ein Taxi mit 12 PS.

1912 wurde die Reichenberger Automobil Fabrik übernommen und bald war das Unternehmen der größte Automobilhersteller in Österreich-Ungarn. 1909 wurde der Konstrukteur Otto Hieronimus eingestellt, der vorher schon bei Benz und Daimler gearbeitet hatte. Dieser war auch Rennfahrer und entwickelte den Typ FCR, einen Rennwagen, der 130 km/h erreichte.

Rund 40 % der Automobile wurden nach Russland exportiert, auch nach Japan, Südamerika, Neuseeland und in die meisten europäischen Länder wurden Fahrzeuge ausgeführt. In den Jahren bis 1914 waren die Laurin & Klement-Fahrzeuge sehr erfolgreich bei Rennveranstaltungen.

Nach Beginn des Ersten Weltkriegs wurde die Produktion auf Rüstungsgüter umgestellt und erst 1919 konnte die Automobilproduktion wieder aufgenommen werden. Als erstes erschienen der Typ Sh und der Kleinwagen Typ T. Es folgten größere Modelle mit Sechszylinder-Motoren und Knight-Schiebersteuerung. In der Zeit von 1905 bis 1925 wurden rund 60 verschiedene Automodelle gebaut.

Am 27. Juni 1925 erfolgte der Zusammenschluss mit den Pilsener Škoda-Werken, wobei Laurin technischer Direktor blieb. Die zu diesem Zeitpunkt gebauten Automobilmodelle wurden von Škoda Auto, wie die neue Firma hieß, zunächst unter dem Namen „Laurin & Klement – Škoda“ und dann unter dem Namen „Škoda“ weitergebaut. Der Bau von Fahr- und Motorrädern wurde komplett eingestellt.

1930 wurde die Autosparte des Großkonzerns unter dem Namen Automobilindustrie-Aktiengesellschaft Škoda (ASAP Škoda) ausgegliedert. Nach der Weltwirtschaftskrise der 1930er-Jahre gelang Škoda mit dem Popular ein neuer Durchbruch. Während des Zweiten Weltkriegs gehörte Škoda zum deutschen Staatskonzern Reichswerke Hermann Göring. Unter dem Druck der deutschen Besatzungsmacht stellte Škoda nun hauptsächlich verschiedene Arten von Kübel- und Geländewagen mit Allradantrieb sowie die schweren „Radschlepper Ost“ her und montierte einzelne Waf-



Škoda Super B, 1934

fenteile. Daneben wurden für BMW und Daimler-Benz Zahnräder, Wellen und Kühler produziert. Am 9. Mai 1945 wurde die Werkshalle in Mladá Boleslav von Bombern angegriffen. Dabei wurden die Karosseriewerkstätten, das Physik- und Chemielabor und das Konstruktionsbüro mit allen alten, archivierten Plänen zerstört. Am 10. Mai 1945 übernahm die Rote Armee die Organisation im Hauptwerk Mladá Boleslav.



Škoda 1200, das erste Serienfahrzeug von Škoda mit selbsttragender Vollstahl-Karosserie

Am 7. Juni 1945 wurde der erste Betriebsrat gegründet. Am 24. Oktober 1945 wurde das Unternehmen verstaatlicht und schrittweise in die beginnende Planwirtschaft eingebunden. Der Betrieb wurde nach 1945 aus dem Konzern Škoda Pilsen unter Beibehaltung des Firmennamens ausgegliedert und als Nationalunternehmen weiter geführt.

Im Jahr 1947 wurde der Lkw-Bau ausgegliedert und zuerst von Avia, ab 1951 von LIAZ unter der Marke Škoda wei-



vorne Škoda 130 RS, dahinter 120 LS, 1979

tergeführt. Anfang/Mitte der 50er-Jahre kamen neue Modelle der Kompakt- und Mittelklasse heraus, darunter auch das schnittige Cabrio Felicia. Im Jahr 1956 fiel die Entscheidung für die Entwicklung eines Autos mit Heckmotor und Heckantrieb. Der schnellen Entwicklung der Technik außerhalb des Ostblocks konnte der staatliche Betrieb nicht mehr folgen und begann erst 1964 mit dem Bau des von einem Heckmotor angetriebenen Modell 1000 MB.

Im August 1969 wurden große Teile des Werks in Mladá Boleslav durch einen Brand zerstört. Die Fahrzeugpalette wurde ab den 60er Jahren auf die Mittelklasse beschränkt. Es folgten weitere Heckmotormodelle, 100/110 und der Typ 742



(105, 120, 125, 130, 135) von denen es als 110 R, Garde und Rapid auch sportliche Coupés gab. In der DDR zählten Škoda-Modelle damals zu den wichtigsten Importwagen und machten rund 10 % des gesamten PKW-Bestands aus.

Im Jahr 1987 kehrte Škoda mit dem von Giuseppe Bertone entworfenen



Škoda 100, 1969 - 1974

Škoda Favorit zurück zum Frontmotor. Schon davor in den Jahren 1969 bis 1972 versuchte Škoda mit der Konzeption einer großzügig ausgerichteten Limousine (Typ 720) mit Frontmotor, Automatikgetriebe und ABS ein innovatives Fahrzeug anzubieten, es blieb nur bei einigen Prototypen wie Kombi-, Fließ- und Stufenheckfahrzeugen mit dem Design von Giorgio Giugiaro.

Im Zuge der 1990 begonnenen Privatisierung entschied sich die tschechoslowakische Regierung dafür, die damalige AZNP Mladá Boleslav (Automobilové závody, národní podnik; dt. Automobilwerke, Nationalbetrieb) an die Volkswagen AG zu verkaufen. Am 16. April 1991 wurde Škoda die vierte Marke des Volkswagen-Konzerns.

Durch das Joint Venture mit Volkswagen entstand der Škoda Felicia mit modernem Design. 1993 wurde Dirk van Braeckel neuer Chef-Designer und gestaltete die ersten Generationen der Modelle Škoda Fabia und Škoda Octavia. Mit diesen Modellen erreichte Škoda wieder einen nennenswerten Marktanteil in Westeuropa. 1998 wurde aus Škoda automobilová a.s. die Aktiengesellschaft ŠKODA AUTO a.s. und produzierte zum ersten Mal 400.000 Pkw, die in 70 Länder weltweit exportiert wurden.

Aufgrund der Verbindung von Škoda zum Fahrrad unterstützt Škoda den Radsport, seit 2004 unter anderem auch die Tour de France und löste damit Fiat ab. Im Jahr 2008 wurden die neue Modellvariante GreenLine, eine spritsparende Version, und das Sicherheitsprogramm ESP serienmäßig eingeführt. Auf dem russischen und ukrainischen Markt konnte Škoda im Jahr 2009 gute wirtschaftliche Zahlen erreichen. Im gleichen Jahr wurden die bis dato meisten Fahrzeuge der Firmengeschichte ausgeliefert, insgesamt waren es 684.226 Fahrzeuge. In China konnte Škoda die Verkaufszahlen im Jahr 2009 um 107 % auf 122.556 Fahrzeuge steigern. In Deutschland wurden 190.717 Autos ausgeliefert, ein Plus von 57,3 %. Grund für diese starke Absatzsteigerung war unter anderem die staatliche Verschrottungsprämie in Deutschland und anderen Ländern Europas.

Im Jahr 2011 präsentierte Škoda auf dem Genfer Auto-Salon sein neues Corporate Design. Zeitgleich mit der Designstudie Škoda Vision D stellte der Hersteller der Öffentlichkeit auch ein neues Markenlogo vor.

Im Februar 2013 lief der fünfzehnmillionste Škoda vom Band. Es starteten

die Produktion der dritten Generation des Octavia und des Rapid Spaceback,

Heute ist Škoda in über 100 Ländern vertreten.

Text und Fotos: Wikipedia

COVC Clubnachrichten

Termine 2016:

- 13. März, LIONS-COVC Bowlingturnier
- 22. April, Slot Car Abend, Flatrace
- 30. April, Saisonstart, Fa. Jakob
- 21./22. Mai, Oldtimermesse Tulln
? Zeitfahrtraining
- 12. Juni, LIONS Sommerfest
- 25. Juni, Zauberberg Classic
- 9. Juli, Bahnen Golf
? August, Sommerfest
- 1. Oktober, Church Hill Climb
- 15./16. Oktober, Schlussfahrt
- 3. November, Generalversammlung

Nächster Clubabend

Donnerstag, 3. März 2016, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5



Sechs Mädels und ein sonniger Tag, der nächste Sommer kann kommen...

CCS 19

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



Impressum

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

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

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien