



Monats-Gazette

Nummer **124** Oktober 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Gunther Philipp mit seinem 250er GT Ferrari am Kottingbrunner Semperit-Reifenprüf-Gelände. Das Sonntagsvergnügen unsere Autos um den Rundkurs zu malt-rätieren. Mein damaliger Freundeskreis, ich neben G. Ph.

Foto: Herbert Fischer

Gunther Philipp

Der Schauspieler, Sportler- und Motorsportler Gunther Philipp war meine Jugend Sport-Ikone. Schöne schnelle Autos hatte er, das Beste war es damals zu kaufen gab, Erfolge auf der Rund- und Bergstrecken und Publikumsnah wie wenige, so war er. Oftmals traf ich ihm und auch auf dem weiteren Weg hat er wenn ich ihm begegnet (Jochen Rindt Show etc.) bin mich sofort erkannt und ein Gespräch folgte.



Foto: Technisches Museum Wien

Gunther Philipps Eltern waren der spätere Tierarzt Hugo Placheta und dessen Ehefrau Therese. Gunther wurde im heutigen Rumänien (Siebenbürgen) geboren, wo sein Vater im Krieg stationiert war. Bald nach der Geburt kehrte die Familie in ihren Heimatort Wien zurück. Seine Schulbildung erhielt Philipp in Wien und in Innsbruck (bei späteren Besuchen in Hötting bei Innsbruck bezeichnete er sich gerne selber als halber Höttinger). Philipp war ein erfolgreicher Schwimmer: Er hielt 14 Jahre lang den österreichischen



Foto: Herbert Fischer

Rekord im 100-Meter-Brustschwimmen. Er war auch im Kader der österreichischen Olympia-Mannschaft 1936 in Berlin, wurde allerdings aus politischen Gründen nicht nominiert, weil er dem nationalsozialistisch dominierten „Ersten Wiener Amateur Sport Club“ nicht beitreten wollte.

Während des Zweiten Weltkriegs studierte Philipp am Max-Reinhardt-Seminar Schauspiel und an der Universität Wien Philosophie mit dem Hauptfach Psychologie sowie anschließend Medizin. 1943 promovierte Philipp und leistete seinen Kriegsdienst in einem Feldlazarett. Nach dem Krieg betrieb er eine Praxis in Eberstalzell in Oberösterreich und war bis in die 1990er-Jahre an der Wiener Universitätsklinik für Neurologie und Psychiatrie tätig.

Im Jahr 1946 gründete er gemeinsam mit Peter Wehle und Fred Kraus die Kabarettgruppe „Die kleinen Vier“. Ende 1949 gab Philipp seinen bürgerlichen Beruf weitgehend auf und arbeitete überwiegend als Schauspieler oder Moderator, behielt jedoch zeitlebens ein starkes Interesse an medizinischen Themen bei und las entsprechende Fachzeitschriften. Nebenher schrieb er auch unzählige Programme für das Radio und Drehbücher für den Film. Erfolge feierte er auch am Theater als Boulevard-Schauspieler. Bekannt wurden seine Filme mit Peter Alexander und Hans Moser, die er durch seine spezifische Komik bereicherte.

In den 1950er-Jahren gründete Philipp einen eigenen Motorsport-Rennstall Ecurie Vienne und startete in der Gran Turismo-Klasse. Er wurde in den 1960er-Jahren mehrmaliger österreichischer Staatsmeister. Nach dem Ende seiner aktiven Laufbahn moderierte er zusammen mit Jochen Rindt (nach dessen Tod alleine) die ORF-Sendung Motorama.

Gunther Philipp gehörte vor allem in den 1950er und 1960er Jahren zu den

beliebtesten und meistbeschäftigten deutschsprachigen Schauspielern. Er wirkte in 147 Film- und Fernsehrollen.

Als Autor verfasste Philipp 21 Drehbücher.

Er war viermal verheiratet, zuletzt mit der wesentlich jüngeren Arzttochter Gisela Kirchberg aus Köln, und war Vater von drei Söhnen.

Am 2. Oktober 2003 verstarb Gunther Philipp nach langjähriger Krankheit im Alter von 85 Jahren in einer Klinik in Bonn-Bad Godesberg. Sein Grab befindet sich auf dem Melaten-Friedhof in Köln, in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Schauspielerkollegen Willy Birgel, René Deltgen sowie Gisela Uhlen, deren Ehemann in der Serie Forsthaus Falkenau er bis zu seinem Tod gespielt hatte.

Nachdem er oft in der Wachau Filme gedreht hatte, wurde ihm dort ein Museum eingerichtet – im Hotel Mariandl, dem



2 Fotos: Herbert Fischer

Drehort von Hofrat Geiger in Spitz an der Donau in Niederösterreich.

Gunther Philipp, seit den 1950er-Jahren war er ein erfolgreicher Rennfahrer in der Grand Tourisme-Klasse. Im April 1961 wurde er Sieger in der GT-Klasse über 1600 cm³ auf einem Ferrari 250 beim „Preis von Wien“ in Wien-Aspern. Er fuhr auch mehrere Flugplatzrennen 1963 und 1965 (über 2000 cm³) in Wien-Aspern, 1961, 1963 bis 1965 in Zeltweg, sowie 1960 in Linz, sowohl auf Mercedes 300 SL und auf seinem privaten Ferrari. In den 1960er-Jahren war Gunther Philipp mehrmaliger österreichischer Staatsmeister.

- 1935 Österreichischer Rekord über 100 m Brust
- 1937 Österreichischer Rekord über 100 m Brust
- 1938 Österreichischer Rekord

über 100 m Brust 3x

- 1939 Österreichischer Rekord über 100 m Brust (zugleich europäische Jahresbestleistung: 1:11,3)[4]

- 1939 Akademischer Weltrekord bei den deutschen Hochschulmeisterschaften Schießheim bei Mannheim / Jahresbestleistung 100 m Brust (damit zweiter in der Weltrangliste)

- 1962 Österreichische Staatsmeisterschaft auf Ferrari 250 GT



Foto: Technisches Museum Wien

- 1963 Österreichische Staatsmeisterschaft auf Ferrari GTO
- 1963 Viermal Erster im Großen Preis von Österreich (Zeltweg)

Internationales Autorennen am Flugplatz Innsbruck 1960

Internationales Flugplatzrennen Klagenfurt 1960

Internationaler Edelweiß-Bergpreis Roßfeld, Berchtesgaden

Gaisbergrennen 1960

Internationales Autorennen am Flugplatz Linz 1960

Flugplatzrennen Wien-Aspern 1961

Gaisbergrennen 1961

Internationales Autorennen am Flugplatz Innsbruck 1961

Internationales Auto- und Motorradrennen am Flugplatz Zeltweg 1961

Internationales Autorennen am Flugplatz Innsbruck 1962

Flugplatzrennen Wien-Aspern 1962

Internationales Autorennen am Flugplatz Innsbruck 1963

Flugplatzrennen Wien-Aspern 1963

Internationales Auto- und Motorradrennen am Flugplatz Zeltweg 1963

Formel Junior GP Monaco

Herbert Fischer und Wikipedia

Land Rover Defender

Der Defender hat nach dem Einstellen der Produktion sofort den Schritt in den Reigen der Klassiker gemacht. Die Niederungen des Gebrauchtwagenmarktes, die Kiesplätze und Standplatten hat der Defender einfach überspringen können.

Das Unternehmen Rover, später Land Rover, baute ab 1948 das gleichnamige Fahrzeug, das nicht zuletzt durch die Fernsehserie Daktari bekannt wurde. Die ersten drei Modellreihen wurden mit Land Rover Serie I, II und III bezeichnet. Die vierte Serie (ab Herbst 1983) wurde

zunächst unter der Bezeichnung One Ten (110) bzw. Ninety (90) vermarktet, was dem Radstand in Zollentspricht. Markante technische Veränderungen waren die Aufhängung der Starrachsen an Lenkern mit Schraubenfedern statt an Blattfedern sowie neue Dieselmotoren.

Im Herbst 1989, als der Discovery eingeführt wurde, wurde eine Differenzierung der Modellnamen notwendig. Der ursprüngliche als Land Rover bezeichnete Wagen hieß ab September 1990 nun „Land Rover Defender“. Im Frühjahr 2007 kam eine neue Reihe des Defenders auf den Markt. Äußerlich wurden einige Details verändert (z. B. fehlen die Lüftungsklappen unter der Windschutzscheibe) und auch Cockpit und Sitze wurden verändert. Die wichtigsten Änderungen waren jedoch ein neuer Motor und ein Sechsganggetriebe. Bei der letzten Modellgeneration des Defenders



kam ein Ford-Vierzylinder-Dieselmotor zum Einsatz, der unter anderem auch im Ford Transit verwendet wurde und die Euro-4-Abgasnorm erfüllte. Ursprünglich wurde die Land-Rover-Serie für die zivile Nutzung in der Landwirtschaft entwickelt. Bald bewährte sich der Land Rover aber auch auf Expeditionen. Erst später wurde das Fahrzeug militärisch verwendet und die britischen Streitkräfte machten es 1956 zu einem ihrer Standardfahrzeuge. Auch bereits im Jahr 2014 wurde der Defender in vielen Krisengebieten der Erde vom Militär und humanitären Hilfsorganisationen eingesetzt. Der Land Rover war für seine Robustheit bekannt. Nach Angaben des Pressesprechers von Land Rover sind 75 Prozent aller jemals gebauten Defender (inkl. Vorgängermodelle unter dem Namen Land Rover) noch im Einsatz. Daher seien bis heute (2007) auch Ersatzteile für die erste Baureihe erhältlich.



Nach 68 Jahren Bauzeit wurde die Produktion des Land Rover Defenders am 29. Januar 2016 nach mehr als 2 Millionen Exemplaren endgültig eingestellt. Die Form war mit den EU-Richtlinien zum Fußgängerschutz nicht mehr vereinbar. Zum Abschied feierte Land Rover sein Erfolgsmodell mit einem kilometergroßen Sandgemälde am Strand der walisischen Red Wharf Bay, gepflügt von sechs Land-Rover-Modellen aus den vergangenen Jahrzehnten. An diesem Strand soll der Legende nach der Erfinder des Defenders Maurice Wilks 1947 seine erste Modellskizze in den Sand gezeichnet haben. In seinem letzten Jahr erschien der Defender in drei Sondermodellen; die LandRover Defender Autobiography Edition, die Land Rover Defender Adventure Edition und die Land Rover Defender Heritage Edition. Der Defender wurde auch im Englischen Königshaus von Königin Elisabeth II. benutzt.

Wikipedia
Fotos: Wikipedia

Neue Bücher

„Österreichische Legenden in Schräglage“

Portraits österreichischer Motorradfahrer aus sieben Jahrzehnten

Sie sind Staatsmeister, Vizestaatsmeister, absolvierten erfolgreich Weltmeisterschaftsläufe und waren bei Europameisterschaftsrennen unterwegs. Sie sind OSK-Pokalsieger oder Träger verschiedenster Auszeichnungen. Sie sind Teil der österreichischen Motorradgeschichte von gestern bis heute. Und sie trafen sich 2016 in Traisen. In der Heimatgemeinde des 125ccm Weltmeisters 1954, Rupert Hollaus.



Ein Buch mit 36 Biographien, verteilt über 7 Jahrzehnte von u.a. Horst Bartke, Hans Günther Bauer, Alfred Benczak, Erich Dohnal, Sepp Doppler, Ernst Fagerer, Alfred Grossauer, Richard Haidegger, Josef Haider, Leopold Hlinka, Peter Holper, Ernst Holzels, Herbert Huber, Josef Hutter, Roland Kellner, Gerhard Klimek, Helmut Klutsch, Heinz Lippitsch, Manfred Magnus, Johann Marsam, Josef Mayrhofer, Mühlfried und Siegi Minich, Jochen Rotter, Anton Sauerborn, Karl Sommerbauer, Wolfgang Stropek, Rudi Thalhammer, Karl Truchsess, Anton Wanger, Johann Wolfsteiner, Karl Zach, Christian Zaiser, Rudolf Zeller, Christian Zwedorn und Robert Zwidl. Mit vielen Bildern.

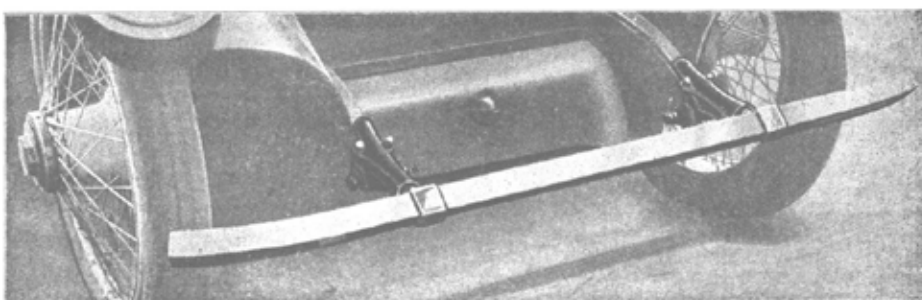
Autor: Herbert Thumpser, Bürgermeister der Marktgemeinde Traisen
144 Seiten, Hardcover
Erscheinungsdatum: 25. Oktober 2017
www.thucom-verlag.at
Preis: 29,90 Euro

Im Porsche-Museum dröhnen wieder die Motoren

Im Porsche-Museum in Stuttgart dröhnen am Sonnabend, 21. Oktober 2017, ab 19 Uhr wieder die Motoren. Der Sportwagenhersteller fährt zu seiner siebten Sound-Nacht elf Rennfahrzeuge aus der Unternehmenssammlung aus, die einst Geschichte auf den Rennstrecken dieser Welt schrieben oder in Zukunft schreiben werden. Ehemalige und aktive Porsche-Experten und Rennfahrer wie auch Ingenieure berichten dabei von deren Motorsporterfolgen sowie Entwicklungs-



Porsche 550 A Spyder (1956).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Amerikanische Puffer-Vorrichtung.

Die Genco-Hitz, Co. in Milwaukee bringt die hier abgebildete Puffer-Vorrichtung auf den Markt, indem sie in ihrer Bekanntmachung fragt: „Was ist billiger? Nach einem, wenn auch leichten Zusammenstoß ein paar neue Kumpen oder Kofftügel zu kaufen und den Wagen einige Tage nicht benutzen zu können, oder einige Dollars in Puffern anzulegen, die neuere und besser keine Motorschäden angedacht werden? Einen Tag? Können Sie ja doch einen Zusammenstoß haben — ist es nicht ein gutes Geschäft, sich darauf vorbereitet zu haben? Wie die Abbildung zeigt, „verfügbare“ die Genco-Puffer das Automobil nicht bei leichten Zusammenstößen werden sie gemäß ihrem Zweck entfalten.“



Porsche 906 (1966).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

leistungen, die sie geprägt und hautnah miterlebt haben.

So werden der ehemalige Werksrennfahrer und Betriebsleiter des Porsche-Entwicklungszentrums, Herbert Linge, und der letztjährige Le-Mans-Sieger Neel Jani gemeinsam auf 60 Jahre Motorsporteinsätze zurückblicken, während der Motor des Porsche 550 A Spyder von 1956 zu hören sein wird. Rennlegende Jürgen Barth, der 1977 gemeinsam mit Jacky Ickx und Hurley Haywood als Sieger in Le Mans hervorging, wird eine Hörprobe des damaligen Siegerfahrzeugs, dem Porsche 936/77 Spyder, bieten. Der



Porsche 936/77 Spyder (1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche

911 Carrera RSR wird vom niederländischen Rennfahrer Gijs van Lennep vorgestellt, mit dem er 1973 die Targa Florio für sich entscheiden konnte.

Der ehemalige Porsche-Ingenieur Norbert Singer, der an insgesamt 16 Rennsiegen in Le Mans maßgeblich beteiligt war, wird den 911 GT1 aus dem Jahr 1998 auf die Bühne begleiten. Im weiteren Verlauf des Abends werden zudem die Motorenklänge des Porsche 906 Carrera 6 von 1966, des Porsche 917 KH Coupé aus dem Jahr 1970 und des Porsche 908/03 Spyder (Baujahr 1970) zu hören sein. Andreas Preuninger, Gesamtprojektleiter GT-Fahrzeuge bei Porsche, wird den 911 GT2 RS (Typ 991) als aktuellsten Vertreter an diesem Abend starten.

Während Le-Mans-Sieger Marc Lieb und GT-Porsche-Werksfahrer Richard Lietz auf den GT-Klassensieg des Porsche 911 RSR im Jahr von 2013 in Le Mans zurückblicken, wird der Franzose Romain Dumas, der in seiner aktiven Rennfahrerkarriere für Porsche allein

acht Gesamtsiege bei internationalen 24-Stunden-Rennen erzielte und auch privat mit einem 911 im internationalen Rallyesport erfolgreich ist, den Porsche 911 GT3 (Typ 996) präsentieren.

Porsche

Autobleu

Autobleu war ein Kleinserienhersteller, der auf Basis von Gross-Serien-Limousinen-Technik einen Sportwagen baute, ähnlich Abarth oder Siata. Maurice Mestivier und Roger Lepeyre gründeten die Firma im Jahre 1950. Mit dem Bau von Tuning-Komponenten, die es Renault-4CV-Besitzern ermöglichte, ihre Autos schneller zu machen, verdienten sie viel Geld und fühlten sich dadurch zu Höherem berufen. 1953 stellten sie ein Coupé auf der Basis des Renault 4CV vor. Das Design stammte von Ghia, produziert wurde zuerst bei Figoni, später bei Chapron. Schon 1955 gesellte sich ein Cabriolet zum Coupé, dieses sollte aber eine Rarität bleiben. Zwischen 1953 und 1958 sollen 81 Fahrzeuge hergestellt worden sein, dann wurde die Autoproduktion eingestellt. Das Chassis des Coupés besaß einen Stahlrahmen und wurde mit Aluminium-Paneln verstärkt. Die Karosserie bestand aus Blech, das über ein Stahlgerippe gezogen wurde. 3,75 Meter lang war das Fahrzeug, die Breite betrug 1,47 Meter, die Höhe 1,34 Meter. Motor, Getriebe, Aufhängungsteile und weitere Komponenten waren vom Renault 4 CV. Mit den bereits vorhandenen Tuning-Kom-



Autobleu 1955

Foto:

ponenten leistete der 747 cm³ große Motor 25 PS bei 4'800 U/Min. 115 km/h Höchstgeschwindigkeit waren erreichbar. Das alles hatte aber einen stolzen Preis. 1954 kostete das Auto 995'000 Francs. Sas war mehr als dreimal soviel, wie ein Basis-Renault 4CV kostete. Selbst der noble Renault Frégate war günstiger zu haben. Die Karosserie wurde in vier Farben geliefert (noir, gris, beige, amandine), das Dach konnte gleichfarbig oder kontrastfarbig (bleu, grenat, vert) bestellt werden. Entsprechend dem Preis

war die Innenausstattung luxuriös und vollständig. Zu Aufpreisen erhältlich war ein Lederinterieur, verschiedene Radiomodelle, Weisswandreifen, Drehzahlmesser oder eine Uhr. 1957 wurde die Mechanik des Renault Dauphine eingebaut. Mit 845 cm³ konnten jetzt 32 PS an die Hinterachse übertragen werden. Ein Einzelstück blieb das ausnehmend hübsche Autobleu Frégate Abarth Coupé mit Frontmotor, 1993 cm³ Hubraum und Vierganggetriebe. Das Design stammte von Boano, die Höchstgeschwindigkeit betrug nach historischen Angaben 170 km/h.

Für die Mille Miglia 1954 wurde der einzige Werksrennwagen konstruiert, das Modell 750 MM; angetrieben von einem



Foto: Wikipedia

bei Porsche überarbeiteten Motor, dessen Hubraum von 750 auf 950 cm³ erhöht wurde und rund 70 PS leistete. Die Stromlinienkarosserie entwickelte der Luftfahrtingenieur Marcel Riffard. Das Fahrzeug nahm an der Mille Miglia 1954 (pilotiert von Jean Bianchi) und 1955 sowie am 12-Stunden-Rennen von Reims 1956 teil.

Herbert Fischer

Überraschung...

Der Anruf der Polizei vor einigen Wochen dürfte den Rentner Ian "Skip" Wilson aus Clearlake Oaks, einem 2.000-Einwohner-Nest im Norden Kaliforniens, fast aus den Socken gehauen haben. Denn Mike Maleta, Beamter der California Highway Patrol, teilte dem 65-jährigen ehemaligen Automechaniker am Telefon mit, er habe da eine Nachricht für ihn, die ihn wahrscheinlich überraschen würde. Und zwar sehr. Er möge sich bitte hinsetzen.

Der Inhalt der Nachricht hörte sich wahrhaftig wie ein Märchen an, entsprach aber den Tatsachen. Im Hafen von Los Angeles, so erklärte Maleta dem Ruheständler, hätten seine Kollegen routinemäßig einen Container überprüft, der auf seine Verschiffung nach Australien wartete. Inhalt: ein restaurierter Chevrolet Bel Air aus dem Baujahr 1957, bestimmt für einen Oldtimer-Sammler aus Downunder. Irgendetwas mit der Fahrgestellnummer stimmte nicht, was die Kontrolleure stutzig gemacht hat-

te, denn die schien manipuliert zu sein. Mit einem Röntgengerät und kriminalistischem Spürsinn war es jedoch für die Profis ein Leichtes, die ursprünglichen Ziffern wieder herzustellen und siehe da: Die Zahl tauchte in einer steinalten Statistik ungeklärter Autodiebstähle beim National Insurance Crime Bureau auf, einer Behörde für ungeklärte Versicherungsfälle. 1975 hatte Wilson den Chevy, damals fast ein Schrotthaufen, für 375 Dollar gekauft und als Mann vom Fach einigermaßen straßentauglich gemacht. Dass der Straßenkreuzer gut und gerne 20 Liter Sprit auf 100 Kilometer durch seinen Vierfach-Vergaser schlürfte, störte damals kaum. Die Gallone Super - 3,8 Liter - war nämlich schon für 45 Cent zu haben.

Gut neun Jahre kutscherte Wilson mit dem Oldtimer durch die Gegend bis das Auto eines Tages verschwunden war: Böse Buben hatten es geklaut. Mindestens fünfmal muss der Chevy danach in den vergangenen 30 Jahren den Besitzer gewechselt haben, wer ihn allerdings nach Wilson als erster - also als Dieb - in den Händen hatte, verliert sich im Dunkel der amerikanischen Bürokratie.

Der letzte, der jetzt den Wagen nach Australien exportieren wollte, muss aber ein wahrer Oldtimer-Freak gewesen sein. Denn das, was kürzlich auf einem Tief- lader nach Clearlake Oaks transportiert wurde, hatte mit Wilsons Vehikel früherer Tage nur mehr wenig zu tun. Unter der



Foto: Wikipedia

Haube brummt jetzt ein neuer, 350 PS starker Achtzylinder, verziert mit jeder Menge Chrom, das Blechkleid ist frisch lackiert, Servolenkung und Scheibenbremsen vorn sorgen für Sicherheit, und der neue Tacho bescheinigt dem überrestaurierten Oldie eine zurückgelegte Strecke von sieben Meilen. „In das Auto hat irgendjemand verdammt viel Zeit und Geld gesteckt“, erzählte Ian Wilson der örtlichen Tageszeitung „Santa Rosa Press Democrat“. „Der Wagen muss bis auf die letzte Schraube auseinandergenommen und dann wieder zusammengebaut worden sein. Jetzt ist er perfekter denn je.“

Einerseits tun ihm der amerikanische Restaurator und auch der vermeintliche Käufer in Australien leid, die beide keine Ahnung davon hatten, dass der Chevy

geklaut war und die jetzt eine Menge Geld verlieren. Andererseits freut er sich diebisch darüber, dass er den Wagen zurückbekommen hat - nur die Transportkosten von Los Angeles nach Clearlake Oaks in Höhe von 900 Dollar musste er bezahlen. Ein gutes Geschäft, wenn man bedenkt, dass ein Chevrolet Bel Air aus dem Jahr 1957, für den Ian „Skip“ Wilson einst 375 Dollar ausgegeben hatte, heutzutage auf dem Oldtimer-Markt gut und gerne 40.000 Dollar wert ist.

aus dem Internet

Simca Aronde Plein Ciel - Thunderbird à la française

Es braucht nicht viel Phantasie, sich Jeanne Moreau im Simca Aronde Plein Ciel vorzustellen, wie sie vor einem Café am Boulevard St. Germain wartend eine Zigarette raucht, bis sie sich entscheidet auszusteigen, dabei ihr Knie sorgfältig an der weit in die Türöffnung hereinragenden Panorama-Frontscheibe vorbeischiebt und schliesslich die Wagentür schliesst und in das Lokal hineinschlendert, die Blicke aller Männer auf sich ziehend.

Dabei hätte Marilyn Monroe vielleicht besser in das Auto gepasst als die französische Schauspielerin, denn das Design des attraktiven Simca-Coupés war mehr als nur ein bisschen amerikanisch angehaucht.

Ich verkaufe meine Autos den schönsten Frauen von Paris

Henri Pigozzi (eine seiner Aussagen war „ich verkaufe meine Autos den schönsten Frauen von Paris“) stand der französischen Marke Simca (für Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) von 1954 bis 1963 vor. Er war in vieler Hinsicht ein Marketing-Pionier. Er hatte erkannt, dass seine Kunden hübsche Autos kaufen wollten, dass die Technik aber dabei nicht zu kurz kommen durfte und vor allem zuverlässig sein musste.

In diesem Geiste entstand Mitte der Fünfzigerjahre das Coupé Simca Aronde Plein Ciel, vorgestellt im Herbst 1956. Gebaut wurde die hübsche Karosserie weitgehend in Handarbeit bei der Firma Felad, genauso wie diejenige des Schwestermodells Océane, einem Cabriolet mit weitgehend identischer Formgebung.

Grosserientechnik und amerikanisch-italienisch beeinflusste Haute-Couture

Formlich orientierte sich das rund 4,3 Meter lange und 1,6 Meter breite Coupé am gängigen amerikanisch angehauchten Geschmack. Die auffällige Panora-

mafrontscheibe und die Front des Autos erinnerte an den Ford Thunderbird, aber an vielen Stellen fanden sich auch italienische Züge am ausserordentlich gefälligen Coupé.

Technisch lehnte sich der Plein Ciel, was frei übersetzt freier/weiter Himmel bedeutet, an den Grosserienlimousinen Simca Aronde an, von welchen das Coupé Motor, Getriebe, Aufhängungen und viele weitere Komponenten übernahm.

Die Aronde-Modellreihe war Simca's erste Eigenentwicklung nach vielen Fiat-Lizenzbauten gewesen.

Zu Beginn wurde der „Flash Spécial“ Motor, der aus 1'290 cm³ 57 PS bei 5'200 U/min holte, in das Cabriolet Océane und das Coupé Plein Ciel eingebaut. Mit den gut 900 kg der kleinen Sportwagen hatte dieser Motor keine Probleme, über 130 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein Benzinverbrauch von 8 bis 11 Litern pro 100 km waren mehr als akzeptabel, speziell in einer Zeit, als ein VW Käfer gerade mal 110 km/h erreichte und trotzdem über 10 Liter Benzin pro 100 km brauchte.

Kein Sonderangebot im Vergleich zur Konkurrenz

Handarbeit und exklusives Design kosteten Geld (998'000 F oder 12'850 CHF), der Simca Aronde Plein Ciel war im Vergleich zu Konkurrenten wie dem Renault Floride spürbar teurer und auch seine Limousinengeschwister (z.B. Simca Aronde Deluxe) waren wesentlich günstiger zu haben. Zum Vergleich: Ein VW Käfer



De Luxe kostete 1957 in der Schweiz 6'425 CHF. Der relative hohe Preis garantierte eine je nach Standpunkt durchaus erwünschte Exklusivität, höchstens 6'000 Exemplare wurden in sechs Jahren gebaut.

Modellpflege über sechs Jahre

Das Coupé Plein Ciel wurde zwischen 1956 und 1962 gebaut und technisch ständig den Limousinen-Schwestern angepasst. Die Leistung des Flash Spécial Motors stieg auf 60 PS. 1960 kam der „Rush Super“ Vierzylinder mit fünffach gelagerter Kurbelwelle und 62 PS zum Einbau. 1961 stieg die Leistung mit dem „Rush Super M“ sogar auf 70 PS.

Auch an der Karosserie wurde stän-

dig gefeilt, ein erstes grosses Facelift im Oktober 1958 brachte im Zusammenhang mit der P60-Gesamterneuerung der Aronde-Baureihe unter anderem neue Scheinwerfer und Rücklichter, geänderte Stossstangen, Zierstäbe hier und da, sowie weitere stilistische Eingriffe. Im Interieur wurde die Instrumenteneinheit "Simcascope" mit Bandtacho eingebaut, die Aschenbecher wanderten nach aussen. Dank dem grossen Handarbeitsanteil konnten Details immer wieder geändert werden.

Langstreckenqualitäten

Um die Langlebigkeit seiner Produkte zu beweisen, hatte Henri Pigozzi sich etwas ganz besonderes ausgedacht. Am 9. April 1957 wurde zufällig eine Aronde-Limousine (der 538'080. produzierte Aronde) vom Band genommen und zur Rennstrecke von Monthléry gefahren. Dort legte das Auto innerhalb von 38 Tagen



100'000 km mit einem Schnitt von 113.1 km/h zurück. Man kann sich vorstellen, dass Pigozzi diesen Weltrekord tüchtig ausschlachtete und auch die Plein-Ciel-Coupés trugen ein Emailschild, das auf diesen Rekord hinwies.

Robust, sparsam und schnell

Die Zeitschrift Auto Motor und Sport hatte im Frühling 1961 die Gelegenheit, den Simca Aronde Monthléry, also die Limousinen-Schwester des Plein Ciel, zu testen und kam zu durchaus positiven Schlussfolgerungen. Besonders angetan war man von den klassensprengenden Fahrleistungen (0 bis 100 km/h in 23 Sekunden, Spitze 133 km/h), den vertrauensereckenden Bremsen und der guten Strassenlage.

Weniger begeistert zeigte sich Reinhard Seifert vom brummigen Motorlauf, von diversen Klappergeräuschen und einige unüblichen Bedienungselementen.

Sein Schlusskommentar "deswegen wird sie in Deutschland hauptsächlich für Leute interessant sein, die Leistung, Robustheit und gute Fahreigenschaften zu schätzen wissen; die auf den Sportwagen wertlegen, der in der Aronde Monthléry versteckt ist ..." fasst die Eindrücke gut zusammen.

Blaue Versuchung

Nähert man sich heute dem Simca

Aronde Plein Ciel, dann fallen die elegante Linienführung, die kompakten Dimensionen und der hohe Glasanteil bei der Fahrerkabine sofort auf. Viel Chrom und Weisswandreifen stehen dem blauen Fotomodell dieses Berichtes hervorragend. Das Interieur ist aufgeräumt, die Blinkerbetätigung oben am Lenkrad, der Lichtschalter links und für manchem wohl auch die Lenkradschaltung (normales H) mit nicht synchronisiertem ersten Gang verlangen nach Angewöhnung.

Beim Ein- und Aussteigen muss man sich in Acht nehmen, sein Knie nicht schmerzhaft an der weit in den Türarschnitt ragenden Panoramawindschutzscheibe zu stossen. Die Sitze sind weich, französisch halt. Der Plein Ciel startet bereitwillig und der Motorlauf wird überhaupt nicht (mehr) als laut oder brummig vernommen (man beachte die Geräuschmuster unter Multimedia links), eher als passende und unterhaltsame Begleitmelodie für sportliche Ausfahrten.

Also den ersten Gang (nach oben) einlegen und los geht's. Gang 2, 3 und 4 folgen auf Geheiss und problemlos. Man fühlt sich, zumindest auf Landstrassen, nicht untermotorisiert. Die Federung dämpft grösste Strassenunebenheiten, die Bremsen tun, was man von ihnen erwartet.

Es fehlt jetzt eigentlich nur noch die junge Annie Girardot auf dem Beifahrersitz, aber die wäre wohl sowieso lieber selber fahren, der Frauenanteil unter Plein-Ciel-Eignern war überdurchschnittlich gross. An Brigitte Bardot denkt man in diesem Zusammenhang nicht, denn sie hatte sich damals werbewirksam für den Konkurrenten Renault Floride/Caravelle entschieden.

Es geht also alleine weiter. Schade, dass das Benzin nicht bis Paris reicht, auf der Avenue des Champs-Élysées würde das blaue Coupé sicher zur Hochform auflaufen.

Selten und gern gesehen

Nur wenige Simca Aronde sind in unsere Breitengrade gelangt, von den wenigen produzierten Coupés haben es wohl nur ein paar Handvoll geschafft, und nicht alle haben die letzten 50 Jahre überlebt. Mit dem hübschen Plein Ciel ist man bei Oldtimer-Veranstaltungen auf jeden Fall gerne gesehen, ob beim Concours d'Elegance, beim gemütlichen Markentreffen, einer Gleichmässigkeits-Rallye oder einer Sternfahrt. Die Wahrscheinlichkeit, irgendwann auf der Strasse einem identischen Modell zu begegnen, ist wohl geringer, als vom Blitz getroffen zu werden.

Gesucht und hoch bewertet

20'000 bis 30'000 Franken, respektive

12'000 bis 18'000 Euro, 20% weniger als für das Cabriolet Océane notieren Branchenexperten als Preis für gute bis sehr gute Exemplare. Doch das ist beinahe irrelevant, denn zuerst muss man eines finden. Die meisten der vermutlich an zwei Händen abzählbaren Fahrzeuge im deutschsprachigen Raum sind wohl seit vielen Jahren in festen Händen. Ausnahmen bestätigen die Regel.

Unterhaltstechnisch stellen die inzwischen über 50 Jahre alten Coupés keine enormen Herausforderungen, Restaurationsarbeiten können aber wie bei allen handgefertigten Oldtimern schnell ein grosses Loch in die Geldbörse reissen und auch typen- und jahrgangsspezifische Teile sind nur noch schwer zu bekommen.

Bruno von Rotz, Zwischengas
Fotos: Daniel Reinhard

Vom Stiefkind zum Bestseller - der Porsche 924

Buchbesprechung

Wahrscheinlich symbolisiert der Porsche 924 einen der grössten Wendepunkte der deutschen Industriegeschichte. Als VW Porsche 914 Nachfolger von Porsche für Volkswagen konzipiert, markierte er den grossen historischen Einschnitt: Wasserkühlung, Frontmotor und dazu einen Kofferraum. Klingt selbstverständlich, war bei VW Ende der 60er Jahre nicht mal als kühner Traum in der Konstruktionsabteilung zu hinterfragen.

Lange Rede, kurzer Sinn: Der Porsche 924 ist ein Kind der Umbruchsituation bei VW, die 1974 mit Passat, Scirocco, Golf und Polo abgeschlossen ist. Munter hatten sich die Wolfsburger bei der Tochter Audi NSU bedient und das bereits mit dem K 70, den man statt in Neckarsulm als NSU bevorzugt als VW in Salzgitter vom Band laufen liess.

Der tiefere Sinn dahinter? Dem bereits bei seiner Vorstellung konzeptionell angestaubten VW 411 eine moderne Interpretation der Mittelklasse von VW für die 70er Jahre zu präsentieren. Was jetzt noch fehlte, war ein Sportwagen, sportlicher als der VW-Porsche auf jeden Fall, der ebenfalls mit 411er Technik unterwegs war.

Jan-Henrik Muche wagt sich 40 Jahre nach der 924er Präsentation an die Aufarbeitung der Transaxle-Geschichte. und um sich nicht zu übernehmen, beschränkt er die 190 Seiten letztendlich auf den 924er: Auch wenn das Coverbild einen 944 zu zeigen scheint, wir lernen es innen, es handelt sich um den 924 Carrera GT, der in der Gruppe 4 homologiert wurde.

Freunde des 944 oder gar des 968 werden in diesem Buch bestenfalls über die Ursprünge ihres Lieblingsmodells umfasst

send aufgeklärt, aber Muche beschränkt sich wirklich auf die 924er Geschichte.

EA 425, VW, Audi, Porsche

Was heute wie selbstverständlich zu einem Konzern gehört, wurde vor knapp 50 Jahren eher durch kaufmännische, freundschaftliche oder technologische Verbindungen zusammengehalten. Auf der einen Seite Deutschlands größter Automobilhersteller Volkswagen, der mit seiner luftgekühlten Idee des Heckmotors in einer Schockstarre des Erfolgs gefangen war. Auf der anderen Seite, die kleinen, heißen Zukäufe: Auto Union mit Frontantrieb, NSU mit großer Kleinwagenkompetenz und Wankelmotor und natürlich kaufmännisch unabhängiger Porsche, ideologisch mit VW jedoch enger verbunden, aber als Sportwagenhersteller mit Ambition natürlich immer am Puls der Zeit.

Und genau in diese Kontrastlage wurde um 1970 der EA 425 hineingeboren: Als Wunsch von VW, den 914er abzulösen. Von Porsche für VW vorangetrieben und mit viel Audi Technik (insbesondere dem 4-Zylindermotor) an den Start gerollt war EA 425 bald ein Stiefkind innerhalb der oben beschriebenen Strukturen. VW ging es schlecht, statt Sportwagen brauchte man eine gescheite Modellpalette, Verluste von knapp 1 Mrd. DM machten den Wolfsburgern das Leben schwer. Und mit dem Scirocco hatte mal alsbald einen günstig zu produzierenden Sportwagen, mit dem sich Geld verdienen ließ.

Also sollte EA 425 als Nachfolger des Audi 100 Coupé S vom Band laufen. Doch die Ölkrise vermässelte den Deal, Audi – insbesondere mit seinen alten Produktionsstätten in Neckarsulm stand vor der Schließung. Das unrentable Werk sollte den gesamten VW-Konzern mit einem Schlag gesund schrumpfen. So kam es dass unter dem 1975 von Ford engagierten VW-Sanierer Toni Schmücker ein Deal mit Porsche geschlossen werden konnte, der das Projekt EA 425 an Porsche zurückverkaufte und das nun Porsche 924 getauften Fahrzeug bereits Ende 1976 serienreif war.

Ironischerweise lief es dann in Lohnauftrag bei Audi NSU in Neckarsulm vom Band und half damit das Überleben dieses Standortes zu retten. Noch ein Wort zu Toni Schmücker: Wie so oft in der Geschichte sind die Letzten, die Ersten, in diesem Fall fuhr Schmücker die Ernte ein, die seine Vorgänger seit Lotz 1968 gesät hatten. Die Arbeit war erledigt, er konnte sich mit fremden Federn schmücken.

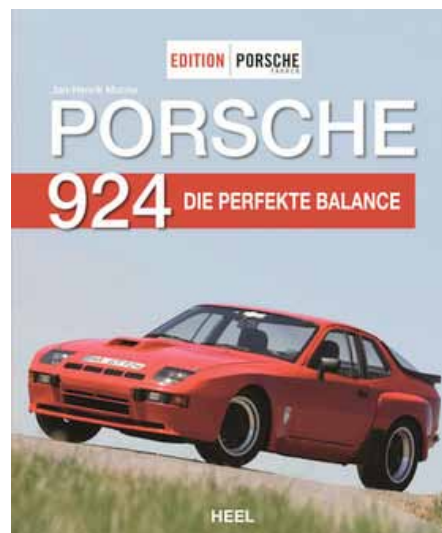
Seit seiner Vorstellung wurde und wird über den 924 und seine Derivate geschimpft: Kein echter Porsche, nicht luftgekühlt, falsche Motorplatzierung und und und. Stop: Mittlerweile hat auch der Porsche 924 seine Anhänger. Aber Muche liefert die Argumente, die den Wagen auch als echten Porsche zu identifizieren.

Dazu liefert er nebst der kompletten Entwicklungsgeschichte eben auch die Bezüge zur sogenannten Porsche DNA. Ob Transaxle, Targa, Carrera, Motorsport, ja selbst die Werbung ist dem Autor nicht zu schade, um den 924er als echten Porsche erscheinen zu lassen. Und: viel besser, er kann dies auch in Bild und Text zu begründen.

Was nämlich aus heutiger Sicht eher kleinlich begann, hatte sich aus Porsche-sicht rasch zu einem Bestseller, insbesondere auch den USA gemausert. Und die stete Evolution bis zum 968 bescherzte der Transaxle-Idee am Ende doch eine Haltbarkeit von 20 Jahren. Im Automobilbau ein monumentaler Wert, den selbst die 911er Idee auch nur durch stete und konsequente Modellerneuerung am Leben erhalten kann.

Klar gegliedert - klar informiert

Das Buch gliedert sich überschaubare zehn Kapitel. Interessante Einschübe zu Sonderentwicklungen, Motorsport oder nicht realisierten Ideen lockern das auch wirklich gut gestaltete Buch und seine Geschichte auf. Kurzweilig führt Muche durch die Höhen und vermeintlichen Tiefen und es gelingt ihm, die von 1976 bis 1988 währende Produktionsgeschichte spannend und vor allem informativ rüber zu bringen: Wer sich zum Beispiel für die zahlreichen Sondermodelle des Porsche 924 interessiert, dem werden diese sowohl im Text als auch in den anhängenden Fakten ausführlich vorgestellt.



Apropos Anhang, in vielen Monografien ist dieser immer eine Sache für sich: Das 924-Buch gliedert die Fakten in drei Kategorien, minutiöse Auflistung des Technischen Standes nach Modelljahren, Preise, Lacke und Ausstattung, technische Daten sowie die bereits angesprochenen Sondermodelle nehmen immerhin 1/10 des Buches ein.

Sicher werden Puristen diese Auflistungen mit vielen gelben Zetteln ergänzen können. Aber zumindest im Umgang mit diesen Fakten hat Muche solche aus dem Text rausgehalten und vermeidet

damit Redundanz

So modern die Konstruktion des 924 zu seiner Zeit auch war, schließlich gab es nur noch den ebenfalls als Transaxle konzipierten Alfa GTV (allerdings mit 6-Zylindermotor), an dem sich der 924 messen musste, so verwegen scheint aus der zeitlichen Distanz der Wunsch von Porsche, dass die Transaxle-Modelle (mit dem 928er) einmal den 911er ablösen würden. Doch so verwegen war der Gedanke gar nicht. Die gesamte Gleichteile-Strategie aus dem Konzern-Baukasten von VW und Audi, die man dem 924er von jeher zum Vorwurf macht, war auch beim 356er nichts anderes.

Was Puristen also gute 13 Jahre nach Vorstellung des Elfers bereits abschätzig beim 924-er monierten, stand in guter Porsche Tradition, die 1976 auch gerade mal gut 25 Jahre währte ...

Dabei war der 924er eigentlich ein guter Einstieg in die Welt von Porsche: Insbesondere auch was das Design betraf. Denn im Gegensatz zum Alfa GTV, der aus der Feder von Giorgio Giugiaro stammte, bekanntlich zu jener Zeit für Scirocco, Passat und Golf in VW-Diensten, hatte das Designteam um Anatole Lapine hier einen extrem zeitlosen Entwurf mit exotischen Klappscheinwerfern hingelegt, der sich als sehr deutsche Interpretation italienischer Supersportwagen-Studien, die unter anderem allerdings auch wieder von Giugiaro stammten, der späten 60er und 70er Jahre deuten lässt, die nicht nur den Weg in die Kleinserie fand, sondern bis zum Auslaufen als 968-er ein Grossserienprodukt und teilweise als der bestverkaufte Porsche galt.

Ziellinie

Der Porsche 924 liegt dem Autor Jan Hendrik Muche am Herzen. Dazu schmeichelt der Heel Verlag dem Buch mit dem Ritterschlag zur »Edition Porsche Fahrer« das wie ein Orden auf dem Buchtitel prangt. »Porsche«, der Name zieht, auch beim Abverkauf von Büchern. Umso erfreuter darf man feststellen, dass hier eine Porsche-Monografie entstanden ist, bei der es dem Autor gelingt, das lange Zeit verpönte Modell ins rechte Licht zu rücken. Das liegt wohl auch daran, dass Muche einerseits beim Suchen im Archiv durchaus ein wenig länger Geduld hatte, und andererseits auch die Ausdauer besaß, die gefundenen Fakten entsprechend aufzubereiten.

Denn nun entpuppt sich der Porsche 924 durchaus schon bei seiner Präsentation als begehrenswertes Modell, das in strenger Abgrenzung zum 911er sehr wohl seine Berechtigung im Porsche Programm als auch auf Straßen und Rennstrecken hatte. Nicht zuletzt leuchtet der Titel in alle Ecken der Entwicklungsgeschichte. Lässt kein Thema zu kurz kommen und spannt immer wieder auf belebende Art einen Spannungs- und Bedeutungsbogen zur Porsche-Geschichte.

Selbstverständlich werden auch der 924 turbo, der 924 GT und der 924 GTS ausführlich gewürdigt.

Wer dann sich dazu auch noch in der Geschichte von VW, Audi, NSU, bei den Designern und im Motorsport ein wenig auskennt, der erhält hier für faire EUR 39,95 den garantiert besten Einstieg in den Porsche Einstieg der Transaxle-Modelle. Zumindest was den 924er betrifft. Und das ist doch schon allerhand.

Bibliografische Angaben

- Titel: Porsche 924 – Die perfekte Balance
- Autor: Jan-Henrik Muche
- Sprache: Deutsch
- Verlag: Heel Verlag, 1. Auflage 2017
- Format: 245 x 292 mm, Hardcover gebunden im Schutzumschlag
- Umfang: 190 Seiten, zahlreiche Farbbilder, einige s/w-Bilder
- ISBN: 978-3-958-43498-1
- Preis: EUR 39,95

COVC Clubnachrichten



Betreff: Hurra der Julian ist da!!!

Hallo Brigitte!

Wie versprochen melde ich mich bei dir!

Gestern früh war es so weit alles ging sehr schnell, um 2 Uhr Blasensprung zu Hause, um 4 Uhr waren wir im Spital und um 5:21 Uhr war alles erledigt!

Julian ist am 21.8.2017 geboren, wiegt 2.850g und ist 49cm groß, zwar eine Woche zu früh, aber Top Fit!

Liebe Grüße

Hannes

*PS der Redaktion:
herzliche Gratulation!*



*Wir gratulieren Uschi und Hannes Strutzenberger!
.... und Julian ist bereits schon jetzt so schnell wie sein Vater :-)*

Mit liebe Grüßen

Brigitte

Sommerfest des COVC

Alte Gewohnheiten soll man beibehalten und so gab es auch heuer wieder einen Sommerclubabend im Crystal Palace. Rund 65 – 70 Mitglieder, Gäste und Freunde genossen den wunderschönen Sommerabend.

Nachdem das Glashaus am 18. August mit 47 Grad glühte, wurden die Tische und Bänke ins Freie gebracht, wo es noch halbwegs erträglich war. Durch die tropischen Temperaturen wurden wir



auch wieder von den Gelsen verschont. Nachdem unser lieber Otto auf Reha war, hat in seiner Vertretung Wolfgang die Begrüßung übernommen. Das Catering gab es heuer wieder von der Fleischerei Wild und nachdem fast nichts übrig geblieben ist, hat es anscheinend wieder allen gut geschmeckt.



Unsere Damen versorgten uns mit ausgezeichneten Mehlspeisen. Selbst Maggies Apfelstrudel durfte natürlich nicht fehlen und wurde wieder von allen gelobt und mit „Butz und Sting“ zusammengegessen

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

Viele Benzingsprache und lustige Geschichten – der gemütliche Abend ging viel zu schnell vorbei und kurz vor Mitternacht verließen die letzten Gäste das Glashaus..

An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank an alle Mithelfenden, jedoch besonders an Manfred Ebner, dem Hausherr, der uns wieder einmal seinen „Crystal Palace“ zur Verfügung stellte.

Brigitte Adrian

Termine 2017:

- 2. November Generalversammlung
- 7. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 2. November 2017, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtelchstraße 5



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
www.covc.at

Auflage: 60 Stück

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien