



# Monats-Gazette

Nummer **114** September 2016

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Zauberberg Classic, am Start unter anderem ein wunderschöner seltener Peugeot 202 aus dem Jahre 1947

## Gleichmäßigkeitsprüfung

Allgemeines: die Messung von Zeitintervallen auf einer Zeitskala,

z.B. in der Physik und Kinematik für Bewegungen, Geschwindigkeiten usw.

als Laufzeitmessung von Signalen (Navigation, Entfernungsmessung, GPS usw.)

für die Dauer von Vorgängen im Alltag und in den Naturwissenschaften

im Sport Messungen mit mechanischer Stoppuhr oder mit Lichtschranke,

im allgemeinen Sinn die Chronologie.

Eine Gleichmäßigkeitsprüfung (GLP) (oder auch Gleichmäßigkeitslauf) ist ein Motorsportwettbewerb, bei dem ein Auto oder Motorrad nicht wie in Rennen möglichst schnell und daher gefährlich bzw. kostenintensiv bewegt wird, sondern gleichmäßig, d. h. innerhalb von Sollzeiten. Diese Veranstaltungs- bzw. Wettbewerbsart ist besonders für historische Fahrzeuge (Oldtimer, Youngtimer) geeignet, wird aber auch von Aktiven ge-

schätzt, die sich mit ihrem normalen Straßenfahrzeug bei niedrigen Risiken und Kosten motorsportlich betätigen wollen.

Auch bei regulären Rallyes werden die Verbindungsetappen auf öffentlichen Straßen in einem vorgegebenen Sollzeitrahmen absolviert.

Inhalt einer Gleichmäßigkeitsprüfung ist, eine vorgegebene Strecke in einer entweder vom Veranstalter oder vom Teilnehmer selber vorgegebenen Sollzeit bzw. Durchschnittsgeschwindigkeit zu durchfahren. Die Zeitmessung wird auf per-



manenten Rennstrecken meist mit den dort installierten Lichtschranken bzw. Transpondersystemen durchgeführt. Auf öffentlichen Straßen kommt ein über die Fahrbahn gelegter Schlauch zum Einsatz, der die Zeitmessung per Luftdruck auslöst.

Insbesondere bei Oldtimer-Veranstaltungen wird meist eine Etappe, etwa in den Alpen, je nach Lust und Fähigkeit von Besatzung und Fahrzeug zügig absolviert, und dann vor einer bekannten Zeitmessstelle gewartet, bis kurz vor Verstreichen der Sollzeit der Schlauch überfahren wird, wobei der aus dem Seitenfenster gelehnte Beifahrer Anweisungen gibt. Manche Veranstalter führen jedoch auch versteckte Zeit- oder Geschwindigkeitsmessungen durch, um so die Einhaltung der vorgegebenen Durchschnitts-



geschwindigkeit zu überprüfen, bzw. die Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Auf Rundstrecken wie dem Hockenheimring Baden-Württemberg dagegen muss die Ziellinie mit normaler Geschwindigkeit überfahren werden, abruptes Bremsen ist nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen untersagt, ebenso wie das Anhalten.

Im Rahmen der RCN-GLP auf der 20,832 km langen Nordschleife besteht auf der langen Geraden „Döttlinger Höhe“ die Möglichkeit in einer Wartezone anzuhalten. Diese Zone wird zwischen den Ki-

lometern 17,97 und 19,45 (Posten 189 - 197) eingerichtet und mit weißen Flaggen markiert. Ab hier sind es dann noch ca. 1,4 Kilometer bis zur Ziellinie (Zeitmessung). So können die Kilometer bis zur Wartezone eigentlich nach Lust und Laune befahren werden, dann kann innerhalb der Wartezone angehalten werden. Nach Verlassen wird die Runde bis zur Ziellinie fortgesetzt. Die Anhaltezeit spielt keine Rolle, jedoch muss die Runde in einer vorgeschriebenen Zeit zwischen 11:15 min und 16:00 min absolviert werden. Ausgenommen hiervon ist die Einführungsrunde, hier hat man zwischen 11:15 min und 20:00 min Zeit um diese zu absolvieren. Unterschreitung der minimalen Rundenzeit führt zur Nichtwertung der Veranstaltung. Man erhält also keine Punkte für die Tages- und Gesamtwertung. Eine Überschreitung der maximalen Rundenzeit führt zu Strafpunkten (Abweichung 1 sec = 10 Strafpunkte).

Heutzutage werden GLP'en häufig bei Oldtimer-Veranstaltungen durchgeführt; ebenso sind historische „Rennen“ heutzutage meist keine Rennen mehr, sondern GLP'en, da die alten Fahrzeuge nicht mehr in Rennen eingesetzt werden sollten. Die bekannteste Veranstaltung im Oldtimer-Motorsport, die Mille Miglia, ist seit Wiederaufnahme in den 1970er Jahren eine GLP.

Eine Besonderheit im historischen Gleichmäßigkeitssport bietet der Veteranen-Fahrzeug-Verband mit der Automobilerie GLP-pro. Hier darf weder mit Uhren, noch mit Beifahrer gestartet werden. Der Teilnehmer muss alleine mit dem Drehzahlmesser, Tachometer, Beschleunigungs- und Bremspunkten seine Prüfung ablegen. Die Fahrzeuge werden zügig bewegt und warten nicht vor dem Ziel auf die Uhr.

*Wikipedia  
Foto: Halda und COVC*

## Aston Martin und Total

Paris / Gaydon (England), 12. Mai: Das internationale Energieunternehmen TOTAL gibt seine neubesiegelte Partnerschaft über eine weltweite Zusammenarbeit mit dem Luxuswagenhersteller Aston Martin und dessen Motorsportabteiler Aston Martin Racing bekannt. Für die Jahre 2016 und 2017 liefert TOTAL als Energiepartner seine Produkte an die britische Luxusmarke und deren offizielle Motorsport-Sparte Aston Martin Racing.

Im Rahmen der Vereinbarung unterstützt Total Aston Martin Racing während der FIA World Endurance Championship (WEC) als „Offizieller Partner für Schmierstoffe und Technik“. In 45 Jahren Forschung und

Entwicklung sowie mit umfangreicher Erfahrung im Bereich des Motorrennsports hat Total Schmierstoffe, Fette, Flüssigkeiten und spezielle Additives von hoher Qualität und technischer Leistung entwickelt.

Alle drei V8 Vantage GTE, die Aston Martin Racing bei der diesjährigen WEC starten lässt, fahren mit Schmierstoffen von TOTAL. Zum ersten Mal wird TOTAL außerhalb der Formel 1 ein mobiles Labor und technischen Support mit eigenem Ingenieur bereitstellen, die bei jeder WEC-Veranstaltung vor Ort sein werden. TOTAL und Aston Martin werden außerdem Möglichkeiten für eine weiterführende Nutzung der Total EXCELLIUM Kraftstoffe prüfen. Pierre Duhot, General Manager Automotive Division von TOTAL Lubrifiants, erklärte: „Mehr als 250 Forscher arbeiten bei TOTAL an der Entwicklung hochwertiger Kraft- und Schmierstoffe. Wir freuen uns sehr, dass wir künftig eng mit Aston Martin zusammenarbeiten und unseren Beitrag zu ihren Rennerfolgen leisten werden. Was uns mit einer so legendären Premium-Marke wie Aston Martin verbindet, sind Leidenschaft sowie der Wille, die Grenzen des technisch Machbaren zielstrebig zu erweitern. Es ist großartig, dass Aston Martin Racing nun unsere Produkte, unseren Support und unser technisches Knowhow für sich nutzen wird.“

David King, Vice President und Chief Special Operations Aston Martin, kommentiert das Ereignis folgendermaßen: „Aston Martin ist eine internationale Luxusmarke. Es ist sehr wichtig, auch in Zukunft nur mit den Besten der Besten aus aller Welt zusammenzuarbeiten. Wir sehen in Total einen führenden Anbieter im Bereich der automobilen Kraft- und Schmierstoffe und freuen uns sehr auf die Zusammenarbeit mit ihnen, um Erfolge auf und auch außerhalb der Rennstrecke zu erzielen.“

Über Aston Martin:

Die im Jahr 1913 gegründete Firma Aston Martin ist als Sportwagenmarke eine Ikone mit beispielloser Tradition, die inzwischen in das zweite Jahrhundert ihres Bestehens eingetreten ist. Mit frischen Investitionen, einem neuen Chief Executive Officer – Andy Palmer – und der stärksten Modellpalette in der Geschichte des Unternehmens ist die britische Luxusmarke bestens gerüstet, die Erfolge der Vergangenheit auch in der Zukunft fortzuschrei-



*Foto: Aston Martin*

ben. Das Unternehmen verfügt über eine hochmoderne Zentrale in Gaydon, Großbritannien, und vereint führende Technologie mit Handwerkskunst und traditionellen Techniken. Jedes Automobil ist die Quintessenz aus Leistung, Schönheit und Seele.

Über TOTAL:

Total ist ein weltweit agierender, integrierter Energieerzeuger und –anbieter, ein führendes internationales Öl- und Gasunternehmen, und mit SunPower der zweitgrößte Solarenergiebetreiber der Welt. Unsere 96.000 Angestellten haben es sich zur Aufgabe gemacht, Energie zu liefern, die nicht nur sicherer, sauberer, effizienter und innovativer, sondern auch möglichst vielen Menschen zugänglich ist. Als ein verantwortungsbewusstes Unternehmen wollen wir dafür Sorge tragen, dass unsere Operationen in mehr als 130 Ländern weltweit dauerhaft wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Nutzen stiften.

<http://www.total.co.at/> und [www.lubricants.total.com](http://www.lubricants.total.com)

## Automuseum F. B. Busch

Wir erinnern uns das vor einiger Zeit einige Artikel und Berichte von und über Fritz B. Busch in unser Gazette zu lesen waren.

Mit Ende der Saison 2016 wird das Automuseum von Fritz B. Busch in Wolfegg (Bodenseeregion) nach 43 Dienstjahren seine Tore schließen.

Das originell gestaltete „Erzählmuseum“, wie der Pionier der Oldtimerszene und Literat Busch es gerne nannte, versteht sich nicht unbedingt als Technikmuseum, eher gerät der Rundgang durch die historischen Nebenräume des Wolfegger Schlosses zu einem Bummel in die eigene Vergangenheit, bei dem so mancher Besucher mit den motorisierten Wegbegleitern von damals und den dazugehörigen Erinnerungen ein Wiedersehen feiert.



Bei den Vorkriegsfahrzeugen erlebt der Besucher den Querschnitt durch die Motorisierung, beginnend mit dem Piccolo von 1907 führt die Ausstellung weiter durch die sparsamen 1920er in die schnittigen 1930er Jahre.

Die Wirtschaftswunderjahre sind das Schwerpunktthema im Zweitgebäude.

Modelle von z. T. längst vergessenen

Fahrzeugmarken jener Jahre wie Auto Union, DKW, Glas, Heinkel, Kleinschnittger, Lloyd oder Messerschmidt vermischen sich mit Alltagsgegenständen wie Nierentisch, Tütenlampe und Musiktruhe.

Ein Star und sein Auto, so könnte man die Hommage an Hans Albers nennen. Neben seinem Originalcadillac werden viele Ausstellungstücke über den „blonden Hans“ gezeigt.

Aber auch Motorradfans kommen voll auf ihre Kosten. Die Motorradschau erstreckt sich über beide Gebäude und vier Etagen. Sehenswert sind auch die vielen Campingfahrzeuge, die die Entwicklung des mobilen Reisens dokumentieren.

Dass der Journalist und Buchautor Fritz B. Busch mehr als schreiben konnte, beweist der Dieselstar. Er baute den Rekordwagen selbst in der Museumswerkstatt und fuhr 1975 den Geschwindigkeitsweltrekord.

Wer ein sehenswertes Museum am „alten“ Stammpplatz besuchen möchte, kann dies nur noch bis Oktober. Der Besuch der Klassikwelt Bodensee am kommenden Wochenende vom 3. – 5. Juni 2016 lässt sich vielleicht gut mit einem Museumsbesuch verbinden.

Das letzte Großereignis fand am Sonntag, dem 7. August 2016 statt. Da treffen sich die Oldtimerliebhaber wieder zum großen „OLDTIMER PICKNICK IM PARK am Museum“.

Die Sammlung Busch geht keineswegs verloren, sondern wird ab Frühjahr 2017 in der Ausstellung des Auto- und Traktormuseums Bodensee in Uhldingen-Mühlhofen bei Meersburg zu sehen sein.

Automuseum von Fritz B. Busch  
Schlossplatz 1  
D – 88364 Wolfegg  
Öffnungszeiten bis 30. Oktober 2016  
täglich von 10 – 17 Uhr.

## Schurl mit der Blechhaube

Sicher schon öfters gehört, vor allem von den älteren Personen. Woher kommt diese Bezeichnung?

Nun Schurl ist die Wiener Form des Vornamens Georg und Blechhaube war die Bezeichnung im Volksmund für den Helm. Früher hatten alle Uniformträger, ob Militär, Polizei, Feuerwehr etc. immer einen Helm auf. In erster Linie sagte der Wiener zur berittenen Polizei = der Schurl mit der Blechhaube.

Ursprünglich handelt es sich um einen



Spottbegriff für Polizisten mit Pickelhaube, auch Feuerwehrleute, dann wurde es verallgemeinert zur abwertenden Bezeichnung, die schwer ins Allgemeindeutsche zu übersetzen ist. „Steh net unadum wie der Schurl mit der Blechhaubn“ - Steh nicht so belämmert herum“.

Herbert Fischer

## Fahr mal mit dem Panzer drüber.

Zu behaupten, Kate und Joe Masters wären mit ihrem Auto unzufrieden gewesen, wäre wohl die Untertreibung des Jahres. Nein, die vierfachen Eltern aus Queensland, Australien, müssen von ihrem Dodge Journey angewidert gewesen sein. Warum sonst sollte man dem einst 40 000 australische Dollar (knapp 27 000 Euro) teuren und nur gut fünf Jahre alten Familienauto den voreiligen Tod bescheren, indem man freiwillig einen 52-Tonnen-Panzer darüber fahren lässt? Man darf davon ausgehen, dass Kate und Joe Masters extrem sauer waren. Auf das Auto und dessen Hersteller. So sauer, dass sie die zerstörerische Aktion per Youtube-Video verbreiten. Bevor der Panzer den Dodge Journey plättet (der in Deutschland als Fiat Freemont verkauft wird), gibt das Ehepaar im Interview Einblicke in seine fünfjährige Leidenszeit mit dem Auto. „Zuerst hatten wir Überhitzungsprobleme, hervorgerufen von einem Riss im Behälter der Kühlfüssigkeit“, sagt Joe Masters. Dann zerriss irgendwann die Zylinderkopfdichtung, tropfte Motoröl in den Kühlkreislauf, folgten fortwährende Probleme mit der Batterie. Kate Masters weiß von Defekten an der Alarmanlage zu berichten, die sich zwei Jahre nicht lösen ließen. Außerdem erzählt sie von einer kapputten Motoraufhängung, sich von alleine öffnenden Scheiben und weiteren technischen Ärgernissen. Da hat sich eine lange Defektliste angesammelt.



Nach Aussage von Joe Masters fühlte sich gar der RACQ (so etwas wie der ADAC/ÖAMTC von Queensland) dazu berufen, der Familie einen warnenden Brief zu schicken. Darin soll der Automobilclub damit gedroht haben, diesen immer wieder um Pannenhilfe bittenden Mitgliedern künftige Rettungsaktionen in Rechnung zu stellen. Das Auto zu verkaufen oder einzutauschen kam Kate Masters zufolge nicht infrage: „Wir wollten nicht, dass es das Problem eines anderen wird.“ Dann hätten sie es aber auch geräuschlos

einem Autoverwerter überlassen können. Dass das Ehepaar Masters den spektakulären und medienwirksamen Weg wählte, hat weniger zu tun mit der langen Mängeliste ihres „lemon cars“, dessen deutsche Entsprechung das bei weitem nicht so griffige Wort „Montagsauto“ ist. Vielmehr ist die Panzeraktion gedacht als Anklage gegen Fiat-Chrysler (FCA), das die Autos der Marke Dodge vertreibt. Denn der FCA-Konzern hat sich nach Ansicht von Kate und Joe Masters - die nächste Untertreibung - unkooperativ verhalten. „Nach vielen E-Mails und Anrufen kratzten wir uns wegen der arroganten Haltung des Herstellers nur noch am Kopf“, sagt Joe Masters im Video-Statement.

Drei Jahre lang hätten er und seine Frau gegen Fiat-Chrysler gekämpft. Irgendwann sei beiden Seiten klar gewesen, dass es sich bei diesem Journey um ein Montagsauto gehandelt habe. „Deshalb ist es für uns völlig unverständlich, warum sich FCA weigerte, uns zu helfen.“ Immer wieder habe man zu Fiat-Chrysler Kontakt aufgenommen, wollte das Richtige tun, ergänzt Kate Masters. „Doch immer wieder wurden wir im Stich gelassen und mussten die Probleme selbst beheben.“

Walter Ceh  
Foto: Wikipedia

## Paris im Juli 2016

Strenger Emissionsschutz in Paris: Seit Juni dürfen Autos mit Baujahr vor 1997 nur noch abends und am Wochenende in die Pariser Innenstadt einfahren. Bis 2020 könnte der Bann auf alle Wagen ausgeweitet werden, die vor 2010 zugelassen wurden.....

## Das Buch „90 Jahre Nürburgring“

Es gibt viele Rennstrecken, aber wenige mit grossem Namen: Monza, Spa, Silverstone, Laguna Seca, um einige zu nennen. Keine aber wird wohl mehr verehrt und verflucht als der Nürburgring. Die Strecke in der Eifel feiert 2017 den 90. Geburtstag, Anlass genug für Hartmut Lehbrink, dieses Jubiläum durch ein Buch zu würdigen.

Die besten Zeiten hat der Nürburgring hinter sich. Jahrzehnte ist es her, dass mehr als 300.000 Menschen zum Grand Prix oder den 1000-km-Rennen an die Nordschleife pilgerten und das Ganze einem wohlkoordinierten Happening glich, das etwa alle 9 min mit der Durchfahrt des Führenden unterbrochen wurde.

Wirtschaftlich lebt der Nürburgring ohnehin schon lange nicht mehr von den Zuschauermassen und den großen Rennen, sondern von den Touristen an und auf der Strecke. Und von der Industrie, die den Nürburgring als Test- und Ver- suchsstrecke in seiner ursprünglichen

Bestimmung von 1927 wieder entdeckt hat. Riesige, diskrete Werkstattpaläste in den Dörfern rund um Nürburg belegen dies.

Der Autor Hartmut Lehbrink, selbst bekennender Nürburgring-Fahrer und -Fan, hat in seinem 240-seitigem Werk „90 Jahre Nürburgring - die Geschichte der Nordschleife“ versucht, die Geschichte dieser einmaligen Rennstrecke einzufangen. Wenn man den Untertitel mitliest, wird deutlich, dass er sich auf die Nordschleife beschränken will. Südschleifengeschichte ist deutlich schwieriger zu recherchieren, das mag sein. Aber ein Buch über den Nürburgring ohne Südschleife? Ob das gut geht?

Der Autor teilt das Buch grob in drei Kapitel: „Schlüsselrennen“, „Meister des Rings“, und „Erinnerungen“ ein. Dem steht eine historische Geschichte zum Bau der Strecke vor.

Das Kapitel „Schlüsselrennen“:

Ganze 44 Seiten widmet der Autor zehn ausgewählten Auto- und Motorradrennen zwischen 1927 und 1980 in Bildern und Texten. Jedes Rennen wird in seiner Bedeutung historisch eingeordnet. Fahrer, Teams, Atmosphäre kommen nicht zu kurz, jedem Wettbewerb widmet der Autor mit Einführung eine Doppelseite Text/ Bild, angereichert mit einer Doppelseite an Bildmaterial und aussagefähigen Bildlegenden.



Das Kapitel „Meister des Rings“: Neun Fahrer sowie einen Motorradfahrer sind die 44 Seiten zu den Meistern des Rings reserviert. Für jeden dieser Fahrer ist ein Porträt integriert: Herkunft, Weg zum Motorsport, erste Erfolge, kurze Charakterisierung und ein kurzer Bezug zum Nürburgring.

Im letzten Kapitel geben 30 Rennfahrer, eine Rennfahrerin sowie ein Radrennfahrer ihre Gedanken und Beziehung zur Strecke preis. Die in „Ich-form“ geschriebenen Erinnerungen vermitteln unterschiedliche Zugänge zur Nordschleife. Individuell geprägt durch die Bedeutung der Interviewpartner, ihrem Sportgerät sowie der Zeit, in der sie an der Strecke antraten. Anekdoten, Betroffenheit und Reflektionen schaffen es hier, eine Vielfalt zu entwickeln, die einen breiten Blick auf die Geschichte des Nürburgring zulässt.

Wie nähert man sich dem Jubiläum einer Rennstrecke in einem Buch? Einer Rennstrecke mit großem Namen, großer

Vergangenheit und zahllosen Geschichten?

Lehbrink hat versucht, eine Auswahl zu treffen: An Namen, an Ereignissen, an Geschichten. Damit umgeht er galant den Umstand das x-te Buch zu einem Nürburgring-Jubiläum zu publizieren und statt dessen den Leser auf eine Zeitreise an besonders ausgewählte Stationen der Geschichte mitzunehmen. Facetten einfangend, die beim Leser ein Bild der Faszination zusammen stellen sollen. Das gelingt jedoch nicht immer.



Zum einen ist eine Menge Vorwissen vonnöten, um die einzelnen Geschichten in ihrer Bedeutung tatsächlich einordnen zu können. Hier darf man wohl auch gerne ganz anderer Meinung als der Autor sein.

Zum anderen suggeriert das sehr gezielt ausgewählte Bildmaterial, daß der Autor jeweils treffend genau das Richtige ausgewählt hat. Aber gerade das akzentuierte Herauspicke einzelner Rennen, Menschen und Momente lässt beim Kenner des Nürburgrings ein gewisses Unwohlsein aufkommen. Nämlich, dass etwas fehlt. Warum wird Bernd Rosemeyer, der Nebelmeister am Ring, der als erster die Strecke in weniger als zehn Minuten umrundete, nicht in die Riege der „Meister des Rings“ aufgenommen? Warum wird beim bekannten Bild zum Auftaktrennen 1927 mit den Mercedes S darauf verwiesen, dass es sich um die erste Startreihe handelt obschon davor zwei Hanomag Kommissbrot stehen? Das Bild gibt es aber nicht im Mercedes-Archiv.

Allerdings werden in jedem Kapitel neue Aspekte aufgegriffen und dies ist gut. Denn damit wird auch klar: Dieses Buch ist weniger als Chronik zu verstehen, sondern soll durch die Aneinanderreihung Geschichtchen zu einer Charakterisierung der Strecke führen. Wer so die 90 Jahre Nordschleife feiern möchte, ist mit dem Buch bestens bedient, zumal der Preis in Ordnung geht.

90 Jahre Nürburgring, Autor Hartmut Lehbrink, Verlag Delius & Klasing, 51,30 Euro

## Fischsilber Vorgänger der Metallic-Lackierung

Während heutzutage die Metallic-Lackierung schon fast zur Standard-Ausstattung gehört und kaum jemand mehr seinen Audi oder Volkswagen in Unifarbe bestellen mag, war dies vor dem Krieg



## Tachographenpflicht bei historischen LKWs

**Oft taucht die Frage bezüglich einer Tachographenpflicht** bei unseren Freunden historischer Lastkraftwagen, Busse und anderer Zugmaschinen auf. Grundsätzlich gilt, dass bei Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeugen mit einem Eigengewicht von mehr als 3.500kg sowie bei Omnibussen generell ein Fahrtenschreiber eingebaut sein muss und dieser auch entsprechend überprüft sein muss. Es gibt keine Ausnahme von der Prüfverpflichtung für historische Kraftfahrzeuge.

**Gemäß §132 Abs. 2 lit.i KFG 1967** sind Fahrzeuge die vor dem Inkrafttreten des KFG 1967 ( 1.1.1969) zum Verkehr zugelassen wurden, außer Omnibusse von den Vorschriften des §24 KFG 1967 befreit.

Dies bedeutet, dass LKW und Sattelzugfahrzeuge die vor dem 1.1.1969 erstmals zugelassen worden sind keinen Fahrtenschreiber brauchen.

Möglich ist auch, dass bei der Genehmigung des historischen Fahrzeuges eine Ausnahme gem. §34 KFG 1967 wegen des fehlenden Fahrtenschreibers erteilt wurde. Ist diese Ausnahme im Genehmigungsdokument ersichtlich, dann muss kein Fahrtenschreiber vorhanden sein und es ist auch keine Überprüfung erforderlich.

**Betreffend EG-Recht** ist die VO 561/2006 über die Sozialvorschriften im Straßenverkehr die VO 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowie die VO 165/2014 über Fahrtenschreiben im Straßenverkehr zu beachten:

**Artikel 3 lit i der VO 561/2006 enthält für historische Nutzfahrzeuge eine Ausnahme:** Nutzfahrzeuge, die nach den Rechtsvorschriften des Mitgliedstaats, in dem sie verwendet werden, als historisch eingestuft werden und die zur nichtgewerblichen Güter- oder Personenbeförderung verwendet werden.

**Dies bedeutet:** ein Kontrollgerät ist bei historischen Nutzfahrzeugen und Omnibussen nicht erforderlich, wenn diese als historisches Kraftfahrzeug anerkannt (eingetragen) sind und keine gewerbliche Güter- oder Personenbeförderung erfolgt.

**Es ist aber § 24 Abs. 2 KFG zu beachten,** was bedeutet, dass LKW und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3.500 kg und Omnibusse doch einen Fahrtenschreiber benötigen. Bei LKW und Sattelzugfahrzeugen, die vor dem 1.1.1969 zum Verkehr zugelassen worden sind, kommt aber die oben dargestellte Übergangsregelung zur Anwendung (somit Ausnahme).

Fahrzeuge die nach nationaler Gesetzgebung keinen Fahrtenschreiber brauchen, müssen ein Kontrollgerät haben sofern sie nicht von einer Ausnahme (z.B. obenstehende Ausnahme für hist. Fzge) erfasst sind.

### Beispiele:

Sattelzugfahrzeug Bj. 61 kein gewerblicher Einsatz – kein Fahrtenschreiber, kein EG-Kontrollgerät

LKW Bj 65 über 3,5t HzGG wird gewerblich eingesetzt – EG-Kontrollgerät muss vorhanden sein.

Bus Bj 62 kein gewerblicher Einsatz – braucht Fahrtenschreiber

Bus Bj 62 wird gewerblich eingesetzt – EG-Kontrollgerät muss vorhanden sein

anders. Erst 1938 waren die ersten Metallic-Lacke entwickelt worden, die den heutigen ungefähr entsprechen.

Aber es gab bereits vorher Lackierungen, die schillerten. Bei Horch zum Beispiel wurde mit so genanntem "Fischsilber" gearbeitet, einer Lackierung, der Schuppen von Fischen beigemischt wurde. Dass eine Lackierung dieser Art nicht ganz billig gewesen sein kann, versteht sich von selber, mussten doch für 0,5 kg Silberglanz rund 18'000 bis 20'000 Fische ihre Schuppen lassen.

Wer das Ergebnis sehen will, dem sei ein Besuch im August Horch Museum empfohlen. Denn da steht ein Horch 853 Sport-Cabriolet von 1936, das mit genau dieser Technik lackiert wurde. Einen Einblick in das Museum gibt auch der kürzlich publizierte Bericht, der neben dem Horch 853 viele weitere Fahrzeuge zeigt, die ausgestellt sind.

Bruno von Rotz,  
Zwischengas.com



## Ankündigung: „BMW ART CARS“

Vom 11. November 2016 bis zum 19. März 2017 zeigen wir, das PROTYP Museum in Hamburg, in unserer nächsten Sonderausstellung „BMW Art Cars“ einzigartige BMW-Fahrzeuge, die durch international berühmte Künstler wie z.B. Andy Warhol, Roy Lichtenstein und Jeff

Koons zu rollenden Skulpturen wurden.

Auf der Rennstrecke von Le Mans und in weltweit renommierten Museen sorgten sie bereits für Aufsehen – nun freuen wir uns, neun der BMW Art Cars bei uns zu präsentieren.

- Alexander Calder BMW 3.0 CSL, 1975
- Frank Stella BMW 3.0 CSL, 1976
- Roy Lichtenstein BMW 320 Gruppe 5, 1977
- Andy Warhol BMW M1 Gruppe 4, 1979
- Ernst Fuchs BMW 635CSi, 1982
- M. J. Nelson BMW M3 Gruppe A, 1989
- Cesar Manrique BMW 730i, 1990
- A.R. Penck BMW Z1, 1991
- Jeff Koons BMW M3 GT2, 2010



## Im Oldtimer von Peking nach Paris.

Mit dem Auto von Peking nach Paris zu fahren, muss schon ein aufregender Trip sein. Über die Mongolei nach Novosibirsk, von dort nach Jekaterinburg und weiter nach Minsk, mit Zwischenstopps in Budapest und Ljubljana, bevor man



endlich über Lausanne und Reims die Endstation Paris erreicht und die Ziellinie auf dem Place Vendôme überfährt.

Am besten in einem hochgerüsteten Geländewagen, der alle Stücke spielt, so gut wie nie kaputt geht und sich stets an die jeweilige Umgebung anpassen kann. Nun, für Ingo Strolz und seinen Kopiloten Werner Gassner wäre das nichts. Denn worin bestünde da die Herausforderung? Die beiden Vorarlberger fahren



die 13.695 Kilometer lange Strecke viel lieber in einem 99 Jahre alten Wagen mit Kettengetriebe. 35 Tage dauert die Tour, die am Sonntag begann und an der weltweit 115 Teams teilnehmen. Hotelier Strolz und Mechaniker Gassner sind die einzigen Österreicher. Bereits 2013 sind sie bei der Oldtimer-Rallye mitgefahren – und ins Ziel gekommen. „Wir wissen also genau, was uns erwartet – höchstens drei bis vier Stunden Schlaf pro Tag, da nach beinahe jeder Tagesetappe Reparaturen am Wagen vorzunehmen waren“, sagt Strolz am Rand eines Medientermins der Schweizer Uhrenmanufaktur Chopard in Wien, die das Team unterstützt. „Selbst wenn das Fahrzeug keinen Schaden hat, muss man jeden Tag stundenlang daran werken, da der Verschleiß so stark ist.“ Ein Oldtimer sei mit einem heutigen Auto nicht zu vergleichen. „Das sind komplett verschiedene Welten. Wir haben keinen Tacho, keinen Kilometerzähler, nicht einmal einen Bremskraftverstärker, wir haben nur unsere Muskelkraft.“ Genau das mache auch den Reiz einer solchen Rallye aus – nicht zu wissen, was in der nächsten Stunde passiert.

Ob die Technik hält, die Gesundheit mitspielt, das Wetter. „Und wie wir miteinander klarkommen“, meint Gassner. „Denn einen Monat lang rund um die Uhr mit nur einer Person zu verbringen, ist kein leichtes Unterfangen. Das funktioniert nur, wenn man einander blind vertraut.“ Schließlich gibt es kaum Phasen der Entspannung. „Gemütlich im Auto

sitzen und die Landschaft zu genießen, kommt nicht einmal dann infrage, wenn wir auf ordentlichen Straßen fahren“, sagt Strolz. „Zu schadensanfällig ist unser Auto. Wir müssen uns jede Sekunde auf die Fahrbahn konzentrieren und auf verdächtige Geräusche aus dem Motorraum achten, denn jeder Schaden kann das Aus der Rallye bedeuten.“ Der Oldtimer der beiden, der American La France Tourer Speedster, ist das zweitälteste Fahrzeug im Starterfeld.

Im Vorfeld der Rallye investierten sie hunderte Stunden, um ihren Reihensechszylinder mit vier Tonnen, einem gigantischen Hubraum von 14,5 Litern, 140 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h nach dem Rennen 2013 erneut auf Vordermann zu bringen. Durch ihr damals erworbenes Know-how gehören Strolz und Gassner zu den Top-Favoriten der Rallye. Worauf sie aber keinen großen Wert legen. „Wer bei so einer anspruchsvollen Rallye als Erster durchs Ziel fährt, ist wirklich zweitrangig“, betont Strolz. „Gewonnen hat jeder, der durchkommt, dabei unverletzt bleibt und seinen Wagen nicht komplett zerstört.“

*Ergebnis siehe Seite 10*

*Walter Ceh*



## Panhard CD

Der erste Prototyp und vier Vorserienfahrzeuge waren in Zusammenarbeit von Panhard & Levassor, der ältesten französischen Automobilmarke, mit dem Aerodynamik-Professor und Automobil-Ingenieur Charles Deutsch entstanden – daher die Bezeichnung „C.D. Panhard“. Nach der Trennung von René Bonnet, mit dem er über 25 Jahre von Champigny-sur-Seine aus unter dem Signet D.B. (Deutsch-Bonnet) französische Rennsportgeschichte geschrieben hatte, wurde aus dem Plan für eine Nachfolge des letzten D.B., dem HBR5, sein erstes eigenes Projekt im Winter 1961/62. Bereits vom 19. Oktober 1960 datiert eine ausgearbeitete Zeichnung die sehr deutlich die Züge des D.B.-Nachfolgers vorwegnimmt. Während René Bonnet in Zukunft mit Renault-Technik unter seinem eigenen Namen produzieren sollte (nur wenig später allerdings unter dem Namen Matra) blieb Charles Deutsch der Unterstützung Panhards treu.



Der neue CD sollte als Experimental-Rennwagen für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans den „Geist dieser Herausforderung für eine sportive Klientel reflektieren ... als verkapptes Sportgerät, kleinstmotorig und nur wenig schwerer als 400 kg“. Die luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotoren kamen ursprünglich aus der Serie der PL17-Limousinen, wurden aber für eine verbesserte Standfestigkeit im Classement 700 bis 850 cm<sup>3</sup> modifiziert: Unter der Regie der Technikschieme „Moteur Moderne“ versah man den Motor mit 701 cm<sup>3</sup> Hubraum. Durch vergrößerte Ventile, schärfere Nockenwellen und zwei Zenith-Doppelvergaser beschleunigte ein Prototyp auf der Hunaudières-Geraden Mitte September 1962 bis auf 204,800 km/h. Man traute ihm aber auch Geschwindigkeiten bis 210 km/h zu.

In Übereinstimmung mit den vier Le-Mans-Rennwagen – dem CD Dyna –, denen lediglich ein einziger Stahlblech-Prototyp vorausging, waren die Karosserien aller Panhard CD grundsätzlich in GFK-Bauweise ausgeführt. Ausführender Betrieb war die Manufaktur Chappe et Gessalin, später auch unter dem Markennamen C.G. bekannt. Verantwortlich für die Formgebung der Karosserie war der Aerodynamiker Lucien Romani. Um eine spätere Straßenversion realisieren zu können, verzichtete man auf einen Gitterrohrrahmen, der zwar konstruktiv

interessanter, aber für den Straßenverkehr zu empfindlich und sehr schwierig zu reparieren ist. Es blieb bei dem vom D.B. bekannten Zentralrohrrahmen, neu interpretiert von Jean Claude Haenel, der auch an der Gesamtformgebung des Wagens beteiligt war.

Nachdem Paul Panhard Ende Januar 1962 für Charles Deutsch grünes Licht gegeben hatte, begann gleichzeitig Werks-Rennleiter Etienne de Valance, ein Team von Fahrern zu bilden. Vom 7. bis zum 8. April formte sich in Monthéry eine Truppe von acht Piloten, die sich im weiteren Verlauf auch in LeMans im Stahlprototyp mit der Chassis-No. 101 zu qualifizieren



hatten. Dieses Vorserienfahrzeug war in nur 70 Tagen fertiggestellt worden!

Ihr Debüt geben die beiden ersten Prototypen 101 und 102 anlässlich der „1000 Kilometer vom Nürburgring“ am 27. Mai 1962. Es starteten die Teams André Guilhaudin/Bernard Boyer (Formel Junior Champion, F 1961) und Jean-Pierre Hanrioud/Alain Bertaut. Hier sollte es zum ersten Duell zwischen den beiden Panhard CD und den René-Bonnet-Fahrzeugen kommen. Hanrioud/Bertaut führten im GfK-Prototyp (No. 102) bereits nach zehn Runden, wurden aber Opfer einer Öllache auf regennasser Piste. Der 120 kg schwerere Stahlblech-CD (No. 101) schaffte es aber immer noch auf einen guten 24. Platz in der Gesamtwertung. Man war zufrieden und überzeugt von den Fahreigenschaften, die speziell auf schmierigem Terrain „Welten“ besser gewesen sein sollen als die der Mittelmotor-Bonnet, die im Grenzbereich konzeptionsgemäß schwer zu kontrollieren waren. Dass der GfK-Prototyp beste Chancen in der 1000-cm<sup>3</sup>-Klasse hatte, zeigten auch die Rundenzeiten des Teams Hanrioud/Bertaut, die mit 11'41" gegen die 11'35" dem René-Bonnet Team Gérard Laureau/Jean Vinatier dicht auf den Fersen waren, deren Klassensieg (20. gesamt) aber nicht verhindern konnten. Guilhaudin/Boyer landeten in der Prototypenklasse bis 1000 cm<sup>3</sup> nach 35 gefahrenen Runden auf Platz 2.

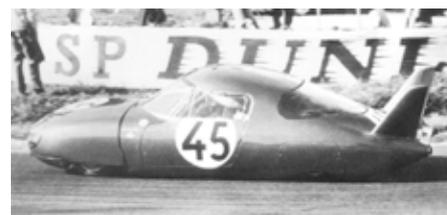
Am 23./24. Juni 1962, anlässlich der 24 Stunden von Le Mans, sollte das Fahrzeug mit der Startnummer 53 – Prototyp

No. 103 – schließlich den Klassensieg erringen. André Guilhaudins Copilot in Le Mans war der Motorsport-Journalist und Rennsport-Amateur André Bertaut, der auch freundschaftlichen Kontakt zu Paul Frère hatte. Nummer 54 (No. 104, Lelong/Hanrioud), Nummer 55 (No. 105, Bernard Boyer/Guy Verrier) schied aus, Nummer 70 (No 102?, Neyret/Mouglin) ging erst gar nicht an den Start. Jean-Pierre Hanrioud verunfallte spektakulär in der neunten Stunde des Rennens, das Team Boyer-Verrier schied in der vierzehnten Stunde mit überhitztem Motor aufgrund zu magerer Vergasereinstellung aus. Der Wagen der Sieger Guilhaudin und Bertaut hielt

als einziger durch und funktioniert über die gesamte Renndistanz „wie ein Uhrwerk“ (Francois Jolly). Er erreichte nicht nur den Gesamtsieg in seiner Klasse von 701 bis 850 cm<sup>3</sup>, sondern siegte auch im „Indice de Performance“ mit 1,265 vor dem 706-cm<sup>3</sup>-René-Bonnet-Spider (Gérard Laureau/Paul Armagnac). Drittplatziert wurde der CD im „Indice au rendement énergétique“ – dem Verbrauchsindex – mit einem Durchschnitt von 11,4 l/100

km bei 590 kg Fahrzeuggewicht. Der René-Bonnet-Spider wurde siebter mit einem Verbrauch von 12,3 l/100 km bei 520 kg Fahrzeuggewicht.

Der „Indice du rendement énergétique“ ermittelt die (Kilometer-)Leistung im Verhältnis zu Verbrauch und Gewicht. Der „Indice de Performance“ – eine Art hubraumbezogener Leistungsindex – errechnete sich aus dem Quotienten der absolvierten Distanz im Verhältnis zu einer für das Classement vorgegebenen Distanz. Der CD kam also 1,265-mal weiter als sein Classement vorgab. Es war dies der zehnte Sieg für Panhard in dieser Indexwertung und die Konkurrenten René Bonnet, Lotus und Ferrari wurden erstmals deklassiert.



In der Gesamtwertung, gemessen an der zurückgelegten Renndistanz, lag der CD von Guilhaudin/Bertaut mit einem für seine Fragilität überraschenden 16. Gesamtrang vor Laureau/Armagnac im René-Bonnet-Spider (17.) und Conster/Rosinski im René-Bonnet-Aerodjet (996 cm<sup>3</sup>, 18.). Die Durchschnittsgeschwindigkeit über das gesamte Rennen betrug bei Guilhaudin/Bertaut 142,793 km/h, die schnellste Umrundung lag mit 5'22" 1

Min. bei 160,403 km/h weit über den Geschwindigkeiten der beiden René-Bonnet-Fahrzeuge. Insgesamt legte das Siegerfahrzeug 3427,026 km zurück.

Die Öffentlichkeitsabteilung überschlug sich fast vor Begeisterung anlässlich des Le-Mans-Erfolgs. Erst im Jahr zuvor hatten drei Panhard PL 17 die ersten drei Plätze bei der Rallye Monte Carlo belegt. Man war von der Taktik, den Rennsport als Testlabor nutzen zu können, ein weiteres Mal bestätigt worden und konnte als älteste Marke der (französischen) Automobilgeschichte stolz sein auf seine immer noch konkurrenzfähigen Produkte. Auch für den drohenden Fall einer direkten Unterlegenheit schrieb sich Panhard tapfer den olympischen Gedanken auf die Fahnen, um weiterhin mit den Trümpfen Verbrauch und Leistungsfähigkeit präsent bleiben zu können.

*Foto und Text: Wikipedia*

## Bertones Aston Martin DB2-4 Kreationen für den verrückten Arnolt

Man nannte ihn „Wacky“ Arnolt und ein wenig verrückt war der Amerikaner vielleicht schon, als er die englische Technik Aston Martins mit den italienischen Karosseriekreationen Nuccio Bertones kombinierte. Es entstanden besondere und heute gesuchte Automobile.

Stanley Harold Arnolt war ein Unternehmer und ein erfolgreicher dazu. Er machte ein Vermögen mit Bootsmotoren. Schon früh begann er sich für englische Sportwagen zu interessieren. Und weil sie ihm gefielen, begann er sie zu importieren und zu verkaufen. Die Marken der BMC, u.a. MG, gehörten genauso zu seinem Portfolio, genauso wie Bristol, Rolls-Royce oder Aston Martin. „Wacky“, wie ihn seine Freunde nennen durften, hatte ein gutes Gefühl dafür, was sich verkaufen ließ und er kannte auch seine Kundschaft, die mit Geld gesegnet war, gut. So begann er schon bald eigene Wege zu suchen.

Arnolt erkannte, dass die rustikalen britischen Roadster nicht das richtige für seine verwöhnte Kundschaft waren und begann mit Nuccio Bertone zusammenzuarbeiten, der zwar mit Talent und Ideen gesegnet war, aber unter chronischem Geldmangel litt. So entstanden elegante Sportwagen auf MG-Fahrgestellen und später Sportwagen mit Bristol-Technik. Arnolt hatte aber auch ein Auge auf die Chassis der britischen Sportwagen-Firma Aston Martin geworfen.

Aston Martin gehörte zu den erfolgreichen Sportwagenhersteller des britischen Königreichs. David Brown hatte die Firma 1947 übernommen, in der Folge mit Lagonda zusammengeführt und mit dem DB 2 1949 einen Sportwagen vorgestellt, der sowohl auf der Rennstrecke als auch auf der Straße überzeugen konnte.

Im Bug leistete eine 2580 cm<sup>3</sup> große Sechszylindermaschine, konstruiert von W. O. Bentley und Willie Watson, 105 PS. Mit zwei oberliegenden Nockenwellen war dies ein sehr fortschrittlicher Reihen-Sechszylindermotor mit Potential für mehr Hubraum und Leistung.

Man musste bei Aston Martin aber erkennen, dass die Kunden gerne mehr Platz und zwei Sitze im Fond gehabt hätten. Das Ergebnis war der DB 2/4, im Prinzip eine verlängerte Variante mit zwei kleinen Sitzen im Fond und einer überaus praktischen Heckklappe. Dieses Merkmal, zusammen mit den umklappbaren Hintersitzen, machte den Aston Martin DB 2/4 zu einem Vorreiter und wohl zum ersten praktischen Sportwagen überhaupt.

Mit 4,3 Meter Länge und 1,65 Meter Breite war der 2+2-Sitzer immer noch genügend kompakt, vor allem aber konnte das Stahlrohrchassis, das auch ohne Aufbau stabil war, separat gekauft werden und bot damit die Basis für Spezialkarosserien, die vom inzwischen 125 PS starken Sechszylinder profitieren konnten. Zwölf derartige Chassis wurden verkauft, der Rest der Produktion von insgesamt 577 Fahrgestellen wurde im Werk karossiert.

#### Acht Autos:

Bereits im Sommer 1953, als bei Bertone gerade die Serienfertigung des MG-Coupés und Cabriolets für Arnolt anliefen, starteten auch die ersten Arbeiten mit Aston-Martin-Fahrgestellen:

„Ing. Nuccio Bertone, der heute die Geschichte dieser Firma leitet, traf mit As-



Aston Martin DB 2-4 Bertone Delux Competition Spider 1954, Scaglione Design, Chassis # LML 505  
Foto: Gooding & Company

ton-Martin und Bristol Abmachungen zur Übernahme von Fahrgestellen, auf die ebenfalls für Arnolt zunächst einige Prototypen und dann eine kleine Serie von Karosserien gebaut werden sollen“, so stand es im Juni 1953 in der Automobil Revue. Zu jener Zeit sprach man aber hauptsächlich über das Alfa-Bertone BAT 5 Coupé, das Scaglione entworfen hatte und das mit seinen Stabilisierungsflossen am Heck wie eine Kreuzung aus Auto und Tier aussah.

Auch das BAT 5 Coupé entstand für Arnolt, wie die Automobil Revue sechs Monate später zu berichten wusste:

„Das am Turiner Salon 1953 ausgestellte Alfa-Romeo- «BAT-5»-Coupé, das für die amerikanische Firma Arnolt gebaut und von dieser verkauft wurde, entstanden nun für denselben Auftraggeber originelle

Spider in Luxus- und Rennsportausführung und dem Bristol 404 und dem Aston-Martin DB 2/4. Das Gerippe dieser Karosserien besteht aus U-Profilen und nicht aus geschlossenen Kastenprofilen, wie sie sonst häufig verwendet werden.“

Es entstanden (vermutlich) insgesamt acht Autos, die ersten sechs in kurzer Abfolge, zwei weitere später.

#### Chassis Ausführung:

LML 502 Competition Spider, Bertone Scaglione heute USA (?) 1953

LML 503 Competition Spider, Bertone Scaglione verschwunden, es ist nicht sicher, dass der Aufbau ein Comp. Spider war 1953

LML 504 Drophead Coupé, Bertone Michelotti, ursprünglich blau (?), heute rot, 2015 durch RM verkauft 1954

LML 505 Deluxe Competition Spider, Bertone Scaglione, angeboten durch Gooding in Pebble Beach 2016, 1954

LML 506 Drophead Coupé Bertone Michelotti, ex-Edith Field/Innes Ireland, verkauft durch Bonhams am Goodwood 2011, 1954

LML 507 Competition Spider, Bertone Scaglione, angeboten durch RM in Villa d'Este 2011 (?), heute Schweizer Besitzer, 1954

LML 762 Drophead Coupé, Bertone Scaglione, genannt „Indiana“, der letztgebauete Bertone-DB2/4, einst im Besitz von Nick Mason (?), heute CH (?), 1954/55

LML 765 Berlinetta/Coupé Bertone Scaglione, das einzige Coupé, entstand vermutlich vor 762, in verschiedenen Farbgebungen ausgestellt, 1954/55

#### Vier Formen, zwei Designer:

Keiner der acht Wagen war wie der andere, aber es gab natürlich Gemeinsamkeiten. So gab es drei Grundkonzeptionen. Da war der Competition Spider, karossiert um die Fahrgestelle 502, 502 (?), 505 und 507. Für die Linienführung zeichnete Franco Scaglione verantwortlich und es war ihm ein grossartiger Wurf gelungen, der in den Arnolt Bristol Sportwagen weiterlebt und noch etwas mehr Verbreitung erhielt.

Nur einer der drei oder vier Competition Spiders aber wurde als Straßenfahrzeug



Aston Martin DB 2/4, 1953, Arosa Bergrennen 2015  
Foto: Bruno von Rotz

mit zusätzlichen Chromzierrat und Luxus geplant, dies war Chassis LML 505. 1954 stand der Wagen auf der New York Auto Show und sollte dort unter anderem den Aston-Martin-Besitzer David Brown be-

eindrucken. Als Straßenfahrzeug war er mit einer hohen Windschutzscheibe ausgerüstet. Dass die Bertone-Karosserie Brown gefiel, steht außer Zweifel, doch ein größerer Deal mit Arnolt kam nicht zustande, wohl weil den Engländern dem Amerikaner nicht so recht über den Weg trauten.

Die übrigen Competition Spiders waren eher für den Einsatz auf der Rennstrecke gedacht, entbehrten unnötigen Luxus und zeigten sich minimalistisch. Ein Beispiel dafür ist Fahrgestell 507, das 2011 an der Villa Erba Versteigerung von RM für EUR 672'000 den Besitzer wechselte und seither unter anderem am Arosa Classic Car Bergrennen 2015 und am Concours d'Elégance Chantilly im Jahr zuvor zu sehen war.

Ganz anders als die Scaglione-Spider kamen die beiden frühen Michelotti-Varianten daher, die ebenfalls bei Bertone karossiert wurden. Sie waren als Granturismo-Fahrzeuge ausgelegt und nicht für den Rennsport gedacht.

Die Fahrgestelle 504 und 506 erhielten gradlinige, relativ sachliche Karosserien.



Aston Martin DB 2/4, 1953, gez. Giovanni Michelotti  
Foto: Zwischengas Archiv

Die beiden Cabriolets erinnern in ihrer Form an andere Kreationen des italienischen Vielzeichners Giovanni Michelotti, etwa Ferrari-Sportwagen aus jener Zeit. Die Markenidentität von Aston Martin wurde aber mit dem typischen Kühlergrill und auch den Verzierungen auf der Flanke transportiert.

Wagen 504 ging an Charles Ward, den Präsidenten einer Firma namens Brown & Bigelow, die sich vor allem mit dem Druck von Kalendern (50 Millionen pro Jahr) einen Namen gemacht hatte. Das Auto war das Geschenk der 60 Verkaufsleiter an ihren Chef und so stand es dann auch auf einer Plakette unter der Motorhaube: „This motor car was especially designed and created for Charles A. Ward by S.H. Arnolt, Chicago and Carrozzeria Bertone, Torino, Italy.“

Um den Chef zu ehren, ließen die Schenkenden an einigen Stellen des Wagens Wards Monogramm anbringen, u.a. auf dem Lenkrad.

Das rote (und ursprünglich blaue?) Cabriolet wurde im Rahmen der RM / Sotheby's Versteigerung der Andrews Collection am 2. Mai 2015 für USD 1,32 Millionen verkauft.

Das Michelotti-Cabriolet mit der Chassis-Nummer 506 wies im Gegensatz zu 504 keine Zusatzscheinwerfer im Kühlergrill auf. Ansonsten glichen sich die beiden Fahrzeuge fast wie ein Ei dem anderen. Erste Besitzerin des Wagens war Mrs. Edith C. Field, eine vermögende Autoliebhaberin. Sie zeigte den Wagen am Concours d'Elégance von Pebble Beach im Jahr 1955 und gewann den dritten Preis in ihrer Klasse.

Mitte der Achtzigerjahre war Innes Ireland, ein bekannter Rennfahrer, Besitzer des Wagens, behielt ihn aber nicht lange. Weitere Besitzerwechsel folgten, bis im neuen Jahrtausend das Cabriolet eine komplette Restaurierung zurück in den Neuzustand versetzte. Im Jahr 2011 versteigerte Bonhams den blauen Wagen an der Goodwood Festival of Speed Versteigerung und erzielte einen Verkaufspreis von £ 606.500.

Einige Zeit später entstand auf dem Fahrgestell LML 762 wiederum ein Cabriolet



Aston Martin DB 2/4, 1954, Design Michelotti, LML 504, Foto: RM Sotheby's

für den Strasseneinsatz, das sich designmässig eher an die Michelotti-Kreationen anlehnte, aber von Scaglione gezeichnet worden sein soll. Ungewöhnlich wirkte die relativ gradlinige Linienführung zusammen mit der gebogenen Frontscheibe. 762 wurde Arnolts Privatauto und unter dem Namen "Indiana" bekannt. 2009 wurde der Wagen mit Zürcher Kennzeichen am Concorso d'Eleganza Villa d'Este gezeigt.

Das einzige Coupé mit Fahrgestell LML 765 wurde, zu jenem Zeitpunkt hell lackiert, im Spätherbst 1957 in Turin gezeigt und stand dann ein Jahr später in dunkler Farbgebung erneut auf dem Bertone-Stand in Turin. Das Besondere an diesem Wagen war die Gestaltung der Heckscheibe, die sehr grosszügig dimensioniert war. Als Designer wird wiederum Scaglione genannt. 2007 machte dieser Wagen, nun knallrot lackiert, in sehr gutem Zustand in



Aston Martin DB 2/4, 1956, Coupé LML 765 Foto: Carstyling

Pebble Beach seine Aufwartung.

David Brown und Aston Martin sollen über die Initiative des amerikanischen Vertriebspartners Arnolt nicht so glücklich gewesen sein und spätestens dann, als jener auch noch ein eigenes Logo für die Autos kreierte, stand der Hausseggen schief und Arnolt erhielt keine weiteren Fahrgestelle mehr.

Sie sind rar und haben einiges an optischen Reizen zu bieten. Als Investition haben sie sich (bisher) hervorragend bewährt, was die genannten Preise deutlich belegen.

Wer sich für einen dieser Bertone-Astons interessiert, erhält an der Gooding & Company Versteigerung in Pebble Beach am 20./21. August 2016 die Gelegenheit, zuzuschlagen. Die Zeiten aber, in denen man mit sechsstelligen Einsätzen zu einem der raren Competition Spiders kam, sind längst vorbei, Gooding schätzt USD 3 bis 4 Millionen für den Deluxe Competition Spider mit Chassis-Nummer LML 505.

Zwischengas, Bruno von Rotz

## Steys Rennsportaktivitäten 1920 bis 1926

### Teil 1

Es war eine fruchtbare Zeit, weil sie den Namen der als Waffenerzeuger bekannten Firma Steyr nun auch ihrem neuen Erzeugnis, dem Automobil, mit auf den Weg in die Öffentlichkeit gab. Erfolgreich, weil Steyr auf dem technischen Gebiet in wenigen Jahren dadurch nachholen konnte, was andere Firmen vor den ersten Weltkrieg in mühsamen Lehrjahren langsam erarbeiten mussten.

*Sporteinsatz zugleich mit Produktionsbeginn!*

Es war noch im Herbst desselben Jahres 1920, als die Erzeugung des Typ II begann und man sich auch schon mit vollen Segeln in die sportliche Bewährung stürzte und zur Feuertaufe antrat. Dies geschah beim ersten Schwabenberg-Rennen des Königlich-Ungarischen Automobilklubs am 24. Oktober 1920, hier erhielt die Marke Steyr zu ersten mal die Gelegenheit sich im offenen Wettbewerb mit anderen Marken zu erproben, zu dem gleich drei Steyr-Werkswagen in Budapest antraten. Zwei der 12/40-PS

Sechszylinder und ein 7/23-PS Vorsechszylinder-Vierzylinderwagen, der als Typ IV erst ein Jahr später in Produktion ging. Die großen Wagen fuhren Hermann Rützler sowie der ungarische Sportsmann Walter Delmar die in ihrer Kategorie als Sieger durchs Ziel führen, während dem Vierzylinder Modell der Verkaufsdirektor der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft Kommerzialrat Robert Sierke höchstpersönlich steuerte. Seither blieb Steyr der Erfolg treu, die zahlreichen Erfolge in vielen Konkurrenzen der ganzen automobilistischen Welt haben den Namen Steyr Flügel verliehen. Diese Steyr Automobile hatten noch die normale vier-sitzige Serienkarosserie, jedoch ohne Verdeck.

1921 stand dann ein über den Winter schon zum Rennwagen geänderter Typ II für den Sparteinsatz bereit. Man hatte den nun schon bewährten 12/40 PS Sechszylinder in ein leichteres, etwas tiefer und kürzeres Chassis eingebaut. Der nun spartanisch, ohne Kotflügel und Lichtenanlage und nur mit zwei Sitzen ausgestatteten Wagen wurde somit zum Rennfahrzeug.

*Die stürmische Zeit der Steyr Rennerfolge:*

Ein aufsehenerregendes Ereignis war das hervorragende Ergebnis der Steyr-Rennwagen beim der Targa Florio in Sizilien 1922. Dieses 432 km Langstreckenrennen war das härteste, schwierigste und zugleich wichtigste Sportwagenrennen der damaligen Zeit. Die 24 Stunden von Le Mans oder die Mille Miglia waren noch gar nicht etabliert, genauso wenig wie die Grand-Prix-Rennen. Hieronimus und Salvani fuhren die 3-Liter-Wagen, Conte Brilli-Peri einen 4-Liter und Rützler einen auf 2 Liter verkleinerten Sechszylinder Wagen. Zwei Klassensiege und ein 7. Platz in der Gesamtwertung waren ihnen dabei sicher.

Enzo Ferrari, Bertolt Brecht und Graf Ladislaus von Almásy hatten eine Ge-



Conte Brilli-Peri siegte in der Klasse Serienwagen über 3 Liter am 10. Juni 1923 in Mugello bei Florenz Rennen über 389 km auf Steyr VI Sechszylinder „Klausen“. Durchschnitts Geschwindigkeit 66,9 km/h. Dabei gewinnt er mit der schnellsten Runde des Tages den Wanderpreis „Coppa Ginor“ und besiegte Masetti besiegte Masetti, Ascari Maserati und die anderen Koryphäen.

meinsamkeit sie alle fuhren Steyr-Automobile, auch der junge Ferrari schätzte in seiner Karriere als Rennfahrer einen Steyr Rennwagen den er erfolgreich bei

zwei Rennen steuerte, eines der wenigen nicht italienischen Fahrzeuge, das etwa beim Bergrennen von Aosta nach Gran San Bernardo im Jahre 1922 am Start war und siegte.

In den 109 Konkurrenzen bei der Steyr in der Zeit von 1920 bis 1924 am Start



Huldreich Heusser auf Steyr 5 Liter Kompressor beim 6. Klausenpass-Bergrennen am 13. August 1927. Mit der Zeit von 17'59,4" gewann er die Schweizer Meisterschaft in seiner Klasse, Walter Delmar auf Steyr-Sport war schnellster in der Sportwagen Klasse. Durchschnitts Geschwindigkeit von 70,68 km/h und fast einer Minute Vorsprung zum zeit patzierten, Gräfin M. Einsiedl auf Steyr-Sport.

erschienen, errang die Marke 48 Hauptsiege, 13 mal wurde auf Steyr die beste Zeit gefahren, es wurden 127 erste, 40 zweite, 14 dritte Preise und nicht weniger als 38 Spezialpreise gewonnen. Von den 18 geschaffenen Rekorden bestanden Ende 1924 noch 12!

Beim internationalen Klausen-Bergrennen mit 57 Kehren und 1237 Höhenmeter



Steyr Typ VI SS Supersport

Unterschied, trafen sich Jahr für Jahr die besten Rennfahrer und faszinierten die Zuschauer in der Schweiz. Die 21,5 lange Schotterstraße führte von Linthal über den Urnerboden hinauf zur Passhöhe. Diese Rennstrecke wurde zu einem der bedeutendsten Bergrennen Europas, das mit Recht den Ehrentitel „Berg Derby der Automobile“ führte. Seit seiner Gründung waren jedes Jahr Steyr Fahrzeuge am Start gewesen und holten sich bei diesen



Emil Frankl auf Steyr 5 Liter-Kompressor Rennwagen beim Semmering-Rennen im Jahr 1929.

Frau Friedl Haerlin, Steyr 1,5 Liter erzielte mit 9'53,8" einen neuen Damenrekord.

Auftritten reiche Siegesehren. Die Marke Steyr mir dem Fahrer Rützler war 1921 das erste Mal auf einem Steyr IV erfolgreich dabei. Am 22. August 1922 konnte A. Veladini den 2. Platz auf Steyr 1,5 Liter in seiner Klasse in der Zeit von 24'08,6" erzielen, dies sind Ehrenblätter der Geschichte des Rennens, ebenso wie die Marke Steyr selbst. Die Siege der Steyr-Fahrer Hansal, Delmar, Heusser, Kinsky und Veladini der beim Klausenrennen 1923 auf Steyr-Sportwagen 3,5 Liter den Sieg in der Zeit von 21'48,4" belegte.

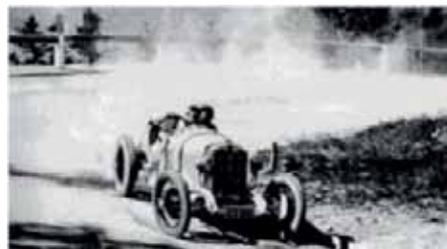
Josef Hansal wurde Sieger in der Sportwagenklasse bis fünf Liter Hubraum



Hermann Rützler mit einem 3 Liter Steyr-Rennwagen beim Semmering Bergrennen die zweitbeste Zeit. Ein Jahr danach, 1923, erzielte er auf einem 4,5 Liter Werksrennwagen den Sieg. 83,5 km/h Schnitt. 2. Platz Heinrich Schönfeld auf einem Steyr Serienwagen.

beim Klausen-Rennen in der Schweiz am 12. August 1926 in der Zeit von 20'34,4" die weiteren Steyr-Fahrer wie Delmar fuhr die Strecke in der Zeit von 18'28,6" auf einem 4,4 Liter und Heusser auf einem 5 Liter 17'59,4", Kinsky in der Rennklasse bis fünf Liter belegte den ersten Platz und die zweitbeste Zeit des Tages von 18'57,0".

Die konstruktiven Erfahrungen die in der systematischen Beteiligung an die-



Steyr Rennwagen beim 2. int. Gaisberg-Rennen über 11,9 km am 31. August 1930 mit Fahrer Bernhard Ackerl, er erzielte den Klassenrekord bis 5 Liter in der Zeit 10'00,81"

sem schweren Rennen gesammelt wurden, sind bei der Erzeugung des 145PS „Sport Klausen“ im vollen Maße verwendet worden. Neben seiner Schnelligkeit kennzeichnet ihn seine durch die Spezial-Schwingachsen-Konstruktion erreichte Stabilität aus. Der Name „Steyr-Klausen“ stammt von den damaligen Rennerfolgen der Steyr Typen IV und VI beim Klausen Rennen in der Schweiz.

Teil 2 folgt in der Gazette 115

Hubert Schier  
Buch: „Die STEYR Automobil Geschichte“  
Bilder sind aus dem Buch



## Ergebnis Peking - Paris



Vintage Car Category - pre 1941 model cars		
14	Bruce Washington / Harry Washington	Chrysler 75 Roadster
15	Mike Thompson / Andrew Davies	Chrysler 75 Roadster
32	Nigel Lee / Richard Turner	Ford 6Z

35. Gesamtrang mit dem ältesten Auto der Veranstaltung!

Andrew Liang / Jan Miller	Pontiac Coupe
Benj Girard / Werner Gassner	La France Tourer Speedster
Rudy Hug / Andreas Astaller	Ebenzer Super Deluxe Coupe



## COVC Clubnachrichten

### 6. Minigolf Turnier, 9. Juli

Bei optimalen Wetterbedingungen und mit verkleinertem Starterfeld fand das 6. COVC Minigolfturnier auf der Filzgolfanlage in Alt Erlaa statt.



Betreut wurden die Spielgruppen durch Vereinsspielern des MSC Union Alt Erlaa die mit Tipps und Tricks zur Seite standen. Dies konnte Michaela Hüttinger am besten nutzen, die mit einem Gesamtscore von 49 Schlägen klar den Tagessieg erreichen konnte.

Platz 2 und 3 wurden wegen Punkte-

Hüttinger Michaela	D
Juster Johann	H
Frey Richard	H
Kornfeld Gerhard	H
Frey Barbara	D
Frey Christian	H
Kanhäuser Christian	H
Turner Martin (UAE)	H



gleichstand durch ein Stechen auf Bahn 1 ermittelt, daß Johann Juster für sich entscheiden konnte und somit Richard Frey auf den dritten Rang verwies (eine Revanche aus dem Vorjahr bei dem das gleiche Stechen zwischen den beiden genau anders ausgegangen war).

Nach dem anstrengenden Spiel gab es zur Stärkung noch Kuchen, Apfelstrudel und Nudelsalat bevor die Gewinner ihre Medaillen bei der Siegerehrung in Empfang nehmen konnten.

**Sommerfest des COVC 5. Aug. 2016  
Sommerfest im Regen – aber dafür keine Gelsen ☺**

Pünktlich um 17.00 Uhr erreichte eine Gewitterfront den Bereich rund um das



Glashaus in der Lobau. Aber trotz dieser Regengüsse ließen sich die angesagten Gäste nicht davon abhalten, zahlreich zu erscheinen. Catering gab es heuer wieder von der Fleischerei Wild und nachdem fast nichts übrig geblieben ist hat es anscheinend allen wieder gut geschmeckt. Mehrere Damen verwöhnten uns wieder mit selbst gebackenen Mehlspeisen. U.a. der bereits traditionelle ausgezeichnete Apfelstrudel von unserer Maggi.

Bedanken dürfen wir uns bei Pepi Wirth, der uns mit einer Gefriertruhe gefüllt mit Eskimoeis überraschte. Lauter kleine und größere Cornets warteten darauf „vernichtet“ zu werden.

Nachdem Herbert Gschwindl in den letzten Augusttagen einen „runden“ Geburtstag feiert, ließ er es sich nicht nehmen beim heurigen

Sommerfest die Getränke zu übernehmen. Auch dafür herzlichen Dank.

Viele Benzingespräche in kleinen Grüppchen und lustige Geschichten. Idyllisch wurde es allerdings, als durch das Gewitter die Stromversorgung unterbrochen wurde und wir im Finstern bei Kerzenschein den Abend ausklingen lassen konnten. Da gebührt Raimund Klostermann, unserem Geburtstagskind ein Dank, denn er hatte auf die Kerzen bestanden und besorgt. Der gemütliche Abend ging viel zu schnell vorbei und kurz vor Mitternacht verließen die letzten Gäste das Glashaus.

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an alle Mithelfenden, jedoch besonders an Manfred Ebner, dem Hausherr, der uns wieder einmal sein einzigartiges Ambiente zur Verfügung stellte.

*Brigitte Adrian*

**Bildernachlese zur 3. Zauberberg Classic, 25. Juni**





### Termine:

- 1. Oktober, 5. Curch Hill Climb
- 15./16. Oktober, Schlussfahrt
- 3. November, Generalversammlung

### Nächster Clubabend

Donnerstag, 6. Oktober 2016, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5



### Inhaltsverzeichnis

Gleichmäßigkeitsprüfung	1
Aston Martin und Total	2
Automuseum F. B. Busch	3
Schurl mit der Blechhaube	3
Fahr mal mit dem Panzer drüber.	3
Das Buch „90 Jahre Nürburgring“	4
Fischsilber	4
Ankündigung: „BMW ART CARS“	5
Im Oldtimer von Peking nach Paris.	6
Panhard CD	6
Bertones Aston Martin DB2-4 Kreat.	7
Steyrs Rennsportaktivitäten	9
Ergebnis Peking - Paris	10
COVC Clubnachrichten	10



**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  
 60 Stück

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien