



# Monats-Gazette

Nummer **122** Juni 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Foto: Herbert Fischer

## Eine wundervolle Reise in den Frühling.

Es war ein wundervoller Frühlingstag als sich 3 Recken aus dem Adelsgeschlecht derer VON FREY aufmachten, dem fahrenden Volk eine Belustigung der besonderen Art zu gönnen. Die drei „Musketiere“ verkündeten schon Anfangs anno 2017 welch wunderbare Reise den Mitgliedern des Clubs des fahrenden Volkes bevorstand.

Und so war es dann auch, lasst uns zurück erinnern mit Tränen der Freude in den Augen:

Da waren also Richardo Dartagnan de Corvett...Christianus Aramis ‚D Romeo

... und Roberto Porthos Mustangus treu begleitet und tatkräftig unterstützt von derer holden Weiblichkeiten, die schon mal zur niedrigen Dienstbotenarbeit wie Essen austeilen herangezogen wurden. Aber so sind Sie die stolzen Rittersleu-



te. Als Knappe fungierte der junge Frey d' V'auweh. Das ganze Spektakel wurde überwacht durch Onkel Frey „Herzog von Opel“

Los ging es im Waldgasthof zur Wöglerin, wo sich an die 80 Bürger mit Ihren verschiedenen alten Prachtkarossen einfanden und sich beim Morgentau dem köstlichen Frühstück hingaben.

Als die Fanfaren erklangen und die zehnte Stunde des Tages anbrach, erhob Richardus seine mächtige Stimme um den Anwesenden den rechten Weg zu weisen. Die Teilnehmer erhielten auch einen lithografisch aufwendig hergestellten Plan auf dem so fremde Worte wie: Heiligen Kreuz, Kalte Kuchl, Maria Zell,

Haselrast und Herzerl-Mizi standen.

Auf dem Weg zur besagten Herzerl-Mizi geschah es dann, das einige des fahrenden Volkes wohl aus Unaufmerksamkeit die Orientierung verloren. Um diese auf den rechten Weg zu bringen riss Richardo sein edles Pferd herum, um eben diesen den rechten Weg zu weisen. Er preschte mit glü-



Schnitte des Kardinals. Einige nützten noch die Ruhepause um ihre Kutschen zu kontrollieren ob sie nicht bei der sehr steilen Auffahrt zur Haselrast Schaden genommen hätten. Gerade die Kutschen aus dem fernen Britannien schwächeln dann manchmal.

So hatte schon auf der Fahrt hierher der Stallmeister Michaelus von Braun zwei Kutschen wieder flott bekommen, es wurde ihm mit Lob und Huldigung bedankt.

Weiter ging es danach zu einem Museum für Feldbahnen. Dieses Teufelswerk wird sich nie durchsetzen, Pferd bleibt Pferd. Über herrliche hochliegende Straßen vorbei an grünen Wiesen, ging es durch kleine Orte, vorbei am staunenden, ihr hartes Tagwerk



henden Huf, alle Gesetze missachtend hinter diesen einfältigen Volk her.

Was er übersah waren einige Feldgendarmen welche sich an seine Fersen hefteten und ihn zum Anhalten zwangen. Diese waren aber so sehr von seinem edlen Rosse begeistert, das sie ihm auftrugen sorgsam mit diesem Schatz umzugehen. Wie sein Eheweib danach kundtat, seien diese von stattlichen Wuchs gewesen.



onen“ kümmern, Michaela und ich waren für die Streckenführung zuständig und Robert würde mit seiner Petra während des Ausflugs für schöne Fotos sorgen.

Am Samstag den ... war es dann soweit. Fast fünfzig Fahrzeuge und über hundert Teilnehmer hatten sich angesagt und bei prächtigen Frühlingswetter fanden sich dann auch ebensoviele beim Gasthof Wöglerin in Sulz im Wienerwald zum Start ein. Bei einem gemütlichen Frühstück im Freien wurden die Roadbooks verteilt und um 10.00 Uhr ging es im Konvoi los.

Über Mayerling, Pottenstein, die enge aber umso schönere Haselrast und die kalte Kuchl ging es mittags zur Herzerl-mizzi. In diesem, in St Ägyd am Fuße des Göllers gelegenem idyllischen Ausflugslokal, wartete bereits die liebe Mizzi mit ihrem Team, um uns mit ausgesuchten Köstlichkeiten zu verwöhnen. Michaela und Barbara machten als Servierhilfe gute Figur. Petra war währenddessen mit der Kamera draußen. Dort boten der Göller und der wolkenlose, blitzblaue Himmel eine wunderschöne Kulisse für die vielen, tollen und unterschiedlichen historischen Fahrzeuge und deren Besitzer, die nicht zuletzt, Dank der fachmännischen Hilfe unseres Michael Braun, alle gut angekommen waren.



verrichteten Landvolk, zurück zum Ausgangspunkt, der Wöglerin. Einige Kutschen von weit her hatten sich schon vorab dem Tross entzogen, sie wollten wohl nicht in die Finsternis geraten wo es oft von seltsamen Strauchdieben in grünen Joppen wimmelt.

Zum Schluss gab es noch für einige einen Labung bei der Wöglerin. Hier fand auch gleichzeitig eine Hochzeit statt, einem jungen Mann wurden die Ketten der Ehe angelegt. Einige männliche Teilnehmer der Reise machten sich hierbei seltsame Gedanken.

Zur Mittagsrast bei der Herzerl Mizi gab es zum Beispiel sehr gutes Fleisch mit Brösel, einen Braten von der Sau und die



Die Fanfaren mögen erklingen, lasst die Geschichte dieser Reise durch Herolde ins ganze Land verbreiten, zu Ehrenderer von Frey. Unser aller Dank sei ihnen sicher, und in fernen Zeiten werden Großmütter ihren Enkelkindern am Kamin noch erzählen, wie toll es doch war, als es noch alte Kutschen gab.



*Renate und Hans Past*

**....die Veranstalter...**



Mizzi gab uns noch allen Lebkuchenherzen zur Erinnerung. Danach ging es wenige Kilometer weiter nach Freiland ins Feldbahnmuseum. Eine kleine Dampflokomotive zog uns auf alten Waggons die paar Meter zum eigentlichen Museum. Engagierte Sammler kümmern sich dort



im Verein um eine unglaubliche Anzahl von historischen Lokomotiven, Wagen und Loren, welche früher für den Transport als Waldbahnen, Industriebahnen, Krankenhausbahnen etc. eingesetzt waren. In sehr liebenswerter Weise brachten Sie uns die Technik, die Eigenheiten und die Reize dieser Fahrzeuge näher. Wir alle bewunderten den Einsatz und das Fachwissen dieser Hobby-Eisenbahner haben. Ohne ihrer Leidenschaft wäre dieses Kleinod an historischer Technik dem sicheren Verfall ausgeliefert.

Die Rückfahrt führte uns über die einzigartige Panoramastraße „Plambacheck“ und weiter durch den schönen Wienerwald wieder nach Sulz zur Wöglerin, wo noch viele der Teilnehmer zusammen den Tag gemütlich auf der Terrasse ausklingen ließen.

*Christian Frey*

## Alfa Romeo und Abarth unterstützen die 101. Targa Florio als Hauptsponsoren.

Die Targa Florio gilt als ältestes Straßenrennen der Welt, das auch heute noch veranstaltet wird. Erfunden 1906 von Graf Vincenzo Florio, diente es ursprünglich als „praktischer und präziser Nachweis für die Qualitäten eines Autos“. Bis 1977 wurde die Targa Florio als Langstreckenrennen auf den Straßen der Mittelmeerinsel durchgeführt, zeitweise sogar mit Weltmeisterschaftsstatus.

Heute besteht die Targa Florio, die vom 20. bis 23. April 2017 zum 101. Mal durchgeführt wurde, aus drei eigenständigen Veranstaltungsteilen:

- Bei der Rally Targa Florio tragen moderne Fahrzeuge den dritten Lauf zur Italienischen Rallye-Meisterschaft aus.
- Bei der Rally Targa Florio Historic wird ebenfalls auf Bestzeit gefahren, allerdings mit historischen Rallyeautos.
- Die Targa Florio Classic ist eine Gleichmäßigkeitsrallye für Oldtimer, bei der nicht Geschwindigkeit, sondern Präzision beim Anfahren von Zeitmessungen entscheidend ist.

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) unterstützt die 101. Targa Florio mit den Marken Alfa Romeo und Abarth als Hauptsponsor. Die Werksmuseen von Alfa Romeo und Fiat schicken darüber hinaus eigene Oldtimer an den Start der Targa Florio Classic. Das Engagement von FCA erfolgt in Erinnerung an große Erfolge der Marken bei der Targa Florio und als Hommage an die eigene Motorsport-Tradition. Die Rennwagen und Ingenieure, die Rennen und die Motoren, der Stil und die Innovation von Alfa Romeo, Abarth und Fiat spielten eine Hauptrolle in der Entwicklung des Motorsports im 20. Jahrhundert.

Alfa Romeo bei der Targa Florio  
Die Targa Florio war Schauplatz eini-

ger der größten Erfolge von Alfa Romeo im Motorsport. Die Marke feierte auf den anspruchsvollen Straßen in der Madonie zehn Gesamtsiege, erzielte drei zweite und sieben dritte Plätze sowie zehn schnellste Rennrunden. Darüber hinaus hält Alfa Romeo zwei Targa-Florio-Rekorde: Sechs Siege in Folge (1930 bis 1935) sind ebenso unerreicht wie insgesamt fünf Doppelsiege. Dazu kommen unzählige Klassensiege durch die Rennversionen der Alfa Romeo Modelle Giulietta SZ, Giulia GTA, Giulia TZ und Giulia TZ2. Als Tribut an diese Erfolge schickte das Werksmuseum Museo Storico Alfa Romeo dieses Jahr vier Fahrzeuge an den Start der Targa Florio Classic, deren Route ikonische Orte des ursprünglichen Straßenrennens berührt.

Alfa Romeo Giulietta SZ (1960)

Einer der Stars der Gleichmäßigkeitsrallye ist eine Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato - kurz SZ - aus dem Baujahr 1960. Das gerade abfallende Heck - im Italienischen als „Coda Tronca“ bezeichnet - ist charakteristisch für die zweite Bauserie. Die von Zagato nach Ideen des deutschen Aerodynamik-Pioniers Wunibald Kamm gestaltete Karosserie verleiht der Giulietta SZ einen überragend geringen Luftwiderstand. Mit dem auf 840 Kilogramm gesenkten Gewicht hatte der auf 74 kW (100 PS) leistungsgesteigerte 1,3-Liter-Motor leichtes Spiel: Rund 200



km/h waren möglich. Die Giulietta SZ beherrschte lange Zeit die 1300-Kubikzentimeter-Kategorie bei Sportwagen-Rennen. Von der zweiten Serie wurden nur etwa 30 Exemplare gebaut, eines davon ist heute im Besitz des Museo Storico Alfa Romeo.

Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale (1963)

Die Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale war mit dem größeren 1.600-Kubikzentimeter-Vierzylinder eine Evolution der revolutionären Giulietta Sprint Speciale. Alfa Romeo positionierte den vergleichsweise luxuriösen Gran-Turismo als Traumwagen. Das Design stammt von Bertone-Star Franco Scaglione und gilt heute als eine der berühmtesten Formen in der Geschichte des Automobils, das nicht nur durch die fehlenden Stoßfänger

und den Kühlergrill in Form eines Hai-fischmauls unverwechselbar ist. Das auf 2.250 Millimeter verkürzte Giulia-Chassis trägt eine extrem stromlinienförmige Karosserie mit Kamm-Heck. Sie ist zwölf Zentimeter breiter und 14 Zentimeter länger als das serienmäßige Coupé. Das 83 kW (113 PS) starke Triebwerk ermöglicht eine beeindruckende Höchstgeschwindigkeit von 191 km/h.

Alfa Romeo Giulia GTA (1965)

Der Alfa Romeo Giulia GTA wird 1965 als Homologationsfahrzeug für Tourenwagenrennen entwickelt. Hinter dem Zusatz „A“ in der Typenbezeichnung verbirgt sich der italienische Begriff „alleggerita“, zu Deutsch „erleichtert“. Die



Ergänzung weist auf das im Vergleich zur herkömmlichen Giulia Sprint GT reduzierte Leergewicht hin. Erreicht wird das durch Karosserieteile aus Peraluman, einer sehr leichten Aluminium-Zink-Mangan-Legierung. Türen und Motorhaube sind außerdem aus Aluminium gefertigt, die 14-Zoll-Felgen aus Magnesium. Außerdem wird fast das komplette Dämmmaterial weggelassen. Der GTA bringt dadurch nur 745 Kilogramm auf die Waage, über 200 Kilogramm weniger als ein konventioneller Sprint GT.

Die bei der Targa Florio Classic startende Giulia GTA steht normalerweise im Museo Storico Alfa Romeo im Mailänder Vorort Arese. Sie ist im serienmäßigen Zustand mit winzigen Türgriffen, dem charakteristischem Gitter-Kühlergrill und auf ein Minimum reduzierter Innenausstattung. Der überarbeitete 1,6-Liter-Vierzylinder-Aluminiummotor leistet mit zwei Nockenwellen, Doppelzündung und zwei 45er Weber-Doppelvergaser stramme 85 kW (115 PS).

Alfa Romeo Spider „Duetto“ (1966)

Der Alfa Romeo Spider überraschte im Frühjahr 1966 auf dem Genfer Auto-Salon das Publikum. Fans lobten die geschwungenen Formen der von Designerlegende Battista „Pinin“ Farina gezeichneten Karosserie. Die Front ist extrem flach gehalten, weist allerdings die für Alfa Romeo typischen Merkmale auf. Der Kühlergrill wird vom herzförmigen Scudetto gebildet, das links und rechts von geteilten Stoßstangen in Form der charakteristischen „baffi“ (Italienisch für Schnauzbärtchen) eingerahmt wird. Sie

kaschieren geschickt zusätzliche Kühlluftöffnungen. Die Form des Hecks ist beinahe eine Kopie der Front. Auch hinten läuft der Alfa Romeo Spider flach und im Halbkreis aus. Das Fachmagazin *auto, motor & sport* sprach vom „Sex der runden Form“. Im Gedächtnis hängen blieb vor allem die Bezeichnung „Duetto“. Sie wurde als offizieller Modellname zwar nur kurz verwendet. Aber noch heute nennen Fans die komplette vom Rundheck gekennzeichnete erste Spider-Baureihe so.

Der Alfa Romeo Spider basiert auf dem verkürzten Chassis (Radstand 225 Zentimeter) der Giulia, mit der er sich auch die Technik weitgehend teilt. Der zunächst alleine angebotene 1,6-Liter-Vierzylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Doppelvergaser ist ein direkter Erbe des Engagements von Alfa Romeo im Rennsport. Die von betörendem Sound begleiteten 80 kW (109 PS) werden auf die Hinterachse übertragen von einem Fünfgang-Getriebe, Mitte der 1960er Jahre ebenso wie der Einzelradaufhängungen alles andere als selbstverständlich. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 182 km/h überzeugt in einer Ära, in der die Autobahnen vor allem von Fiat 500 oder VW Käfer bevölkert sind.

Große Erfolge feierte der Alfa Romeo Spider in den USA. Zu verdanken hatte der zweisitzige Roadster dies dem Kinohit „Die Reifeprüfung“ von 1968. Der noch junge Dustin Hoffman spielt darin den zwischen Mutter und Tochter hin und her gerissenen Benjamin Braddock. Sein treuer Begleiter - ein roter Alfa Romeo Spider. Das Modell wurde in vier Baureihen bis 1994 produziert, nach Automobilmaßstäben ein sehr langer Zeitraum.

Alfa Romeo Giulia und Alfa Romeo Stelvio im Einsatz

Bei der Targa Florio treffen sich auf Sizilien die Historie und die Gegenwart von Alfa Romeo. Während die Klassiker der Marke im Wettbewerb antreten, werden die neuen Serienmodelle Alfa Romeo Stelvio und Alfa Romeo Giulia an einigen der schönsten Plätze der Insel ausgestellt: dem Corso Umberto in Taormina, der Piazza Verdi vor der eindrucksvollen Kulisse des Teatro Massimo in Palermo sowie dem Technischen Museum der Universität von Palermo.

Alfa Romeo Stelvio und Alfa Romeo Giulia verkörpern perfekt das Motto „Mechanik aus Emotionen“, unter das Alfa Romeo seine gesamte Produktpalette gestellt hat. Der Alfa Romeo Stelvio ist das erste SUV in der über 100-jährigen Geschichte des Herstellers. Er setzt im Segment neue Maßstäbe in Sachen Fahrleistungen und Stil. Die Alfa Romeo Giulia bringt typisches italienisches Design und innovative Technologie in die Kategorie der viertürigen Sportlimousinen. Beide Modelle sind auch im Fuhrpark der Organisation der Targa Florio Classic im Einsatz.

Abarth bei der Targa Florio

Die Marke Abarth kehrt damit an den Ort zahlreicher Erfolge zurück. Besonders der Abarth 1000 SP war in seiner Hubraumklasse immer ein Siegakandidat, als die Targa Florio noch als Straßenrennen veranstaltet wurde. Nach der Umwandlung in eine Rallye Ende der 1970er Jahre knüpften Abarth 124 Rally und Abarth 131 Rally an diese Tradition an. 1979 und 1980 drifteten Adartico Vudafieri und Mario Pasetti im Abarth 131 zum Sieg. 2003 und 2004 fuhr Paolo Andreucci im von Abarth entwickelten Fiat Punto



Super 1600 auf die oberste Stufe des Podiums. Andreucci setzte 2006 diese Serie mit dem Abarth Grande Punto S2000 fort, bevor Luca Rossetti 2009 im gleichen Modell siegte. Die von Abarth entwickelten Rallyeaufbauten Lancia 037 Rally, Lancia Delta S4 und Lancia Integrale fuhren zu insgesamt neun weiteren Siegen.

2017 führen zwei aktuelle Abarth 124 spider das Feld der Rally Targa Florio als Vorausrfahrzeuge an. Der Abarth 124 spider wird von einem 1,4-Liter-Turbodieselmotor mit 125 kW (170 PS) Leistung angetrieben, der ein maximales Drehmoment von 240 Newtonmeter produziert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 232 km/h. Ein mechanisches Sperrdifferential sorgt für optimale Traktion. Dass der Abarth 124 spider ein echter Sportler ist, hört man ihm auch an. Zur Serienausstattung gehört die Dual-Mode-Sportauspuffanlage „Record Monza“, die für einen betont sonoren, kraftvollen Sound sorgt. Serienmäßig ist ein Sechsgang-Handschatgetriebe an Bord. Optional ist ein Automatikgetriebe lieferbar, das manuelle Gangwechsel auch mittels Schaltwippen am Lenkrad ermöglicht.

Die zur Italienischen Meisterschaft gewertete Rally Targa Florio ist gleichzeitig auch der dritte Lauf der „Trofeo Abarth 124 Rally Selenia“. In diesem exklusiven Markenpokal starten alle Teilnehmer in technisch weitgehend identischen Fahrzeugen. Der Abarth 124 Rally basiert auf dem Serienmodell Abarth

124 spider, ist aber gemäß dem technischen Reglement der Kategorie R-GT modifiziert. So dient ein Vierzylinder-Turbodieselmotor mit 1,8 Liter Hubraum als Antrieb, der rund 220 kW (300 PS) leistet. Die Fahrer wechseln die Gänge mittels Schaltwippen am Lenkrad. Das Stoffverdeck des Serien-Roadsters ist durch ein Hardtop aus Kohlefaser-Kevlar-Verbundstoff ersetzt. Die beiden zurückliegenden Läufe der „Trofeo Abarth 124 Rally Selenia“ gewann Fabrizio Andolfi. Der Abarth 124 Rally war außerdem bei den zur Weltmeisterschaft zählenden Rallyes Monte Carlo und Korsika am Start.

Abarth 595 Pista und Abarth 124 spider als Ausstellungsfahrzeuge

Auch Abarth stellt Fahrzeuge auf der Piazza Verdi in Palermo aus. Fans der Marke können sich auf den brandneuen Abarth 595 Pista, den Abarth 124 spider und den GT-Boliden Abarth 124 Rally freuen. Alle drei Modelle stehen für die Philosophie von Firmengründer Carlo Abarth, Hightech

aus dem Motorsport auf vergleichsweise erschwingliche Serienfahrzeuge zu übertragen und so jedermann zugänglich zu machen. Die Präsentation von Abarth auf der Piazza Verdi wird mit einem Informationsstand zu Abarth Classic, der neuen Klassikerabteilung von Abarth, und dem offiziellen Fanclub „The Scorpionship“ abgerundet.

Fiat bei der Targa Florio

Als italienische Marke widmete auch Fiat der Targa Florio schon früh große Aufmerksamkeit. So gewann Werkspilot Felice Nazzaro im Fiat 28/40 HP die zweite Ausgabe im April 1907. 50 Jahre später ging der Siegerpokal an Fabio Colonna, der im Fiat 600 die in diesem Jahr gestellten Gleichmäßigkeitsprüfungen mit der geringsten Abweichung von der Sollzeit absolvierte.

1957 feierte auch ein Modell Weltpremiere, das in der Historie von Fiat eine der Hauptrollen spielt - der Fiat 500. Aus Anlass des 60. Geburtstags des „Nuova Cinquecento“ - und zu Ehren der Siege





von Nazzaro und Colonna - geht FCA Heritage bei der Targa Florio Classic mit einem historischen Fiat 500 an den Start Fiat 500 N (1958)

Es gibt Ereignisse, die manchmal erst im Nachhinein an Bedeutung gewinnen und die sich deswegen in unser Gedächtnis eingepägt haben. Ein solcher Moment war der 4. Juli 1957. An diesem Tag präsentierte Fiat in Turin den neuen Fiat 500, das Meisterwerk von Ingenieur Dante Giacosa. Der „große Kleinwagen“ bot auf einer Länge von weniger als drei Meter innovative Ausstattungsdetails, die ab sofort einem breiten Publikum zugänglich waren. Rund 3,9 Millionen Stück des historischen Fiat 500 wurden bis 1975 schließlich gebaut.

Aber die nüchternen Fakten erzählen nur einen Teil der Geschichte. Der „Nuova Cinquecento“ revolutionierte nicht nur schon bald den italienischen Automobilmarkt und prägte schnell auch in vielen anderen Ländern das Straßenbild. Er trug darüber hinaus maßgeblich zu gesellschaftlichen Veränderungen bei. 1950 betrug die statistische Pkw-Dichte in Italien sechs Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Bis 1980 stieg dieser Wert auf 330 Autos/1.000 Einwohner - auch ein Verdienst des Fiat 500.

Der Fiat 500 am Start der Targa Florio Classic entstammt der ersten Baureihe (interner Code N) aus dem Jahr 1958. Sein Zweizylindermotor mit 479 Kubikzentimeter Hubraum leistet 11 kW (15 PS) - genug für immerhin 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein Innenraum zeigt bereits die Aufwertungen, die Fiat mit dem Modelljahr 1958 einführte: Aluminium-Rahmen für die Hauptscheinwerfer, Sonnenblenden, Aluminium-Leisten auf den Hauben, Radkappen aus poliertem Aluminium, herunterkurbelbare Seitenfenster vorne, gepolsterte Rückbank, Blinker, Lichtschalter am Lenkrad und Gummiabdeckungen für Brems- und Kupplungspedal.

Der Fiat 500 ist sicherlich eines der am schwächsten motorisierten Fahrzeuge am Start der Targa Florio Classic. Ein „Sieger der Herzen“ ist er aber auf jeden Fall.

Andreas Blecha  
Public Relations Manager FCA Austria GmbH  
Foto: 1x Fiat, 3 x Wikipedia

## Packard One Eighty Darrin Convertible Victoria Hollywood-Glanz und Pariser Eleganz

Thomas Banacek kannte nicht nur eine Vielzahl an (erfundenen) polnischen Sprichwörtern, er hatte auch einen erlesenen Autogesmack. Der Versicherungsdetektiv in der gleichnamigen US-Fernsehserie der frühen Siebzigerjahre fuhr einen Packard One Eighty Darrin Convertible Victoria mit Jahrgang 1941

und damit den Wagen, den in den frühen Vierzigerjahre viele Hollywood-Stars ihr Eigen nannten.

Zu verdanken war der elegante Wagen dem Designer Howard Darrin.

Howard „Dutch“ Darrin war eigentlich mehr als ein Designer, er war ein Ingenieur und Erfinder mit einer artistischen Ader. Geboren wurde er in New Jersey, doch verbrachte er einen Teil der Zwanziger- und Dreissigerjahre in Frankreich, wo er unter anderem zusammen mit Thomas Hibbard, später auch mit einem



Bankier namens Fernandez Luxus-Automobile karossierte. Mitte der Dreissigerjahre aber fiel der Absatz von teuren Fahrzeugen in sich zusammen und Darrin zog nach Amerika zurück und nutzte dort seinen angesagten französisch-europäischen Stil (und Akzent) sofort zu Geschäftszwecken.

Mit Unterstützung des Jensen-Imorteurs Percy Morgan gründete er eine Karosseriefirma in Los Angeles und begann seine eigenen Aufbauten auf Chassis unterschiedlicher Hersteller zu fertigen. Er stellte Mitarbeiter ein und brachte sich bei der Hollywood-Schickeria ins Gespräch. Dick Powell, einer der Warner Bros Stars, kaufte ihm 1937 einen Ford Sport Phaeton ab, Chester Morris, einer der führenden Leute bei RKO, bestellte dann ein ähnliches Auto, aber auf dem Fahrgestell des Packard One-Twenty. Es folgte ein Aubau auf dem Chassis eines Rolls-Royce Phantom II von 1933, weitere Spezialkarosserien folgten.

Das Geschäft wuchs und „Darrin of Paris“ zog immer wieder in grössere und besser repräsentierende Räumlichkeiten. In jener Zeit entstanden insgesamt 16 Darrin-Packards, davon 14 Victorias, eine viertürige Limousine und ein Sedan Coupé. Sie wurden auf Basis von kompletten Fahrzeugen gebaut, die Darrin für rund 1100 amerikanische Dollar von einem Händler kaufte. Die Front der eingekauften Coupés wurde weitgehend serienmässig belassen, die Türen entfernt, das Dach abgeschnitten. Die hinteren Kotflügel wurden modifiziert, unter das Cabriolet-Dach kam ein stüt-

zendes Eschenholz-Gerüst. Auch das Interieur konnte weitgehend übernommen werden, wurde aber nobler tapeziert und bezogen. Innert zwei Wochen konnte am Schluss ein derartiger Umbau fertiggestellt werden, rund 3200 bis 3300 USD erhielt Darrin dafür, die Endkunden zahlten natürlich noch einiges mehr, etwa drei- bis viermal soviel wie der Standart-Packard 120 vom Band.

Der Playboy Darrin rüstete natürlich seine Freunde und Bekannten mit derartigen Cabriolets aus, unter anderem Clark Cable, Errol Flynn und Rosalind Russell. Clark Gables Wagen beispielsweise wirkte auf die Passanten wie ein Auto vom Mars, es war anderen Fahrzeugen jener Zeit designmässig um Jahre voraus, nicht zuletzt wirkte auch das gelbe Leder-Interieur und das ähnlich einem Flugzeug

ausstaffierte Armaturenbrett reichlich futuristisch. Gable jedenfalls sah sich gezwungen, den Wagen nicht mehr zu benutzen, nachdem sich ständig Schlangen hinter ihm bildeten und an Kreuzungen wildfremde Leute in sein Auto hüpften.

Downsizing bei Packard

Den Packard One-Twenty war ein wichtiges Auto für den Prestige-Hersteller. Mit diesem Modell schaffte man einen tieferen Einstieg in die Marke Packard, im Bestreben während der Weltwirtschaftskrise zu überleben. Mit dem neuen Typ führte Packard 1935 auch die vordere Einzelradaufhängung, genannt „Safe-T-Flex“ ein. Das Fahrgestell entsprach



ansonsten Packards-Gepflogenheiten, es gab also einen stabilen Rahmen, der durch X-Traversen verstärkt war. Hinten waren die Räder an einer blattgefederten Starrachse aufgehängt. Die Trommelbremsen wurden über eine Hydraulik angesteuert.

Als Motor diente ein neuentwickelter Reihen-Achtzylinder mit Leichtmetall-Zylinderkopf und Kolben. Mit einem Hubraum von 4,2 Litern gelangten 110 PS zum synchronisierten Dreiganggetriebe.

Ab Werk gab es den 120 als viertürigen Sedan/Touring-/Club-/Sedan, als zweitüriges Business Coupe, als Convertible Coupe und als Touring oder Sport Coupe ab 980 USD.

Mit dem Packard Six, einer Sechszylinder-Variante, eingeführt im Jahr 1937, präsentierte man ein noch günstigeres Modell, während man den 120 etwas höher einstuft. Im Jahr 1938 wurde der 120 durch den Packard Eight, der parallel zum Packard Six gebaut wurde, ersetzt, nur um 1939 mit synchronisiertem Vier-



ganggetriebe wieder zurückzukehren. Insgesamt über 175'000 One-Twenty oder 120 wurden in den unterschiedlichsten Varianten während der sieben Jahre Bauzeit verkauft.

Oberhalb der Baureihe 120 wurde der 180 eingeführt, der offiziell Custom Super Eight One-Eighty hieß und als Nachfolger des Packard Eight gesehen werden kann. Technisch war der 180 eng verwandt mit den übrigen Modellen, der Achtzylinder aber lieferte 160 PS aus 5830 cm<sup>3</sup>. Mit Klimaanlage und elektrischen Fensterhebern war der Packard 180 seiner Zeit voraus.

Von der Spezialkarosserie

Howard Darrin liebäugelte schon seit einiger Zeit damit, seine Fahrzeugdesigns bei Packard als Teil des offiziellen Modellprogramms produzieren zu lassen. Erste Gespräche aber fruchteten nichts. So liess Darrin seinen Mitarbeiter Art Fitzpatrick einen Packard-Darrin nach Detroit zum Händler-Meeting fahren. Leider hatten Fitzpatrick und sein Kollege unterwegs einen Unfall, als ein Betrunkener ihnen in die Seite fuhr. Weil der Wagen aber noch funktionierte, brachten ihn die beiden trotzdem ans Ziel und parkten die beschädigte Seite eng an eine Wand. Auch so sorgte der elegante Wagen bei den Händlern für Aufregung, aber Packard-Boss Alvan Macauley war noch nicht überzeugt.

Als aber die Presse wegen der Schauspieler die Darrins Autos fuhren, voll von Berichten darüber waren, kam Macauley nicht mehr darum herum, den umtriebigen Designer, der kaum je selber zeichnete, ernst zu nehmen. Ein Vertrag wurde geschlossen und Darrins Modelle in den Packard-Katalog von 1940 aufgenommen.

... zur Serienvariante

Packard war gemäß Vertrag für die

Herstellung und den Vertrieb der Darrin-Packards verantwortlich, während Darrin selber einen Betrag pro Wagen zugesprochen erhielt und die Werbung steuerte, sowie die Produktion überwachen sollte. Drei Modelle waren vorgesehen: Der bereits populäre Victoria Convertible, ein Limousinen-Cabriolet und eine exklusive viertürige Sportlimousine.

Der Bau der Darrin-Packards wurde zunächst von Auburn übernommen, während Darrin sich um die Promotion kümmerte und beispielsweise einen Packard Darrin vor von Showgrößen frequentierten Hotels und Restaurants parken liess. Darrin-Packards wurden für USD 3800 (120) bis 6300 verkauft, je nach Chassis und Modell. Das tat der Nachfrage aber keinen Abbruch, das Problem lag eher darin, dass die Produktion sich nicht so entwickelt wie erwartet. Der Bau musste schliesslich von Connersville nach Cincinnati verlegt werden. Inzwischen hatten sich auch die Packard-Modelle etwas gewandelt, die Scheinwerfer wurden nun in die Kotflügel integriert, eine Anpassung, die natürlich auch bei den Packard-Darrin-Modellen übernommen wurde.

Bis 1942 entstanden so 114 Packard-Darrins, 35 davon entstanden 1941 in Cincinnati, 15 weitere im Jahr darauf. 1942 sollte dann eigentlich der Packard Clipper, dessen Design Darrin massgeblich beeinflusst hatte, der grosse Verkaufserfolg von Packard werden, doch der Kriegseintritt und die damit verbundene Auftragsverlagerung stoppte den Bau ziviler Fahrzeuge.

Es sollen gerade einmal 35 Victoria Convertibles gebaut worden sein im Jahr 1941, einer davon, ihn zeigen auch die Bilder dieses Artikels, kommt nun am 11. bis 13. Mai 2017 in Auburn (Indiana) in den USA unter den Hammer. Auctions America hat als Schätzpreis USD 375'000 bis 425'000 angesetzt, was gegenüber dem letzten Mal, als der Wagen 2011 in Monterey verkauft wurde, immerhin fast ein hundertprozentiger Aufschlag ist.

Howard Darrin selber erhielt übrigens die Lorbeeren für seinen Beitrag zum Packard Clipper nicht, blieb aber dem Automobil noch eine Weile treu und zeichnete unter anderen einige der Kaiser Fahrzeuge und auch das Cabriolet Kaiser-Darrin mit den revolutionären Schiebetüren.

*Zwischengas, Bruno von Rotz*

*Fotos: Ryan Merrill-Courtesy Auctions America*

### Speedster électrique Loryc Traditionsmarke setzt auf Opel-Technik

Wien/Rüsselsheim. Individualisierungs-Champion, Lifestyle-Flitzer und nun auch Komponenten-Spender für ein Elektrofahrzeug im Sportwagen-Look von anno dazumal: Der Opel ADAM hat

seinem nahezu grenzenlosen Repertoire eine weitere Note hinzugefügt. Neueste Referenz im Portfolio des kleinen Rüsselsheimers ist die mallorquinische Traditionsmarke Loryc, die mehr als 90 Jahre nach ihrer Gründung derzeit ihren zweiten Frühling auf der Urlaubsinsel erlebt. Vater des neuen Loryc Electric Speedster ist Karl-Heinz „Charly“ Bosch, der diesen als Elektroauto neu gebaut und mit zwei Dutzend Elementen des Opel ADAM ausgestattet hat. Vorderradaufhängung, Hinterachse, Lenkung, Bremsen und Handbremse des in aufwändiger Handarbeit hergestellten Loryc stammen vom Erfolgsmodell mit dem Blitz.

„Sicherheit und Zuverlässigkeit hatten für mich oberste Priorität. Daher war Opel mein erster Ansprechpartner, als ich Teile für den neuen Loryc gesucht habe“, erklärt Bosch, der dem Auto einen „historischen Look mit neuester Technik“ geben wollte. Um das Gewicht und den Verbrauch möglichst gering zu halten, fragte



den schwäbische Auswanderer bewusst nach jenen Einzelteilen, die normalerweise im Opel ADAM verbaut sind: „Die extrem leichten ADAM-Komponenten hatten gleich zwei entscheidende Vorteile. Sie erhöhten die Reichweite auf 264 Kilometer und haben dazu beigetragen, dass der Loryc heute überhaupt auf der Straße fahren darf.“ Hintergrund: Um die europäische Typgenehmigung zu bekommen, durfte der 20 PS-Stromer ohne Batterie nur 449 Kilogramm auf die Waage bringen. „Das Feilschen um jedes Gramm



war die größte Herausforderung an dem Projekt“, so Bosch. Letztlich bestand der Prototyp alle 120 Prüfungen ohne Probleme und Bosch baute sein erstes Serienfahrzeug.

Mit Opel ging es wesentlich schneller. „Als uns Herr Bosch von seinem Vorhaben erzählt und um Unterstützung gebeten hat, mussten wir nicht lange überlegen. Wir sind stolz, ein Teil dieses tollen Projekts zu sein“, sagt Andreas Apel, Channel Manager Trade bei Opel. „All-



gemein steigt das Interesse nach ADAM-Bauteilen, die vor allem für Elektromobilitätsprojekte immer beliebter werden. Der Verkauf unserer vielseitigen Komponenten ist ein wichtiger Unternehmenszweig, mit dem wir immer wieder neue Marktsegmente erschließen.“

Ein solches möchte auch Bosch in den kommenden Jahren auf Mallorca erobern. Schon bald sollen drei weitere Loryc-Exemplare aus seiner Werkstatt in Santa Ponça rollen, die der Opel-Fan dann für geführte Touren oder zum Verkauf anbieten wird. Die Stückzahl der bisher 215.000 verkauften ADAM-Modelle möchte Bosch zwar nicht erreichen, aber wenn es nach ihm geht, wird er mithilfe von Opel seine eigene Erfolgsgeschichte schreiben.

Opel/Loryc  
Fotos: Loryc

## Nissans Motor-Revolution geht in Serie Variable Verdichtung

Mit der variablen Verdichtung ist Nissans Motorengeenieuren ein Kunststück gelungen, an dem sich schon manch anderer Hersteller zuvor die Zähne ausgebissen hat. 2018 geht das High-Tech-Triebwerk bei der Nobeltochter Infiniti in Serie.

Über einhundert Jahre hat der Verbrennungsmotor auf dem Buckel, und eigentlich sollte man meinen, die Technik müsste inzwischen zu Ende entwickelt sein. Doch weit gefehlt: Immer weiter forschen und tüfteln die Motorengeenieure und hin und wieder finden sie tatsächlich noch eine Stellschraube, um in Sachen Effizienz und/oder Leistung noch mehr aus den Triebwerken rauszuholen. Den Nissan- Technikern ist nun nahezu ein Quantensprung gelungen, den sie auf dem diesjährigen Wiener Motorensymposium in Form des ersten Serienmotors mit variabler Verdichtung zeigten.

Nissan ist dabei keineswegs der erste Hersteller, der sich mit der variablen Verdichtung beschäftigt. Saab hat um die Jahrtausendwende bereits einen Fünfzylinder- Prototypen vorgestellt, Mercedes hatte damit bei seinem „Diesotto“- Motor experimentiert, und das französische Unternehmen MCE- 5 hatte 2009 in einem Peugeot 407 seinen Versuchsträger präsentiert. Doch zur Serienreife hat die Technik bislang keiner gebracht.

Umso mehr darf der neue VC- T-Benzinmotor (steht für „Variable Compression Turbocharged“) der Japaner als Durchbruch gelten.

Der technische Hintergrund:

Um die Tragweite dieser Erfindung zu verstehen, muss man sich allerdings ein wenig in die Niederungen technischer Feinheiten begeben: Grundsätzlich gibt

das Verdichtungsverhältnis bei einem Verbrennungsmotor an, um wie viel das Luft- Gas- Gemisch in einem Zylinder zusammengesprengt wird. Bei einer Verdichtung von 10:1 also auf ein Zehntel des zur Verfügung stehenden Brennraums. Ganz grob gesagt gilt: Je höher die Verdichtung, desto effizienter läuft ein Motor. Problematisch wird es allerdings unter Vollast, dann neigen hochverdichtende Ottomotoren gern zum Klopfen.

Das fällt bei einem großvolumigen Acht- oder Zwölfzylinder, der sowieso die meiste Zeit nur auf Sparflamme läuft, natürlich weniger ins Gewicht, als



bei modernen, hochgezüchteten Downsizing- Motoren, die mit wenig Hubraum und starker Aufladung häufig am Limit betrieben werden. Um der Klopfneigung entgegenzuwirken, werden sie meistens mit geringerer Verdichtung betrieben, was wiederum im Teillast- Bereich, also wenn nicht die volle Kraft abgefragt wird, den Verbrauch erhöht. Genau dieses Dilemma will Nissan nun mit der variablen Verdichtung gelöst haben: Je nach Bedarf kann das Verdichtungsverhältnis des turbogeladenen VC- T-Vierzylinders stufenlos verändert werden.

So arbeitet der Nissan- Motor:

Läuft der neue Motor unter Vollast, stellt die Elektronik die Verdichtung auf das Mindestmaß von 8:1 ein; im Schiebetransfer, also beim konstanten Dahinrollen, wird die Kompression dagegen auf bis zu 14:1 hochgeschraubt. Das steigert die Effizienz, senkt die Geräuschkulisse und lässt das Aggregat deutlich vibrationsärmer laufen. Um das zu ermöglichen, war allerdings jede Menge klassische Motorenbau- Expertise vonnöten, denn anders als viele andere Probleme ließ sich diese Knobelei nicht nur mit Software lösen. Hier musste kräftig an der Hardware gefeilt werden.

Vereinfacht gesagt wird jeder Kolben im Zylinder von einer Pleuelstange, die wiederum fest mit der Pleuelstange verbunden ist, auf- und abbewegt. Daraus ergibt sich immer der gleiche Hubweg,

und damit die gleiche Verdichtung. Normalerweise. Nissans hat nun zwischen Pleuelstange und Pleuelstange eine Art Umlenker eingebaut, dessen Winkel verändert werden kann. So wird die Pleuelstange verändert und damit auch die Verdichtung beeinflusst. Was auf den ersten Blick so simpel klingt, benötigte nicht weniger als 300 neue Patente.

Seinen ersten Einsatz wird der VC- T-Motor bei Nissans Nobeltochter Infiniti haben, dort soll er ab 2018 das neue SUV QX50 befeuern - und den bisherigen Sechszylinder in Rente schicken. Der neue Turbo- Vierzylinder holt aus seinen zwei Litern Hubraum 272 PS und 390 Nm, und damit fast genau so viel Leistung wie der 3,5- Liter- Sauger - allerdings braucht er dafür nach Nissan-Angaben rund 27 Prozent weniger Sprit. Ganz auf den V6 verzichten wollen die Japaner dann aber doch nicht: Die Ingenieure arbeiten bereits an einer neuen Sechszylinder- Generation, die ebenfalls mit variabler Verdichtung arbeitet. Und wer weiß: Vielleicht kann sich Mercedes dank der Kooperation mit Renault- Nissan ja bald die Entwicklung eines eigenen variablen Verdichtungssystems sparen.

(SPX)  
Foto: Nissan

## Volvo Museum

Beliebtes Ausflugsziel für Skandinavien-Urlauber - Das Museum „mit der schönsten Aussicht“ - Ausstellung aller bedeutenden Produkte mit dem Volvo Marken-Emblem - 100 Automobile aus über 80 Jahren Geschichte.

Am 14. April 1927 rollte mit dem „Jakob“ genannten Modell ÖV 4 der erste Volvo Personenwagen aus einer Werk-



halle in Hisingen, eine Insel vor den Toren von Göteborg. Auf dem historischen Grund ist noch heute der Stammsitz von Volvo, und hier steht auch das Volvo Museum, das im Jahr 1996 eingeweiht wurde. Seine heutige Größe von 7.000 Quadratmetern erreichte es 2006. „Wir haben nicht das größte Museum, aber das mit der schönsten Aussicht“, betont Claes Rydholm, Leiter der Abteilung Volvo Cars Heritage und Archiv. Er verweist darauf, dass im Volvo Museum alles steht, was

ein Emblem der Marke ziert: „Autos, Lastwagen, Busse, landwirtschaftliche Fahrzeuge, Flugzeuge und Boote.“ Das Volvo Museum ist für viele Skandinavien-Urlauber ein beliebtes Reiseziel und immer ein Treffpunkt für Volvo Enthusiasten aus aller Welt.

Neben der Volvo Car Corporation, die seit 1999 zu Ford Motor Company gehört, leisten auch andere aus der Volvo Unternehmensgruppe hervorgegangene Unternehmen hier gemeinsam Traditionspflege. Für Museums-Direktor Sten-Åke Lyngstam ist das so vorbildlich, wie die Wiederbelebung der früheren Industriebrache: „Das Museum ist in einer ehemaligen Schiffswerft und darum herum haben die Volvo AB, Volvo Bus, Volvo Financial Services sowie Zulieferfirmen die lange Zeit leer stehenden Hallen genutzt und neu ausgebaut.“ Eine Müllkippe wurde zum Park mit Rundkurs für Oldtimer, beim alten Leuchtturm entstand ein Sportboot-Hafen für Besucher. Die Besucherzahlen steigen kontinuierlich an: „2008 waren es über 60.000, davon 60 Prozent aus dem Ausland - mehr als die Hälfte davon deutschsprachig.“ Wer auf die Zeitreise durch die Marken-Historie geht, wird denn auch bestens informiert: Alle Ausstellungsstücke sind schwedisch, englisch und deutsch beschrieben.

Heinz Linniger, Lyngstams Vorgänger als Museums-Direktor, hatte viele Jahre gebraucht, um die Schätze der Vergangenheit zusammenzutragen. Neben den von ihm gefundenen und restaurierten Fahrzeugen standen auch andere wertvolle Erinnerungstücke lange Zeit vergessen in Flugzeug-Hangars, Garagen und Scheunen. So der Doppel-Schreibtisch der Firmengründer Gustaf Larsson und Assar Gabriellsson, die - sich gegenüber sitzend - mit technischer bzw. kaufmännischer Kompetenz das Unternehmen in die Zukunft führten. Die beiden Visionäre kannten sich aus ihrer Zeit beim Kugellager-Hersteller SKF, der ihnen einen großen Teil des Startkapitals und den Namen Volvo mit auf den Weg gab.

#### Leitmotiv Sicherheit

„Autos werden von Menschen gefahren. Das Leitmotiv für alles, was wir bei Volvo machen, ist deshalb Sicherheit.“ Diese Sätze, die am Beginn des Rundgangs stehen, formulierten die Volvo Gründer schon 1930: Neben der Umweltverantwortung gilt das noch heute. Die richtungweisenden Entwicklungen von Volvo auf beiden Gebieten sind entsprechend ausgiebig wie anschaulich dokumentiert. Beispielsweise der „Lebensretter“ Dreipunkt-Sicherheitsgurt, den Ingenieur Nils Bohlin entwickelte. Er wurde 1959 von Volvo erstmals in Serie eingebaut und feiert 2009 sein 50. Jubiläum. Der schnellen Freigabe des Patents für alle Mitbewerber wird im Museum deshalb selbstbewusst Rechnung getragen: „A bit of Volvo is in every car“ - schließlich

steckt mit dem Dreipunkt-Sicherheitsgurt in jedem Auto ein bisschen Volvo.

Richtungweisend auch das rollende Versuchslabor VESC von 1972 mit Teleskopstützstangen, einem ersten ABS, Gurt-Tragewarnern, Teleskop-Lenksäule und einer mächtigen rückwärts blickenden Kamera als Vorbote der Einparkhilfe und anderen Features. Oder der ETC-Prototyp auf dem Weg zur elektronischen Traktionskontrolle sowie der Safety Concept Car von 2001, dessen Form sich im heutigen C 30 widerspiegelt, sind wichtige Exponate.

Erklärt werden Seitenaufprall- wie Überschlagschutz, Crashzonen und selbstverständlich das Bemühen für die Sicherheit der Kinder - von der ersten rückwärts gerichteten Sitzschale bis zum ISOFIX-System. Genial einfach wird anhand des Light Component Projekt erklärt, was Leichtbau heißt: Neben dem Fahrzeug können identische Würfeln aus Stahl, Magnesium, Aluminium und Kunststoff-Komponenten hochgehoben werden. Das breite Umweltengagement vom ersten Drei-Wege-Kat mit Lambda-sonde und dem ersten Elektro-Vehikel bis zum Hybrid-Motor der Zukunft fehlt natürlich nicht.

Selbstverständlich nimmt die Modell-Geschichte großen Raum ein. Dass schon ein Jahr nach dem ersten Auto mit Klappverdeck die Limousine PV 4 folgte und auf deren Fahrwerk ein Pick-up sowie ein Bus entstanden, erklärt Haus-historiker Rydholm so: „Ein Dach überm Kopf war für das skandinavische Wetter die bessere Lösung. Und mit Bussen und Lkw hat das Unternehmen gut 40 Jahre große Stückzahlen erreicht.“

#### Fahrzeuge von König und Filmstar

Manchmal waren die Entwickler ihrer Zeit auch voraus. So beim PV 36 von 1935, dessen Karosserie komplett aus Stahl statt aus Esche- und Rotbuche-Trägern mit Blechverkleidung war. Seine



Stromlinien-Form inklusive Hinterrad-Abdeckungen kam aber nicht an: Obwohl der Schönling für den Südamerika-Markt eigens nach dem Tanz „Carioca“ getauft wurde, fand er in drei Jahren nur 500 Käufer. Der erste Sechs-Zylinder mit über 3,5 Litern Hubraum wurde dagegen zum Erfolgs-Triebwerk, das bis 1948 in optisch konservativeren Modellen Dienst

tat. Auch im ausgestellten Volvo PV 38 (Baujahr 1938) der schwedischen Nationalheldin Selma Lagerlöf, die für „Nils Holgersson“ 1909 bekanntlich als erste Frau den Literatur-Nobelpreis erhielt.

Ausgestellt sind auch Volvo anderer Prominenter. Ein dunkelblauer PV60 von 1946 gehört König Carl XVI. Gustaf und wird einmal im Jahr auf die Insel Öland gebracht damit der blaublütige Autofan mit Startnummer eins und Königin Sylvia auf dem Beifahrersitz die Königsralley anführt. Oder der weiße Prototyp eines Volvo P1800, wie ihn in den 1960er-Jahren der TV-Serienheld Simon Templar (dargestellt von Roger Moore) mit dem Kennzeichen ST1 fuhr.

#### Schwedischer „Volks-Wagen“

Mit dem Volvo PV 444, der 1943 mit



einen Vier-Zylinder-Motor mit 1,4 Litern Hubraum und oben gesteuerten Ventilen vorgestellt wurde, anfangs 40, später 44 PS leiste, schaffte Volvo einen wirklichen schwedischen „Volks-Wagen“ und wuchs zum Volumenhersteller. Zwischen 1944 und 1953 wurden von vier Modellen rund 37.000 Einheiten, in den folgenden vier Jahren schon fast 95.000 verkauft. Der PV 444L lockte mit seinen 1583 Kubik und 60 PS in den Jahren 1957/58 allein 64.000 Käufer. Kein Wunder, dass der PV 444 mit dem VW-Käfer zur aktuellen schwedischen Briefmarken-Serie historischer Autos zählt und wie andere legendäre Buckel Volvo als Meilenstein im Museum steht.

Auch der Volvo PV 444E. „Der erste Kombi wurde 1953 unter dem Motto ‚zwei in einem‘ propagiert. Ein Auto für die Arbeit und eines für die Freizeit“, erläutert Museumsdirektor Lyngstam den Namen „Duett“. Den Begriff „Sport-Kombi“ schreibt sich Volvo zudem auf die Fahnen: Der legendäre P 1800 ES, der selbst in Schweden Schneewittchen-Sarg genannt wird.

Während alle wichtigen Modell-Reihen der 82jährigen Geschichte bis zum Volvo C70 Cabrio mit Stahl-Klappdach und dem Cross-Over XC60 im Museum zu recht erwarten werden, überraschen (Design-)Studien von Autos, die nie auf den Markt kamen. Beispielsweise das Abenteuer-Konzept ACC, das sich im Volvo Allrad-XC90 wiederfindet, oder andere Beispiele, die in der Design-DNA sichtbar



werden. Zugaben sind Renn- und Rallye-Fahrzeugen der Marke.

Wer sich für Lastwagen, Busse, landwirtschaftliche oder Bau-Fahrzeuge vom Traktor bis zum Radlader oder Flugzeuge mit Volvo Schriftzug interessiert, bekommt im Göteborger Museum einen Überblick. Ebenso über Bootsmotoren, die durch den Kauf der Marke Penta schon 1930 dazu kamen. Einen ganz tiefen Einblick bietet ein aufgeschnittener Düsenjäger Viggen 37, der wie andere Ausstellungsstücke die Innovationskraft des Unternehmens zeigt.

„Wir haben doppelt so viele Fahrzeuge, wie die 100 ausgestellten. Die Schau wird laufend verändert“, betont Lyngstam: „Das Museum soll zudem eine lebendige Volvo Welt werden.“ Schritte dahin seien das Klubzimmer für Volvo Fans aus der ganzen Welt oder der kürzliche Aktionstag mit über hundert Volvo Oldies.

Adresse: Volvo Museum, Arendal Skans, 40508 Göteborg  
Telefon: +46 (0)31 66 48 14  
Internet: <http://www.volvomuseum.com/>

## Durchblick mit der Green-Zones-App

Pünktlich zum Start der Transport Logistic, der größten Verkehrsmesse der Welt, kommt zum 9. Mai mit der Green-Zones-App ein echtes Highlight auf den Markt, das das Leben der Lkw-, Bus- und Autofahrer auf europäischen Straßen enorm erleichtert. Die App meldet den Status jeder einzelnen Umweltzone



in Echtzeit und abends auch die Bedingungen für den nächsten Reisetag – der individuelle Durchblick im europäischen Umweltzonen-Dschungel.

Wer in Europa mit dem Lkw, Bus oder Auto unterwegs ist, sollte über die unterschiedlichen Umweltzonen auf seiner Route Bescheid wissen, sonst kann es teuer werden. Nationale Einfahrverbote, regionale Umweltzonen, lokale Sonder- und Ausnahmeregelungen. Da kann man im europäischen Wirtschaftsverkehr oder als Tourist schon mal den Überblick verlieren. Vor allem, wenn es auch noch zu beachten gilt: an welchem Tag was? Zu welcher Uhrzeit und für welches Fahrzeug? Bei geradem oder ungeradem Kennzeichen?

Es gibt viele Umweltplaketten und un-

terschiedlich ausgestattete Umweltzonen. Manche Länder haben gleich eine ganze Palette von Plaketten. Frankreich etwa hat ganze sechs Stück im Angebot. Mit diesen Crit'Air-Vignetten darf man, je nach Tag und Vignettenfarbe, die sich wiederum nach den Abgasnormen des jeweiligen Fahrzeugs richten, in den ausgewiesenen Umweltzonen fahren oder eben nicht.

Statusmeldungen in Echtzeit

Pünktlich zum Start der Transport Logistic kommt mit der Green-Zones-App ein echtes Highlight auf den Markt. Die App meldet den Status jeder einzelnen Umweltzone in Echtzeit und ab 20 Uhr auch die Bedingungen für den nächsten Reisetag. So kann man zunächst ab dem



8. Mai auf der Webseite und spätestens Ende Juni auch auf dem Smartphone (Android/iOS) tagesgenau alle Details zu Regeln und Ausnahmen aller Umweltzonen abrufen, für die Umweltplaketten, -vignetten oder -pickerl Pflicht sind. Ein geodatenbasiertes Kartensystem weist die Grenzen der jeweiligen Umweltzone aus. Die Statusmeldungen lokaler Umweltbehörden werden täglich eingespielt.

Gratis-App für Green-Zones-Kunden

Die App zeigt bis zu fünf Vorwarnstufen von eventuellen Verschmutzungsalarmen an, um mögliche Fahrverbote rechtzeitig erkennen zu können. Sie kann in Deutsch, Englisch, Französisch und Spanisch genutzt werden und ist für Green-Zones Kunden als Zusatzdienstleistung mindestens 12 Monate kostenlos. Den Code für den App-Download erhält der User Ende Juni mit Übersendung der bei Green-Zones bestellten Plakette.

Die Informationsportale von Green-Zones geben in vielen Sprachen Auskunft zu den verschiedenen Umweltzonen in Europa. In den jeweiligen Shops kann man die Plaketten online bestellen. Denn ist man als Tourist, Busfahrer oder Spediteur erst einmal vor Ort, gibt es keine spontane Kaufmöglichkeit, wie etwa bei einer Autobahnvignette. Dann bleibt nur noch: umkehren, weiträumig umfahren oder ziemlich happige Geldbußen für ein Fahren ohne Plakette in Kauf nehmen: beispielsweise in Frankreich 68 bis 375 Euro oder in Österreich 80 bis 2.180 Euro.

Green-Zones GmbH

## 17. Südsteiermark Classic

Wie schon in den vergangenen Jahren hat auch heuer wieder am Mittwoch und Donnerstag die technische Abnahme der Teilnehmerfahrzeuge stattgefunden, um deren Verkehrssicherheit zu überprüfen.

*Sensationell war das 55 Teams mit Vorkriegsautos sich angemeldet haben, darunter auch das Vorarlberger Team mit einem American La France Tourer welcher an der Paris-Peking-Rallye erfolgreich teilgenommen hat! 103 Nachkriegsautos!*

In der anschließenden Fahrerbesprechung erklärte der Rennleiter „Hasi“ Haselwander die Spielregeln der heurigen Veranstaltung. Dass der CHOPARD-Welsch-Grand-Prix heuer in umgekehrte Richtung gefahren werden musste, hat bei einigen Teilnehmern sofort eine gewisse Unruhe ausgelöst.

Unter der Patronanz von „Opel Österreich“ fand der Eröffnungsabend statt, bei dem Fahrer und Beifahrer den Wertungsmodus diskutierten, um nach Möglichkeit das beste Konzept für eine gute Platzierung im Endklassement zu erreichen.

Erster Renntag, Freitag, 28. April 2017:

Die ersten sonoren Auspuffgeräusche hallten bereits am 06:00 Uhr in der Früh durch Gamlitz, galt es doch, vor allem den ältesten Modellen eine gewisse Zuwendung zukommen zu lassen, um rechtzeitig um 07:00 Uhr am Start stehen zu können. Wie schon in den vergangenen Jahren eröffnete Erich Hoop mit seinem aus dem Jahr 1908 stammenden Brasier voiture de course den ersten Renntag, der mit einer Streckenlänge von rund 320 km Fahrern und Beifahrern einiges abverlangte. Nach einer Gleichmäßigkeitsprüfung im Grubtal wurde so mancher Teilnehmer am ÖAMTC Testgelände in Lang-Lebring vom eigenwilligen Verhalten seines Fahrzeuges überrascht, galt es doch, den teilweise nassen und rutschigen Rundkurs in der vorgegebenen Sollzeit zu absolvieren.

Die Burg Rabenstein bei Frohnleiten, hochthronend über dem Murtal, war Gastgeber für das zweite Frühstück, um die Teams gestärkt an den Start des Rechbergrennens gehen zu lassen. Hatten erst am 23. April die schnellen Boliden den Rechberg von der anderen Seite her bezwungen, so galt es heute für die Oldtimer, diesen Berg von der Murtal-Seite aus in durchaus ambitionierten Sollzeiten zu bewältigen.

Als Danke für die Bewältigung dieser Herausforderung gab es dann auf der Teichalm bei der Latschenhütte Schwammerlsuppe mit Sterz, um danach die mit Sonderprüfungen versehene Strecke in das nächste Etappenziel, nämlich das Falkensteiner Therme & Golf Hotel Bad Waltersdorf, zu absolvieren.

Wie jedes Jahr bildete den kulinarischen

schen Höhepunkt des ersten Tages das Mittagessen im Schlosshotel Obermayerhofen. Dieses Buffet – eine Augen- und Gaumenschmaus.

Beim nächsten Etappenziel in Gleisdorf beim Autohaus Opel Krammer warteten schon hunderte interessierte Zuschauer, um die Teilnehmer mit einem frenetischen Applaus zu empfangen.

Nach der Bergralle Lödersdorf am Köberberg und einer kurzen Verschnaufpause in Fehring und Gnas absolvierten die Teams die letzte Sonderprüfung auf gesperrter Strecke in Obergnas, um sich dann zügig auf den Heimweg Richtung Gamlitz zu machen.

Nach einem kurzen Stopp in der Bezirkshauptstadt Leibnitz endete der erste Renntag in der Vinofaktur Genussregal in Ehrenhausen.

Dass rund 30 % aller Teams den Tag bei Regen und 3 – 7 Grad ohne Dach fahrend bewältigten, verlangt nicht nur Respekt, sondern höchste sportliche Anerkennung.

Beim anschließenden „Steirer-Abend“ fand im Festzelt in Gamlitz unter der Patronanz der Presse die Ehrung der Sieger der Sonderprüfungen auf gesperrten Strecken statt.

Zweiter Renntag, Samstag, 29. April 2017:

Dieser Tag mit seinen rund 140 km war zur Gänze dem steirischen Weinland ge-



widmet und entschädigte die Teams für die Strapazen des Freitags mit herrlichem Wetter. Von den zehn Sonderprüfungen dieses Tages waren wiederum vier auf gesperrten Strecken zu absolvieren. Dass die Zwischenergebnisse von Freitagabend vor allem bei den Gutplatzierten für besondere Motivation sorgten, war schon am Freitagabend bei den Diskussionen auf den einzelnen Tischen gut zu erkennen.

Als neues Highlight wurde das Patschbergrennen in die Streckenführung aufgenommen. Jenes Rennen, das 1962 zum letzten Mal stattfand, mit welchem klingende Namen wie Jochen Rindt, Helmut Marko, Peter Denzel, Gunther Philipp und viele andere untrennbar verbunden sind, war zwar gegenüber der historischen Variante gekürzt, sorgte

aber dennoch bei Zusehern und Fahrern für großen Enthusiasmus.

Nach Passierkontrollen bei bekannten Weingütern wie Polz, Firmenich und Gross kamen die Teams ab 14:30 Uhr zurück nach Gamlitz, wo sie unter dem Applaus des zahlreichen Publikums auf ihre Startpositionen für den anschließenden CHOPARD Welsch-Grand-Prix geparkt wurden.

CHOPARD Welsch-Grand-Prix – krönender Abschluss der Südsteiermark-Classic -startete heuer erstmals in umgekehrter Richtung, was vor allem für die etablierten Teilnehmer eine völlige Änderung ihrer Konzepte mit sich brachte.

Unter der Patronanz von „Pirelli Austria“ fand der Gala-Abend statt, bei welchem die Epochen und Gesamtsieger geehrt wurden. Unter der musikalischen Begleitung von Chris Oliver und seiner Band endete die „Pirelli-Night“ bei bester Stimmung in den Morgenstunden.

*Gesamtsieger der Vorkriegsklasse bis Baujahr 1949:*

*Startnummer 45, Alexander und Florian Deopito – Lagonda LG 6 LeMans, Baujahr 1938*

*Gesamtsieger der Nachkriegsklasse ab Baujahr 1950:*

*Startnummer 112, Reiner Simak und Yvonne Popper – Alfa Romeo Giulia Sprint GT, Baujahr 1965*

Wann auch immer Oldtimer-Veranstaltungen stattfinden, kommt es zu der Frage, wozu gibt es derartige Veranstaltungen, wem dienen sie und welchen wirtschaftlichen Mehrwert haben sie. In diesem Zusammenhang hat die WKO schon vor Jahren veröffentlicht, dass die Wertschöpfung aus dem Bereich Oldtimer exklusive des Handels pro Jahr 500 Millionen Euro beträgt. Nicht inkludiert sind in diesem Betrag die Auswirkungen auf den Tourismus, weiß man doch, dass viele der an Oldtimerveranstaltungen Teilnehmenden in weiterer Folge als Urlaubsgäste in eine der Regionen zurückkommen. So gibt es allein am Veranstaltungswochenende der Südsteiermark-Classic in Gamlitz und der Umgebung über 3.200 Nächtigungen.

Man sollte daher diesem Arbeitsplatz intensiven Wirtschaftszweig auch politisch mehr Aufmerksamkeit und Wertschätzung entgegenbringen, zumal die Eigentümer derartiger Exponate oftmals mit hohem finanziellen Aufwand dieses Kulturgut „Oldtimer“ am Leben erhalten und damit auch Technik von damals für jetzige und spätere Generationen erlebbar werden lassen.

*Presse Südsteiermark Classic, Foto: dto.*

## Porsche 944

Ein ganzes Vierteljahrhundert mussten Porsche-356-Fahrer auf einen komplett offenen Vierzylinder-Porsche-Nachfolger warten. Heute, ein weiteres Vierteljahrhundert später, ist das Porsche 944 S2 Cabriolet längst zum Youngtimer gereift.

Mitte der Sechzigerjahre lief das letzte Porsche 356 Cabriolet vom Band und bis 1989 mussten Offenfahrer warten, bis ihnen Porsche wieder ein «richtiges» Vierzylinder-Cabriolet anbot. Dass der Motor nun vorne saß und die Karosserielinie eine Weiterentwicklung des 924/944-Modells war, dies störte Sonnenanbeter kaum. Eher schon war der Preis von deutlich über 80.000 DM ein Hinderungsgrund, sich das hübsche Cabriolet zuzulegen. Heute sind diese Sportwagen allerdings zu einem Bruchteil ihres Neupreises zu haben und eine erwägenswerte Alternative zu einem offenen Smart.

Vom 924 zum 944 S

Im Jahr 1976 präsentierte Porsche nach dem 914 erneut einen volkstümlichen Sportwagen, den 924. Dass er ursprünglich als Projekt für Volkswagen entstanden war, sahen die frühen Käufer sofort, denn manches im Innern stammte direkt aus dem VW-Ersatzteillager. Am meisten übel nahm man es dem hübschen Coupé aber, dass auch der Motor



Fotos: Wikipedia

normalerweise seinen Dienst in Audi- und Volkswagenmodellen tat.

Abhilfe kam mit dem Porsche 944, dem man halbierten 928-Motor verpasste, 2,5 Liter groß und 163 PS stark. Dank zweier Lanchester-Ausgleichswellen sollten sich die fehlenden Zylinder weniger stark auf die Laufruhe auswirken.

Der Schritt zum 944 S mit vier Ventilen pro Zylinder lag 1986 auf der Hand, denn diese Technologie wurde bereits beim 928 und beim 959 genutzt. Das Ergebnis



waren 190 statt 163 PS.

Mehr Hubraum für den 944 S2

1988 präsentierten die Zuffenhausener dann den 944 S2. Optisch glich er dem bereits einige Jahre früher präsentierten 944 Turbo fast wie ein Zwilling dem anderen, technisch kann er als Evolution des 944 S gesehen werden.

2990 cm<sup>3</sup> groß war nun der Vierzylinder, womit er damals zu den größten Motoren dieser Art überhaupt gehörte. Dank hochkarätiger Materialien und einer ausgeklügelten Motorsteuerung leistete er 211 PS, unabhängig davon, ob er mit oder ohne Katalysator ausgeliefert wurde.

Mehr Zylinder sind nicht immer mehr

Während die Konkurrenz mit sechs (Toyota Supra, Maserati Biturbo, Renault Alpine V6 Turbo) oder zumindest fünf (Audi Quattro 2.2 Turbo 20 V) Zylindern aufwartete, musste sich der 944 S2 mit deren vier begnügen. Vom Prestigewert einmal abgesehen, bedeutete der Verzicht auf einige Zylinder aber kaum Nachteile. Zumindest bezüglich Temperament (0 bis 100 km/h in 6.8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 239 km/h) jedenfalls konnte der 944 S2 mit seinem meist günstigeren Konkurrenten sehr gut mithalten. Und verbrauchsgünstig war er obendrein.

Zum Schluss noch das Cabriolet

Als Schwestermodell zum 944 S2 Coupé wurde ab Januar 1989 ein Cabriolet verkauft, das im Bodenbereich verstärkt und mit traditionellem Heckabschluss für einen fünfstelligen Aufpreis Wind ins Cockpit brachte. Nur gerade drei Jahre lang baute Porsche diesen Typ, insgesamt verließen rund 7000 S2-Cabriolets das Werk, ein Drittel ging in die USA.

Hochwertig und viel Fahrspaß

Im Innern erinnert kaum noch etwas an den Porsche 924, vergessen sind die Schalter und Knöpfe des Volkswagen Golf, hier wird Porsche-Design und -Feeling pur geboten. Das Fahren macht jede Menge Spaß und dank Katalysator muss man auch kein schlechtes Gewissen haben.

Und selbst die investierte Summe bereitet kaum Sorgen, denn viel an Wert verlieren kann ein Klassiker wie der 944 S2 als Cabriolet eigentlich nicht mehr.

*Zwischengas, Bruno von Rotz*

## Wir lassen Motorrad und Auto miteinander sprechen...

Stuttgart – Pünktlich mit den ersten warmen Tagen im Jahr beginnt die Motorradsaison – und damit steigt leider auch die Zahl der Verkehrsunfälle. Motorradfahrer gehören zu den am meisten

gefährdeten Verkehrsteilnehmern:

Das Risiko bei einem Unfall getötet zu werden, ist für Motorradfahrer 18-mal höher als für Pkw-Fahrer. Im vergangenen Jahr gab es alleine in Deutschland zirka 30 000 Motorradunfälle, davon endeten rund 600 tödlich. Eine der Hauptursachen: Zweiradfahrer werden im Straßenverkehr häufig übersehen, sei es in Kreuzungssituationen oder bei Überholmanövern.

Das will Bosch ändern und hat mit den Partnern Autotalks, Cohda Wireless und Ducati prototypisch eine smarte Lösung entwickelt: „Wir lassen Motorrad und Auto miteinander sprechen und schaffen damit das digitale Schutzschild für Motorradfahrer“, sagt Bosch-Geschäftsführer Dr. Dirk Hoheisel. Gefährliche Situationen sollen so gar nicht erst entstehen können.

Vernetzung könnte fast jeden dritten Motorradunfall verhindern:

Mit der Motorrad-zu-Auto-Kommunikation könnte nach einer Abschätzung der Bosch Unfallforschung nahezu jeder drit-



te Motorradunfall vermieden werden. „Mit Sicherheitssystemen wie ABS und der Motorrad-Stabilitätskontrolle hat Bosch das Fahren auf zwei Rädern bereits deutlich sicherer gemacht. Indem wir das Motorrad vernetzen, zünden wir die nächste Stufe für mehr Sicherheit“, sagt Hoheisel. Und so funktioniert's: Fahrzeuge im Umkreis von mehreren hundert Metern tauschen bis zu zehn Mal pro Sekunde Informationen zu Fahrzeugtyp, Geschwindigkeit, Position und Fahrtrichtung aus. Das heißt: Lange bevor ein Motorrad für Autofahrer und fahrzeugeigene Sensoren in Sicht kommt, wissen sie dank der Technologie: Achtung, ein Motorrad nähert sich. Das ermöglicht ein verbessertes, vorausschauendes Fahren. Eine typische Gefahrensituation entsteht zum Beispiel, wenn sich ein Motorrad einem Auto auf einer mehrspurigen Straße von hinten nähert, in den toten Winkel gerät oder zum Überholen die Fahrspur wechselt. Erkennt das System eine drohende Gefahrensituation, warnt es den Motorrad- und den Pkw-Fahrer zum Beispiel mittels Warnton und Warnhinweis im Cockpit. Damit erhält jeder Fahrer wichtige Informationen, die aktiv helfen, Unfälle zu vermeiden.

Der Datenaustausch zwischen Motorrad und Auto erfolgt auf Basis des am WLAN angelehnten Standards pWLAN (ITS G5). Das ermöglicht kurze Übertragungszeiten von nur wenigen Millisekunden zwischen Sender und Empfänger. Jeder beteiligte Verkehrsteilnehmer ist so in der Lage, für das Verkehrsgeschehen wichtige Informationen zu generieren und zu senden. Auch stehende Fahrzeuge senden Daten an die Umgebung aus. Damit weiter entfernte Motorräder und Autos zuverlässig die nötigen Informationen erhalten, setzt die Technologie auf das sogenannte „multi-hopping“. Dabei werden die Informationen automatisch von Fahrzeug zu Fahrzeug weitergereicht. So sind in kritischen Situationen alle Beteiligten informiert und können entsprechend frühzeitig reagieren.

BOSCH

## Int. Oldtimer Messe Tulln 2017

Die 29. Internationale Oldtimer Messe Tulln fand am 20. und 21. Mai 2017 am

Messegelände in Tulln statt. Rund 800 Aussteller/Händler, 90 Clubs und 9 Museen zeigen alles rund um das „rostigste Hobby der Welt“. Zahlreiche Sonderschauen, ansprechende Clubpräsentationen und ein restlos ausgebuchter Teilermarkt sind die Eckdaten der Oldtimer-Messe-Tulln am Messegelände Tulln.

Zahlreiche Sonderschauen waren



schön präsentiert, so vor allem die NSU RO 80 und die NSU Prinz. 50 Jahre NSU RO 80 waren zu feiern. Die Automarke NSU brachte kurz vor ihrem Ende den

RO 80 auf den Markt. Ein Meilenstein an Design und Technik. Der Wankelmotor wurde vom Kundenkreis nicht so gut angenommen, wie erhofft.

Eine Sonderausstellung zum Thema 50 Jahre NSU RO 80 und NSU Prinz 3, der heuer 60 Jahre alt wird. Toll so viele Exemplare dieses wunderbaren Autos am NSU Stand zu bewundern.

Sonderschau: Citroen SM

Die Sonderausstellung Citroen SM präsentiert das Sportcoupe der Oberklasse. Der 6 Zylinder-Motor von Maserati, eine



atemberaubende Karosserie und das hydraulische Kurvenlicht waren in den 70er Jahren eine Novität. Der Citroen SM hat nicht nur eine optimale Straßenlage sondern auch höchsten Komfort - ein richtiger „Grand-Tourisme“ Wagen.

Eine weitere Sonderausstellung war 40 Jahre Porsche 928 gewidmet. Der Porsche 928 wurde ursprünglich entwickelt, um den Porsche 911 wegen sich verschärfender Abgasvorschriften in den USA abzulösen. Als Besonderheiten verfügte der 928 neben Türen, Motorhaube und vordere Kotflügel aus Aluminium auch über die erste passiv mitlenkende Hinterachse. Er wurde über die Jahre in den Varianten S, S4, Clubsport, GT und schlussendlich GTS gebaut und am 26. September 1995 nach 61.291 gebauten Stück eingestellt.



60 Jahre Puch 500:

1957 wurde das Modell Steyr-Puch 500 Modell Fiat eingeführt. Aus Kostengründen kam es zu keiner eigenen Karosseriefertigung, statt dessen wurde die Rohkarosserie des Fiat Nuova 500 übernommen. Der luftgekühlte Boxermotor, eine Eigenentwicklung, brachte mit seinen 6 PS durchaus gute Fahrleistungen für die damalige Zeit. Als Limousine, Kariolimousine und als Kombi (auch bei der

österreich. Gendarmerie im Einsatz) wurde er bis 1973, als letzter österreichischer PKW gebaut.

70 Jahre Steyr – Traktoren

Die Sonderausstellung „70 Jahre Steyr-Traktoren für Österreich und die Welt“ gibt einen Überblick über alle Epochen der Steyr-Traktoren Produktion, wobei der Fokus auf die frühen Produkte gelegt wurde. Die Ausstellung bietet einen einmaligen Streifzug durch 70 Jahre österreichische Traktorengeschichte. Insgesamt sind 120 Steyr - Traktoren in der Sonderschau zu sehen.



Grotesk auch ein Fund wie der Armstrong Siddeley Hurricane aus 1948 welcher in einem unrettbaren Zustand ist.

Auch der Oldtimer Parkplatz wurde wieder von zahlreichen Besuchern frequentiert. Insgesamt hat man den Eindruck das sich Tulln wieder ein wenig erholt hat und sich gut präsentiert hat.

Herbert Fischer

Fotos: Herbert Fischer

## COVC Clubnachrichten

### Termine:

24. Juni	4. Zaubenberg Classic
8. Juli	Mini Golf Turnier
30. September	Church Hill Climb
14. Oktober	Schlussfahrt
2. November	General Versammlung
7. Dezember	Weihnachtsfeier

### Nächster Clubabend

Donnerstag, 31. August 2017, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtaichstraße 5

### Inhaltsverzeichnis

Eine wundervolle Reise in den Frühling.	1
....die Veranstalter...	2
Alfa Romeo und Abarth...	3
Packard One Eighty Darrin Convertible Victoria	5
Speedster électrique Loryc	6
Nissans Motor-Revolution geht in Serie	7
Volvo Museum	7
Durchblick mit der Green-Zones-App	9
17. Südsteiermark Classic	9
Porsche 944	10
Wir lassen Motorrad und Auto miteinander sprechen...	11
Int. Oldtimer Messe Tulln 2017	11
COVC Clubnachrichten	12



**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