



Monats-Gazette

Nummer **123** September 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...gesehen bei der Zauberberg Classic...

Werksbesuch bei der Morgan Motor Company

Um es gleich vorweg zu nehmen: ein Werksbesuch der Morgan Motor Company im idyllischen Malvern Link, wenige Meilen südlich von Worcester, hat nichts, aber auch gar nichts gemein mit einem Besuch in jedem anderen Automobilwerk der Welt: Die Fabrikationsanlagen präsentieren sich äußerlich noch genau gleich wie 1914, als sie gebaut wurden und nirgendwo gibt es ein Fließband,

dafür ist der größte Teil der Belegschaft echter Handwerker und Könner.

Die Tatsache, dass man geradezu ermuntert wird, alles zu fotografieren – ohne Blitz, wegen der „Mates“ (Jungs) in der Produktion – kommt einem in der heutigen Zeit befremdlich, aber sehr sympathisch vor. Aber was soll ein Verbot, wenn diese Art der Fahrzeugproduktion eh' niemand kopieren will ...

Das Unternehmen, welches 1909 von Harry Frederick Stanley Morgan gegründet wurde, um dreirädrige Fahrzeuge herzustellen, befindet sich nach wie vor

in Familienbesitz. Nach seinem Tod übernahm 1959 Sohn Peter (1919 – 2003) die Geschäftsführung bis 1999, dann dessen Sohn Charles bis 2013.

Heute leitet Steve Morris die Geschicke des erfolgreichen Unternehmens, das neben Threewheelers seit 1936 auch Autos mit vier Rädern baut. Und zwar geschieht dies wie in den Anfangsjahren auch heute noch gänzlich in hochwertiger Handarbeit (deshalb in der Produktion die vielen Handwerker wie Schreiner, Spengler, Lackierer, Sattler usw.) mit Rahmen aus Eschenholz aus Lincolnshire auf Chas-



Morgan hat kürzlich das Land unter der Fabrik zurückgekauft.

Foto: Morgan/Werk



Seit 2016 ganz neu im Angebot - der „Threewheeler Morgan EV3“ mit elektrischem Antrieb, 90 mph schngnell und mit einer Reichweite bis zu 150 Meilen.

chen allerneuesten Technologien.

Die Logistik und überhaupt alle Produktionsabläufe wurden in den letzten Jahren deutlich optimiert und für die Lackierung werden umweltfreundliche Farben auf Wasserbasis verwendet.

Das Unternehmen hat nicht geschlafen und dürfte damit wohl

sis, darüber geklopfte Bleche und feinstem englischen oder irischen Lederwerk im Interieur nach freier Wahl.



Die Motoren bezieht Morgan bei Ford oder für die Modelle „Plus 8“ und „Aero 8“ bei BMW; die Zweiliter 2-Zylinder für die dreirädrigen Modelle kommen von S&S aus Wisconsin, USA.

Die Motoren kommen heute von Ford oder BMW, die der Dreiräder von S&S aus den Staaten. Antworten zu technischen und tausend anderen Fragen findet die/der Interessierte alle auf der hauseigenen Webseite www.morganmotor.co.uk oder auf einer der unzähligen Clubseiten in aller Welt.



Sehr persönliche Führung

Der Werksbesuch, der hiermit jedem Autofreund wärmstens empfohlen sei, beginnt im Customers Center, wo sich auch die soeben neu eingerichtete Boutique befindet. Die allesamt rührigen Führer mit der richtigen Menge Benzin im Blut führen die Gäste zu Fuss durch die einzelnen Abteilungen, in denen dann jeder hautnah miterleben kann, wie ein Morgan entsteht. Egal ob einfacher „4/4“ (4 Zylinder/4 Räder – das am längsten gebaute

Automodell der Welt), supermoderner Aero 8 oder kultiger Threewheeler.

In der Ausstellung, ebenfalls noch in ihrem Originalzustand mit viel Patina, stehen ein paar neue Fahrzeuge, Prototypen aber auch Sportgeräte, die einst überaus erfolgreich an allerlei Rennen unterwegs waren. Tauchen während dem Rundgang in den einzelnen Hallen Fragen auf, kann man die gleich vor Ort klären und, so wird glaubhaft versichert, mancher Besucher hat dabei für immer sein Herz an einen Morgan verloren.

Kameradschaftliches Arbeitsklima
Das Arbeitsklima scheint ausserordentlich gut zu sein; jeder kennt jeden und ohnehin stammen die meisten Mitarbeitenden aus dem Dorf oder mindestens aus der nächsten Umgebung. Ihre Liebe zum erlernten Beruf, der Stolz auf die Marke mit ihren Produkten und das ruhige, konzentrierte Arbeitsklima bei den Mitarbeitenden drücken überall durch und überwältigen den Besucher, der sich gleich um ein paar Jahrzehnte zurückgeworfen fühlt.



Seit 1914 werden nach demselben Prinzip von „Coachbuildern“ Autos gebaut. In Massarbeit und von Fachspezialisten, wie hier zwei reine Zweisitzer ...

Das ist aber nur Schein, denn wie eigentlich nicht anders zu erwarten, stammen zwar die Arbeits- und Produktionsmethoden teilweise noch aus dem Kutschenbau, die Infrastruktur und der Hang zu umweltschonendem Tun aber lassen nichts zu wünschens übrig. Die verbauten Motoren bis 367 PS – ein Morgan Plus 8 sprintet in gerade einmal 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h – entspre-



Ein Dreiergrüppli „Morgan 4“ (4 Zylinder, 4 Räder) wartet vor der Lackiererei auf einen der 40.000 (!) erhältlichen Farbtöne

in eine erfolgreiche Zukunft blicken. An der Nachfrage jedenfalls scheint es bis heute nicht zu mangeln, auch wenn die Wartezeiten sich von Jahren inzwischen zu Monaten reduziert haben, was aber auch an den verbesserten Produktionsprozessen liegt.

Text: Bruno von Rotz, Zwischengas
Fotos: Heinz Aumann



Sittenwidrige Preise und die drohende Rückabwicklung eines Oldtimerverkaufs

Gelesen habe ich diese neue Gerichtspraxis in der aktuellen Oldtimer Markt 8/2017, Seite 8. Da steht, dass das Oberlandesgericht Stuttgart am 8. März 2017 (OLG Stuttgart, Az. 3 U 30/16) entschieden hat, dass ein vor einigen Jahren verkaufter Oldtimer zurückgenommen werden müsse, weil der Preis überhöht gewesen sei. EUR 350'000 habe damals der Kaufpreis gelautet, während ein vom Gericht beauftragter Sachverständige nur auf EUR 100'000 bis 150'000 als Wert kam. Es handelte sich um ein Veritas Coupé, das als Einzelstück gewiss schwer einzuschätzen ist.

Wie ein Leser bemerkte, wurde das Urteil inzwischen wieder geändert und der Vertrag in der Folge (bisher) nicht rückabgewickelt. Nichtsdesto trotz erzeugt aber die im Gerichtsurteil vorgebrachten Argumente ein gerütteltes Mass an Unsicherheit.



Foto: Wikipedia

Mit diesem Urteil wurde also die übliche Meinung, dass ein Auto soviel wert sei, wie jemand bereit sei, dafür zu bezahlen, in Frage gestellt. Unter "sittenwidrigen" Preisen versteht man gemäss Gericht solche, die sich um das Zwei- oder Mehrfache vom eigentlichen Wert unterscheiden.

Dieses Urteil wirft aber gleich eine ganze Menge unterschiedliche Fragen auf:

Wie bewertet man zum Beispiel berühmte Vorbesitzer? War der beim Verkauf mit über einer Million bewertete Porsche 911 von Steve McQueen dann auch sittenwidrig?

Und wie geht man mit einer interessanten Renngeschichte um?

Und, da das Urteil eigentlich beide Richtungen offen lässt, könnten nun auch Verkäufer, die ihren Wagen viel zu günstig hergaben, auf Rückabwicklung klagen?

Und wie geht man mit dem Zeitaspekt um, schliesslich könnte jeder, der vor zehn Jahren einen Ferrari 250 GT Lusso oder einen Aston Martin DB4 für EUR 50'000 oder 100'000 verkauft hat (und das kam gar nicht selten vor) heute auf einen deutlich höheren Wert pochen?

Und der Sachverständige, wie stellt man sicher, dass dieser auch wirklich alle Aspekte sinnvoll betrachtet? Werden Marktnotierungen, wie sie beispielsweise Classic Data (auch auf Zwischengas) veröffentlicht, plötzlich zum Juristenfutter?

Droht nun die grosse Klageflut und Rückabwicklungsanträge auf breiter Front? Dies ist wohl nicht zu befürchten, denn die meisten Oldtimerkäufer zahlen ja einen aus ihrer Sicht vernünftigen Preis für ihr Auto. Aber auf der Hut sein, sollte man schon.

Bruno von Rotz, Zwischengas

TOPAKTUELL: Erste Ergebnisse der Oldtimerstudie

Erste Ergebnisse aus der repräsentativen Befragung, der österreichischen Bevölkerung zur Einstellung gegenüber historischen Fahrzeugen (ein Teilbereich der Gesamtstudie: „Sozioökonomische Bedeutung historischer Fahrzeuge in Österreich“), in Auftrag gegeben von Mag. Christian Schamburek, zeigen überaus positive Ergebnisse.

Herr und Frau Österreicher lieben historische Fahrzeuge (91% - Sympathiewert) und freuen sich wenn sie einen Oldtimer sehen (91%). Sie wollen Oldtimer auch in Zukunft im Straßenbild nicht missen (84%). Als Kulturgut sollen diese auf Österreichs Straßen erhalten bleiben (94%).

Dies geht sogar so weit, dass 26% sagen, Oldtimer sollten von der öffentlichen Hand in der Erhaltung und im Betrieb unterstützt werden. Oldtimer BesitzerInnen sollen motiviert werden diese auch auf der Straße zu zeigen (79%).

Die überwiegende Mehrheit (55%) sieht Oldtimer auch nicht als Luftverschmutzer und schon gar nicht als auf den Schrottplatz gehörend (92%).

Alles in allem geht aus der für die österreichische Bevölkerung repräsentativen Befragung hervor, dass die ÖsterreicherInnen Oldtimer als rollendes Kulturgut ansehen, diese als eine Bereicherung auf den Straßen empfinden, und immer wieder gerne erleben. Oldtimer sind Zeitzeugen der Geschichte der Mobilität und als solche auch in Zukunft auf Österreichs Straßen zu erhalten.

Die Zielsetzung der Gesamtstudie ist den Österreichischen Markt für historische Fahrzeuge in seiner Gesamtheit zu untersuchen und zu befragen, um Daten und Fakten zum Thema bei BesitzerInnen und Freunden historischer Kraftfahr-

zeuge in Österreich zu erheben. Neben einem repräsentativen Stimmungsbild der österreichischen Bevölkerung zu diesem Thema, wurden allgemeine Nutzungsdaten, Fahrzeugdaten, Soziodemografie, Bestandsdaten, Versicherung, Ausgaben, Zukunftserwartungen etc. bei BesitzerInnen von Oldtimern und zu deren Fahrzeugen erhoben. Die Befragung wurde auch bei Opinionleadern, Clubpräsidenten sowie Wirtschaftsbetrieben aus dem Segment „Klassische Fahrzeuge“ durchgeführt, um die wirtschaftliche Bedeutung und Umwegrentabilität zu quantifizieren.

Die Studie wurde mit der Unterstützung des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie), des ÖMVV (Österreichischer Motor-Veteranen-Verband), der AMV (Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen), der Wirtschaftskammer Österreich Bundesinnung Fahrzeugtechnik, der Wirtschaftskammer Österreich Bundesgremium des Fahrzeughandels, des ÖAMTC, des OFN (Oldtimerfreunde Niederösterreich), der VAV Versicherungs-AG, CASCAR (Classic and Sports Car Assekuradeur GmbH) und der TÜV Süd Landesgesellschaft Österreich GmbH durchgeführt.

Die Gesamtergebnisse der Studie werden im Rahmen der Classic Expo in Salzburg am 21. Oktober 2017 präsentiert und im Rahmen einer Podiumsdiskussion diskutiert.



KFZ Zulassung

Die Zulassung ist die behördliche Registrierung (Anmeldung) eines Kraftfahrzeuges oder eines Anhängers. Das Fahrzeug darf erst nach der Zulassung auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet werden. Neben den allgemeinen Vorgaben und Besonderheiten ergibt sich in den Möglichkeiten der Kfz-Zulassung eine interessante Variante in Form einer „Zulassungsbesitzergemeinschaft“, die vielleicht bis dato allgemein nicht so bekannt ist.

Es können auch mehrere Personen gemeinsam die Zulassung eines Kfz beantragen (sogenannte „Zulassungsbesitzergemeinschaft“). Jede dieser Personen muss bei der Zulassung den rechtmässigen Besitz des Fahrzeugs nachweisen. Dieser Nachweis kann z.B. mittels einer Benützungsüberlassungserklärung erfolgen. Es stehen dann tatsächlich mehrere Personen im Zulassungsschein.

Warum sollte ein Kfz auf mehrere Personen angemeldet werden?

Aufgrund der klaren Eigentumsverhältnisse sind bei einer Besitzergemeinschaft diverse Verfahren schneller beendet. Dies

gilt insbesondere für Fälle im Bereich Erbrecht oder Scheidung. So kann es durchaus vorkommen, dass beim Todesfall eines Familienvaters die Mutter das (nur auf den Mann angemeldete) Auto bis zur Abhandlung der Verlassenschaft nicht nutzen darf, was mehrere Monate dauern kann.

Wann ist eine Zulassungsbesitzergemeinschaft möglich?

Mehrere Halter eines Fahrzeuges sind möglich, wenn jede dieser Personen den rechtmäßigen Besitz des Fahrzeuges nachweisen kann. Dafür dient z.B. der Kaufvertrag eines Autos, wenn darauf alle Personen angeführt sind und dieser gemeinsam unterschrieben wurde. Ebenso gilt eine Benützungsüberlassungserklärung. Zu beachten: Alle Zulassungsbesitzer müssen ihren Hauptwohnsitz im selben Zulassungsbezirk haben.

Benützungsüberlassungserklärung. Zu beachten: Alle Zulassungsbesitzer müssen ihren Hauptwohnsitz im selben Zulassungsbezirk haben.

Was muss man bei der Anmeldung in der Zulassungsstelle beachten?

Abgesehen von obigen Kriterien müssen alle Halter ihre Unterschrift bei der Anmeldung des Autos leisten. Zusätzlich muss jene Person, auf die die Haftpflichtversicherung bei der Versicherung abgeschlossen wurde, in den vorgesehenen Feldern der Zulassungsbescheinigung stehen. Sie ist damit auch die zustellungsbevollmächtigte Person (Strafmandate, Behördenschreiben etc.). Weitere Zulassungsbesitzer werden weiter unten in den Notizen vermerkt.

Wer muss die behördlichen Verpflichtungen wahrnehmen?

Grundsätzlich müssen alle Zulassungsbesitzer die behördlichen Verpflichtungen wahrnehmen. Interne Vereinbarungen ändern nichts an diesen öffentlich-rechtlichen Pflichten.

Bringt die Besitzergemeinschaft Vorteile für die Bonusstufe der Versicherung?

Die Zulassung eines Kfz auf mehrere Personen bietet versicherungstechnisch keinen Vorteil für eine der Personen. Das gilt sowohl für den Zeitpunkt der ersten gemeinsamen Zulassung, als auch für in weiterer Folge zugelassene Fahrzeuge durch einen der Fahrzeughalter.

Sind Zusatzkosten mit der Zulassungsbesitzergemeinschaft verbunden?

Je zusätzlicher Person ist 1,10 Euro zu entrichten, dies gilt bei Neuanschaffungen. Wenn zu einem schon zugelassenen Fahrzeug eine oder mehrere Personen hinzugemeldet werden, muss zuerst abgemeldet und dann neu angemeldet werden – d.h. die Kosten für die Neuanschaffung sind zu entrichten.

Weitere Details zum Thema Kfz-Zulassung unter: www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/6/Seite.060118.html

Kennzeichnung historischer Fahrzeuge

Das historische Fahrzeug ist ein wichtiger Teil der automobilen Kultur in Österreich und muss als solches auf Österreichs Straßen auch in Zukunft „erlebbare“ und „erfahrbar“ bleiben - dies ist eines der Kernziele und -aufgaben für den ÖMVV und der ganzen Oldtimer Community.

Die Kennzeichnung historischer Fahrzeuge ist ein wesentlicher Schritt in diese Richtung, Wir haben gemeinsam mit allen relevanten Interessenvertretungen die Umsetzung geschafft, indem in der 35. KFG-Novelle einige wesentliche Punkte enthalten sind. Diese Punkte gelten ausschließlich für historische Fahrzeuge, d.h. für jene, die als „historisch“ typisiert und zugelassen sind. Nur diese können ein § 57a Picklerl erhalten. Mit dieser neuen § 57a „historischen“ Begutachtungsplankette im Zusammenhang mit der „historischen“ Typisierung und Zulassung gelten wie auch bisher die Fahrbeschränkung 120 Tage für PKW, 60 Tage für Zweiräder, deren Einhaltung mit der Führung eines Fahrtenbuches (dessen 3-jährige Aufbewahrungspflicht und Vorlage bei der § 57a „historisch“ Überprüfung) nachgewiesen werden müssen. Des Weiteren muss in Zukunft bei der § 57a „historisch“ Überprüfung (alle 2 Jahre) der Typenschein oder die Einzelgenehmigung mitgenommen werden. Damit soll sichergestellt werden, dass jener Zustand, mit dem das Fahrzeug als „historisch“ typisiert wurde, auch nach wie vor gegeben ist. Es wird noch im Rahmen von Durchführungsverordnungen genau spezifiziert, welche Angaben im Fahrtenbuch einzutragen sind (im Wesentlichen das Datum der Fahrt um die Fahrbeschränkung der 120 bzw. 60 Tage kontrollieren zu können). Die Novelle hat den Nationalrat passiert und wurde verabschiedet. Die Umsetzung bis dann das neue Oldtimerpicklerl auf unseren Scheiben klebt wird aber noch bis ca. Ende 2018 dauern.

Dies ist ein wichtiger Schritt das historische Fahrzeug in der öffentlichen Wahrnehmung als Kulturgut zu positionieren und auch nach außen hin national und international kenntlich zu machen.

ÖMVV

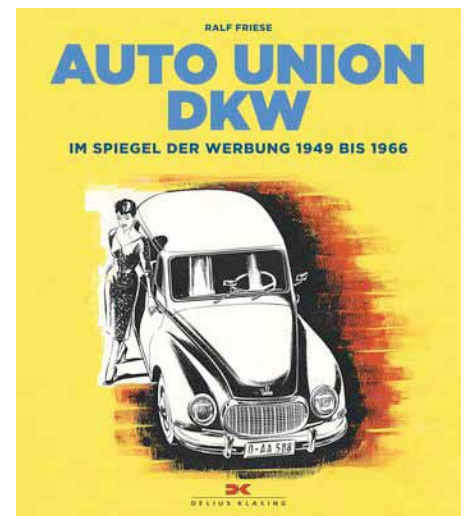
Auto Union DKW

Als im Dezember 1945 das Zentraldepot für Auto Union Ersatzteile GmbH in Ingolstadt gegründet wird ahnt wohl noch niemand, dass daraus einmal einer der erfolgreichsten deutschen Automobilhersteller werden wird: Audi.

Aufgabe ist es zunächst, Teile zu liefern, damit die Auto Union-Fahrzeuge, die den Zweiten Weltkrieg überstanden

haben, fleißig zum Wiederaufbau beitragen können. Und es klappt: Der Wiederaufbau und das folgende Wirtschaftswunder bescheren neue Kaufkraft, also müssen auch neue Autos her!

Dieser zeitgeistige Bildband zeigt, wie schön die Auto Union für neue Produkte ihrer Marke DKW ab 1949 geworben hat. Vom kleinen Schnelllaster F89 L, der das erste in Ingolstadt gebaute Automobil überhaupt war, über den „großen DKW“ F 93 (3=6), den modern trapezförmigen DKW Junior bis hin zum Heckflossen-Traumroadster Auto Union 1000 SP – in diesem Buch finden sich die originalen Prospekte aller dieser sympathischen Wirtschaftswunder-Wagen.



Der Autor Ralf Friese, ausgewiesener Fachmann u.a. für DKW-Nachkriegsfahrzeuge, hat dafür seine umfassendes Archiv durchforstet und kenntnisreiche, unterhaltsame Texte zu den kleinen Kunstwerken erstellt.

Rückblick in goldene Jahre:

- künstlerisch anspruchsvoll gestaltete Grafiken zu Beginn
- Übergang zur Werbefotografie
- Mischformen aus Grafik und Fotografie
- alle DKW-Nachkriegstypen zeitgenössisch portraitiert
- nur noch in Sammlerhand befindliches Material exklusiv abgebildet.

Bewegende Bilder aus einer bewegten Zeit!

Peugeot 203

Der Peugeot 203 wurde zwischen Oktober 1948 und Februar 1960 in über 685.000 Exemplaren vom französischen Automobilhersteller Peugeot in Sochaux

gebaut. Es war das erste nach dem Zweiten Weltkrieg neu entwickelte Fahrzeugmodell von Peugeot. Von 1949 bis 1954 war es das einzige Modell der Marke.

Der 203 war kein wieder aufgenommenes Vorkriegsmodell, sondern komplett neu konstruiert. Anfangs wurde der in den 1930er-Jahren entwickelte kleinere und schwächere Typ Peugeot 202 parallel angeboten. Der 203 hatte eine selbsttragende Karosserie, hydraulisch betätigte Bremsen und eine vordere Einzelradaufhängung mit einer querliegenden Blattfeder und eine Zahnstangenlenkung. Die starre Hinterachse hatte Schraubenfedern und wurde von



einer Deichsel und einem Panhardstab geführt. Angetrieben wurde das Modell von einem Vierzylindermotor mit 1290 cm³ Hubraum, dessen V-förmig hängende Ventile von einer hochliegenden seitlichen Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel gesteuert wurden. Der Motor leistete 33 kW (45 PS). Die Kraft wurde mit einem (ab 1954 vollsynchronisierten) Vierganggetriebe über eine Kardanwelle auf den Schneckenantrieb des Differentials an der Hinterachse übertragen. Wie viele Autos dieser Zeit hatte auch dieses Fahrzeug eine Lenkradschaltung. Die Elektrik arbeitete mit einer Spannung von zwölf Volt, die von zwei in Reihe geschalteten Sechs-Volt-Batterien bereitgestellt wurde. Als Extra konnten die Limousinen mit einem Schiebedach ausgestattet



Bei unserer 2017er Zauberberg Classic war das einzige Coupé in Österreich am Start. Vom jetzigen Besitzer wunderschön restauriert.

werden. Immer wieder wurde das Modell modifiziert, um das Fahrverhalten und den Komfort zu verbessern. Die Konstruktion von Fahrwerk und Motor wurden etwas modifiziert auch noch im Peugeot 403 weiter verwendet.

Varianten:

Angeboten wurden neben der Limousine auch ein Découvrable (Cabriolimou-



sine), ein Coupé, ein Cabriolet und verschiedene Kombiversionen, bezeichnet als Familiale, Commerciale, Fourgonnette, Fourgon, Camionnette und weitere. Insgesamt standen zeitweise bis zu zwölf verschiedene Karosserieversionen mit unterschiedlichen Radständen und Aufbauten zur Auswahl. Der 203 wurde auch exportiert, insbesondere in die damaligen französischen Kolonialgebiete Afrikas und Asiens.

Der französische Karosseriebauer Emile Darl'mat baute ungefähr 250 Fahrzeuge um. Er reduzierte die Höhe des Wagens um 140 mm und hob die Verdichtung auf 7,4 : 1 an. Damit leistete der Motor 50 PS und es wurde eine Dauerhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h erreicht. Es gab auch 1,5-Liter-Motoren mit 70 PS. 1951 baute der Tuner auch eine Kunststoffkarosserie für den 203 und ab 1952 eine Coupé-Variante mit Aluminiumkarosserie.

Text: Wikipedia
Fotos: Wikipedia

Green Zones

Ab sofort kostenloser Download der Green-Zones-App für Smartphones und als Web-Anwendung

Mobil in allen europäischen Umweltzonen mit zoombaren, interaktiven Karten

Pünktlich zur Planung der Sommerferienroute steht die Green-Zones-App für alle europäischen Umweltzonen als Web-App oder für Android-Smartphones kostenlos zum Download bereit. Ab sofort nun auch über den Play-Store. Jetzt testen! Die App lässt keinen Wunsch offen.

Über die Green-Zones-App erfährt der touristische Individual- und Busverkehr wie auch der europäische Speditionsverkehr, wo genau Umweltzonen liegen, welche Plakette ich für welches Land auf welcher Strecke benötige und an welchen Tagen ich evtl. nicht in eine Umweltzone einfahren darf. Unkompliziert lassen sich zudem alle Umweltplaketten Europas über

die App bestellen. Alles in fünf Sprachen (deutsch, englisch, französisch, polnisch, spanisch).

Die App ist in ihrer Klarheit, Vollständigkeit und einfachen Anwendung bestechend. Ob ständige oder nur wetterbedingte, temporäre Umweltzonen befahren werden sollen. Oder welcher von bis zu 17 verschiedenen Fahrzeugtypen mit welcher Antriebsart für die Einfahrt zugelassen ist – die App beantwortet alle Fragen, um planbar und ohne Bußgeld durch den europäischen Plaketten-Dschungel zu kommen. So werden selbst künftige dauerhafte oder temporäre Diesel-Fahrverbotszonen täglich in die Green-Zones-Datenbank übernommen. Ohne die App sollte an sich niemand mehr reisen, wenn ungute Überraschungen wie Umwege oder Geldbußen ausgeschlossen werden sollen.

So kann man jederzeit den Status einer jeden Umweltzone in Echtzeit und ab 20 Uhr auch für den nächsten Reisetag erfahren. Ob Wirtschaftsverkehr, Busunternehmen oder Individualreisende: alle sind mit der App unabhängig von lokalen Informationsquellen in der jeweiligen Landessprache. Besonders komfortabel ist das geodatenbasierte Kartenmaterial. Es zeigt nicht nur die Grenzen jeder Umweltzone in Form von Bilddaten, es kann auch bis auf die Hausnummer „heruntergezoomt“ werden.

Die Statusmeldungen von kommunalen Behörden und Städten, speziell zu den in Europa zunehmenden Warnungen zu Feinstaub, Ozon und Stickoxide werden täglich eingespielt. Zu einem späteren Zeitpunkt werden sogar verschiedene Vorwarnstufen zu Fahrverboten, die in französischen Umweltzonen immer mehr zunehmen und auch in Deutschland bei möglichen Dieselfahrverboten ab 2018 eine Rolle spielen werden, zur Verfügung gestellt.

Zusätzliche Features und Upgrades werden sukzessive über zukünftige In-App-Käufe angeboten. Für Kunden von Green-Zones werden solche Upgrades selbstverständlich kostenfrei sein und zu gegebener Zeit als Freischaltcode übermittelt.

Ab dem heutigen Tage steht die Green-Zones-App nun auch über den Play-Store zum Download bereit, für iOS ist ein Download voraussichtlich bis spätestens 20. August 2017 im App-Store möglich.

Weitere Informationen unter: www.green-zones.eu oder <https://www.green-zones.eu/de/green-zones-app/info-green-zones-app.html>



Cats and Dogs

So ein Scheisswetter. Wir wissen nicht, wie die Engländer auf die Idee mit den Katzen und Hunden gekommen sind.

Fies ist das auch, aber wir haben eine ganz pffiffige Lösung: Einen Regenschirm, wer hätt's gedacht? Aber dieser hier kann mehr:

Er bietet ausreichend Platz für vertraute Zweisamkeit. Wer den ewigen Kampf um gute Unterhaltung unter ZWEI Regenschirmen kennt, wird diesen Schirm heiß und innig lieben.

Viele der schönsten offenen Klassiker verfügen leider, oder gottseidank, nur über ein einfaches Klappverdeck, oder Steckverdeck, dessen Bedienung oft knifflig, langwierig und einfach unkommod ist: Kaum ist der Schauer vorbei, darf mans auch schon wieder einpacken, oft noch nass mit den bekannten Folgen. Wettern Sie einen Schauer, eine Front einfach geschönlich im Auto ab.

Gefertigt exklusiv für Limora nach unseren Spezifikationen. Extrem dicht gewebtes Polyestergewebe sorgt für unveränderte Dehnung bei nassem und trockenem Bezug. Die Spitzen sind stumpf und aus speziellem Kunststoff,



damit der Lack ihres Fahrzeugs nicht beschädigt wird.

Also, wenn schon einen Regenschirm, dann diesen hier!

Regenschirm „Doubrella“
rechteckiger, dunkelgrauer Cabrio-
schirm zum Schutz vor Regen, Sonne
und Staub für das Cockpit Ihres Klassi-
kers. Abmessungen:

148 x 90 cm

Best.-Nr. 455741 39,- €

<http://www.limoranews.com>

TVR neu

Neuer TVR zum 70. Geburtstag der Marke geplant:

Die britische Automobilmarke TVR feiert in diesen Tagen ihren 70. Geburtstag. Trevor Wilkinson hatte das Unternehmen 1947 gegründet und den Firmennamen aus seinem Vornamen Trevor abgeleitet. TVR ist bekannt für leichte und schnelle Sportwagen mit klangvollen Namen wie der unten abgebildete Grantura Mark III oder Tuscan, Vixen, Griffith, Tasmin, Tamora, Chimaera oder Cerbera. Sechszylinder von Ford und Achtzylinder von

Rover sorgten für ordentlichen Vortrieb, bis in den Neunzigern eigens entwickelte Motoren zum Einsatz kamen.

Im neuen Jahrtausend wurde der Betrieb an einen Investor verkauft, der ihn letztlich vor etwa fünf Jahren stilllegte. 2013 erwarb ein Konsortium unter der Leitung von Les Edgar die Markenrechte. Im Herbst soll nun ein neuer TVR-Sportwa-



Foto: TVR

gen beim Goodwood Revival vom 8. bis 10. September vorgestellt werden. Im ersten Jahr ist eine Produktion von 500 handgefertigten Sportwagen geplant.

Für den ersten neuen TVR, der als Coupé und als Cabrio hier geht's zu passenden Produkten auf Amazon.de! kommt, sollen schon rund 400 fixe Bestellungen vorliegen. Einem Teil der Käufer, die bereits 5.000 Pfund von den rund 90.000 Pfund Endpreis angezahlt haben, wurde der neue TVR jetzt hinter verborgenen Türen präsentiert. Zum Start wird es zudem eine auf 500 Exemplare limitierte spezielle Launch Edition geben. Die Öffentlichkeit soll den neuen TVR erst im September 2017 in Goodwood zu Gesicht bekommen. Möglicherweise wird der neue TVR einen alten Namen tragen, denn die Briten haben sich kurz vor der Premiere die Modellbezeichnung Griffith schützen lassen, die früher schon zwei Modellgenerationen von TVR-Sportwagen getragen haben.

www.tvr.co.uk

NSU Ro 80

Vor 50 Jahren... Mit dem Slogan „Vorsprung durch Technik“ warb Audi NSU 1971 für den Ro 80. Doch das Auto mit Vorsprung fraß seine Motoren: Einer bösen Legende nach begrüßten sich Ro-80-Fahrer mit ausgestreckte Fingern und zeigten damit dem Leidensgenossen, wie viele Wankelmotoren unter der flachen Haube ihres Wagens schon ausgetauscht wurden. Ein Handzeichen zwischen Hilflosigkeit und Humor. Heute erkennt man den Ro 80 eher als Ikone des Autobaus und als legendären Klassiker. Vor nunmehr 50 Jahren feiert der Ro 80 Weltpremiere auf der IAA 1967.

Der Name des *Kult-Keils* hat einen nüchternen Ursprung: Ro steht für Rotationskolbenmotor, 80 ist die laufende Nummer aller NSU-Entwicklungen. Vor 50 Jahren war der Wagen für viele ein

Traumauto. Im Jahr des Erscheinens wird er gleich zum „Auto des Jahres“ gekürt wegen seiner revolutionären Motorentechnik und seiner extravagante Form. Fachleute sagen 1967: das mutigste Auto der Welt. Die Presse schreibt: „Völlig neue Form, völlig neuer Antrieb, völlig neues Fahrgefühl.“ Ein Urteil, das man erst wieder im 21. Jahrhundert über moderne E-Autos fällt. Der kleine und leichte Wankelmotor ermöglichte es Designer Claus Luthe, eine flache Front zu konstruieren, der Luftwiderstand erreichte den erstaunlichen cw-Wert von 0,355. Vorderradauftrieb, vier Scheibenbremsen, Einzerradaufhängung rundum, Servolenkung und „Selektiv“-Halbautomatik sind im Paket. Das Design ist dem Rest der Auto-Welt um Lichtjahre voraus. Noch nach über 40 Jahren wirkt der Ro 80 frisch im Verkehr, er fällt nicht größer auf.

Der von Felix Wankel (1902-1988) entwickelte Rotations- oder Kreiskolbenmotor arbeitet nach dem Viertaktprinzip, aber vibrationsarm und ohne Hubbewegung. Weiterer Vorteil: Er ist leichter und kleiner als ein Hubkolbenmotor. 1957 läuft der erste Versuchsmotor bei NSU, drei Jahre später treibt ein Wankelmotor den Prinz III als erstes Auto an.

Der Wankel wird auch im Mercedes C111 und später in Mazda-Modellen eingesetzt. Schwachpunkte sind die anfällige Dichtung der drei Kammern sowie der hohe Benzin- und Ölverbrauch.

Bei den ersten Serienmotoren kam es infolge eines Konstruktionsfehlers zu vermehrten Motorschäden. Hatten die Motoren in der Erprobung über 200.000 km gehalten, verloren sie in Kundenhand oft schnell an Kompression. Bald wurde eine falsche Materialpaarung als Ursache dafür erkannt. Veränderte Materialien und eine veränderte Teilung der Dichtleisten konnten die Probleme vorerst lösen. In Verbindung mit einem Ferro-TiC-Mittelteil und einer härteren Elnilschicht mit höherem Siliziumkarbidanteil ging man später auf die ursprüngliche Dichtleistenteilung zurück. Ab Anfang 1970 wurden die neuen Ferro-TiC-Dichtleisten in die Serie eingeführt.

Als ebenfalls problematisch erwies sich die Doppelzündung mit zwei Zündkerzen pro Kammer, zum einen von der Einstellung her und zum anderen wegen des hohen Abbrands der Unterbrecherkontakte, was bei deren Verschleiß durch die Verschiebung des Zündzeitpunktes in Richtung Frühzündung zu Motorschäden führte. Das wurde durch die Verwendung von nur einer Zündkerze pro Kammer in Verbindung mit einer Hochspannungskondensatorzündung (HKZ) auf Kosten des Treibstoffverbrauchs behoben.[4][5] Die kulante Austauschpraxis führte zeitweise dazu, dass über 35 % der angeblich defekten Motoren in Ordnung waren. Nachdem der Zündzeitpunkt sowie der

Vergaser neu eingestellt wurden und der Motor einen Probelauf auf dem Prüfstand absolviert hatte, wurden diese Motoren wieder als Austauschmotoren ausgeliefert.

Ein nicht unerheblicher Anteil an Motorschäden ging auf das Konto des Drehmomentwandlers, den man gegen das Schieberuckeln (verursacht durch den Umfangseinlass) einbaute und der zum Teil für den Mehrverbrauch des Ro 80 mitverantwortlich war. Da der Wankelmotor infolge fehlender Drehzahlbegrenzung sehr hoch drehen konnte, dehnte sich oft der Drehmomentwandler radial so weit aus, dass in der Folge das Pumpen- mit dem Turbinenrad kollidierte. Da der Wandler auch Bestandteil des Motorölkreislaufes war, gelangten dadurch Metallspäne in den Motor, was umgehend zu Motorschäden führte. Auch erwies sich ein kleines Nadellager im Wandler als anfällig, dessen häufiger Ausfall ebenfalls zu Spänen im Motoröl führte und damit indirekt zu einem defekten Motor. Das wurde durch einen verstärkten Wandler behoben. Ab Herbst 1971 wurde in Verbindung mit der neuen HKZ von Bosch und der thermischen Abgasentgiftung ein



akustischer Drehzahlwarner eingeführt und die elektrische Kraftstoffpumpe bei zu hoher Motordrehzahl abgeschaltet, was weitere Motorschäden verhinderte.

Zunächst war alle 20.000 km ein Ölwechsel nötig, der später jedoch entfiel. So mancher Fahrer glaubte deshalb, man müsste kein Öl mehr nachfüllen, worauf einige Motoren ohne Öl liegen blieben.



Dieser Art Motorschäden begegnete man mit einer geänderten zweiflutigen Ölpumpe. Der Einlass für den Wandlerkreislauf wurde höher angesetzt. Bevor nun der Motorölkreislauf kein Schmiermittel mehr bekam, saugte der Wandlerkreislauf Luft, woraufhin der Wandleröldruck absank und die Öldruckanzeige aufleuchtete. Ignorierte der Fahrer die Warnlampe, übertrug der Wandler keine Kraft mehr an das Getriebe und das Auto blieb stehen. Spätestens jetzt wusste der nachlässige Fahrer, dass er vergessen hatte, den Ölstand zu kontrollieren.

Ein weiteres Problem, das ebenfalls direkt zu Motorschäden führte, war eine Öldosierpumpe ohne Nullanschlag. Das führte dazu, dass bei falscher Einstellung dieser Pumpe im Leerlauf kein Öl für die Schmierung der Verbrennungskammer (Trochoid) geliefert wurde. Daraufhin wurde eine geänderte Öldosierpumpe eingesetzt, die nicht mehr auf Null gestellt werden konnte.

Problematisch war auch, dass man gleich mehrere bis dahin unerprobte Verfahren in Verbindung mit dem Wankelmotor einführte. So hieß es von dem Elnisilverfahren scherzhaft, es funktioniere nur bei Südwind, was auf die Witterungsempfindlichkeit anspielte. Auch gab es anfänglich Probleme mit der Dosierung und Korngröße des eingebetteten Siliziumkarbids und der Dosierung des Saccharins (das in der Galvanotechnik als Einebner für Nickelschichten verwandt wird). Zum Teil waren die Werkstätten mit der Technik rund um den Motor überfordert. Manche Kunden entwickelten auch geradezu kriminelle Energie: Kurz vor Ablauf der Garantie provozierten sie absichtlich einen Motorschaden, um ohne eigene Kosten eine Austauschmaschine zu erhalten.

Als das Dichtleistenproblem gelöst schien, kam es wieder zu gehäuften Motorschäden. Das lag diesmal aber nicht an einem Konstruktionsfehler, sondern an einem Zulieferer, der sich nicht an die Fertigungsvorschriften hielt.

Bei den letzten Ausführungen der Motoren bestanden die Dichtleisten komplett aus Ferro-TiC. Diese Aggregate erwiesen sich als äußerst robust. Diese letzte Ausführung hatte eine hohe Lebensdauer und der Betrieb mit dem in anderen Ländern eingeführten bleifreien Kraftstoff war für den Wankelmotor des Ro 80 problemlos möglich.

Zahlungskräftige Kundschaft

Genial und dramatisch war die weiterentwickelte Wankel-Technologie. Damit greift NSU oben an. Architekten, Ärzte, Ingenieure, die Freigeister und Avantgardisten der Bundesrepublik, zahlen dafür 14.150 Mark. Ein stattlicher Preis, der bis zu 50 Prozent über dem liegt, was ein Mittelklassemodell in dieser Zeit kostet: Opel Rekord 9535 Mark, BMW 2000 Tii 12.750 Mark, Mercedes 230 S 14.000 Mark. Entsprechend hoch sind Erwartungen und Ansprüche der Kundschaft. Doch von Anfang an liegt ein Fluch auf



dem Modell. Engpässe in der Materialbeschaffung und Einzelteilfertigung behindern die Serienproduktion. Was vom Band rollt, weist anfangs leichte Mängel bei der Ausstattung auf; auch die Verarbeitung muss nachgebessert werden: Die Karosserie neigt zum Dröhnen, Türen schließen schwer.

1971 wurde auf dem Autosalon Turin die Studie Ro 80 2 Porte +2 vorgestellt. Dieses von Pininfarina entworfene Modell sollte der Nachfolger des Ro 80 werden, ging jedoch nicht in Serie. Die technischen Daten waren weitestgehend vom Ro 80 übernommen. Eine Besonderheit stellten die hinteren Türen dar, die gegenläufig, also an der C-Säule, angeschlagen waren. Diese im Volksmund als Selbstmördertüren bekannten Türen sind in Deutschland seit 1961 grundsätzlich verboten, weil sie bei unbeabsichtigtem Öffnen während der Fahrt nicht durch den Fahrtwind zugeedrückt, sondern schlagartig aufgerissen werden. Aus diesem Grund wurden die hinteren Türen des Ro 80 2 Porte +2 von den vorderen ein Stück überlappt, sodass sie nur bei offenen Vordertüren geöffnet werden konnten. Eine weitere Besonderheit stellte das Dach dar, das zu einem großen Teil nach hinten geklappt und auf der Kofferraumklappe abgelegt werden konnte. Diese Konstruktion war ein Vorläufer des heute üblichen Retractable Hardtop. Zur Verbesserung des Seitenaufprallschutzes wurden die Türen speziell verstärkt. Diese Idee griff Volvo 1991 mit seinem Side Impact Protection System wieder auf. 1971 wirkte das Fahrzeug jedoch zu futuristisch, sodass die Entwicklung eingestellt wurde.

Text und Fotos: Wikipedia

Wenn das Auto zur Ruheoase wird

Bosch untersucht die Meinung der Autofahrer zum automatisierten Fahren:

- Knapp zwei Drittel der Autofahrer würden autonom fahrende Fahrzeuge vor allem für lange Strecken nutzen.
- Technologie des automatisierten Fahrens erhöht den Anreiz für einen Neuwagenkauf.
- Autofahrer wollen die Zeit hinterm Steuer lieber entspannter und im Gespräch mit Mitfahrern verbringen.

„Fahr nicht so dicht auf.“ „Fahr nicht so schnell.“ Oder: „Die Ampel hättest du noch locker geschafft.“ – Sätze wie diese müssen sich Autofahrer oft von Beifahrern anhören. Bald dürfte das jedoch Vergangenheit sein. Mit dem automatisierten Fahren wird der Fahrer nämlich zum Passagier und das Auto zum Fahrer. In Zukunft soll sich das Fahrzeug auf Wunsch und Knopfdruck des Fahrers ganz alleine durch die Straßen schlängeln, Verkehrsregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen beachten und so den Straßenverkehr sicherer machen. Viele Verbraucher wünschen sich ein selbstfahrendes Auto, das dem Fahrer stressige Fahraufgaben abnimmt. Vor allem beim Einparken oder



im Stau würden Autofahrer die Kontrolle gerne dem Auto überlassen. Das ergab eine aktuelle repräsentative Umfrage im Auftrag von Bosch in den sechs Ländern Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Japan und den USA. Die Mehrheit der befragten Autofahrer würde die Zeit, während das Auto selber fährt, gerne nutzen, um aus dem Fenster zu schauen, die Landschaft zu genießen (63 Prozent) und sich mit den Mitfahrern zu unterhalten (61 Prozent).

Mehr Komfort und weniger Stress hinterm Steuer

Selbstfahrende Autos werden in einigen Jahren zum Alltag im Straßenverkehr gehören. Vom automatisierten Fahren erhoffen sich die Verbraucher vor allem: mehr Komfort und eine spürbare Entlastung hinterm Steuer. Das Auto der Zukunft, das dem Fahrer komplett das Lenken, Gas geben und Bremsen abnimmt, wird vor allem für lange Strecken (67 Prozent) oder die Fahrt in den Urlaub (61 Prozent) geschätzt. Die Mehrheit der Befragten erwartet eine deutliche Entlastung in Form von Komfort (68 Prozent) und mehr Sicherheit (60 Prozent) in vielen alltäglichen

Situationen wie zum Beispiel der Parkplatzsuche in der Stadt. Die Umfrage ergibt zudem ein interessantes Ranking der am meisten gewünschten automatisierten Fahrfunktionen: Das Einparken wird dabei besonders oft genannt (65 Prozent), ebenso die selbsttätige Parkplatzsuche in Innenstädten (60 Prozent) sowie das stressfreie Weiterkommen im Stau (59 Prozent).

Die Zeit als Passagier für mehr Entspannung nutzen

Abschalten, zurücklehnen, aus dem Fenster schauen und die Landschaft genießen. So stellt sich die Mehrheit die Alternative zur permanenten Konzentration hinterm Steuer vor: 63 Prozent aller Befragten würden die Zeit im Selbstfahrmodus gerne entspannt verbringen. Ebenso wichtig ist den Befragten, dank des automatisierten Fahrens mehr Zeit für Gespräche und damit für die Mitfahrer zu haben. Mit den Möglichkeiten, die das automatisierte Fahren bietet, wird das Auto für viele Verbraucher attraktiver. Diese Aussage trifft mehr als jeder zweite Teilnehmer (54 Prozent) der Nutzerbefragung von Bosch. Vor allem für die männlichen Befragten stellen neue Technologien ein wichtiges Kaufargument dar: Bei 52 Prozent der befragten Männer erhöht die Technologie des selbstfahrenden Autos das Interesse an einem Neuwagenkauf. Grundsätzlich gilt hier: Je jünger die befragten Autofahrer, desto stärker auch das durch automatisierte Fahrfunktionen ausgelöste Kaufinteresse.

BOSCH

PS der Redaktion.

Bin gespannt ob ich das noch erleben werde... will ich es auch?

Ford Mustang ist begehrtester Oldtimer Aktuelle Oldtimer Top Ten AutoScout24

Wien (OTS) - Wien, 25. Juli 2017 – 200 PS, acht Zylinder und Holzlenkrad – das Ford Mustang Coupé ist zum zweiten Mal in Folge Österreichs und Deutschlands beliebtester Oldtimer. Und nicht nur das: Mit dem Mustang Cabrio nimmt Ford auch den zweiten Platz in der AutoScout24 Top Ten der begehrtesten Modelle mit einem Mindestalter von 30 Jahren ein.



Erst auf dem dritten Platz landet mit dem VW Käfer Cabrio ein Klassiker „Made in Germany“. Das ergab eine Analyse der Seitenaufrufe bei www.autoscout.at und www.autoscout24.de, dem europaweit größten Online-Automarkt. Die Auswertung zeigt auch die enorme Preisspanne der beliebtesten Oldtimer: Sie reicht von rund 7.000 bis zu 140.000 Euro.

Mustang am beliebtesten, Porsche am teuersten, auch für American Dream greifen Sammler tief ins Portemonnaie

Die erstplatzierten Mustangs liegen im preislichen Mittelfeld und kosten durchschnittlich 46.300 Euro für das Coupé und 46.500 Euro für das Cabrio. Der VW Käfer auf dem dritten Platz ist mit 9.100 Euro am unteren Ende der Preisskala angesiedelt. Am teuersten ist der Porsche 911, der als Coupé (Platz 10) für durchschnittlich 140.600 Euro angeboten wird. Das sehr hohe Preisniveau der frühen Elfer liegt sicherlich an der heute so begehrten und seltenen Sportversion, etwa dem Porsche Carrera 2.7 RS.

Mercedes ist sogar gleich dreimal vertreten. Auf Platz fünf landet der Mercedes Benz 280 (W108) – quasi die erste



S-Klasse der Stuttgarter. Mit 14.000 Euro kostet der 280 rund das Doppelte wie der Mercedes Benz 200 (W123) auf Platz sieben, der für durchschnittlich 7.200 Euro angeboten wird. Der mit Abstand teuerste Wagen mit Stern ist der Mercedes Benz 230 auf Platz acht (W110/W111), der in den 60ern hergestellt wurde. Er kostet im Schnitt 32.100 Euro.

Tiefer in die Tasche greifen müssen Liebhaber, die auf amerikanische Sportwagen setzen: Die Corvette C2 (Platz sechs) für rund 77.000 Euro angeboten. Dafür erwirbt man aber auch den motorisierten American Dream, der mit seiner leichten Karosserie aus Fiberglas und den markanten Dreh- bzw. Klappscheinwerfern noch heute überzeugt.

Trotz der zum Teil hohen Summen, die hierzulande historische Autos kosten, werden die Alten immer beliebter. „Die Kunden suchen auch im Autobereich das Authentische und Wertbeständige. Ein Oldtimer kann eine Wertanlage sein, aber für das Leuchten in den Augen sorgen die Nostalgie und historische Technik“, sagt Markus Dejmek, Country Manager AutoScout24 in Österreich.

AutoScout 24
2 Fotos: Wikipedia

MOTORNIGHTS Werft Korneuburg

Die „motornights“ finden in den Sommermonaten Mai – Oktober jeweils am ersten Freitag im Monat ab 18:00 Uhr statt und sind ein ungezwungenes markenoffenes Zusammentreffen von Motorverrückten.

Man trifft sich zu Motorgesprächen, um die Autos zu zeigen und anzuschauen und einfach um Spaß am gemeinsamen Hobby zu haben.

Treffpunkt ist am und um das alte Werftgelände in Korneuburg bei Wien.



Erster Freitag im August - Hitzerekord in Österreich mit Temperaturen um die 40 Grad.. und auch in der Alten Werft brannte der Asphalt! Und das nicht nur wegen des hochsommerlichen Wetters, sondern weil diesmal so viele gekommen waren wie nie zuvor! Unglaublich was sich da abgespielt hat! Vom Oldie bis zum Supersportwagen! Es war eine supertolle Stimmung am Platz und alle hatten Freude an



der riesigen Vielfalt, die gekommen war.

Zwar waren die Mehrzahl US amerikanische Autos – aber auch diese zu Großteil in wunderschönen Zustand. Aber auch die Englischen und Deutschen Autos waren zahlreich vertreten. Eine Anreise Wert!

Nächste Möglichkeit am Freitag im September und Oktober!

Herbert Fischer
Fotos: Motornight

Larimar Hotel, Oldtimer und Peter Kraus

Im März bekamen wir die weitergeleitete Ankündigung einer Oldtimerausfahrt am 4.8.2017, ausgehend vom Hotel Larimar, Stegersbach, durch das südliche Burgenland mit anschließendem Konzert von Peter Kraus. Da wir in dieser Region zweitbeheimatet sind, entschlossen wir uns, daran teilzunehmen.

Der „Oldtimerkonvoi“ bestand leider nur aus vier bzw. fünf Autos, dafür besaß dieser aber fast internationalen Charakter: Ein Arzt aus Tulln, der seinen Ford Mustang Cabrio aus Hitzegründen zu Hause ließ und mit einem Mercedes SL gekommen war, ein Porsche 4S aus Schwechat, ein VW 1303 mit 110 PS aus Graz, meine



Foto: P. Wollner



Foto: Wikipedia

Wenigkeit mit Porsche Carrera Targa aus Rauchwart, und Uwe Zapfel (Organisator) aus Stegersbach mit einem jungen Honda. Eine Führung und längere Rast im Uhdlerort Heiligenbrunn machten die Hitze erträglicher.

Dann ging es weiter nach Neuhaus zum Schloss Tabor, wo das Konzert stattfand. Peter Kraus ist Stammgast des Hotels Larimar (www.larimarhotel.at) und besitzt, wie ja vielen bekannt ist, auch einige Oldtimer.

Wir wurden durch die wartende Menge hinter die Bühne geführt, wo uns in einem VIP-Zelt Weiß- und Rotwein, kühle Getränke, sowie wohlschmeckende Brötchen kredenzt wurden. Nicht nur Uwe Zapfel, sondern auch der Chef des Larimar Hotels, Johann Haberl, waren um unser aller Wohlergehen äußerst bemüht und trugen zur freundschaftlichen und familiären Stimmung bei.

Ich war sehr überrascht, als uns plötzlich eine vertraute Stimme von hinten ansprach: Raimund Valo mit Begleitung gesellte sich zu uns. So war der COVC immerhin mit vier Personen vertreten ... Obwohl dunkle Wolken aufzogen, dachte



Peter Kraus mit seinem AC Ace Bristol D2 bei der Arosa Classic 2011

Foto: Wikipedia

niemand an Regen. Peter Kraus spielte „Das Beste aus 60 Jahren“, und rockte, wie es sich gehört. Sein Hüftschwung ließ die jungen Damen (einige waren auch schon um die 60) kreischen, klatschen und z.T. mitsingen.

Peter Kraus erzählte, dass ihm auch jetzt noch bei vielen Konzerten Slips auf die Bühne geworfen werden. Nur sind diese jetzt um etliches größer als vor 50 Jahren ...

Er bemerkte auch, dass er – im Hinblick auf sein Alter – schneller müde werde und mehr Ruhe zur Rekreation brauche. Mit einem prüfenden Blick ins Publikum stell-



Foto: P. Wollner

te er so nebenbei fest: „Aber wem sage ich das!“

Solche Sprüche sowie andere Einlagen und Geschichten ließen das fast dreistündige Konzert wie im Fluge vergehen. Am Schluss gab es eine Zugabe, Getrampel, Standing Ovations und erste Regentropfen. Beim Auto angekommen schüttete es bereits. Was sich wettermäßig in dieser Nacht abspielte, ist aus den folgenden Wetterberichten bekannt.

Peter Wollner

Passione Engadina Classica 2017 - Leidenschaft bei jedem Wetter

Die Strassen des Engadins, gelegen im Osten der Schweiz, bieten Oldtimer-Veranstaltungen das ideale Umfeld für unvergessliche Ausfahrten. Rund um St. Moritz finden sich einige der schönsten Alpenpässe oder wie es Jeremy Clarkson einst beschrieb "the best driving roads".

Vom 18. bis 20. August 2017 gastierte die Passione Engadina einmal mehr in diesem schönen Flecken Erde.

Passione, die Sechste

2012 fand die Passione Engadina zum ersten Mal statt. Von Anfang an standen das "Gentleman Driving" und das gepflegte Zusammensein im Zentrum.



Paolo Spalluto wollte keine Marathon-Veranstaltung aufziehen, sondern gut situierten Fahrzeugbesitzern die Gelegenheit bieten, sich untereinander zu treffen und besondere Erlebnisse miteinander zu teilen. Da passt St. Moritz als Zentrum der Veranstaltung natürlich gut dazu.

Spürbare Leidenschaft

Wer nun vermutet, die Passione Engadina sei die mobile Version des Country Club, der hat Paolo Spalluto nicht ver-

standen. Der Organisator der Passione-Veranstaltungen ist in Wahrheit ein unglaublich enthusiastischer Autofan. Dies spürte man spätestens am Abend des ersten Tages, als ein Film über Ferrari präsentiert wurde, ein Film, der von Pathos und Leidenschaft nur so vibrierte.

Der Aufwand, den das Team um Paolo Spalluto jedes Jahr betreibt, ist immens und das Jahr 2017 setzte noch eins oben drauf, denn zwei Wochen nach der klassischen Passione Engadina findet noch ein zweiter Anlass mit ausschliesslich Ferrari-Fahrzeugen statt, verbunden durch die Sonderschau neben dem Kulm Hotel.

70 Jahre Ferrari und die Sonderschau Das Ferrari-Jubiläum ist 2017 omnipräsent, auch an der Passione Engadina war es nicht zu übersehen, obschon die Veranstaltung natürlich auch anderen italienischen Fabrikaten offenstand. Trotzdem fehlten etwa die Sportwagen von Lamborghini komplett.

Dafür aber wurden in einer Sonderausstellung Autos gezeigt, die man sonst kaum je zu Gesicht kriegt, weil sie zu privaten Sammlungen gehören oder zum Bestand von Museen gehören.

Zu sehen gab es unter anderem den Ferrari 156 F1 von 1961, sowie zwei modernere Ferrari-Monoposti mit sechs und zwölf Zylindern aus den Jahren 1985 (mit Turbo) und 1989 (ohne Turbo).

Für viele Besucher gab es ein erstes Treffen mit dem Ferrari 206 Sport Prototyp von 1966, ein 270 km/h schneller offener Zweisitzer aus dem Jahr 1966. Und nur wenige dürften den Ferrari P5 von Pininfarina aus dem Jahr 1968 je im Original gesehen haben.



Ergänzt wurden die Ferrari-Exponate durch einen Alfa Romeo GP 16C Bimotore von 1935, ein zweimotoriges Ungetüm,

das einst für Grand-Prix-Siege sorgen sollte, auf den Rennstrecken aber sehr schwer zu fahren war. Der Lancia LC2 war die Gruppe-C-Antwort auf den Porsche 956, in seiner Martini-Lackierung sicher einer der attraktivsten Sportwagen der Achtzigerjahre.

Attraktives Startfeld

Die Teilnehmerzahl war wie immer auf achtzig Fahrzeuge limitiert, Gewähr für eine persönliche Atmosphäre und überschaubare Verzögerungen beim Start oder bei Sonderprüfungen. Gerade einmal zwei Vorkriegsfahrzeuge waren gemeldet, dafür aber war der Anteil der Autos aus den Fünfziger- und Sechzigerjahren gross.

Vorwiegend waren Fahrzeuge zu sehen, die sich gut auch für das Zurücklegen längerer Wegstrecken eignen und bei schlechter Witterung auch über ein Dach verfügen, zwei Ausnahmen bestätigten diese Regel.

Ermini, Zagato und Co

Wer die rund sechs Dutzend Autos an sich vorbeiziehen sah anlässlich der 200-km-Ausfahrt am Samstag, dem fiel sicherlich der zierliche Ermini 1100 Sport von 1952 auf. Es handelte sich dabei um



Ermini Fiat 1100 Sport 1952

Foto: Bruno von Rotz

eine Barchetta mit Karosserie von Motto.

Diese offenen Zweisitzer bestritten im Jahr 1952 die Mille Miglia und die Targa Florio, mit durchaus ansehnlichen Ergebnissen. Im Bug sorgte ein wohltönender Vierzylinder für Vortrieb und für Musik. Als Rennsportwagen gebaut, musste die Besatzung natürlich auf ein Dach verzichten, jenes wäre kaum zu befestigen gewesen und hätte zusätzliches Gewicht mitgebracht.



Lancia Aurelia B 24 Spider neben anderen Teilnehmerfahrzeuge vor dem Suvretta House

Foto: Bruno von Rotz

Auf wenig Gewicht ausgelegt war auch der Lancia Appia mit Zagato-Karosserie. Das aerodynamisch vorteilhaft ausgebaute Coupé musste sich mit rund 60 PS Motorleistung begnügen.



Lancia Appia Zagato GTE 1960

Foto: Bruno von Rotz

Komplett anders war dagegen ein weiterer Zagato-Entwurf konzipiert, der als Startnummer 49 bei der Passione startete. Es handelte sich dabei um einen von zwei Aster-Konzeptfahrzeugen, das



Lancia Aurelia B24 Spider America 1955

Foto: Bruno von Rotz

auf Basis des Fiat 132 entstand und unter anderem auf dem Turiner Salon von 1972 ausgestellt war. Mit seiner Rundumverglasung (inkl. Dachbereich) heizt sich der Wagen bei Sonneneinstrahlung wie ein Treibhaus auf, was der Besatzung am warmen ersten Tag das Leben schwer machte.



Paolo Spalluto diskutiert mit Teilnehmern der Schönheitskonkurrenz am Sonntag

Foto: Bruno von Rotz

Drei Wettbewerbe

Die Passione Engadina 2017 beinhaltete drei Disziplinen, den Kessel Challenge Cup, die Julius Baer Rally am Freitag und den Concours d'Elégance am Sonntag. Der Kessel Challenge Cup wurde mit Schlauchprüfungen in zwei Teilen am Freitag und Sonntag Morgen gefahren.

Es siegten Ottaviano/Matteo Cheecchi



Fiat Aster 132 Zagato 1972. Schönheitskonkurrenz am Sonntag

Foto: Bruno von Rotz

auf einem Maserati Indy von 1970.

Zweite wurden Giustino De Santis und Claudio Moribducci in einem Lancia Aurelia B24 S Spider von 1955, Dritte der bekannte Rallye-Fahrer Miki Biasion mit Beifahrerin Paola Ramella Paia im eigenen Fiat 124 Abarth von 1973. Sie Sieger dürfen den Wanderpokal für ein Jahr behalten und dann kostenlos zur Revanche an die nächste Passione Engadina zurückkehren.



Alfa Romeo 6C 2500 SS Corsa 1939

Foto: Bruno von Rotz

Für den wettfesten Herrenfahrer Die Julius Bär Rally führte am 19. August 2017 über eine Strecke von rund 200 Kilometern über sieben Alpenpässe, darunter der Ofenpass, der Umbail, das Stiler Joch und der Bernina. Die Fahrt über die teilweise steilen und engen Passstrassen forderten manchen Fahrer und mehrere Autos heraus, da wurde es dem einen oder anderen Motor durchaus etwas warm. Eingeschaltete Schlauchprüfungen sorgten für Wettbewerbs-Feeling, das teilweise doch recht kühle und nasse Wetter für fahrerische Herausforderungen. Einige Teams wurden sogar verhaselt, wenn auch Blechschäden ausblieben.

Bei der Siegerehrung sah man bekannte Gesichter, Gesamtsieger wurden Ottaviano/Matteo Cheecchi im Maserati Indy, Platz 2 ging an Filippo Sole mit Francesca Sole Rettagliata auf dem Beifahrersitz des Lancia Aprilia von 1938 (Klassensieger) und auf Platz 3 fuhren Giustino De Santis und Claudio Moribducci im Lancia Aurelia B24 S Spider von 1955 ein, die

ebenfalls ihre Klasse gewannen.

Bei den neueren Fahrzeugen schwangen Roberto und Federica Ricciardello im Alfa Romeo 2000 GTV von 1971 oben aus.

Genuss im Zentrum

Bei der Passione Engadina sind die Fahrprüfungen zwar omnipräsent, es geht aber um den Genuss. Dafür steht auch der sonntägliche Concours d'Elégance, bei dem die Zuschauer und Besucher die Jury sind.

Vor dem neuen Kulm Country Club gaben die Teilnehmerfahrzeuge eine attraktive Kulisse ab und die Touristen und Einheimischen von St. Moritz erkundeten die anwesenden Wagen genau und wählten schliesslich ihre Favoriten.

Der Vorkriegs-Alfa Romeo 6C 2500 SS von 1939 hatte es ihnen angetan, sehr zur Freude des Besizerhepaares Aenny und Alexander Vonow. Mit den Plätzen 2 und 3 wurden der rechtsgelenkte Lancia Aurelia B24 America Spider von 1955 und der Ferrari 275 GTB/4 von 1966 in Gelb geehrt.

Für die Teilnehmer gab es derweil wenig anderes zu tun, als sich ein Glas Champagner zu gönnen, sich am Buffet zu laben und die Kameradschaft zu pflegen.

Für die Meisten, die Jahr für Jahr an die Passione Engadina zurückkehren, steht das Gewinnen sowieso nicht an oberster Stelle, es geht ihnen mehr um die genussvollen Stunden abseits der sonstigen Verpflichtungen. Und wenn man in Wartezeiten noch schnell einen aktuellen Ferrari, einen der attraktiven Alfa Romeo Giulia oder 4C, sowie moderne Abarth-Fahrzeuge probefahren kann, dann kann man sich ja auch kaum beklagen.

Bruno von Rotz, Zwischengas

Urlaubstreff

Simson Schwalbe

Mein Urlaubsziel war wieder einmal das Hinterthal bei Maria Alm. So habe ich nach dem Schwammerl suchen meinen Durst in der Mitteregger Alm gestillt und als ich das Lokal verlassen wollte habe ich vier wunderbar restaurierte „Schwalben“ vorgefunden und sofort für die Gazette fotografiert. Die vier Freunde hatten gemeinsam die Moperln restauriert und fahren gemeinsam zwei Wochen in Europa herum und das mit 50 ccm. Großglockner und fast alle anderen Pässe waren schon auf der to doe Liste dran.

Die Simson „Schwalbe“ ist ein Kleinkraftrad der DDR, das von Simson in Suhl hergestellt wurde. Die erste Baurei-



henbezeichnung der Schwalbe ab 1964 lautet KR51 (KR steht für Kleinroller; die 5 für den Nennhubraum von 50 cm³; die 1 dient der Unterscheidung zum Vorgänger, dem KR50). Die Schwalbe war das erste Modell der damals neuen Vogelserie von Simson. Insgesamt gab es drei Baureihen mit zusammen neun Modellen der Schwalbe. 1986 wurde sie durch den neu konstruierten Kleinroller SR50 abgelöst. Mit 1.058.300 produzierten Fahrzeugen war sie außerordentlich stark in Ostdeutschland verbreitet und ist noch heute Bestandteil des Straßenbildes. Zahlreiche Bauteile der Schwalbe finden sich im dreirädrigen Krause-Duo wieder.

Die Schwalbe kann in Deutschland trotz der Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h als Kleinkraftrad mit einem Versi-



cherungskennzeichen zulassungsfrei gefahren werden (Führerscheinklasse AM). Dies gilt entsprechend den Ausnahmeregelungen in Einigungsvertrag und Fahrerlaubnisverordnung. Nach DDR-Recht waren Kleinkrafträder auf 60 km/h begrenzt, entsprechend der Übergangsregelung gilt dieses Recht weiterhin für Fahrzeuge, die bis zum 28. Februar 1992 erstmals in Verkehr gekommen sind.

Herbert Fischer

Das Buch zur Frühjahrs Fahrt zu AUDI und Horch Museum

Nun hat unser COVC-Stafotograf Heinz Schick das Fotobuch fertiggestellt und der Redaktion Bild-Auszüge zugesandt.



Für alle die dabei waren an diesem wunderbaren Wochenende von Freund Herbert Gschwindl eine herrliche Erinnerung, aber ich glaube für alle Oldtimer Freaks ist diese Zusammenstellung eine Freude.

COVC Clubnachrichten

Absage „7. Church-Hill-Climb am 30. September 2017“

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

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer!

Große postoperative Komplikationen nach einer langen und schwierigen Operation Ende Mai dieses Jahres machen für mich mehrere zusätzliche Krankenhausaufenthalte mit weiteren Operationen, eine sehr zeitintensive Rehabilitation und damit insgesamt eine langwierige Rekonvaleszenz erforderlich.

Damit bleibt in den nächsten Wochen und Monaten keine Zeit, die Organisation unserer Veranstaltung durchzuführen, da ich mich vorrangig um meine Genesung kümmern muss.

Die „7. Church-Hill-Climb“ kann aus diesem Grund im heurigen Jahr erstmals nicht stattfinden und fällt damit leider aus.

Mit der Bitte um diesbezügliches Verständnis darf ich gleichzeitig versichern, dass wir nächstes Jahr zur gewohnten Zeit (Ende September/Anfang Oktober) diese sehr beliebte Veranstaltung natürlich wiederum durchführen werden.

Otto Goschenhofer
Obmann COVC, Organisator der CHC

Termine:

- 30. September Church Hill Climb **wurde abgesagt!**
- 14. Oktober Schlussfahrt
- 2. November General Versammlung
- 7. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 5. Oktober 2017, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtreichstraße 5

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

