



Monats-Gazette

Nummer **120** April 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Kunst aus alten Ersatz-Teilen

Foto: Herbert Fischer

Tony Brooks 85 Jahre

Tony Brooks (eigentlich Charles Anthony Stanford Brooks; geboren am 25. Februar 1932 in Dukinfield, Cheshire) ist ein ehemaliger englischer Formel-1-Rennfahrer und Vize-Weltmeister des Jahres 1959.

Der Sohn eines Zahnarztes sah zunächst nicht wie ein zukünftiger aktiver Rennfahrer aus. Geradlinig entschloss er sich zum Studium der Zahnmedizin an der Universität von Manchester, um gewissermaßen in die Fußspuren des Va-

ters zu treten.

So kam wohl kaum ein anderer Fahrer auf ungewöhnlichere Weise zu seinem ersten Rennsportgerät wie Tony Brooks. Als seine Mutter einen neuen Wagen benötigte, bot sich ihr Sohn „uneigennützig“ an, ihr bei der Suche behilflich zu sein. Froh, da sie kaum etwas von der Technik verstand und er sein Motorrad zur Aufbringung der 1000 Pfund verkaufen wollte, nahm sie sein Angebot an. Er wusste da auch schon jemanden, der einen „netten, kleinen Wagen“ bei der Hand hätte, meinte Tony. Doch als der neue Wagen

vor der Tür stand, entpuppte er sich als kleines Sportwagenmonster Healey Silverstone mit 104 PS, womit wohl allen klar war, für welche Zwecke dieser Wagen wohl einzusetzen war. Mehr über seine Spitzbübigkeit amüsiert als resigniert, gaben die Eltern ihren Segen zu seinen ersten Gehversuchen im Motorsport.

Mit viel Engagement beteiligte er sich ab 1952 bei zahlreichen Club-Sportwagenrennen, die überall auf den britischen Inseln stattfanden. Nach drei Jahren reinen Amateurdaseins mit dem oben erwähnten Wagen und einem Frazer-

Nash kannte man ihn als schnellen und zuverlässigen Piloten, sodass ihm sein ehemaliger Teamkollege John Riseley-Prichard, der seinen vermögenden Eltern zuliebe mit dem Rennsport aufhörte, den eigenen Formel-2-Connaught A für das Crystal Palace Rennen bei London anvertraute. Nur drei Formel-1-Monoposto, die von Mike Hawthorn, Harry Schell und Roy Salvadori pilotiert wurden, konnten den viertplatzierten Brooks im unterlegenen Material schlagen.

Dadurch kam Aston Martin auf ihn zu, um ihn als Werksfahrer zu verpflichten. Weitere gute Rennergebnisse führten dazu, dass man ihm einen Formel-1-Connaught für den Grand Prix von Syrakus auf Sizilien anbot, der zwar nicht zur offiziellen WM-Konkurrenz des Jahres gehörte, aber als eine der begehrtesten Trophäen im Fahrerlager galt.

Brooks selbst schilderte im Rückblick seine Annahme des Angebot als reichlich unvernünftig: „They were doing the Syracuse Grand Prix, they said, and would I like to drive one of the cars? Frankly, they couldn't find anyone else and they were scraping the bottom of the barrel. I had never so much as sat in a Formula 1 car before, but I rather absent-mindedly said yes, and put the phone down.“

Ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt stand das Examen des immer noch fleißigen Studenten Tony in unmittelbarer Nähe, der seine Eltern damit beruhigte, er würde sowohl im Flugzeug, als auch im Zug in den Fachbücher weiter „büffeln“. Ferrari verzichtete in jenem Jahr auf eine Werksteilnahme, sodass drei werkseitig unterstützte Maserati 250F, die von Luigi Musso, Schell und Luigi Villorresi gesteuert wurden, die eigentlichen Favoriten waren. Der überalterte Alta-Motor war von den Ingenieuren bis an seine Leistungsgrenze entwickelt worden, wodurch die Zuverlässigkeit gelitten hatte. Aus Angst, sowohl das Startgeld, als auch einen Motor zu verlieren, verweigerte man Brooks ausgiebige Testfahrten. Mehr als 12 oder 15 Runden soll er nicht zur Eingewöhnung gehabt haben. Als Brooks den Italiener Musso nach der elften Runde überholen konnte, fuhr er ungefährdet dem Ziel entgegen, konnte gleichzeitig aber nur an sein Examen denken. Zur Überraschung aller Experten konnte Brooks das Rennen gewinnen und erzielte damit den ersten Rennsieg eines britischen Rennfahrers auf einem heimischen Fahrzeug innerhalb der höchsten Motorsportklasse auf dem europäischen Kontinent.

B.R.M.

In der Heimat wieder angelangt, bestand er das Examen mit Bravour – doch er sollte nie seinen erlernten Beruf praktizieren. Mit dem Herzen war er nun dem Rennsport verbunden. So unterzeichnete für die Formel-1-Saison 1956 bei B.R.M., um beim Rennen in Silverstone sein eigentliches Debüt in der Königs-

klasse zu feiern. Doch diesmal stand das Glück überhaupt nicht auf seiner Seite. Ein Gang blieb bei hoher Geschwindigkeit im Getriebe stecken. Mit hoher Geschwindigkeit raste der Wagen in die Begrenzung und schleuderte seinen Fahrer hinaus. Obwohl er eine komplizierte Oberkieferfraktur erlitt, hatte er noch das sprichwörtliche Glück im Unglück, einem sogenannten Todessturz entgangen zu sein.

Vanwall

Zum Ende der Saison wechselte er zu Vanwall, während er weiterhin für Aston Martin mit Erfolg Sportwagenrennen bestritt. Im Verlauf der Formel-1-Saison 1957 kam quasi der endgültige Durchbruch für den rasenden Zahnarzt. In Monaco kam er auf einen zweiten Rang und in Aintree teilte er sich den Sieg mit Stirling Moss, da er seinen Wagen an Moss weitergegeben hatte, um ihm nach



dessen Ausfall das Erreichen von wichtigen Punkten zu ermöglichen. Doch eigentlich war er in diesem Jahr unter Wert geschlagen worden. Bei einem Unfall beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans hatte er zuvor schwerste Hautabschürfungen erlitten, die ihn ständig behinderten. Brooks selbst schätzte sich zwar glücklich, sich keinen einzigen Knochen gebrochen zu haben, beklagte aber allein ein faustgroßes Loch in der Hüfte. Für Aston Martin gewann er trotz dieses Handikaps die Sportwagenrennen auf dem Nürburgring und in Spa-Francorchamps

Zur Formel-1-Saison 1958 waren die grünen Renner von Vanwall vom Speed her den Ferrari in jedem Fall überlegen und so galten Moss oder Brooks als Weltmeisterschaftsaspiranten. Tony gewann zwar die Großen Preise von Belgien, Deutschland und Italien, aber im Verlauf der Saison gab es bei den defektanfälligen Vanwall immer nur „Top oder Flop“. Die beiden Teamkollegen nahmen sich die Punkte mehr unfreiwillig gegenseitig ab, während Mike Hawthorn zuverlässig punktete und mit einem einzigen Sieg für Maranello Weltmeister wurde. Vanwall gewann zwar die in diesem Jahr zum ersten Mal gewertete Teamkonkurrenz, trat aber als Team vom Motorsport aus Motivationsmangel zurück, da der Besitzer Tony Vanderwell aufgrund seiner angeschlagenen Gesundheit das Risiko nicht mehr tragen wollte.

Vize-Weltmeister auf Ferrari

So wechselte Brooks für die Formel-

1-Saison 1959 zu Ferrari, wo man große Stücke auf ihn hielt. Wieder gewann er mit den Grand Prix von Frankreich und Deutschland zweimal, doch in diesem Jahr zeigte sich deutlich, dass die Ära der Frontmotoren ihrem Ende zuzuging. Buchstäblich ausgebremst wurden sie dabei vom Heckmotor-Prinzip des wendigen Cooper, den Jack Brabham zum Championat führte. Denn ausgerechnet Brooks Lieblingsstrecke Spa-Francorchamps war aus dem Kalender gestrichen worden und der Start in Aintree wurde durch einen Streik in Italien verhindert. Der Vize-Weltmeistertitel war so gesehen für Brooks sicher eine Enttäuschung, die er selbst aber verwirren konnte, zumal er vor Moss rangierte. Er überraschte die Italiener, als er das Team zum Saisonende wieder verließ.



Tony Brooks rechts im Bild

Ausklang der Karriere

1960 unterschrieb Tony beim Yeoman Credit Cooper-Team. Dreimal kam er in die Punkteränge, aber mit dem Herzen war er schon mehr bei seiner KFZ-Werkstatt und Fiat-Vertretung, die er sich in der Zwischenzeit in Weybridge bei Brooklands aufgebaut hatte.

Eine Rückkehr zu B.R.M. für 1961 war nur ein Aufschub vom Abschied: Nach unzufriedenstellenden Rennergebnissen verkündete er schließlich zum Jahresende seinen Rücktritt vom Motorsport, um sich mehr seiner Familie und seinem Geschäft widmen zu können. Nach seinen eigenen Worten hätte er besser bereits 1959 mit den Autorennen aufgehört, da er bereits zu viele Freunde und Bekannte dabei verloren hatte.

Von den Fachleuten wurde Brooks aufgrund seiner guten Grundschnelligkeit und seiner sauberen Fahrlinie geschätzt, der am besten war, wenn er unbedrängt sein eigenes Rennen fahren konnte. Als ausgesprochener Teamplayer hatte er keine Probleme damit, Moss an sich vorbeiziehen zu lassen, wenn diesem ein Überholmanöver geglückt war. Im Gegensatz zu den übrigen britischen Piloten war der gläubige Katholik Brooks wohl der einzige Formel-1-Pilot, der keinen Sonntagsgottesdienst vor dem Rennen versäumte, während die Partylöwen

Hawthorn und Peter Collins noch verkartert waren. Der stets freundliche Brooks, der sich nach einer erfolgreichen beruflichen Karriere dem Restaurieren alter Automobile widmete, ist auch heute noch ein häufiger Gast auf historischen Motorsportveranstaltungen wie dem Festival of Speed.

Fotos und Text: Wikipedia

Ab 1. April 2017 Neue Tarife für die FIVA ID Card



Wegen der deutlich gestiegenen Kosten, unter anderem ist die FIVA mittlerweile umsatzsteuerpflichtig geworden, werden die seit über 10 Jahren unveränderten Tarife für die FIVA ID-Card mit 1. April 2017 den neuen Gegebenheiten angepasst:



Der empfohlene Verkaufspreis: Für Mitglieder eines ÖMVV-Clubs (Oldtimer- oder Typen spezifischer Club) beträgt € 125,- Für ARBÖ und ÖAMTC Mitglieder: € 180,- Ohne Clubmitgliedschaft: € 200,- Ab 1.4.2017 wird auch der Mehraufwand für unvollständige Anträge nach Arbeitsaufwand in Rechnung gestellt.

öä@www.oemvv.at

32. KFG Novelle – Tachomanipulation strafbar

Mit der 32. KFG Novelle, die im Sommer 2016 in Kraft getreten ist, wurde die bewusste Manipulation des Kilometerstandes – auch ohne Betrugsabsicht – unter Strafe gestellt.

Bereits im Vorfeld war klar, dass dieses Gesetz auch Besitzer bzw. Restauratoren historischer Fahrzeuge betreffen kann. Wobei der Gesetzestext nur auf elektronische Tachos eingeht:

„§ 24 KFG 1967:

(11) Ist ein Fahrzeug mit einem Wegstreckenmesser (Kilometerzähler) aus-



gerüstet, so dürfen keine Manipulationen des Kilometerzählers zur Reduzierung oder falschen Wiedergabe des Kilometerstandes des Fahrzeugs vorgenommen werden. Bei Reparatur oder Tausch eines elektronischen Kilometerzählers ist der bisherige Kilometerstand einzustellen.“

Bei vielen historischen Fahrzeugen ist jedoch ein rein mechanischer bzw. elektromechanischer Kilometerzähler eingebaut und in den meisten Fällen auch nur mit 5-stelligem Zählwerk. Selbst bei großteils bekannter Geschichte des Fahrzeuges ist der tatsächliche Gesamtkilometerstand nicht mehr nachvollziehbar. Auch bei aktuellen Motorrädern ist teilweise nicht möglich, beim Austausch eines defekten Tachos den Kilometerstand zu übertragen, für diese Fälle gibt es bereits einen Erlass des BMVIT, der die Vorgangsweise regelt.

Bei der § 57a Überprüfung wird seit vorigem Jahr aus diesem Grund auch der Kilometerstand der vorherigen Überprüfung vermerkt.

Unser Tipp daher:

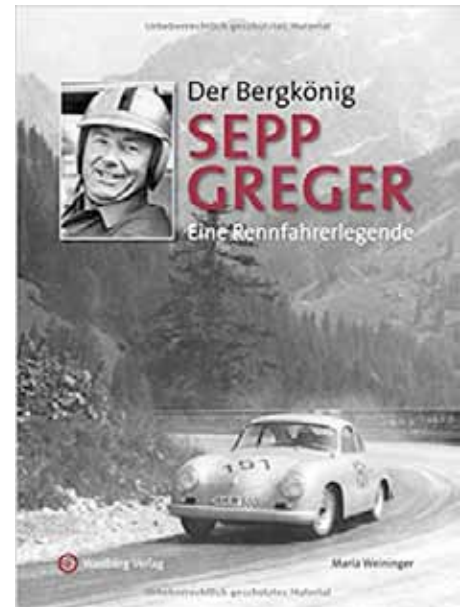
Jede Änderung – z.B. Einbau eines neuen Tachos – protokollieren und auch beim Verkauf auf den neuen Tacho oder den Austausch hinweisen (im Kaufvertrag vermerken). Wenn ein Fahrzeug wirklich komplett restauriert wurde, werden Verschleißerscheinungen in den meisten Fällen vom Zeitpunkt der Restaurierung auftreten und nicht im Bezug zum Gesamtalter des Fahrzeuges stehen.

www.oemvv.at

Neue Bücher

Der Bergkönig Sepp Greger

Er hat als privater Rennfahrer drei Jahrzehnte den Bergsport maßgeblich geprägt, wurde zu einer wichtigen Symbolfigur von Porsche und ließ sich als Bergkönig feiern: Sepp Greger, dreimaliger Europa-Bergmeister und dreimaliger Deutscher Meister am Berg. Anlässlich des 100sten Geburtstags von Sepp Greger wurden sein Leben und seine Rennkarriere aufgearbeitet und in diesem Buch zusammengefasst. Entstan-



den ist ein Kaleidoskop von Geschichten aus dem Motorsport, umrahmt von Erinnerungen seiner Rennfahrerkollegen wie Jürgen Barth, Toni Fischhaber, Hans Herrmann, Herbert Linge, Rudi Lins, Eberhard Mahle, Prinz Leopold von Bayern, Walter Röhrli und Hans-Joachim Stuck. Gemeinsam ist den Zeitzeugen die Achtung vor den sportlichen Leistungen des sympathischen und ehrgeizigen, verdient geehrten und hoch dekorierten Bergkönigs: „Er hat nicht viel Worte draus gemacht. Der hat sich in sein Auto gesetzt, ist den Berg hoch gefahren und hat gewonnen. Vielleicht hat er grad amal g sagt: Gell, da schaugst! (Wolfgang Weisenberger, Qualitätschef und Renndienstleiter bei Fichtel & Sachs). Mit einem Blick hinter die Kulissen des Bergrennsports und einem seltenen Fundus an Bildern, vor allem aus den 1950er- und 1960er-Jahren, kann man amüsiert und mit leichter Wehmut den großen Jahren des Bergrennsports frönen und in das Leben des legendären Bergrennfahrers Sepp Greger eintauchen.

Formel V

Eine der erfolgreichsten Rennserien weltweit nahm in den USA ihren Anfang, jedenfalls zum Teil. Eigentlich entstand der erste Formel Vau ja in Italien, genauer gesagt bei Nardi. Die Idee aber war amerikanisch. Nun, dass der Nardi mit



VW-Teilen eigentlich hätte in der Formel Junior antreten sollen, dafür aber nicht wirklich geeignet war, da in der Formel Junior bereits zu Beginn der Sechzigerjahre fast mit Formel-1-Technologien gearbeitet wurde.

Damit hätte das Projekt auch problemlos sterben können, doch es traten Männer auf den Plan, die das Potential einer günstigen Nachwuchs-Formel-Serie sahen und ihr zum Erfolg verhalfen. Zuerst in den USA und später dann, gefördert von Ferry Porsche und Huschke von Hanstein auch in Europa.

Titel: Formel Vau und Super Vau: Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolges

Autoren: Thomas Keßler, Frank Michael Orthey, Lothar Panten
Sprache: Deutsch
Verlag: View GmbH
Umfang: 400 Seiten, über 500 Bilder in Schwarz-Weiss und Farbe
ISBN: 978-3-94397-06-0
Preis: EUR 39,00

Rover P6

Die Rover P6-Serie (genannt 2000, 2200 oder 3500, je nach Hubraum) war eine viertürige Limousine, die von September 1963 bis März 1977 im Rover-Werk Solihull hergestellt wurde. Der Rover 2000 wurde 1964 zum ersten Auto des Jahres gewählt.

2000

Der P6 war das sechste und letzte der von Rover entworfenen P-Nachkriegsmodelle, das in Produktion ging. Das Fahrzeug wurde zunächst unter der Bezeichnung Rover 2000 verkauft. Es handelte sich um eine Neukonstruktion, die im Vergleich zu früheren Modellen wie dem P4 zur Umsatzsteigerung beitragen sollte. Der P5 wurde noch bis 1973 parallel zum P6 weiter angeboten.

Der erste P6 hatte einen neuen Vierzylinder-Reihenmotor mit 1978 cm³ Hubraum, obenliegender Nockenwelle und etwa 66 kW (90 PS) Leistung, der speziell für dieses Modell entwickelt worden war. Rover entwickelte später davon abgeleitet einen Motor mit SU-Doppelvergäsern und verkaufte das überarbeitete Modell als Rover 2000 TC. Die Leistung dieses Motors betrug ungefähr 91 kW. Ungewöhnlich, aber fortschrittlich war der Einsatz natriumgefüllter Auslassventile. Die Motoren mit SU-Einfachvergäsern wurden weiterhin im Rover 2000 SC verwendet. Der Motor war für die damalige Zeit altertümlich und ungewöhnlich konstruiert, er wies einen beidseitig seitlich offenen Block auf, dessen große Öffnungen mit abnehmbar verschraubten Platten verschlossen wurden. Die britische Presse bezeichnete das als „like a vintage Bentley“ – wie ein Vorkriegs-Bentley. Dies führte aufgrund der daraus resultieren-

den mangelnden Steifigkeit des Blocks zu einem rauen Motorlauf und hoher Geräuschentwicklung durch die starke Körperchallententwicklung.

Der Rover 2000 war mit einem voll synchronisierten Schaltgetriebe, vier Scheibenbremsen (hinten innenliegend) und einer DeDion-Hinterachse („Base-Unit“) seiner Zeit voraus. Die Hinterachse war ungewöhnlich konstruiert und wies Gelenkwellen mit fixer Länge auf, dafür war das DeDion-Rohr mit einem Schiebestück zum Ausgleich des Spurbreitenwechsels bei Federbewegungen ausgestattet. Diese Lösung wurde gewählt, weil man längenveränderlichen Schiebestücken in Gelenkwellen nicht traute und deswegen kein starres Achsrohr verwenden wollte. Die selbsttragende Karosserie hatte wie der Citroën DS nichttragende Bleche an einem Teilrahmen. Ein besonderes Merkmal war die ungewöhnliche vordere Radaufhängung,



Rover 2000, 1966-1978

die mit Umlenkarmen und horizontal angeordneten Schraubenfedern so konstruiert war, dass im Motorraum Platz für die Rover-Gasturbine gewesen wäre. Tatsächlich wurde diese Turbine aber nie in Serienfahrzeugen verwendet; Jahre nach der Vorstellung des Autos ermöglichte der breite Motorraum jedoch den Einbau eines Achtzylinder-V-Motors.

Bemerkenswert war auch die Verwendung von rostfreiem Stahl an Stelle von verchromten Anbauteilen. Von der Zierleiste am Dach bis zu den Radkappen waren alle Teile aus rostfreiem Stahl hergestellt, Motorhaube und Kofferraumdeckel aus einer Aluminiumlegierung gefertigt. Die übrige Karosserie war – damals nicht außergewöhnlich – ziemlich schutzlos dem Rostfraß preisgegeben, wobei die Serie 1 als deutlich rostresistenter galt als die Serie 2 – ein Phänomen, das aufgrund der mangelnden Stahlqualität in den 1970er-Jahren bei vielen Autos auftrat.

Testfahrten wurden seinerzeit zunächst ohne Türen, Hauben und Dach durchgeführt. Die entsprechenden Bauteile wurden dann später fertig lackiert am Fahrzeug verschraubt. Der Grundrahmen und die sichtbaren Rahmenteile wie beispielsweise im Motorraum waren grund-

sätzlich in Mattschwarz lackiert.

Der Rover 2000 gewann nach der Einführung einige Industriepreise für seine Sicherheitsausstattung. Das Auto war auf Wunsch auf allen Sitzplätzen mit Sicherheitsgurten ausgestattet und hatte eine im Hinblick auf passive Sicherheit konstruierte Innenausstattung. Neu war die extrem kurze, im Falle eines Aufpralls nach oben abknickende Lenksäule. Ein weiteres neues Ausstattungsdetail waren Glasprismen an den vorderen Begrenzungsleuchten. Sie ermöglichten dem Fahrer, die Fahrzeugbreite auch bei schlechter Beleuchtung gut abzuschätzen und dienten außerdem dazu, defekte Standlichtlampen anzuzeigen.

Der Kofferraum war nur eingeschränkt nutzbar. Gründe dafür waren unter anderem die aufwändige De-Dion-Hinterachse, der Einbauort der Batterie (nur in der Serie 2) und der aus Sicherheitsgründen hinter der Stahlwand der Rücksitze platzierte Benzintank. Wegen des geringen Kofferraumvolumens bestand die – bei der Serie 2 serienmäßige – Möglichkeit, das Reserverad außen auf dem Kofferraumdeckel zu montieren.

Alle P6-Varianten der Serie 2 wurden 1971 überarbeitet; so ersetzte zum Beispiel ein Kühlergrill aus Kunststoff das Aluminiumbauteil, die Wagen erhielten neue Motorhauben (mit Ausbuchtungen für den V8-Motor, die aber auch die 4-Zylinder-Versionen erhielten) und neu angeordnete Reflektoren am Heck. Der 3500 und der 2000 TC erhielten neue Rundinstrumente, während beim 2000 SC der altbekannte Wandertacho beibehalten wurde. Bei allen Serie-2-Modellen befand sich die Batterie nun im Kofferraum.

3500

Rover sah mit der Verwendung des Buick-Small-Block-V8-Motor mit 3528 cm³ Hubraum und 158 kW aus dem Buick Special eine Möglichkeit, den P6 von seinem Konkurrenzmodell, dem Triumph 2000, abzusetzen. Daher erwarb Rover die Rechte an diesem Aluminiummotor, der sich als erfolgreich erwies. Im P6 leistete er etwa 102 kW.

Der Wagen besaß serienmäßig ein Automatikgetriebe, bis 1971 der Rover 3500 S mit Handschaltung herauskam.



Der Rover 3500 wurde von Frühjahr 1968 (ein Jahr nach der Übernahme von Rover durch den Eigner der Triumph-Werke, British Leyland) bis Mitte 1976 hergestellt.

2200

Der Rover 2200 SC und der Rover 2200 TC ersetzen die Modelle 2000 und 2000 TC. Sie wurden von Mitte 1973 bis Frühjahr 1977 hergestellt und hatten einen modifizierten 2,0-l-Motor mit 2205 cm³ Hubraum und 98,5 kW.



Der letzte 2200 verließ das Werk am 19. März 1977. Es war ein linksgelenktes Exportmodell; dieses wurde später von der Tourist Trophy Garage in Farnham wieder auf Rechtslenkung umgebaut.

NADA-Modelle

Rover unternahm einige erfolglose Versuche, sich auch auf dem US-Markt zu etablieren. Eine Version des P6 war der NADA (North American Dollar Area), ein Modell mit einem höheren Ausstattungslevel als die Fahrzeuge auf dem Heimatmarkt. Sichtbare Unterschiede waren Stoßstangenhörner sowie drei Lufthutzen auf der Motorhaube. Die Autos verkauften sich in den USA allerdings nicht gut und wurden daher später wieder in Europa vertrieben, nachdem sie zuvor wieder auf Linkslenkung umgestellt worden waren.

Einige Exemplare wurden als Polizeiwagen in dem Film *Gattaca* eingesetzt; dieser spielt in einer nicht näher bezeichneten Zukunft. Auch hatte der Fahrzeugtyp auch einen kurzen Auftritt in dem Remake der Fernsehserie *Battlestar Galactica* (2005), das in einem anderen Universum angesiedelt war.

Der letzte P6

Der letzte Rover P6, ein 3500 S, verließ das Werk am 19. März 1977. Die Rover-Archive bezeichnen dieses Auto als ‚Last of Line‘.

Dieses Fahrzeug mit dem Kennzeichen VVC 700S ging zunächst an die Leyland Historical Vehicle Collection, dann bis 1980 zum Donington Park und danach zusammen mit der übrigen Sammlung zum Syon Park. Bis 1990 blieb es in Syon ausgestellt; danach zog die gesamte Sammlung bis 1993 ins Lager von Studley Castle, das zu dieser Zeit im Besitz von Rover war.

1993 zog die Sammlung in ihr neues Domizil in Gaydon. Es hieß damals British Motor Industry Heritage Trust und inzwischen Heritage Motor Centre. Der VVC 700S war dort bis 2003 ausgestellt,

bis er in Banham verkauft wurde.

2006 wurde das Fahrzeug in Gaydon seit dem Verkauf das erste Mal wieder ausgestellt, immer noch im Originalzustand, ohne jemals restauriert worden zu sein. Als das Auto die Sammlung verließ, war es 12.300 Meilen gelaufen.

Umbauten

Kombis

Es gab auch ein Kombimodell des Rover P6, bekannt als Rover Estoura, das von der Limousinenversion abgeleitet war. Es wurden etwa 160 bis 170 Exemplare von der Kombiversion hergestellt. Der Umbau war anfänglich nicht von Rover autorisiert; spätere Konstruktionen erhielten die Zustimmung von Rover, so dass die Werksgarantie erhalten blieb.

Der Umbau war aufwendig. Die Bleche für das Kombi-Modell wurden von Coachwork FLM Panelcraft hergestellt, der Umbau selbst und die Fertigstellung erfolgte dagegen bei anderen Karosserieunter-



nehmen, vor allem bei Crayford und bei H.R. Owen. Es war möglich, Umbauten auch an bereits ausgelieferten Fahrzeugen vornehmen zu lassen. In diesem Fall wurden die meisten Umbauten innerhalb von zwölf Monaten nach der Auslieferung in Auftrag gegeben, damit nicht Steuern wie bei Neufahrzeugen anfielen.

Die Umbaukosten betragen etwa 800 GBP, und die meisten Umbauten wurden an 3500-Modellen durchgeführt, in geringerem Maße bei 2000- oder 2200-Versionen.

Landulet

Das französische Karosseriebauunternehmen Chapron fertigte 1969 eine viertürige Landulet-Version eines 2200 TC. Es handelte sich um ein Einzelstück, das im Auftrag des Pariser Unternehmers Alain Bernardin entstand, des Chefs des Kabarets Crazy Horse. Das Auto hatte fest stehende Türen und eine feste C-Säule. Das Stoffdach konnte herunterge-



klappt werden und lag zusammengeklappt hinter den Rücksitzen. Es blieb ein Einzelstück.

Nicht realisierte Modelle

Rover P7

Bereits kurz nach der Präsentation des Rover 2000 begannen Überlegungen, den neuen P6 jedenfalls wahlweise mit einem größeren Motor auszurüsten, um mit dem Triumph 2000 zu konkurrieren. Hierzu entwickelte Rover zwei Alternativen: einen 3,0 Liter großer Reihen-Sechszylinder sowie einen Fünfzylinder-Motor mit 2,5 Litern Hubraum. Beide basierten auf dem Vierzylinder des Rover 2000 und waren um einen bzw. zwei Zylinder erweitert worden.

Etwa im Jahr 1964 wurden fünf Prototypen gebaut, die mit dem erwähnten Sechszylindermotor ausgestattet waren. Die Fahrzeuge erhielten die werksinterne Bezeichnung Rover P7. Sie basierten weitestgehend auf dem P6, hatten allerdings, bedingt durch die Größe des Motors, jeweils deutlich verlängerte Vorderwagen, deren Gestaltung sich im Einzelnen stark voneinander unterschied. Die Wagen waren schnell – die britische Zeitschrift *Autocar* sprach von einer Höchstgeschwindigkeit von 140 Meilen pro Stunde (= 224 km/h) –, hatten aber ein schlechtes Handling, da sie sehr kopflastig waren.

Ende der 1960er-Jahre wurde die Entwicklung am P7 eingestellt. Mit der Übernahme des kompakten Achtzylinders von Buick, den Rover inzwischen kultiviert hatte, bestand für die weitere Entwicklung eines eigenen Sechszylinders kein Bedarf mehr. Der Achtzylinder war eine leichtere und preiswertere Alternative, die zunächst im P5, später dann auch im P6 ihren Siegeszug antrat. Ein Prototyp mit der Bezeichnung P7A existiert noch heute.

Rover P8

Ein weiteres Projekt, das letztlich nicht realisiert wurde, war der Rover P8, eine große Limousine mit dem hauseigenen Achtzylinder, der Antriebstechnik des Rover P6 und einem eigenständigen Design. Der Wagen wurde bis zur Serienreife entwickelt, und selbst die Fließbänder wurden bereits zur Serienproduktion vorbereitet, als das Projekt im März 1971 ersatzlos gestrichen wurde.

Die Ölkrise (1973/74) und die Stagflation in vielen europäischen Ländern trugen dazu bei.

Fotos und Text: Wikipedia



John Surtees

John Surtees, geboren am 11. Februar 1934 in Tatsfield, Surrey, England, ist am 10. März 2017 in London verstorben. Surtees war ein britischer Rennfahrer und ist bis heute der einzige Fahrer der Geschichte, dem es gelang, sowohl in der Motorrad-Weltmeisterschaft als auch in der Formel 1 Weltmeister zu werden. Er war auch Besitzer eines eigenen Formel 1-Rennstalls (Surtees Racing Organisation). Sein Sohn Henry Surtees war ebenfalls Rennfahrer.

John Surtees' Vater war Motorradhändler im Süden Londons. Sein erstes Rennen bestritt er im Alter von 14 Jahren im Beiwagen eines Vincent-Gespans zusammen mit seinem Vater. Die beiden gewannen zwar, als die Renndirektoren aber John Surtees' Alter herausfanden, wurden sie disqualifiziert, da Surtees nach dem Reglement noch zu jung war. Mit 15 Jahren bestritt Surtees sein erstes Grasbahnrennen. 1950, im Alter von 16 Jahren, begann er eine Ausbildung bei Vincent. In dieser Zeit kaufte er auch sein erstes Auto, einen Jowett Jupiter.

Im Motorradsport sorgte John Surtees 1951 das erste Mal für Aufsehen, als er sich 17-jährig mit dem damaligen Norton-Werksfahrer Geoff Duke, der in diesem Jahr Weltmeister in den Klassen bis 350 und bis 500 cm³ der Motorrad-WM wurde, bei einem Auto-Cycle-Union-Rennen in Thruxton einen harten Kampf um den Sieg lieferte.

Sein Debüt in der Motorrad-Weltmeisterschaft gab Surtees 1952 beim Ulster Grand Prix in Nordirland. Er startete in der 500-cm³-Klasse auf einer Norton und erreichte Rang sechs. Erst drei Jahre später fuhr er erneut in der Motorrad-WM. Bei der Tourist Trophy gelang ihm Rang vier im Rennen der 350-cm³-Klasse wieder auf einer Norton. Beim folgenden Deutschland-Grand-Prix auf der Nord-schleife gelang ihm mit Rang drei hinter Bill Lomas und August Hobl sein erster Podestplatz. Wenige Wochen später feierte Surtees auf einer 250er NSU beim Ulster Grand Prix seinen ersten Sieg in der WM. Im 350er-Rennen belegte er erneut Platz drei.

Zur Saison 1956 wechselte Surtees von Norton, die in finanziellen Schwierigkeiten steckten, zum italienischen Hersteller MV Agusta, wo er an der Seite von Umberto Masetti Werksfahrer in den Klassen bis 350 und bis 500 cm³ wurde. Bereits bei seinem ersten 500er-Einsatz für MV, der Tourist Trophy auf der Isle of Man, konnte er seinen ersten Sieg für MV Agusta feiern. Diesem folgten zwei weitere in den Niederlanden und Belgien. An den drei verbleibenden Halbliterläufen



der Saison nahm Surtees nicht teil, dennoch sicherte er sich mit 24 Zählern souverän vor dem deutschen BMW-Piloten Walter Zeller den WM-Titel in der Königs-klasse. Der Titelgewinn wurde allerdings von der Tatsache begünstigt, dass der 500-cm³-Weltmeister der drei vorange-gangenen Jahre, Geoff Duke, von der FIM bis zum 30. Juni 1956 gesperrt worden war, nachdem er einen Fahrerstreik für eine Erhöhung der Startgelder unter-stützt hatte. Bei den 350ern wurde Sur-tees mit Rang zwei in Holland und dem Sieg in Belgien WM-Vierter.

1957 konnte Surtees seinen 500-cm³-Titel nicht verteidigen – die MV Agus-ta waren der italienischen Konkurrenz von Gilera unterlegen. So belegte er mit Rang zwei bei der TT und dem Sieg in Assen hinter den Gilera-Werkspiloten Li-bero Liberati und Bob McIntyre den drit-ten WM-Rang.

Nachdem sich Gilera und Moto Guzzi am Ende der Saison 1957 aus der WM zurückgezogen hatten, waren die MV Agusta beinahe ohne Konkurrenz und dominierten die Motorrad-WM nach Belie-ben. 1958 sicherte sich Sur-tees die Titel in der 350er- und der 500er-Klasse jeweils mit sechs Siegen bei sieben aus-getragenen Rennen. In der folgenden Saison verteidigte er seine Titel auf die denkbar souveränste Art und Weise – er gewann in beiden Klassen alle Saisonrennen. Im selben Jahr wurde er zu Großbritanniens Sportler des Jahres gewählt.

Auch 1960 gewann Surtees beide Weltmeisterschaften, in der 350er-Klas-se war er am Saisonende punktgleich mit seinem rhodesischen Teamkollegen Gary Hocking, gewann aber den Titel wegen der höheren Anzahl an eingefah-renen dritten Plätzen. Mit seinem Sieg im Halbliter-Rennen der Tourist Trophy in diesem Jahr wurde Surtees der erste Fahrer in der Geschichte des seit 1907 ausgetragenen Rennens, der die Senior-TT dreimal in Folge gewinnen konnte.

Am Ende der Saison 1960 beende-te John Surtees im Alter von 26 Jahren seine überaus erfolgreiche Motorrad-WM-Karriere. Er trat in 48 Grands Prix an, feierte dabei 38 Siege, insgesamt 45 Podestplätze und sieben WM-Titel.

Anfang der 1980er-Jahre erwarb er eine BMW RS 500, die er bei Oldtimer-Rennen wie dem Goodwood Festival of Speed, in Donington Park und in Montl-héry einsetzte. 2003 erwarb die BMW Group Mobile Tradition das Rennmotor-rad, dass durch seinen originalen Vor-kriegszustand einzigartig ist.

„Ich habe mich an das Motorrad ge-wöhnt, es ist mir ans Herz gewachsen und ich hatte viele tolle Erlebnisse da-mit. Auf der anderen Seite erfüllt es mich

mit Genugtuung, dass dieses Fahrzeug wieder zu BMW nach Hause kommt. Ich weiß, dass es dort gut aufgehoben ist.“

– John Surtees: Mobile Tradition live, Nr. 03.2003

Beim Goodwood Festival of Speed 2011 fuhr Surtees diese BMW wieder vor Publikum.

Im Jahr 1960 feierte Surtees beim Gro-ßen Preis von Monaco sein Formel-1-De-büt für Lotus.



Nach mehreren Starts für Cooper-Maserati 1961 und einer mit dem vierten WM-Platz abgeschlossenen erfolgrei-chen Saison 1962 mit dem Lola-Climax wechselte Surtees 1963 zu Ferrari und gewann 1964 die Fahrerweltmeister-schaft.

Surtees verließ Ferrari während der Saison 1966 wegen des seiner Meinung nach zu großen Drucks und persönlicher Differenzen mit Ferrari-Rennleiter Eu-genio Dragoni. Surtees startete bei den folgenden Rennen für Cooper-Maserati



und wechselte anschließend zunächst für zwei Saisons zu Honda und später zu B.R.M., bevor er Anfang der 1970er-Jahre das Team Surtees Racing Organi-sation gründete, das von 1970 bis 1978 an der Automobil-Weltmeisterschaft teil-nahm.

Insgesamt gewann Surtees in seiner Karriere sechs Grands Prix in der Formel 1: Deutschland 1963 und 1964, Italien 1964 und 1967, Belgien 1966 und Mexi-

ko 1966.

Zudem war er bei Sportwagenrennen sowohl in der Sportwagen-Weltmeisterschaft als Ferrari-Werksfahrer als auch in der amerikanischen CanAm-Serie erfolgreich, die er 1966 in ihrem ersten Austragungsjahr mit einem Lola T70 gewinnen konnte. Zudem war er als Testfahrer an der Entwicklung des Fahrzeugs beteiligt. 1963 und 1965 gewann er gemeinsam mit Willy Mairesse bzw. Ludovico Scarfiotti das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring.

1996 wurde er in die International Motorsports Hall of Fame aufgenommen.

Trotz seiner Erfolge gehörte Surtees zu den eher Bescheidenen und hatte kein Talent zum „Showman“. Am 19. Juli 2009 verunglückte sein Sohn Henry bei einem Formel-2-Rennen in Brands Hatch tödlich.

Seit dem Tod von Jack Brabham am 19. Mai 2014 war Surtees der älteste noch lebende Formel-1-Weltmeister.

Fotos und Text: Wikipedia

Monowheel

Ein Monowheel (Monorad) ist ein meist motorisiertes Fahrzeug mit einem (äußeren) Rad. Im Unterschied zum Einrad sitzt man nicht auf dem Rad, sondern in ihm bzw. seitlich versetzt. Die Radlagerung entspricht der eines Orbitalrads.

Sie werden heutzutage hauptsächlich zu Unterhaltungszwecken gefahren, galten aber während ihrer Pionierzeit in den 1860ern bis in die 1930er durchaus als potenziell ernst zu nehmendes Transportmittel.

Ein frühes Monowheel wurde als „Flying Yankee Velocipede“ 1869 von Richard C. Hemmings in Amerika patentiert. Die hölzerne Konstruktion besaß einen Handantrieb, wobei die Kraft über Seile und ein unter dem Sitz befindliches Rad auf das etwa 6 bis 8 Fuß große Außenrad übertragen wurde. Die Lenkung erfolgte entweder durch Gewichtsverlagerung oder durch Absetzen eines Fußes auf den Boden. Über dem Kopf des Fahrers befand sich eine Platte, welche die Kleidung vor herabfallendem Schlamm oder Wasser schützen sollte.

Zeitgleich patentierte G. Bergner eine weitgehend vergleichbare Konstruktion mit Handrad.[3] Allen Green und Elisha Dyer patentierten 1869 ein Einrad, das sich deutlich von der offenen Konstruktion der anderen beiden Erfinder unterscheidet. Bei diesem Fahrzeug befindet sich auf beiden Seiten ein Satz Speichen, die das Zentrum mit dem Außenrad verbinden. Der Fahrer sitzt innerhalb der Speichenkonstruktion und treibt das Einrad mit zwei Handkurbeln an.

Auch in Europa wurden 1869 bereits Monowheels entwickelt. Eines davon

geht auf den französischen Handwerker namens Rousseau aus Marseille zurück. Es bestand hauptsächlich aus Metall und hatte einen Außendurchmesser von etwa 2,3 m. Es ist heute noch erhalten und ist im Museum Galbiati in Mailand zu sehen. Die Pedale waren starr mit einem kleineren Rad im Inneren verbunden. Dieses trieb wiederum das äußere Rad an. Die Bremse wurde über den Lenker realisiert, wobei der Fahrer den Lenker nach vorne drückte, wodurch ein Riemen einen Hebel gegen die Innenseite des Außenrades drückte.

Ein anderes 1869 in Europa gefertigtes Monowheel geht auf die Firma W. Jackson & Co. aus Paris zurück. Es sieht überraschend modern aus und besitzt nur einen Durchmesser von etwa 1,65 m. Der Antrieb erfolgt über ein Tretgestänge, das mit dem inneren Rad verbunden war. Das Monowheel wurde ab Februar 1869 bis zum Ausbruch des Deutsch-Französischen Kriegs 1870 mehrfach in der Rad-sport-Zeitschrift *Le vélocipède* illustriert zu einem Preis von 300 Franken beworben. Da gleichzeitig auch zahlreiche andere Fahrzeuge angeboten wurden, könnte es sich bei der Firma Jackson eher um einen Händler als um einen Fabrikant handeln. Ein Nachbau befindet sich im Velorama in den Niederlanden.

In den 1880er und 1890er Jahren folgten weltweit mehrere ähnliche, pedalbetriebene Maschinen. Teilweise wurden sie auf Ausstellungen gezeigt, teilweise liegen Entwürfe als Patente vor.



auf den Reifen erfolgt direkt über ein Ritzel, das in die gezahnte Felge des Reifens greift.

Ein weiteres, sehr frühes motorisiertes Monowheel wurde von dem Pariser Erfinder Edison-Puton 1910 vorgestellt. Das Fahrzeug bestand aus einem über zwei Meter großen, hölzernen Laufrad. Es wurde von einem etwa 3,5 PS starken, einzylindrigen De-Dion-Motor mit 150 cm³ Hubraum angetrieben. Ein derartiges Exemplar ist im Technik-Museum Sinsheim erhalten.



Monowheel 1931

In den Jahren 1912 bis 1917 folgten mehrere Modelle mit Propellerantrieb. Ab 1924 wurde ein Monowheel gebaut, bei dem das Rad leicht schräg gekippt ist, so dass der Fahrer freie Sicht nach vorne hat. Es folgten viele, meist motorisierte Modelle, aber richtig durchsetzen konnte sich davon keines. Kerry McLean baut in Amerika verschiedene Monowheels, die dort auch eine Straßenzulassung besitzen. Pedalbetriebene Monowheels wurden auch bei der Abschlusszeremonie der Olympischen Sommerspiele 2008 in Peking eingesetzt.

Text und Fotos: Wikipedia



Käfer im TMW

Anlässlich der Übernahme als Dauerleihgabe im Bereich Mobilität hat das Technische Museum Wien am 29. März eingeladen zur Präsentation von Bruno Kreiskys VW 1303 Käfer Cabrio.



Kreisky traf die bewusste Wahl seines Fahrzeuges mit der Location seines Feriendomizils auf Mallorca. So wurde der Käfer in der Cabrio-Version damals, 70er Jahre, von ihm geordert.

Nun ist das Kultobjekt Käfer-Cabrio, sonnengelb, im der Mobilitäts-Ausstellung, zu sehen.

Rolls-Royce pulverisiert Diamanten

Für die Speziallackierung „Diamond Stardust“ verarbeitete Rolls-Royce Anfang des 2017 1.000 echte Diamanten. Das Sondermodell wurde von einem Kunden in Auftrag gegeben.

Eine ganz besondere Version des Rolls Royce Ghost „Elegance“ hat in Genf ihre Premiere gefeiert. Es ist das erste Fahrzeug mit einer Lackierung aus Diamanten. In der hauseigenen Lackiererei ist die Farbe „Diamond Stardust“ entstanden.

Für die Farbe wurden 1.000 Diamanten aus „ethischer Quelle“ in der Heimat von Rolls-Royce in Goodwood verarbeitet. Zwei Monate benötigte das Labor-Team



des Autobauers, um die kostbaren Steine auf ihre lichtreflektierenden Eigenschaften hin zu überprüfen, um ein optimales Endergebnis zu erreichen.

Presse 14. März 2017
Foto: Rolls Royce

Graham-Paige

Graham-Paige war ein US-amerikanischer Automobilhersteller, der 1927 gegründet wurde, als die Brüder Joseph B., Robert C. und Ray A. Graham die Paige-Detroit Motor Company aufkauften. Ab 1930 wurden die Fahrzeuge unter dem Markennamen Graham verkauft. In den folgenden Jahren stellte die Firma eine Reihe von Mittelklassewagen her und galt zeitweilig als führend in Bezug auf das Automobil-Design. Heute gibt es die Gesellschaft immer noch, allerdings nicht im Automobilgeschäft, sondern als erfolgreichen Immobilienzweig eines größeren Unternehmens.

Die Graham-Brüder waren erfolgreiche Geschäftsleute, die Karten in verschiedenen Industriezweigen hatten. Ihr erstes Unternehmen stellte Glasflaschen her. Die Glasproduktion der Graham-Brüder war die erste, die bei der Herstellung von Flaschen diese kopfüber produzierte, sodass sich das geschmolzene Glas um die Flaschenmündung herum aufbauen konnte. Die Verstärkung des Mündungsbereiches wiederum machte die ganze Flasche stabil genug, um anstatt eines Korkens einen Kronkorken aufnehmen zu können. Die Glasproduktion der Graham-Brüder wurde später Teil der Owens Glass Co., die wiederum noch später zum „O“ in der Firma L-O-F Libbey Owens Ford wurde.

Dann fingen die Graham-Brüder an, Umbaukits herzustellen mit denen man Ford T- und TT-Modelle in Lastwagen umbauen konnte. Später bauten sie ihre eigenen Lastwagen mit Motoren verschiedener Hersteller. Bald beschränkten sie sich auf Motoren von Dodge Brothers und ihre Lkws wurden von Dodge-Händlern angeboten. Die Firma expandierte von ihren Anfängen in Evansville (Indiana) und hatte bald Werke in Detroit (Michigan) und Stockton (Kalifornien). Der kanadische Markt wurde von Dodge Brothers Kanada versorgt. 1925 kaufte Dodge Brothers die Lastwagenherstellung der Graham-Brüder auf und alle drei Brüder wurden Direktoren bei Dodge Brothers.

Als 1927 das Bankensyndikat, das Dodge Brothers kontrollierte, an den Verkauf des Unternehmens dachte, stiegen die Graham-Brüder auf eigene Rechnung in den Automobilbau ein. Sie kauften im gleichen Jahr die Paige-Detroit Motor Company, die Autos der Marken Paige und Jewett herstellten und deren Geschichte bis 1909 zurückreichte, zum Preis von 4 Mio. US-\$. Zuerst bot die neue Gesellschaft eine Reihe von Graham-Paige-Autos mit Sechs- und Achtzylinder-Motoren an. Eine Zeitlang gab es auch leichte Lastwagen unter dem Namen Paige, aber die wurden bald aufgegeben, als Dodge

Brothers die Grahams an das Wettbewerbsverbot erinnerten, das sie als Teil der Übernahme der Graham Brothers Company unterzeichnet hatten.

Graham-Paige erwarb sich bald den Ruf guter Qualität und die Verkaufszahlen stiegen schnell. Ebenso hatten sie einigen Erfolg im Rennsport, was die Verkaufszahlen ebenfalls unterstützte.



Graham Paige 612 Tourer, 1929

Anfangs widerstand Graham-Paige den Anfechtungen der Weltwirtschaftskrise gut, aber mit der Zeit fielen doch die Verkaufszahlen. Die 1932er-Modelle wurden von Amos Northup, dem Leiter der Design-Abteilung des Karosseriebauers Murray Corporation of America, entworfen. Dieses besondere Automobil-design galt als „single most influential de-



sign in automotive history“ (das Design, das allein den meisten Einfluss in Automobilgeschichte hatte). Der neue Achtzylindermotor des Wagens hieß „Blue Streak“ (blauer Streifen). Presse und



Graham „Blue Streak“ 4 Door Saloon, 1932

Öffentlichkeit aber benutzten den Namen Blue Streak auch für die Autos selbst. Das Design enthielt einige Neuerungen. Die meistkopierte waren die Kotflügel, die seitlich heruntergezogen waren und so den Schmutz und Schlamm, der sich unter dem Wagen sammelte von der Karosserie fernhielten. Dies wurde ab 1933 zum Trend in den USA. Der Kühlerverschluss verschwand unter der Motorhaube, die später so verändert wurde, dass

sie die Spritzwand verdeckte und am Ansatz der Windschutzscheibe endete.

Der Einsatz des „Banjo-Frame“ besichtigte die Rahmenüberhöhung über der Hinterachse. Wie sonst nicht üblich, wurde die Hinterachse durch den Rahmen geführt, wodurch dieser große Öffnungen an beiden Seiten mit Gummiauflagen benötigte, die jeden Stoß der Achse an den Rahmen aufnahmen. Dies wiederum ermöglichte eine breitere Karosserie. Um den Wagen niedriger zu gestalten, montierte man die hinteren Federn außen am Fahrgestell und nicht unter dem Rahmen. Diese Idee wurde später von anderen Automobilherstellern, z.B. Chrysler 1957, kopiert.

1934 setzte Graham-Paige einen Kompressor ein, der von der Kurbelwelle angetrieben wurde. Zunächst wurde er nur für die großen Achtzylindermodelle angeboten, aber, als diese 1936 eingestellt wurden, für die Sechszylinder. Der Kompressor wurde bei Graham-Paige von Floyd Kishline entworfen. Über all die Jahre stellte Graham-Paige mehr Fahrzeuge mit Kompressor her als jeder andere Automobilhersteller in den USA bis Buick in den 1990er-Jahren diesen Rekord überbot.

1935 sah der „Blue Streak“ schon etwas altbacken aus. Eine Überarbeitung der Front- und Heckpartien für das Modelljahr 1935 stellte sich als Flop heraus, da die Wagen so höher und schmaler aussahen. Da Graham-Paige kein Geld für eine eigene Neuentwicklung hatte, unterzeichneten sie eine Vereinbarung mit Reo, ihre von Hayes gefertigten Karosserien einzusetzen, wobei Reo pro Stück 7,50 US-\$ Lizenzgebühr bekam. Auf diesen Karosserien basierten die Graham-Paige-Modelle 1936 und 1937.

Amos Northup von Murray Body wurde für den Entwurf der 1938er-Modelle gewonnen, verstarb jedoch, bevor dieser Entwurf fertig war. Wahrscheinlich wurde er von Graham-Paige-Ingenieuren fertiggestellt. Der 1938er-Graham-Paige wurde mit dem Slogan „Spirit of Motion“ (Geist der Bewegung) eingeführt. Das Auto sah schon im Stillstand so aus, als würde es gerade 100 km/h fahren. Kotflügel, Radausschnitte und Kühlergrill waren nach vorne geneigt. Dieses Design wurde überall in der amerikanischen Presse und von den amerikanischen Designern gelobt. Es gewann auch den Concours d'Élegance in Paris. Ebenso berichtete man vom Gewinn des Prix d'Avant-Garde in Lyon, des Prix d'Élegance in Bordeaux und des Grand Prix d'Honneur in Deauville. Amerikanische Kunden kauften das wilde Styling nicht. Der zurückspringende Kühlergrill sorgte dafür, dass der Wagen später „Sharknose“ (Haischnauze) genannt wurde. In zeitgenössischen Presseartikeln wird dieser Spitzname aber nicht gebraucht. Er tauchte erst in den 1950er-Jahren auf. Das Styling der

1938er-Modelle galt im Verkauf als kompletter Flop, aber Graham-Paige konnte sich über die Jahre 1939 und 1940 retten.

Zusammenarbeit mit der Hupp Motor Co.[Bearbeiten | Quelltext bearbeiten]

Graham-Paige brauchte eine erfolgreiche Modellpalette, war aber nicht im Stande, neue Presswerkzeuge zu kaufen; so wurde Ende 1939 ein Vertrag mit der Hupp Motor Co. geschlossen. Demnach sollte die strauchelnde Firma ein Arrangement mit Hupmobile treffen, Autos auf Basis der von Gordon Buehrig gezeichneten Modelle Cord 810/812 zu bauen. Nach der Produktionseinstellung von Cord 1937 erwarb Hupp die Pläne von Cord, war aber finanziell nicht in der Lage, die Autos zu bauen. Die 1938er-Modelle von Hupmobile waren noch erfolgloser als der „Spirit of Motion“ von Graham-Paige.

Graham-Paige stimmte zu, einen Hupp Skylark auf Vertragsbasis zu fertigen, wenn sie die Rechte an den edlen Cord Skylark-Plänen bekämen und selbst ein ähnliches Fahrzeug herstellen dürften, der Hollywood heißen sollte. Dieses Skylark/Hollywood-Modell unterschied sich vom Cord durch eine kürzere Motorhaube und konventionelle Hauptscheinwerfer. Die lange Motorhaube war nicht nötig, da die Versionen von Hupp und Graham - im Unterschied zum Cord - Heckantrieb hatten. So musste auch der Fahrzeugboden verändert werden, um Platz für eine Kardanwelle zu schaffen. Dennoch konnte der Hollywood den Niedergang der Firma nicht aufhalten. Tatsächlich war dieses Modell für Hupp und Graham ein größerer Flop als deren vorhergehende Modelle. Im September 1940 stellte die Fertigung ihren Betrieb ein und fertigte fortan Militärgerät für den Einsatz im Zweiten Weltkrieg.

Als weiteres Geschäftsfeld wurden



Graham Model 97, Super Charger 1939

ab 1938 Traktoren unter dem Namen Graham-Bradley gefertigt und verkauft. Um vorhandene Ressourcen zu nutzen, wurden sie mit 6-Zylinder-Motoren aus dem Automobilbau ausgestattet. Des Weiteren verfügten sie über ein Vierganggetriebe, einen elektrischen Anlasser, Gummireifen, Zapfwelle und ein hydraulisches Hubwerk. Ab 1939 hatten sie eine für die damalige Zeit relativ hohe

Höchstgeschwindigkeit von 32 km/h. Die Verkaufszahlen blieben jedoch enttäuschend und die Produktion wurde 1941 wieder eingestellt.

1946 nahm die Gesellschaft die Automobilproduktion wieder auf und stellte in Zusammenarbeit mit der Kaiser-Frazer Corporation ein neues Auto, den Frazer Standard, her. Ebenso begann man mit der Herstellung von Landmaschinen unter dem Namen Rototiller. Im August 1945 veröffentlichte Graham-Paige Pläne, Autos wieder unter eigenem Namen herzustellen, aber daraus wurde nichts.

Am 5. Februar 1947 erklärten sich die Eigner von Graham-Paige mit dem Verkauf aller Automobilaktivitäten an die Kaiser-Frazer Corporation gegen 750.000 Aktien

dieser Gesellschaft einverstanden. Die Fertigungsanlagen von Graham-Paige in der Warren Avenue wurden an Chrysler veräußert, die diese Anlagen zuerst für die Herstellung der DeSoto-Modelle nutzten und später für die Fertigung des Imperial in den Jahren 1959–1961.

Graham-Paige ließ das „Motors“ in ihrem Namen fallen und betätigte sich künftig im Immobiliengeschäft, wobei sie Objekte wie den Roosevelt Raceway und den Madison Square Garden in New York kauften. 1962 wurde die Firma in Madison Square Garden Corporation umbenannt und später von Gulf & Western Industries geschluckt. Zurzeit gehört der Madison Square Garden der Madison Square Garden L.P., dessen größter Teil der Cablevision Systems Corporation gehört.

Fotos und Text: Wikipedia

FARBE | FORM | GESCHWINDIGKEIT

Was verbindet Kunst und Automobil-Design? Dieser Frage geht das MAC Museum Art & Cars in seiner neuen Ausstellung „Farbe | Form | Geschwindigkeit“ auf den Grund.

Seit dem 29. Oktober 2016 und noch bis 28. Mai 2017 können Besucher Werke des Malers Hermann Wiehl und Automobile der Marke Jaguar betrachten. Zu sehen sind neben dem Jaguar „lister knobbly“ außergewöhnliche Jaguar-Karosserien, auch Wiehls berühmtes blaues Selbstbildnis, sowie ein sehr selten gezeigtes Selbstbildnis von Otto Dix. Als Schüler und Freund von Otto Dix und Maler der klassischen Moderne wird Hermann Wiehl besonders für seine expressionistische Farbgebung und sein Hauptmotiv, den Schwarzwald, hoch geschätzt. In Verbindung mit der Design-Ikone Jaguar zeigt die Ausstellung wie Farbe und



Form Automobilen und Kunst in besonderem Maße Ausdruck verleihen.

Lassen Sie sich vor oder nach Ihrem Museumsbesuch mit einem feinen Glas Wein oder mit Kaffeespezialitäten und frischem Kuchen im angeschlossenen MAC Bistro | Café | Vinothek verwöhnen und genießen Sie den direkten Blick auf den imposanten Hohentwiel.

„MAC Museum Art & Cars Singen“

D-78224 Singen am Hohentwiel, Parkstraße 1, tel:+4977319265374

Ausstellungszeitraum vom 28. Oktober 2016 bis 28. Mai 2017.

Stilvolles schrauben

Mit diesem „Defender Multi Tool“ werden sie zwar keinen Land Rover reparieren können, aber beim lesen und überlegen der Fachliteratur kann man eine Flasche öffnen. Auch allfälli-



ge Schrauben von M5 bis M10 können gelöst oder angezogen werden und die Profiltiefe der Reifen auf zulässige Profiltiefe gemessen werden. Außerdem ist das Multi Tool wunderschön, dies reicht schon als Kaufgrund. 12.- Euro

www.shop-landrover.com

Armstrong Siddeley

Armstrong Siddeley Motors war ein britischer Hersteller von Personenkraftwagen, Flugmotoren und mechanischen Ausrüstungsteilen mit Sitz in Coventry.

Das Unternehmen ging 1919 aus dem Zusammenschluss des Automobilher-

stellers Siddeley Deasy Motor Car Corp. mit der Fahrzeug- und Motorensparte des Industriekonzerns Armstrong Whitworth & Co. hervor. 1935 wurde es mit Hawker Aircraft vereinigt. Beide Unternehmen bildeten daraufhin die Hawker-Siddeley-Gruppe. Neben Automobilen und Flugmotoren entstanden dort Getriebe für Panzer und Busse, Raketen- und Torpedomotoren sowie Eisenbahnwagons. Mit dem Tochterunternehmen Burlington hatte Armstrong Siddeley einen eigenen Karosseriehersteller, der von Beginn an standardisierte Werkskarosserien anbot.

Armstrong Siddeley blieb als Marke bis zum Jahre 1959 erhalten. Der Zusammenschluss mit Bristol Aero Engines Ltd.

führte 1959 zur Gründung des Motorenherstellers Bristol Siddeley. 1966 wurde Bristol Siddeley Teil der Rolls-Royce-Gruppe. Die Namensrechte aus der Automobilproduktion einschließlich Unterlagen und verbleibender Ersatzteile wurde an die neu gegründete Armstrong Siddeley Owners Club Ltd verkauft.

Das erste Auto von Armstrong Siddeley war ein ziemlich großes Modell, ein 5-Liter-30-hp. Ein kleinerer 18 hp wurde 1922 vorgestellt und der 14 hp mit 2 Litern Hubraum 1923. 1928 bot man mit dem 15 hp den ersten Sechszylinder an und 1929 kam ein 12 hp. Im selben Jahr wurde erstmals ein Wilson-Vorwählgetriebe als Sonderausstattung angeboten. Ab 1933 gehörte es bei allen Wagen des Herstellers zur Serienausstattung. 1930 bot Armstrong Siddeley vier Modelle an, den 12 hp, den 15 hp, den 20 hp und den 30 hp, wobei letzterer L 1450 kostete.

In den 1930er-Jahren bot man eine Reihe von Sechszylindermodelle mit obengesteuerten Motoren an, aber bis 1936 blieb auch das Vierzylindermodell 12 hp im Programm. 1933 kündigte man den Special mit 5 Liter großem Sechszylinder-Aluminiummotor zum Preis von L 950 an. Nach Beginn des Zweiten Welt-



Armstrong Siddeley Fourteen Saloon, 1935

krieges führte man die Fahrzeugproduktion noch 1940 in geringerem Umfang fort und auch 1941 entstanden noch einige Wagen.

In der Woche nach Kriegsende in Europa stellte Armstrong Siddeley die ersten Nachkriegsmodelle vor: die viertürige Limousine Lancaster und das Cabriolet Hurricane. Die Namen waren aus der Produktion von Kriegsflugzeugen der Hawker Siddeley Group (seit 1935) entlehnt. Beide Modelle hatten einen 2,0-Liter-Sechszylindermotor, der 1949 auf 2,3 Liter aufgeböhrt wurde. Ab 1953 gab es den Sapphire 346 mit einem Sechszylindermotor mit 3,4 Litern Hubraum.

1946 stellte Armstrong Siddeley ihre ersten Dieselmotoren her. Es waren Mittelschnellläufer für den Einsatz in der Industrie und Landwirtschaft. Anfangs gab es einen Einzylindermotor, der 5 bhp (3,7 kW) bei 900/min. abgab, sowie eine Zweizylinderversion. Jeder Zylinder dieses Motors hatte einen Hubraum von 988 cm³. Leistung und Drehzahl der Motoren wurden mit der Zeit erhöht. Ende 1954 leistete der Einzylindermotor schon

11 bhp (8,2 kW) bei 1800/min. und der Zweizylinder 22 bhp (16,4 kW) bei der gleichen Drehzahl. 1955 wurde die Modellpalette durch Einführung eines Dreizylindermotors mit 33 bhp (24,6 kW) erweitert.

Diese Motoren entstanden in der Armstrong Siddeley-Fabrik in der Walnut Street in Leicester, bis diese Fabrik im August 1957 geschlossen wurde. Die Fertigung wurde in der Fabrik der Armstrong Siddeley (Brockworth) Ltd in Gloucestershire und ab 1958 in der Fabrik der Petters Ltd in Staines-upon-Thames fortgeführt. Die bei Petters gebauten Motoren wurden AS1, AS2 und AS3 benannt, um sie von den anderen Produkten der Firma zu unterscheiden. Die Fertigung endete endgültig 1962, als Petters eine neue Reihe schnelllaufender, luftgekühlter Dieselmotoren einführte.

Im April 1958 erwarb die Firma eine Lizenz zum Bau von schnelllaufenden Dieselmotoren der Maybach-MD-Reihe. Einige Hundert davon wurden bei der Bristol Siddeley Engines Ltd gebaut, nachdem diese Firma 1959 die Aktivitäten von Armstrong Siddeley übernommen hatte.

1956 wurde die Modellpalette durch den Sapphire 234 (2,3 Liter Vierzylinder) und den Sapphire 236 (2,3 Liter Sechszylinder) erweitert. Das Modell 346 bekam eine Kühlerfigur in Form einer Sphinx als Hinweis auf die gleichnamigen Flugmotoren.

Die kleineren Sapphire-Modelle läute-



ten dann auch das Ende der Automarke ein: Jaguar hatte 1955 eine 2,4-Liter-Limousine mit selbsttragender Karosserie herausgebracht, der schneller, deutlich billiger und eleganter als der altmodische Armstrong Siddeley war.



Armstrong Siddeley Star Sapphire

Das letzte Armstrong Siddeley-Modell war 1958 der Star Sapphire mit 4-Liter-Motor und BorgWarner Automatikgetriebe. 1960 verließ das letzte Auto dieser Marke die Fertigungshallen in Coventry.

Wie für viele britische Automarken gibt es auch für Armstrong Siddeley etliche aktive Clubs, die Eigner in verschiedenen Ländern bei der Erhaltung und Nutzung der Fahrzeuge unterstützen, so in Großbritannien, Australien, Neuseeland, Niederlande und Deutschland. Die Armstrong Siddeley Owners Club Ltd (ASOC) hat Mitglieder weltweit. In Großbritannien bringt der ASOC die monatlich erscheinende Mitgliederzeitschrift Sphinx heraus, in Australien heißt die entsprechende Zeitschrift Southern Sphinx und erscheint alle zwei Monate. In den Niederlanden gibt es ebenfalls sechsmal im Jahr eine Zeitschrift in Landessprache und die Sphinx-NZ in Neuseeland erscheint monatlich.

Fotos und Text: Wikipedia



COVC Clubnachrichten

Slotcar 3. März 2017

Wie immer traditionell zu dieser Jahreszeit unser Slotcar-Treffen „Start in den Frühling“. Heuer in einer etwas kleineren

einmal den ganzen Rennablauf bravouros, natürlich wie immer unterstützt durch unseren Herbert Fischer.

Und nach harten Kämpfen, unter vollem Einsatz der Fahrzeuge und Streckenposten gab es dann nach rund zweieinhalb Stunden ein Ergebnis. Und wie sollte es anders sein – Walter hat seinen



Runde, aber das tat der guten Stimmung keinen Abbruch. Unser Walter hatte heuer sogar seinen eigenen Fan mitgebracht. Sein Name – Herbert, und er trieb Walter von Runde zu Runde immer weiter, was sich schließlich auch im Ergebnis widerspiegelt



Gestärkt mit drei wagenradgroßen Pizzen (danke an die edlen Spender) ging es auf die Rennbahn. Trotz schmerzender Knieverletzung leitet Gerhard wieder



Große Konzentration bei Allen Teilnehmern und im Besonderen bei Heinz und Richard



Nach dem Pizza-Essen und dem Slotcar fahren gab es auch intensive Fachgespräche ...



Titel als Champion wieder verteidigt und mit einer Runde Vorsprung vor Christian zugeschlagen.

Nachfolgend die Detaillerggebnisse:

Damen

- 1. Doris Föda 79 Runden
- 2. Barbara Frey 74
- 3. Brigitte Adrian 73

Herzlichen Dank an unser Slotcar-Erfolgsduo Herbert und Gerhard. Wir haben uns wieder alle pudelwohl gefühlt und es ist einfach schön jedes Jahr wiederzukommen.

Brigitte Adrian



Herren

- 1. Walter Ceh 91 Runden
- 2. Christian Kanhäuser 90
- 3. Georg Braune 89
- 4. Heinz Schick 83
- 5. Richard Frey 82
- 6. Wolfgang Nowotny 80
- 7. Heinz Winkler 79
- 8. Michi Braun 79
- 9. Herbert Gschwindl 78
- 10. Gerhard Föda 76
- 11. Günter Rosner 72

Termine:

- 26. März Bowlingturnier LIONS-COVC
- 6. Mai Saisonstart
- 24. Juni 4. Zauberberg Classic
- 8. Juli Mini Golf Turnier
- 30. September Church Hill Climb
- 14. Oktober Schlussfahrt
- 2. November General Versammlung
- 7. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 4. Mai 2017, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Tony Brooks 85 Jahre	1
Ab 1. April 2017 Neue Tarife für die FIVA ID Card	3
32. KFG Novelle – Tachomanipulation strafbar	3
Neue Bücher	3
Rover P6	4
John Surtees	6
Monowheel	7
Käfer im TMW	8
Rolls-Royce pulverisiert Diamanten	8
Graham-Paige	8
FARBE FORM GESCHWINDIGKEIT	9
Stilvolles schrauben	10
Armstrong Siddeley	10
COVC Clubnachrichten	11



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



Impressum

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

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

Auflage: 60 Stück
 Druck: City Copy Service, A-1100 Wien