



Monats-Gazette

Nummer **121** Mai 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



*Er liebt sein Auto das kann man erkennen, Mitten in St. Moritz...
Foto: Herbert Fischer*

Auto Union 1000

Der Auto Union 1000 ist ein PKW der unteren Mittelklasse mit Dreizylinder-Zweitaktmotor und Frontantrieb der Auto Union. Der Nachfolger des „Großen DKW 3=6“ (F94) war der einzige Personenwagen der Auto Union, bei dem als Marke der Hersteller und nicht DKW verwendet wurde. Im August 1963 folgte der DKW F 102 als letzter westdeutscher Serienwagen mit Zweitaktmotor.

Der Auto Union 1000 entsprach weitgehend dem DKW F94. Wesentliche

Unterschiede waren der stärkere Motor mit mehr Hubraum (981 cm³) und äußerlich die vier Ringe im Kühlergrill sowie der Schriftzug „Auto Union“ anstelle des DKW-Markenzeichens auf der Motorhaube. Er war als vier- und zweitürige Limousine sowie mit vorn angeschlagenen Türen als viersitziges Cabriolet bzw. Coupé



ohne B-Säule im Angebot. Zum Modelljahr 1960 (ab August 1959) bekamen die zweitürige Limousine und das viersitzige Auto Union 1000 S Coupé eine Panorama-Frontscheibe. 1961 wurde der Kühlergrill mit Senkrechtzierstäben neu gestaltet.

Die Fahrzeuge hatten einen Kastenprofilrahmen und eine Ganzstahlkarosserie. Vorn waren die Räder einzeln an unteren Querlenkern und einer oben liegenden Querblattfeder aufgehängt. Hinten war die von den Vorgängern bekannte Schwebeachse eingebaut.



Der Auto Union 1000 Spezial (kurz AU 1000 SP) war ein zweisitziger Sportwagen auf Basis des Auto Union 1000 S, der zur IAA 1957 erschien und von 1958 bis 1965 bei Baur in Stuttgart gefertigt wurde. Er erreichte eine Stückzahl von 5004 Coupés. Von September 1961 bis April 1965 fertigte man zudem 1640 offene Roadster.

Gegenüber dem Auto

Zwischen Januar 1958 und Juli 1963 produzierte die Auto Union im Werk Düsseldorf-Derendorf 171.008 Limousinen und Coupés der Typen Auto Union 1000 und 1000 S. Ab August 1959 kam eine Kombi-Version unter dem Namen „Universal“ hinzu, die bis November 1962 16.421-mal verkauft wurde. Höhepunkt der Baureihe war das Auto Union 1000 S de Luxe Coupé mit Scheibenbremsen. Insgesamt waren 1962 aber nur 18.085 Auto Union 1000 gefertigt worden.

Im Modelljahr 1961/62 führte die Auto



Auto Union 1000 S Coupé mit Panorama-Frontscheibe

Union die Zweitakt-Getrenntschmierung mittels der gemeinsam mit Bosch entwickelten „Frischöl-Automatik“ ein. Das System mit separatem Ölbehälter nebst Ölpumpe sollte das Tanken von Benzin ohne Ölzusatz ermöglichen, weil Tankstellen mit Zweitaktgemisch im Angebot seltener wurden. Hatte man im Jahr 1956 bereits das Mischungsverhältnis von 1:25 auf 1:40 herabgesetzt, konnte der Motor nun in Volllast mit 1:60 und im Leerlauf mit 1:400 betrieben werden. Laut Werbung sollte das neue System vor allem eine längere Lebensdauer des Motors garantieren, die in der Praxis aber nicht erzielt wurde. Im extrem kalten Winter 1962/63 traten ungewöhnlich viele Kurbelwellenschäden auf, weil das bei niedrigen Temperaturen stockende Öl nicht ausreichend durch die dünne Leitung in den Vergaser transportiert wurde.

Nachdem Mitte 1963 die Produktion in Deutschland ausgelaufen war, wurde der Auto Union 1000 S von Veículos e Máquinas Agrícolas in São Paulo (Brasilien) mit geringen Retuschen und in Santa Fe (Argentinien) ohne Veränderungen noch bis 1967 hergestellt.



Union 1000 S war die Motorleistung durch höhere Verdichtung (8 : 1) auf 41 kW (55 PS) gesteigert worden und brachte den „Schmalspur-Thunderbird“, wie der 1000 Sp in der Presse gelegentlich genannt wurde, auf eine Höchstgeschwindigkeit, die mit 140 km/h das schwächer motorisierte 1000-S-Coupé geringfügig übertraf.

Coupé und Roadster kosteten 10.950 DM.

Text und Fotos: Wikipedia

Peugeot 402

Der Peugeot 402 war ein Fahrzeug des französischen Herstellers Peugeot. Er wurde von 1935 bis 1942 in einer Auflage von 75.000 Exemplaren hergestellt. Vorgänger war der Peugeot 401, Nachfolger der Peugeot 403.



Das Fahrzeug war in zahlreichen Versionen lieferbar - u.a. Limousine, Cabriolet, Decouvrable, Roadster, Klappdach-Cabrio, Kombi und sogar Camionette. Es waren bis zu 16 Karosserievarianten lieferbar.

Revolutionär war in den 1930ern auch

das Stromlinien-Design mit den beiden Scheinwerfern, die hinter dem Kühlergrill versteckt waren. Sein avantgardistisches Design wurde von der Kundschaft wohlwollend aufgenommen und verlieh ihm den Beinamen „Ligne Fuseau Sochaux“, was mit „Spindelform aus Sochaux“ übersetzt werden kann. Im Peugeot-Werk Sochaux wird jedoch nicht nur ein formal hochmodernes Automobil gebaut, der 402 wartet auch mit vielen anderen Neuheiten auf. So verfügt das Mittelklasse-Modell über versenkte Türgriffe, Sicherheits-Zapfenschlösser, eine Zwölf-Volt-Anlage und optional auch über ein elektromagnetisches Dreigang-Cotal-Vorwahlgetriebe. Darüber hinaus war der Peugeot 402 einer der ersten DieselpKW überhaupt, wobei der Dieselmotor aufgrund des Kriegsausbruchs nie serienmäßig verbaut wurde.

Alle Modelle hatten einen 4-Zylinder-Motor mit 1991 cm³ Hubraum, ab 1938 (Modell B) mit 2142 cm³. Die Dieselmotoren hatten 2,3 Liter Hubraum. Viele Modelle waren mit dem elektromagnetischen Cotal-Getriebe ausgerüstet. Das 402-Chassis diente als Basis für viele Sonderaufbauten.

Peugeot Eclipse:

Das Klappdach-Cabrio, genannt „Eclipse“ (Patent Georges Paulin) war der Nachfolger des Modells 401, das als erstes Automobil der Welt mit einem elektrisch betriebenen blechernen „Eclipse“-



Dach gilt. Vom 402 Eclipse wurden (ausweislich einem Artikel in „L'Vie de Auto“ aus dem Jahr 2002) 473 Exemplare hergestellt. Im Mai 2007 waren weltweit noch 34 Peugeot 401/601/402 mit „Eclipse-Karosserie“ bekannt. Davon entfallen ein Exemplar auf den 601, drei 401, drei zweisitzige 402 Typ „E4“ sowie 27 Viersitzer „E4Y“. 402 Eclipse wurden - bis auf die wenigen produzierten Zweisitzer - prinzipiell auf das Langchassis der Familiale-Limousinen-Version aufgebaut



Foto: Peugeot

und haben das beachtliche Ausmaß von rund 5,30 Metern Länge. Die Eclipse war mit einem Preis von 34.000 FF (1936) dem Luxusfahrzeug-Segment zuzuordnen; bei Umrechnung auf heutige Kaufkraft entspricht das einem Neupreis von etwa 150.000 €. Soweit heute noch nachvollziehbar, wurden Eclipse nur bei fester Bestellung und erfolgter erheblicher Anzahlung produziert.

Einen direkten Nachfolger gab es für den 402 anfangs nicht, bis schließlich 1955 (13 Jahre nach Produktionseinstellung) der Peugeot 403 auf den Markt gebracht wurde.

Text und Fotos: Wikipedia

Sonderfahrt des COVC/ Gschwindl

Vorerst, jeder Oldtimerfan der nicht dabei war hat etwas einmaliges und besonderes versäumt – das nicht möglich ist zu wiederholen.

Donnerstag den 13. April trafen wir uns nach Mitternacht bei Manfreds Glashaushaus, hier war der Treffpunkt zur Abfahrt. Eine zweite Gruppe starteten bei Herbert Gschwindls Stützpunkt. Abfahrt war dann 40 Minuten nach der Geisterstunde im modernen, Bar, Kaffeemaschine, Kühlschrank/Getränke, ausgestatteten Volvo-Bus. 9,30 Uhr sollten wir in Ingolstadt bei AUDI sein, dies erreichten wir pünktlich. Dazwischen lag je nach Charakter dösen oder wachen um die Nacht-Zeit zu überdauern. Mit meinen lange Haxen konnte ich keine entspannte Position finden, aber auch ich überstand die Fahrt sehr gut und so kamen wir fröhlich im AUDI Werk an und wurden sogleich von der Vorstands-Sekretärin Frau Sabine Reith freundlichst empfangen und ins Audi eigene Großrestaurant zum Frühstück eingeladen.

Jetzt folgte der besondere Teil des Programms – die heiligen Hallen von AUDI. Diese „Hallen“ sind in einem mehrstöckigen Gebäudekomplex und umfassen sagenhafte 3 Stockwerke mit Kostbarkeiten vom Anfang der Audi/Autounion Tätigkeit bis zum heutigen Tag. Hier stehen sie zum Großteil phantastisch restauriert die Audi-Auto Union, DKW, Wanderer, Horch. Die Menge der Exponate und der sagenhaft schöne Zustand machte den Betrachter ATEMLOS. Geführt wurden wir durch die Schätze von einem Fachmann welcher über jedes Auto alles wusste, vom Erstbesitzer, technischer Daten, Lebenslauf bis zum heutigen Tag. Über drei Stunden dauerte diese Führung und weil's so spannend war spürten die meisten erst jetzt das der Stützappa-



rat von uns sehr weh tat.

Audi Quattros in allen produzierten Renn- und Straßen Versionen. Durchgängig die Reihe der Le Mans Fahrzeuge. Hier die etwas traurige Aussage des Audi Fachmannes das diese Fahrzeuge nie wieder fahren werden, da zu kompliziert und zu viele (38 bei Bj. 2016) unter-



einander vernetzte Computer und deren Alterung dies verhindern. Alle Restaurationen der Fahrzeuge werden außerhalb des Hauses Audi durchgeführt und nur ein paar Audi-Mannen sind für Servicearbeiten beschäftigt.

Nun ging es um ein paar Ecken zum Italiener wo wir rasch, sehr gut und freundlich versorgt wurden.



Wieder gestärkt folgte das weitere Highlight, das AUDI Museum. Ein mehrstöckiger moderner „Palast“ – auch wieder eine kompetente Führung. Auch hier präsentierten sich die zeitgeschichtlichen

Ausstellungstücke in einem 1A Zustand. Rechtschaffen müde kamen wir im netten Familien Hotel an, duschen, Föhnwelle, Deo und dann zum Abendessen. Sehr gutes Essen und das passende Getränk dazu – aber rund um 21.00 Uhr fielen den meisten schon die Augen zu - tiefer und ruhiger Schlaf bis zum Morgen.

Fit wie der berühmte Turnschuh fuhren wir nach dem Frühstück per Bus nach Zwickau.

Bei der Fahrt durch die Stadt fielen einem die vielen leer stehenden Häuser, im schlechten Zustand, wenig Autos/viele Parkplätze, wenig Leute auf der Straße auf. Typisch die alten Backstein Bauwerke der Stadt, so auch beim Horch Museum bzw. dem AUDI Stammwerk. Vor dem Bauwerken des alten Audi Werks ein modernes Beton-Eingangs Areal.



Unser Museumsführer stellte sich als August

Horch vor und da er schon über 150 Jahre alt war konnte er uns natürlich ausführlich die Geschichte vom Schaffen des A. Horch erzählen. Herr Göppert, der Museums-Führer, sah wie die Kopie des Herrn Horch aus und konnte viele Geschichten etc. über jedes Exponat erzählen. Sehr interessant war der max. Drehmoment



Prüfstand aus der Zeit der 30er Jahre, welcher täglich noch zu Demo-Zwecken aktiviert wird. Der 100 PS Horch Motor wird angelassen und dann die Prüfung durchgeführt – sehr anschaulich.

Sehr charmant gemacht die Anmutung eines Einkaufsstraßen Ambiente der damaligen Zeit mit den dazugehörigen DKWs etc.

Abschluss der langen und intensiven Führung war dann in der Anmutung eines



Automobil-Verkaufs-Salon der 30er Jahre. Dieser diente uns dann für mehrere Abschluss Fotos mit „Hr. Horch“.

Die Fittesten von uns schauten dann noch in die Villa von A. Hoch während der Rest von uns sich in der Sonne erholten. Stehend KO – aber mit dem Wissen ein noch nicht Erlebtes in den zwei Tagen vermittelt bekommen zu haben. Danke lieber Herbert Gschwindl!

und mühsam erneuert werden... Dasselbe mit dem Gewandhaus aus dem 16. Jahrhundert (Theater, Puppenspielhaus). Der Kornspeicher – Am 14. September 2014 endete die fünfjährige Sanierung des „Niedereren Kornhauses“ in Zwickau. Dank der Notsicherung und des sich anschließenden Umbaus konnte nicht nur ein Denkmal von nationaler Bedeutung gerettet werden. Zugleich erhält die Stadtbibliothek ein modern ausgestattetes Domizil. 3 Stockwerke Dachstuhl wurden unter anderem neu gebaut bzw. restauriert.

Und wieder die vielen leeren Straßen/Häuser...

Ab ins Hotel „Meerane“ (****) im Nachbarort von Zwickau. „Katzenwäsche“ und runter zum Abend-Bufferet.

Letzter Tag, wieder wechselnd bewölktetes Wetter, Fahrt nach Dresden. Direkt

Prag ließen uns die niedrigen Unterführungen kein durchfahren zu und so kamen wir nach einiger Irrfahrt zu unserem Mittags-Hotel „ANDEL'S by Vienna House“. Es erwartete uns bodenständige Kost die bei allen gut ankam. Johann und ich widmeten uns im speziellen den süßen Köstlichkeiten.

Ankunft in Wien war dann 19,30 Uhr.

Ein besonders herzliches Dankeschön an Herbert Gschwindl der auch diese Fahrt wieder super organisiert hat. „Die heiligen Hallen“ von AUDI im Besonderen, das AUDI Museum und das HORCH Museum war das Highlight meiner Oldtimer Erlebnisse. Danke!

Herbert Fischer
Fotos: Heinz Schick

Dies alles fuhr auf unseren Straßen

Auf den Straßen der 50er Jahre fuhren neben den viel bewunderten Neuwagen

zahllose Veteranen, Umbauten und Eigenkonstruktionen. Oftmals nur am Leben erhalten durch Improvisation, Hingabe und eine gehörige Portion Bastlergeschick, brachten sie



das Wirtschaftswunder in Fahrt. Der Autor, Motorjournalist seit 1951, richtete seine Kamera damals auf alles, was er bemerkenswert fand, vom klassischen Sportwagen bis zum skurrilen Dreirad. So entstand dieser Band: Nostalgie pur und ein Einblick in eine längst vergessene Zeit. Dieser Titel lässt die Adenauerzeit mit ihren Kuriositäten noch einmal nachvollziehen.

Autor Paul Simsa
Veröffentlichung 2011
Motorbuch Verlag
ISBN 3613032805

60 Jahre Fiat 500

Der Startschuss fiel auf dem Internationalen Autosalon Genf (9. bis 19. März 2017).

Mit der Präsentation eines exklusiven Sondermodells auf der Schweizer Messe eröffnet Fiat die umfangreichen Aktivitäten zum 60. Geburtstag des Fiat 500. Unter dem Slogan „Forever Young“ sind sie eine Hommage an den historischen Fiat 500, der als zeitloses Automobil am 4. Juli 1957 in Turin



bei der Semper Oper konnte unser Bus-Fahrer einen „legalen“ Parkplatz für kurze Zeit ergattern. Schnelles Fotografieren a la Japaner, Dresden in 40 Minuten.. Aber Besser als gar nix denn der Dresden Ausflug war nur so die ad hoc Idee von Herbert G. für uns. Super Idee.



Und dann hatte ich die glorreiche Idee ein Bild in meinem Fotoapparat-unscharf zu löschen. „nur dieses Bild“ und die Bestätigungstaste gedrückt - das mache ich nicht mehr denn nun war alles gelöscht „kein Bild auf Speichermedium“ und 160 Bilder futsch... Aber ich/wir haben noch unseren Heinz Schick, Gott sei Dank.

Weiter ging es nach Prag, doch im

Per Bus fuhren wir ins Zentrum zum Domplatz. Auch hier wieder ein kleiner Kultur-Schock.

Erst jetzt beginnt man die wichtigsten Gebäude zu restaurieren. Der Dom, St. Marien Dom, wird von allen Seiten mit dicken Monster-Stützen seit März 2017 vor Einsturz gehalten. Fundamente etc. müssen behutsam



Weltpremiere feierte. Im Mittelpunkt der abwechslungsreichen Kampagne stehen darüber hinaus Aktionen im Internet, im Radio und im Fernsehen. Außerdem geht der Fiat 500 auf eine ausgedehnte Tour durch die schönsten Städte Europas, um sich mit Fans der aktuellen Baureihe und Sammlern des zum Kult-Oldtimer gewordenen Urmodells zu treffen.

Der Fiat 500 ist mehr als nur ein Auto. In den vergangenen 60 Jahren hat er sich zu einer Ikone entwickelt, einer Symbolfigur italienischen Stils, die Fans schöner und origineller Dinge immer wieder begeistert. Seit 1957 bringt der Fiat 500 Leben und Fröhlichkeit auf die Straßen der Welt, als ideales Auto für die unterschiedlichsten Ansprüche.

Die Agentur Leo Burnett hat dazu eine Werbekampagne entwickelt, die in verschiedensten Medien in einer Vielzahl von Sprachen den Fiat 500 als verbindendes Element zwischen historischer Inspiration und moderner Persönlichkeit zeigt. Kernelement ist ein spezifisches Logo, das nicht nur in der weltweiten Kommunikation auftaucht, sondern im Jubiläumsjahr auch alle Fahrzeugmodelle der Fiat 500 Familie kennzeichnet. Das Logo kombiniert die Ziffern 500 mit dem Slogan „Forever Young“, ergänzt um den Zusatz „Since 1957“. Es steht für die Zeitlosigkeit des Fiat 500, der als Legende auf vier Rädern auch nach sechs Jahrzehnten nicht altmodisch geworden ist. Ganz im Gegenteil, 2017 feiert der Fiat 500 in alter Frische den 60. Geburtstag.



Im Internet - die Geschichte hinter dem Mythos

Die Geschichte des Fiat 500 wird im Internet erzählt (www.500foreveryoung.fiatpress.com). Im Monatsrhythmus werden in einem virtuellen Museum fünf Orte vorgestellt, die in der Historie des Fiat 500 eine wichtige Rolle gespielt haben. Besucher der Website können interaktiv die Entwicklungen von Technologie und Gesellschaft über die Jahrzehnte nachverfolgen. Sie können beispielsweise zeitgenössische Musik hören oder Fernsehsendungen verfolgen, inklusive prägnanter Fiat Werbespots aus der jeweiligen Ära. Ein Fotoalbum zeigt Szenen aus der betreffenden Epoche, zu denen zusätzlich schriftliche Dokumente zur Ansicht bereitstehen.

Die erste Episode der Internet-Serie ist jetzt online. Sie spielt in den Jahren

1957 bis 1968 und startet im Büro von Ingenieur Dante Giacosa, dem Entwicklungsleiter des historischen Fiat 500. Hier begann die Story hinter dem Mythos. Besucher der Website haben beispielsweise Zugang zu technischen Zeichnungen und zeitgenössischen Werbemotiven, können im historischen Magazin „Illustrato Fiat“ blättern, in Giacosas privatem Archiv in alten Berichten und Fotosammlungen stöbern oder Dokumente zum Fiat 500 herunterladen. Verdeutlicht wird auch, wie der „Nuova Cinquecento“, wie der Fiat 500 im Italienischen genannt wird, die Geschichte der Stadt Turin und ihrer Einwohner prägte. Selbstverständlich ist auch die Einrichtung des virtuellen Büros passend zu den 1950er und 60er Jahren. Auf dem Schreibtisch ist die Schreibmaschine Lettera 22 von Nizzoli platziert, auf einer Kommode steht ein Fernseher Alcol 11 von Zanuso, und aus einer Ecke ragt die legendäre Bogenlampe „Arco Floss“ von Castiglioni in den Raum.

Sechzig Jahre und völlig ohne Falten - das erste Geburtstagsgeschenk für den „Nuova Cinquecento“ ist eine Limited-Edition-Ausgabe des aktuellen Fiat 500. Das auf dem Genfer Autosalon als Weltpremiere gezeigte Fahrzeug ist das jüngste in einer ganzen Reihe exklusiver Sondermodelle. Zu ihnen gehörte beispielsweise 2011 der Fiat 500 by Gucci, dessen Stoffverdeck die für das Modella-bel berühmten Streifen in Grün-Rot-Grün aufwies und dessen Sitze mit Lederbe-



zügen aus der Manufaktur Poltrona Frau der Schriftzug Guccissima zierte. Elemente aus der Welt der Mode übertrug schon 2008 der Fiat 500 by Diesel perfekt auf ein Automobil. Gefeierte Blickfänger waren auch der Fiat 500 Pink und der Fiat 500 Vintage ‚57 im Retro-Design, der 2015 den Stil des „Nuova Cinquecento“ ins 21. Jahrhundert übertrug. Für Aufsehen sorgte zuletzt der Fiat 500 Riva, dessen Inneneinrichtung mit Einlagen aus Mahagoni- und Ahornholz Anleihen bei den Luxusmotorbooten von Riva nahm. Auch die „Kleinste Yacht der Welt“ zeigte wie die vorhergehenden Sondermodelle eine einzigartige Interpretation des Themas Fiat 500.

Alles Gute zum Geburtstag und weitere fröhliche und gute 50 Jahre 500er.

FIAT

Jaguar Classic Reborn Service

Im Rahmen des Reborn-Programms kauft der Autobauer alte Jaguar-Modelle auf und versetzt sie in seiner Werks-Klassik-Abteilung nach exakten Werksvorgaben in absoluten Neu- und Originalzustand. Jetzt auch den E-Type. Neu aufgebaut wird dabei nach Informationen aus den Auslieferungslisten mit allen Fahrzeugdaten und Originalzeichnungen aus dem Archiv des Jaguar Heritage Trust. Die Neuaufbauten folgen dem



Prinzip, dass so viele Original-Teile wie möglich bei einem Reborn-Auto erhalten oder nach Original-Arbeitsverfahren und -Spezifikationen neu aufgebaut werden.

Aktuell beläuft sich der Bestand an restaurierten E-Type-Modellen auf zehn Fahrzeuge. Der erste E-Type Reborn – ein Serie I Fixed Head Coupé 4.2 von 1965 – feiert auf der Essener Techno Classica seine Weltpremiere. Die Preise für einen neuen alten Jaguar E-Type sollen bei rund 285.000 Pfund (umgerechnet rund 330.000 Euro) liegen.

Jaguar

Jochen Rindt 75 Jahre

„Ich weiß noch genau, was ich gemacht habe, als die Nachricht vom schweren Unfall des Jochen Rindt kam“ - das hört man immer wieder, wenn man mit Menschen ab 55 spricht.

Dieser wohl erste globale österreichische Superstar (Karl-)Jochen Rindt wäre 2017 75 Jahre alt geworden.

Aus diesem Anlass veranstaltet das Österreichische Post- und Telegraphenmuseum zwischen 27. April und 28. Oktober 2017 eine Sonderausstellung über das Leben und die Karriere des charismatischen Grazers im über fünfhundert Jahre alten Kammerhof in Eisenerz. (mehr Infos und nähere Details auf www.postmuseum.at und http://postmuseum.at/Rindt_75/).



Statistik Deutschland

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) veröffentlichte am 1. März 2017 die neuesten Zulassungszahlen des Kraftfahrt Bundesamtes (KBA).

Auf den Internetseiten des KBA finden Sie hier die Meldung zu den Bestandszahlen am 1.1.2017

Den KBA-Zahlen zufolge stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen mit H-Kennzeichen im Vergleich zum Vorjahr um 10,9 Prozent auf nunmehr 430.590. Damit wurden im letzten Jahr 42.470 mehr historische Kraftfahrzeuge in Deutschland zugelassen. Eine genaue Aufschlüsselung dieser aktuellen Oldtimer-Statistik wird der VDA im April veröffentlichen.

Während im letzten Jahr damit gerade einmal etwas mehr als 42 Tsd Fahrzeuge mit H-Kennzeichen auf Deutschlands Straßen mehr zugelassen wurden, stieg der Gesamtbestand aller angemeldeten Kraftfahrzeuge in Deutschland um 1,9 % auf nunmehr 62,6 Mio. Kraftfahrzeuge. Das ist ein Plus von 1,17 Mio. Fahrzeugen, was sicherlich im Wesentlichen durch Neuzulassungen zustande kam. Man könnte den Zuwachs der Zahlen auch so interpretieren: im letzten Jahr wurden mehr als zweieinhalb Mal so viele Neuwagen auf Deutschlands Straßen zusätzlich zugelassen als insgesamt an gut gepflegten und gewarteten Oldtimern in den Garagen stehen.

Vom Gesamtbestand mit 62,6 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen sind weniger als ein Prozent 30 Jahre oder älter. Und bei dieser Zahl (ca. 600 Tsd) ist nicht jedes Fahrzeug, für das theoretisch ein H-Kennzeichen beantragt werden kann, auch tatsächlich als Oldtimer zugelassen. Oft lohnen sich die Anreize nicht, das Fahrzeug als Oldtimer zuzulassen oder es werden die Kriterien für ein H-Kennzeichen einfach nicht erfüllt.

Der Pkw-Bestand hat mit 45.803.560 Einheiten (Zuwachs in 2016: 1,6 %) den größten Anteil am Gesamtbestand von 62,6 Millionen Fahrzeugen. Motorräder machen mit 4,3 Mio. Einheiten (Steigerung in 2016: 2,0 %) nur knapp ein Zehntel im Vergleich zum Pkw-Bestand aus.

Das durchschnittliche Fahrzeugalter aller Fahrzeugkategorien ist in den letzten Jahren kontinuierlich auf nun 9,3 Jahre gestiegen.

Quellen: Kraftfahrt Bundesamt (KBA), Verband der Automobilindustrie (VDA)

Opel Eco zu verkaufen

Die Einmalige Möglichkeit einen von nur 3 jemals produzierten *Opel Eco-Speedster Weltrekordfahrzeugen* zu erwerben.

Chassis Nr. 001

Neben der Serienversion des Opel

Speedster wurde 2002 auf dem Pariser Automobilsalon auch eine, von einem 1,3-Liter-Common-Rail-Dieselmotor angetriebene Studie vorgestellt. Der sogenannte Eco Speedster hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h und



verbraachte 2,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Bei einer 24-Stunden-Testfahrt im Juli 2003 auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke in Nardo, stellte der Eco Speedster 17 internationale Rekorde auf. Dabei kam es 55 Minuten vor Schluss zu einem dramatischen Finale, als das Fahrzeug mit Elektronikproblemen die Box ansteuerte und der Motor nicht wieder ansprang. Das Fahrerteam, das bis dahin 16 der 17 internationalen Rekorde aufgestellt hatte, entschloss sich, den Eco Speedster die letzte Runde zu schieben. Der Schlussfahrer bewegte schließlich das Rekordfahrzeug per Anlasserkraft über die Ziellinie.

Durchschnittsgeschwindigkeit von 225,079 km/h

256,739 km/h Höchstgeschwindigkeit über einen Kilometer mit fliegendem Start
Bester Verbrauch bei Spurfahrten: Nur 2,54 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer

info@autotechnikauktion.de

Fahrerassistenzsysteme

Wenn es drauf ankommt, bremsen bereits viele Neufahrzeuge in Deutschland automatisch. Das ist das Ergebnis einer Bosch-Auswertung auf Basis der Zulassungsstatistik 2015. Demnach hat bereits jeder vierte neu zugelassene Pkw ein automatisches Notbremssystem an Bord, um Unfälle zu vermeiden und gegebenenfalls ein Auto im Notfall bis zum Stillstand abzubremsen.

Auch die adaptive Abstands- und Geschwindigkeitsregelung ACC erfreut sich unter Autokäufern großer Beliebtheit. 2015 kommt sie bereits in elf Prozent der Neufahrzeuge zum Einsatz. Parkassistenzsysteme – angefangen bei Parkpiepsern bis zum Park-Lenkassistent – erleichtern in jedem zweiten in Deutschland neu zugelassenen Auto das Einparken.

16 Prozent der neuen Pkw überwachen Spurwechsel oder halten selbstständig die Spur, und in elf Prozent der Neufahrzeuge ist eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung vorhanden.

„Fahrerassistenzsysteme etablieren sich zunehmend auf dem Markt und ebnet damit den Weg zum automatisierten Fahren“, sagt Bosch-Geschäftsführer Dr. Dirk Hoheisel. „Je vertrauter die Autofahrer mit Fahrerassistenzsystemen sind, desto mehr wächst die Akzeptanz für automatisiertes Fahren.“

„Fahrerassistenzsysteme etablieren sich zunehmend auf dem Markt und ebnet damit den Weg zum automatisierten Fahren. Je vertrauter die Autofahrer mit Fahrerassistenzsystemen sind, desto mehr wächst die Akzeptanz für automatisiertes Fahren.“ Bosch-Geschäftsführer Dr. Dirk Hoheisel Automatische Notbremssysteme setzen sich auch in Europa durch

Nicht nur in Deutschland, auch in anderen Ländern Europas sind automatische Notbremssysteme auf dem Vormarsch. 2015 sind in den Niederlanden 32 Prozent, in Belgien 30 Prozent und in Spanien 16 Prozent der neu zugelassenen Pkw mit einem solchen Bremsassistentensystem ausgerüstet. In Großbritannien unterstützen 21 Prozent aller verkauften Neu-Pkw bei Notbremsungen. Ein Grund für die große Verbreitung von automatischen Notbremssystemen ist das Bewertungsschema von EuroNCAP. Um in Fahrzeugtests der Verbraucherschutzorganisation die Bestnote von fünf Sternen zu erreichen, ist ein solcher Assistent Voraussetzung. Automatische Notbremssysteme überwachen mit einem Radar- und/oder Videosensor den Bereich vor einem Fahrzeug. Nähert es sich einem Hindernis in der eigenen Fahrspur kritisch an, wird der Fahrer gewarnt. Reagiert er darauf nicht, erfolgt automatisch eine Notbremsung.

Hätten alle Fahrzeuge ein automatisches Notbremssystem an Bord, könnten laut Bosch-Unfallforschung allein in Deutschland bis zu 72 Prozent aller Auffahrunfälle mit Personenschaden vermieden werden.

Ob beim Bremsen, Lenken oder Gas geben – Fahrerassistenzsysteme unterstützen Autofahrer in unübersichtlichen



oder kritischen Verkehrssituationen beim Fahren und greifen notfalls gezielt ein. So sorgen sie für mehr Sicherheit im Straßenverkehr und dafür, dass der Fahrer stressfreier und entspannter an sein Ziel kommt. Basis für die elektronischen

Helfer sind Sensoren mit Radar-, Video- und Ultraschalltechnik, die das Fahrzeugumfeld erfassen. Fahrerassistenzsysteme sind zugleich die Vorstufe zum automatisierten Fahren, mit dem Autos in Zukunft die Fahraufgabe auf dem Weg von A nach B komplett alleine übernehmen können. Bei Bosch arbeiten bereits heute insgesamt nahezu 3.000 Entwickler an neuen Fahrerassistenzsystemen und damit auch am automatisierten Fahren und Parken.

2015 sind in Deutschland 3,2 Millionen Pkw neu zugelassen worden. Für die Auswertung zu Fahrerassistenzsystemen hat Bosch neben der Neuzulassungsstatistik 2015 des Kraftfahrtbundesamtes auch Daten des Dienstleisters IHS Markit Automotive herangezogen. Ausgehend davon wurden die wichtigsten Fahrzeugmodelle je Segment ermittelt und anhand der Ausstattungslisten untersucht, welche Fahrerassistenzsysteme für einzelne Baureihen angeboten werden.

BOSCH

Eine über 100 jährige Geschichte - Opel

Eigentlich kommt das Buch genau zum richtigen Zeitpunkt heraus. Ende März 2017 hat der Motorbuch Verlag das 272-seitige Werk von Alexander F. Storz veröffentlicht, kurz nach der Bekanntgabe, dass Peugeot nun Opel übernommen hat. Womit sozusagen ein Lebensabschnitt von Opel besiegelt wurde und ein neuer angefangen hat. Das nennt sich perfektes Timing!

Begonnen hat die Opel-Autogeschichte, schon zuvor gab es Nähmaschinen, Fahrräder und Motorräder aus Rüsselsheimer Produktion, im Jahr 1899 mit dem Opel Motorwagen System Lutzmann, auf den schon bald eine Darracq-Lizenzfertigung und schließlich Eigenkonstruktionen wie der Doktorwagen 4/8 PS von 1908 folgten. Bereits 1910 konnte Opel ein Vollsortiment an Automobilen anbieten. Erste Motorsporterfolge stellten sich schon früh ein, Opel baute südlich von Rüsselsheim sogar eine eigene Rennstrecke, die heute komplett verfallen ist.

Opel war erfolgreich, brachte den Laubfrosch auf den Markt und mit dem Regent 24/110 PS sogar einen Wagen der Spitzenklasse, der mit seinem Sechsliter-Achtzylinder-Motor Maybach, Cadillac und Mercedes SS konkurrenzieren sollte.

Doch die Weltwirtschaftskrise kam dazwischen, Opel konnte sich nur durch die Übernahme durch General Motors vor dem sicheren Untergang retten. Der Cadillac-Konkurrent musste sofort sterben, alle Autos wurden zurückgekauft und verschrottet!

Auf 27 Seiten beschreibt der studierte

Historiker und Philosoph Alexander Franc Storz die ersten fast 30 Jahre von Opel. Und man erfährt hier manche Anekdote der Vergangenheit, die einem bisher weniger bewusst war, etwa dass der Spruch "dasselbe in Grün" sich durchaus auf den Opel Laubfrosch beziehen könnte, der ja eine mehr oder weniger exakte Kopie des Citroën 5CV war, aber halt grün lackiert wurde. Oder dass Opel einst im Besitzer der Elitewerke war, die Oberklassenfahrzeuge herstellt, deren Autos aber weitgehend vergessen gegangen sind.

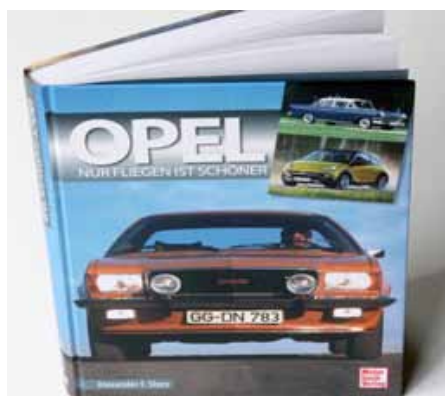
Nach der Übernahme durch GM herrschte in Rüsselsheim ein frischer Wind. Die Amerikaner trimmten den deutschen Hersteller auf Vordermann, neue Modelle wurden in den USA entwickelt, die Opel-Leute durften sie noch absegnen und in Details verfeinern. So entstanden neue Konstruktionen mit den klingenden Namen Olympia, Kadett oder Admiral, die für gute Erfolge sorgten.

Im Gegensatz zu vielen anderen Herstellern überlebte Opel die Krisenjahre und schwang sich zu einem der größten Autohersteller Deutschlands auf.

Auch dieser Epoche widmet Storz 20 Seiten und man erfährt manches Detail aus der turbulenten Geschichte.

Dann geht es ab Seite 58 in die Nachkriegszeit und damit in die fruchtbarste Periode der Opel-Geschichte. Olympia, Rekord, Kadett, Commodore, GT, Manta, Ascona, Kapitän, Admiral, Diplomat, Senator, Monza, Corsa, usw. - sie genießen ihre Dokumentation auf über 150 Seiten.

Und immer wird auch ein Blick in die Neuzeit geworfen, denn aus Kadett wurde Astra, aus Ascona Vectra und aus Rekord im Prinzip der Insignia.



Dass es in der umfangreichen Modellgeschichte nicht nur Erfolge regnete, wird einem beim Lesen schnell klar, vor allem die allzu amerikanischen Varianten der späteren Jahre wirkten nicht immer geglückt, während der selber entwickelte Zafira ein echter Knüller wurde.

Trotz mancher guter Jahre und Spitzenplätzen in den Verkaufshitparaden bescherte Opel dem Besitzer General Motors auch viele und große Verluste.

Vermutlich war es nicht so geplant, aber just auf den Termin hin, auf den

das Buch wohl in Druck gehen sollte, platzte die Bombe. Peugeot würde Opel (und Vauxhall) übernehmen. Da musste wohl in letzter Minute noch so einiges angepasst werden. Und so ist sicherlich auch das Kapitel 17 zu erklären, das die Krisen der Neuzeit, beginnend in den Neunzigerjahren beschreibt und mit der Übernahme von Opel durch Peugeot im Jahr 2017 endet. Dass dabei auch einige kritische Worte zum Käufer Peugeot, der schon etliche große Marken zu Grabe trug, nicht fehlen.

Und dass der Autor wohl bei Drucklegung des Buchs immer noch hoffte, dass General Motors Opel nicht verkaufen werde, zeigt, dass sich Aktualität eben schlecht mit dem Buchdruck verträgt. Es tut dem fast 120-jährigen Abriss der Opel-Geschichte aber auch keinen Abbruch, schließlich wollen wir ja zurück- und nicht vorwärtsschauen.

Bereits im Jahr 2007 publizierte Storz im Motorbuch Verlag eine Geschichte zum Hause Opel, diese war etwas kleiner und kürzer. Seither arbeitete der Autor an einer Kioskserie, die alle 14 Tage über 120 Ausgaben jeweils ein Modellauto im Maßstab 1:43 und dessen Geschichte kommerzialisierte. Aus dieser Arbeit heraus ist dann auch das neue Buch entstanden, dem man seine Vergangenheit als Einzelbeiträge allerdings da und dort anmerkt. Es sind doch einige Wiederholungen drin, die beim kontinuierlichen Lesen etwas stören.

Dafür hat es Storz aber verstanden, viele Zusatzinformationen von Interesse in sein Buch zu packen, etwa die Geschichte von Moskwitch und der Kadett-Produktion, die Erklärungen zur Cabriolimousine oder die Ausführungen Ernst Neumann Neander. Leider fehlt ein Schlagwortverzeichnis, das einem das Auffinden dieser Passagen erleichtern würde.

Natürlich alimentiert sich auch das neue Buch von Storz zumindest teilweise aus dem Bilderarchiv von Opel. Zu sehen sind aber auch viele Fotos aus Privatsammlungen, Schnappschüsse von damals, als die Opel-Kreationen noch im normalen Straßenverkehr mitführen, als Urlaubsvehikel benutzt wurden oder auf Rennstrecken herumdonnerten. Der Mix ist gut gelungen, manche Bilder würde man sich auch deutlich grösser abgedruckt wünschen, aber das hätte wohl den Rahmen des Buchs gesprengt.

Auch so ist ein großzügig dimensioniertes Werk entstanden, das im Über-A4-grossen Format Platz Bild und Text bietet. Auf technische Daten verzichtet Storz komplett, ihm sind die Geschichte und die Logik hinter den Modellentscheidungen wichtig.

Wer alles über ein bestimmtes Modell sucht, der ist sicherlich mit einem spezialisierten Buch, z.B. über den Opel GT, besser bedient. Wer aber die Geschich-

te des Hauses Opel, dessen Erfolge und Probleme, besser verstehen möchte, der erhält mit dem EUR 29.90 teuren und 272 Seiten starken Buch einen praktischen Einstieg.

Alfa Romeo 33 Pininfarina Coupe

eines der schönsten Coupés aller Zeiten feiert 50. Geburtstag

Premiere 1967 auf einer Sportwagen-show in Monza. Atemberaubendes Design ist Meisterwerk von Franco Scaglione. Unter der Aluminiumkarosserie pure Renntechnik mit V8-Mittelmotor. Wohl weniger als ein Dutzend Exemplare werden fertiggestellt.

Der Tipo 33 wurde als Straßenfahrzeug weniger als ein Dutzend Mal gebaut. Dennoch gehört er zu den wichtigsten

Modellen in der Historie von Alfa Romeo. Als der Alfa Romeo 33 im September 1967 zunächst auf der Rennstrecke von Monza einem kleinen Kreis und wenig später auf dem Turiner Autosalon offiziell präsentiert wird, verschlägt es dem Publikum den Atem. Alleine schon die nach oben öffnenden, weit ins Dach hineinreichenden Schmetterlingstüren und die komplett aufklappbaren Hauben vorne und hinten, sind eine Show. Stardesigner Franco Scaglione hat eine weniger als ein Meter

hohe Rennwagensilhouette entworfen, mit ausgewogenen Proportionen und der geschickten Kombination von Karosseriewölbungen und Glasflächen. Dazu kommt der Sound des Achtzylinders, ein nur geringfügig für den Betrieb auf der Straße angepasster Rennmotor. Zweifellos, der Tipo 33 ist eines der atemberaubendsten Coupés aller Zeiten und für viele Fans der schönste jemals gebaute Alfa Romeo.

Zum Mythos des Tipo 33 gehört auch die in Details nur schwierig nachvollziehbare Entstehungsgeschichte. Die Grenzen zwischen der Entwicklung des Rennwagens und der Straßenversion sind unscharf. Das passt in die Umbruchphase, in der sich Alfa Romeo Anfang der 1960er Jahre befindet. Dem Unternehmen geht es wirtschaftlich gut. Die Giulietta, das erste Großserienmodell der Marke, spült ordentlich Geld in die Kassen. Präsident Dr. Giuseppe Luraghi, ein Motorsportfan, hält den Zeitpunkt für gekommen, den Namen Alfa Romeo wieder auf die Rennstrecken der Welt zu bringen und an die große Ära der gewonnenen Formel-1-Weltmeisterschaften von 1950 und '51 anzuknüpfen. Die Giulia GTA für die Tourenwagen-Europameisterschaft und die Giulia TZ für Sportwagenrennen sind zwar durchweg erfolgreiche Projek-

te. Um weltweit in die Schlagzeilen zu kommen, muss allerdings der Aufstieg in eine höhere Motorsport-Liga her.

Luraghis Ziel ist die Marken-Weltmeisterschaft, er will bei den äußerst populären Langstreckenrennen gegen Ferrari und Porsche antreten. Hierzu braucht Alfa Romeo einen sogenannten Sportprototypen. In dieser Kategorie wird, anders als bei den Tourenwagen, kein in größerer Stückzahl gebautes Serienmodell gefordert.

Ende 1965 hat der werkseigene, unter der Leitung von Technikchef Orazio Satta Puliga und Chefdesigner Giuseppe Busso stehende Servizio Esperienze Speciali (SES) den ersten Versuchsträger fertiggestellt. Als Chassis konstruiert Busso eine Struktur aus drei in H-Form miteinander vernieteten Röhren, ergänzt um einen vorderen Hilfsrahmen aus Magnesium und eine Schottwand zur Motorhalterung hinter dem Cockpit. Der



Querbalken trägt das enge Cockpit, in den längeren seitlichen Röhren sind die Benzintanks aus Gummi untergebracht. Zum ersten Mal seit dem nie fertig entwickelten Tipo 512 von 1940/41 ist der Motor hinter dem Cockpit installiert. Alfa Romeo Testfahrer Consalvo Sanesi (Italien) rückt zu ersten Probefahrten auf der Rennstrecke aus. Dabei werden unterschiedlichste Antriebs- und Karosserievarianten getestet. Als Motor dient der 1,6-Liter-Vierzylinder mit Doppelzündung der Giulia TZ2.

Doch SES kann sich dem Tipo 33 gewissermaßen nur nebenbei widmen. Hier kommt Carlo Chiti ins Spiel, mit seiner Firma Autodelta maßgeblich an den Motorsporteinsätzen von Alfa Romeo beteiligt. Luraghi überträgt einen Teil der Entwicklung an Autodelta. Chiti, der Kopf hinter dem Ferrari 156, mit dem der Amerikaner Phil Hill 1961 Formel-1-Weltmeister wurde, soll sich vor allem um den Motor kümmern. Der bis dahin getestete Vierzylinder der Giulia TZ ist für die Marken-Weltmeisterschaft keine adäquate Lösung. Ingenieur Chiti greift bestehende Überlegungen zu einem V8-Rennmotor neu auf. Doppelzündung, zwei Verteiler, vier Zündspulen, mechanische Benzineinspritzung und vier obenliegende, von

einer Kombination aus Kette und Zahnrädern angetriebene Nockenwellen deuten die Komplexität des Zweiliter-Triebwerks an.

Gleichzeitig mit den ersten Entwicklungsschritten für den zukünftigen Rennwagen reift die Idee, auf derselben technischen Basis auch einen exklusiven Gran Turismo für die Straße zu konstruieren. Ehrgeizige Vorgabe für das geplante „Dream Car“, mit dem das Image von Alfa Romeo weiter verbessert werden soll: Es muss 95 Prozent der Fahrleistungen des Rennwagens erreichen. Und weil jedes Projekt auch einen internen Code braucht, außerdem der Einfachheit das Ganze als Weiterentwicklung der Giulia TZ (Code 105.11) eingestuft wird, erhält der zukünftige GT vorerst das nächste verfügbare Kürzel aus der Baureihe 105. Aus 105.33 werden später die endgültige Typenbezeichnung 750.033 und der Modellname Tipo 33 entstehen.

Das Serienauto erhält den Zusatz Stradale, für die Straße geeignet. Für die Entwicklung der Karosserie wird der frühere Bertone-Designer Franco Scaglione verpflichtet. Der Tipo 33 wird sein Meisterwerk. Scaglione orientiert sich stark am bereits existenten Rennwagen, verlängert den Radstand allerdings um zehn Zentimeter, um Fahrer und Beifahrer mehr Komfort zu bieten. Ein Reserverad findet unter der vorderen Haube Platz. Die tragende H-Struktur mit den integrierten Tanks besteht beim Serienfahrzeug aus

Stahl. Gefertigt wird das Chassis bei Aeronautica Sicula, einem auf Flugzeugbau spezialisierten Unternehmen. Die Karosserie stellt die Carozzeria Marazzi komplett aus Aluminium her.



Der Alfa Romeo 33 Stradale rollt wie der Rennwagen auf Felgen von Campagnolo und hat nun ebenfalls den V8-Rennmotor im Rücken, der in der Straßenversion 169 kW (230 PS) leistet. Mit nur 700 Kilogramm Leergewicht sind die Fahrleistungen mehr als beeindruckend. 260 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Beschleunigung von null auf 100 km/h in weniger als sechs Sekunden sind Ende der 1960er Jahre ein Spitzenwert. Auf einer Sportwagen-show in Monza im September 1967 wird die endgültige Version der Presse präsentiert, kurz nach der Vorstellung des Sportprototypen auf der Alfa Romeo Teststrecke in Balocco.

Der Preis ist mit knapp zehn Millionen Lire ambitioniert - nur wenige Supersportwagen oder Luxuskarossen sind zu dieser Zeit teurer. Zu den handverlesenen Käufern gehören nach zeitgenössischen Quellen der iranische Schah Reza Pahlavi sowie der französische Ski-Olympiasieger und Amateur-Rennfahrer Jean-Claude Killy. Auch Schauspielerin Gina Lollobrigida zeigt sich beeindruckt, zumindest im Kinofilm „Un bellissimo Novembre“ (auf Deutsch „Ein heißer November“). In dem Streifen tritt eines der ersten Exemplare des Alfa Romeo 33 mit heiserem Bellen des V8-Motors mehrfach auf, stellvertretend für das Aufbegehren der jungen Generation gegen die eingefahrenen Traditionen ihrer Eltern.

Insgesamt 18 Chassis für den Alfa Romeo 33 Stradale - deutlich weniger als Rennversionen des Tipo 33 - fertigt Autodelta noch offiziellen Angaben. Wahrscheinlich nur ein Dutzend Stradale werden mit der Scaglione-Karosserie eingekleidet. Weil sie alle in Handarbeit hergestellt werden, sind praktisch keine zwei Exemplare identisch. So werden zum Beispiel Doppel- oder Einzelscheinwerfer verbaut, je nach nationalen Vorschriften. Einige Käufer haben von vorneherein den Rennsport im Sinn und bestellen deshalb Schalensitze und auf das Nötigste beschränkte Innenausstattung. Die letzten Modelle weisen außerdem in der Karosserie Einlässe für Ansaugluft und Öffnungen zur Abführung der von den Bremsen erhitzten Luft auf.

Sechs Fahrgestelle gehen an die großen italienischen Karosseriewerkstätten, die auf dieser Basis futuristisch designte Showcars bauen. Nuccio Bertone verblüfft schon auf dem Turiner Autosalon 1968 mit dem Carabo. Pininfarina zieht mit dem Roadster P33 nach, Giorgetto Giugiaro zeigt den Iguana. Pininfarina präsentiert 1969 in Paris den 33/2 Coupé Speciale und legt auf der Motorshow in Brüssel 1971 mit dem Cuneo noch einen drauf. Konkurrent Bertone setzt auf Automobilsalon Genf 1976 mit dem Navajo den Schlusspunkt. Sie sind heute zusammen mit einem Tipo 33 Stradale zu bewundern im Alfa Romeo Museo Storico im ehemaligen Werk im Mailänder Vorort Arese (Infos: www.museoalfaromeo.com).

Dass der Alfa Romeo 33 Stradale bis heute nichts von seiner Faszination verloren hat, zeigt auch die Tatsache, dass extrem selten ein Exemplar zum Verkauf angeboten wird. Schätzwert: weit über zehn Millionen Euro. Außerdem unterstreichen Siege bei den wichtigsten Schönheitswettbewerben - zum Beispiel im amerikanischen Pebble Beach - die ungebrochene Strahlkraft des Scaglione-Designs.

Der Tipo 33 im Rennsport

Der Rennwagen Tipo 33 hat einen zehn Zentimeter kürzeren Radstand als

der Stradale. Die tragende H-Struktur unter der Karosserie wird außerdem aus Peraluman hergestellt, einer ultraleichten Legierung aus Aluminium und Magnesium. Die Leistung des Zweiliter-V8 beträgt zunächst 199 kW (270 PS).

Die Rennabteilung setzt meist auf eine Spider-Karosserie. Sie erhält wegen des markanten Lufteinlasses hinter dem offenen Cockpit den Beinamen Periscopica. Am 6. März 1967 erlebt der Tipo 33 seine Feuertaufe im Motorsport - Testfahrer Teodoro Zeccoli (Italien) gewinnt ein Bergrennen im belgischen Fléron.



Foto: Wikipedia

Für die Saison 1968 wird der Rennwagen überarbeitet und in Tipo 33/2 umbenannt. Beim 24-Stunden-Rennen von Daytona/USA gewinnen Nino Vaccarella/Udo Schütz (Italien/Deutschland) die Klasse bis zwei Liter Hubraum, die Teamkollegen sorgen für einen Dreifachsieg - der erste große internationale Erfolg. Der Tipo 33/2 siegt nun regelmäßig in der Zweiliter-Klasse, die Gegner sind unter anderem Ferrari Dino 206, Porsche 906 und Lotus 47. Je nach Streckencharakteristik setzt Autodelta den Tipo T33/2 mit unterschiedlichen Karosserievarianten ein, darunter eine auf höhere Endgeschwindigkeit optimierte Langheck-Version. Versuchsweise wird außerdem ein 2,5-Liter-V8-Motor verwendet.

Sogar Alfa Romeo Deutschland hat zeitweise zwei Exemplare im Bestand. Die Piloten sind der dreimalige Deutsche Rundstreckenmeister Herbert Schultze sowie die beiden Bergrennfahrer Anton „Tony“ Fischhaber und Michel Weber, der beim Bergrennen Faßberg 1969 siegt.

Ab 1970 setzt Autodelta auf den Nachfolger Tipo 33/3, der eine drastisch geänderte technische Basis erhält und mit dem Tipo 33 Stradale nur noch wenig gemeinsam hat. Statt eines H-förmigen Rahmens dient nun eine Monocoque-Struktur als zentrales tragendes Element. Der Hubraum wird auf drei Liter vergrößert. Noch tiefgreifender sind die Veränderungen 1971 zum Tipo 33/TT/3. Er baut auf einem Gitterrohrrahmen aus Stahl auf, im Italienischen Telaio Tubolare (TT) genannt.

So lebt der traditionelle Name weiter, obwohl das Serienauto längst nicht mehr gebaut wird. Auch der Rennwagen, mit dem Alfa Romeo 1975 die Marken-Welt-

meisterschaft gewinnt, trägt das Kürzel 33. Die extremste Form ist der Tipo 33/SC/12, mit dem Alfa Romeo 1977 erneut den Weltmeistertitel holt. Erst danach ist die Rennsportkarriere des Tipo 33 endgültig beendet.

FCA Austria GmbH
Foto: Fiat Chrysler Automobiles

Unglaublich, aber wahr!

D45 G3HT J4 W1RKL1CH!

Ehct ksras! Gmäeß eneir Sutide eneir Uvinisterät ist es nchit witihg, in wlecehr Rneflogheie die Bstachueb in eneim Wort snid, das ezniige, was wcthiig ist, das der estre und der leztte Bstabchue an der ritihcegn Pstooiin snid. Der Rset kna ein toaelr Bsinöldn sein, tedztorm knan man ihn ohne Pemoblre lseen. Das ist so, wiel wir nchit jeedn Bstachueb enzelin leesn, snderon das Wort als gzeans enkreenn. Ehct ksras! Das ghet wicklirh! Und dfüar ghneen wir jrhläng in die Slhcue!

Und das kann man noch steigern, mehr dazu irgendwann...!

Ferrari 166 MM/212 "Uovo" - das Ei, das Enzo Ferrari nicht gefiel

Wer anfangs der Fünfzigerjahre die Mille Miglia gewinnen wollte, der war entweder als Rennfahrer ausserordentlich talentiert oder er hatte die Taschen voll Geld. Gianni (Giannino) Marzotto hatte sicherlich die Mittel, um sich die besten Rennwagen der Zeit zu leisten, aber er



liess auch beim Fahren nichts anbrennen. Als ihn die Werkswagen von Ferrari nicht überzeugten, liess er sich kurzerhand ein aerodynamisches Coupé bauen.

Giannino Marzotto fuhr, genauso wie seine Brüder Paolo, Umberto und Vittorio, in den Nachkriegsjahren zum Spass Rennen. Die finanziellen Mittel waren vorhanden, schliesslich profitierten sie davon, dass sie als Söhne des Textil-Magnaten Graf Gaetano Marzotti mit einem grossen Kapitalpolster ausgestattet waren.

Gianni gewann sein erstes Rennen auf Ferrari bereits im Jahr 1949, als er im Oktober die Strecke Vermicino-Rocca

die Papa am schnellsten zurücklegte. So erhielt er dann auch für die Mille Miglia 1950 ein Auto aus Maranello und konnte prompt einen weiteren Sieg verbuchen.

Typisch für ihn war die Zigarette in der Hand und den Zweireieranzug mit Krauwatte, den er auch im Rennen nicht ablegte.

Das Marzotto kein Schönwetterfahrer und Herrensöhnchen war, bewies er übrigens bei den 24 Stunden von Le Mans im Jahr 1953, als er rund drei Viertel der Zeit am Steuer sass und trotzdem noch den fünften Gesamttrug erreichte.

Gianni Marzotto war bei seinem ersten Sieg an der Mille Miglia gerade einmal 22 Jahre alt, aber bereits selbstbewusst genug, um zurück nach Maranello zu gehen und sich beim Commendatore Ferrari darüber zu beklagen, dass der Ferrari einerseits zu schwer und andererseits aerodynamisch nicht konkurrenzfähig sei. Dass er bei Enzo damit nicht gerade auf offene Ohren stiess, kann angesichts



des grossen Egos des Ferrari-Gründers als gesichert gelten.

Jedenfalls beschloss Gianni, das Projekt selber in Angriff zu nehmen, um für die Mille Miglia 1951 ein konkurrenzfähiges Auto zu haben.

Chassis-Nummer 024, das wohl bei ei-



nem Unfall etwas in Mitleidenschaft gezogen worden war, bot die ideale Basis für das Rennwagenprojekt. Mit einem von Aurelio Lampredi konzipierten Rohrrahmen mit Einzelradaufhängungen vorne und Starrachse hinten war eine stabile Basis gegeben.

Als Motor wurde der Zwölfzylinder aus einem Ferrari 212 mit einem Hubraum von 2,5 Litern und einer Leistung von deutlich über 150 PS eingepflanzt.

Sergio Reggiani zeichnete eine Coupé-Karosserie und folgte dabei seinem artis-

tischen Gefühl, wie eine aerodynamische Formgebung aussehen müsste.

Paolo Fontana, ein damals wohlbekannter Karosseriebauer aus Padua, konstruierte ein Geflecht von dünnen Rohren und zog eine Haut aus dünnen und besonders leichten Aluminium-Legierung (Puraluman) darüber.

Insgesamt konnten so trotz geschlossenenem Aufbau um die 90 kg eingespart werden, so dass von einem Leergewicht von rund 700 kg ausgegangen werden kann.

Leider konnte ein bei Ferrari angeforderter flacher Kühler nicht rechtzeitig geliefert werden, so dass ein deutlich höherer Kühler eingebaut werden musste, was die ganze Front umförmiger und rund 15 Zentimeter höher als ursprünglich vorgesehen werden liess.

Schön war der Wagen also nicht unbedingt, was Enzo Ferrari sicherlich nicht positiver stimmte. Jedenfalls war er von der Privatinitiative seiner wohlhabenden Kunden nicht gerade angetan.

Schon bei den ersten Probefahrten musste Marzotto erkennen, dass sein neuer Sportwagen nicht einfach zu fahren war.

Durch die nach hinten versetzte Fahrerposition erwies sich der Wagen als noch stärkerer Übersteurer als seine Brüder und die Scheibenwischer hoben bereits bei mittleren Geschwindigkeiten ab. Allerdings verbesserte sich die Sicht bei Regen über 160 km/h wieder deutlich, weil dann der Luftdruck die Scheibe wieder säuberte.

Beim ersten Einsatz des Eies - wegen seiner Form wurde der Wagen "uovo" genannt - beim Giro di Sicilia zwang ihn ein nicht korrekt montiertes Differential zur Aufgabe, immerhin wurde das Rennen aber von seinem Bruder Vittorio gewonnen.

Bei der Mille Miglia stand Marzotto mit seinem Ei einer Armada von 4,1-Litern-Ferraris gegenüber. Inzwischen hatte man dem Coupé Dreifachvergaser gegönnt, was die Leistung auf über 180 PS anhob.

Dank überlegener Aerodynamik und weniger Gewicht konnte sich Gianni gegen die stärkeren Werksautos durchsetzen und legte auf den ersten paar hundert Kilometer einen 10-Minuten-Vorsprung zwischen sich und die Gegner.

Doch nach einer Weile nahm Marzotto immer stärkere Geräusche vom Heck wahr, vermutete nach eiliger Überprüfung unterwegs, dass das Differential wohl bald festgehen würde, da die Reifen gut aussahen. So gab er auf, denn sein Leben wollte er für das Rennen nicht riskieren. Zudem gab es für den Lebermann einen guten Grund, gerade in Senigallia zu stoppen, der Ort war nämlich für seine

Fisch-Suppe und die gebratenen Scampi berühmt, so mindestens pflegte Marzotto den Entscheid zu begründen.

Beim mechanischen Check zurück in Maranello zeigte es sich später, dass das Differential in gutem Zustand war und der Lärm doch von einem der Reifen gekommen war. Ein Reifenwechsel in Senigallia hätte ihm möglicherweise den Sieg, der so an Villoresi auf dem 4,1-Liter-Ferrari ging, ermöglicht.

Immerhin konnte der interessante Wagen dann schliesslich am 3. Juni 1951 noch die Coppa Toscana gewinnen. In Porto kam Vittorio Marzotto im Ei zwei Wochen später auf den zweiten Platz. Danach wurde der Motor erneut gewechselt, bei den folgenden beiden Einsätze in Italien an der Milla Miglia und in Pescara musste aber jeweils ein Ausfall notiert werden.

Erneut wurde der Motor gewechselt, bevor der Wagen in die USA ging und jenseits des Atlantiks noch bei verschiedenen Rennen (u.a. Willow Springs, Torrey Pines, Pebble Beach) auftauchte.

Nach seiner aktiven Rennkarriere waren es die Sammler, die unter sich den einmaligen Ferrari mit Chassisnummer 024MB weiterreichten. Auch an der historischen Mille Miglia konnte man den Wagen ab 1986 mehrfach beobachten und eine Zeit lang konnte man ihn auch im Museo Enzo Ferrari bewundern.

Obschon die Geschichte fotografisch umfangreich dokumentiert ist, kann nicht ganz zweifelsfrei nachgewiesen werden, welches Chassis zu welchem Zeitpunkt wirklich unter der speziellen Karosserie sass. Jedenfalls behauptete Restaurierer David Cottingham, dass beim Neuaufbau in den Achtzigerjahren ein üblicherweise beim Corsa Spyder übliches Fahrgestell unter der Aluminiumkarosserie gewesen sei.

Anlässlich des Pebble Beach Concours d'Elégance wird RM/Sotheby's am 18./19. August 2017 den Ferrari 166MM/212 Export "Uova" von 1950 unter den Hammer bringen. Noch wurde kein Schätzwert bekanntgegeben, aber man kann sicherlich von einem Betrag zwischen 4 und 9 Millionen USD ausgehen.

Bruno von Rotz, Zwischengas
3 Fotos: RM/Sotheby's





Raimund Klostermann
1948 bis 2017

Ich habe als Obmann des COVC die traurige Pflicht, alle Mitglieder vom plötzlichen Ableben unseres langjährigen Mitglieds und Freundes Raimund Klostermann zu informieren, der im 69. Lebensjahr am 19. April 2017 nach kurzer, schwerer Krankheit verstorben ist.



Raimund war seit dem 1.3.1999, also seit mehr als 18 Jahren, Mitglied des COVC. Natürlich war zu Beginn die Oldtimer-Leidenschaft ausschlaggebend für seinen Eintritt in den Club, im Laufe der Jahre sind jedoch viele enge, ehrliche Freundschaften zu anderen Mitgliedern entstanden. Wir vermissen nun einen lieben Freund, dessen Ableben große Trauer ausgelöst hat und eine riesige Lücke hinterlässt.

Neben der Liebe zu seiner Familie hat Raimund auch viel Zeit erübrigt, sich im Club zu engagieren und - wo er konnte - zu helfen. Sei es, um in

der Werkstätte anzupacken, wenn es erforderlich war; sei es, dass er sein know-how als Food-and Beverage-Manager und als ausgebildeter Wein-Sommelier zur Verfügung gestellt hat, wenn diesbezügliche Fragen aufgetaucht sind. Er war auch immer großzügig und hat den Club mit Feinkost-Spenden bei Veranstaltungen unterstützt. Und auch sonst war er als Freund und liebenswerter Mensch immer zur Stelle, wenn es nötig und erforderlich war und ist damit für viele Mitglieder unersetzlich geworden. Als vor einigen Jahren „Not am Mann“ bezüglich der Zeitnehmungen bei unseren Rallyes war, hat sich Raimund bereit erklärt, nach kurzer Einschulung mit unseren TAG-Heuer-Zeitmessgeräten diesen durchaus komplizierten und verantwortungsvollen Job zu übernehmen und hat fehlerlose Ergebnisse geliefert.

Solche Menschen sind Vorbilder für jeden anderen und prägen das positive Erscheinungsbild eines Clubs. Adieu, Raimund, Du wirst uns unendlich fehlen, aber wir werden Dich immer in lieber und freundschaftlicher Erinnerung behalten.

Otto Goschenhofer

Bowlingturnier Lions Wien Donau – COVC 26. März 2017

Irgendwann werden wir es wieder schaffen...

Verstärkt durch viele neue Spieler auf unserer Seite, stellten wir uns auch heuer wieder dieser Herausforderung. Voll motiviert gingen wir an das Turnier. Vorangetrieben durch unsere Groupies Günther und Peter, die viele von uns immer mit Anfeuerungsrufen zu Höchstleistungen trieben. Trotz der 18köpfigen



COVC Mannschaft (die zweitstärkste seit es dieses Turnier gibt- nur einmal waren wir bisher 20 Personen). Auch das finanzielle Doping in Form der Übernahme der Teilnehmerkosten des COVC, half nichts. Der Mannschaftssieg ging trotz größter



Anstrengungen und damit der Wanderpokal wieder an den Lionsclub Wien Donau.

D.h. insgesamt trennten uns 137 Punkte von einem Sieg.

Hauptsache war aber, dass alle wieder viel Spaß hatten und mit viel Engagement und Freude bei der Sache waren. Unser Vizepräsident Manfred Ebner bedankte sich im Zuge der Siegerehrung



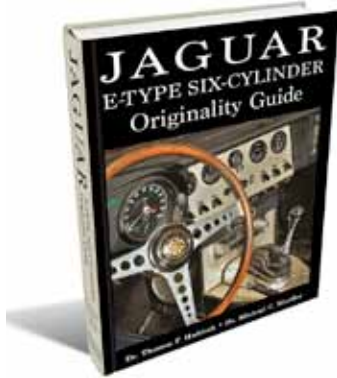
bei Sabine und Christian Liedauer für die tolle Organisation. Christian übergab den neuen Wanderpokal danach dem Lionsclub Wien Donau, vertreten durch Präsident Manfred Kühnel. Die Siegerehrung und das verspätete Mittagessen fanden in traditioneller Weise wieder im „Hernalser Presshaus“ statt. Wir gratulieren den Siegern und dem Lionsclub Wien Donau zum vorläufigen Clubpokal.

An dieser Stelle auch von unserer Seite herzlichen Dank an Sabine und Christian, seit Jahren ein Dream-Team in Sachen Bowling und die dazugehörige Organisation. Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr und versprechen uns noch mehr anzustrengen.

Brigitte Adrian

Die Jaguar E-Bibel ist da!

Dieses Buch ist ein Muss für jeden Jaguar 6-Zylinder E-Type Besitzer! Die Autoren Dr. Thomas Haddock und Dr. Michael Mueller haben ihr riesiges Wissen zusammengelegt und ein absolutes Referenzwerk geschaffen. Ein neues Niveau an Erkenntnissen. Wer Lust hat kann seinen Wagen mit diesem Buch bis ins letzte Detail analysieren. Auch kleinste Änderungen in der Produktion wurden von diesen zwei Überenthusiasten entdeckt und festgehalten. Neben



den „normalen“ Themen werden auch folgende spannende Nischen erläutert: Reifen, Radios, Werkzeuge, Literatur und Ersatzteilverpackungen. Wir sind einfach sprachlos und überlegen uns die Firma für zwei Wochen zu schließen um das Wissen aus diesem Buch mit unserer Belegschaft aufzufrischen.

130.- Euro, Hardcover, 22 x 30,5 cm, 516 Seiten, 1.568 farbige Abbildungen, englischer Text

WIRKT AUF DEN ERSTEN BLICK GEIL



ABER ES IST NUR EIN 2-FACH VERGASER!

Nachtrag zu Horch Museum, weil noch Platz ist:



Termine:

- 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, 1. Juni 2017, 19,00 Uhr,
Panoramaschenke, 1100 Wien, Film-
teichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Auto Union 1000	1
Peugeot 402	2
Sonderfahrt des COVC/Gschwindl	3
Dies alles fuhr auf unseren Straßen	4
60 Jahre Fiat 500	4
Jaguar Classic Reborn Service	5
Jochen Rindt 75 Jahre	5
Statistik Deutschland	6
Opel Eco zu verkaufen	6
Fahrassistenzsysteme	6
Eine über 100 jährige Geschichte - Opel	7
Alfa Romeo 33 Pininfarina Coupe	8
Unglaublich, aber wahr!	9
Ferrari 166 MM/212 "Uovo"	9
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