



Monats-Gazette

Nummer **125** November 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Erinnerung an eine wunderbare Oldtimer-Saison 2017 - TOYS FOR BIG BOYS

Foto: Heinz Schick

Ford Comète - Vernunft, Charme, Grazie

Ford baute nicht nur in den USA Autos, sondern auch in Deutschland, Grossbritannien und vielen anderen Ländern, insbesondere aber auch in Frankreich, auch wenn sich an diese Epoche nur noch wenige Leute erinnern. Das eleganteste und aufsehenerregendste Fahrzeug aus jener Zeit war wohl der Ford Comète, ein Hybrid von amerikanischen, französischen und italienischen Genen.

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg wur-



Ford Comète, 1952, schaffte es bis ins Museum of Modern Arts in New York

Foto: Artcural

den in Frankreich die ersten Ford montiert, es handelte sich dabei um T- und A-Modelle. In den Dreissigerjahren tat man sich mit Emile Mathis zusammen, aus der Ehe resultierten die diversen Matford-Modelle.

In den Jahren nach dem zweiten Weltkrieg wurde dann eine eigene Tochter gegründet, sie hiess Ford SAF und verfügte über ein Montage-Werk neuester Art in der Nähe von Paris (Poissy). Nachdem zuerst die Vorkriegstypen in leicht modifizierter Form weitergebaut wurden, präsentierte der Ford-Frankreich-Chef Mau-



Ford Vedette, 1948 - erstmals vorgestellt am Pariser Autosalon von 1948

Foto: Archiv Automopbil Revue

rice Dollfus am Pariser Autosalon 1948 ein komplett neues Auto namens Ford Vedette.

Eine Limousine namens Vedette

“Die Vedette ist ein Fahrzeug, mit dem man sich schnell vertraut fühlt. Sie ist weitgehend ausgereift und ‘fertig’, hat



Ford Vedette, 1954, mit weiterhin verbesserten Details ausgereift - Genfer Automobilsalon 1954

Foto: Archiv Automobil Revue

zwar keine spezifisch aussergewöhnlichen Eigenschaften, vereint dafür aber in bemerkenswerter Weise eine Fülle positiver Merkmale, die auch bei Berücksichtigung einzelner Minuspunkte dem Wagen ein hervorragendes Zeugnis ausstellen.”

So stand es im Magazin “Das Auto”, geschrieben von einem gewissen Herrn Werner Oswald. Tatsächlich lobte er die “unerwartet guten” Fahreigenschaften, die angesichts der relativ einfachen Konstruktion - Kastenrahmen mit Kreuztraverse, vordere Einzelradaufhängungen mit Schraubenfedern, hintere Starrachse mit längsliegenden Halbfedern und schräggestellten Teleskop-Stossdämpfern - durchaus überraschte.

Robuste Technik

Als Motor kam natürlich wiederum der V8 mit 90-Grad-Winkel zum Einsatz, aus 2158 cm³ holte er 68 PS bei 4800 Umdrehungen pro Minute, war damit also sicherlich nicht überlastet.

“Der V8-Motor läuft, wie nicht anders zu erwarten, rund und ausgeglichen, allerdings nicht ganz leise, wiewohl sein tiefes Brummen kaum als störend empfunden wurde”, schrieb Oswald und monierte den nicht ganz bescheidenen Verbrauch von 15,2 Liter pro 100 km auf der teilweise strapaziösen Testfahrt. Geschaltet wurde der V8 via Dreigang-Lenkradschaltung.

Zur Karosserie meinte Oswald: “Bei der Karosserie der Vedette 53 mag man sich über die Form streiten, ihre handwerkliche Ausführung sowohl wie ihre Ausstattung ist jedenfalls sauber und ordentlich”.

Französischer Kapitän

Im Prinzip war der (oder die) Ford Vedette ein Äquivalent zum deutschen Opel Kapitän und deshalb importierte auch die deutsche Ford-Niederlassung die pontonartig geformte Limousine aus Frankreich.

“Wir können uns gut vorstellen, dass die Vedette, der französische ‘Kapitän’, bei uns ihre Käufer und Liebhaber findet. Ihren deutschen Konkurrenten hat sie den Achtzylindermotor voraus ..., dazu hat sie mit DM 10'300 einen recht akzeptablen Preis ...”, schrieb Werner Oswald.

Der Komet am Abendhimmel

An dieser Stelle, wir schreiben ungefähr das Jahr 1950, kommt Jean Daninos ins Spiel. Er hatte ein grosses Karosseriewerk und arbeitete erfolgreich mit Simca zusammen, für die er attraktive GT-Sportwagen verwirklichte. Etwas ähnliches schlug er dem neuen Ford-Frankreich-Chef François Lehideux vor und Stabilimenti Farina lieferte den dazu passenden Entwurf, der auf dem Chassis des Ford Vedette aufsetzte. Comète hiess das elegante Coupé, das 1951 vorgestellt wurde.



Ford Comète, 1951, die Karosserie sah schneller aus als der Wagen mit dem Vedette-Motor rennen konnte

Foto: Zwischegas Archiv

Die Zeitschrift “Das Auto” befasste sich noch im selben Jahr intensiv mit der innovativen Formgebung:

“Aber was für ein Coupé: Trotz vernünftiger Raumbemessung von so überraschender Niedrigkeit, wie es bisher nur bei ‘unvernünftigen’ Raumverzichten ab Mittelklasse, oder bei Renncoupés möglich schien. Der natürliche Raum über dem Radstand endlich einmal nicht ausgesperrt, obwohl vorgefaßtes Ziel hier wie dort: Ein «Gedicht» zu schaffen. Hinter sehr bequemen Einzel-Vordersitzen also eine zwar etwas knappere, aber dennoch bequeme Sitzbank. Herrlicher Rundblick durch größtmögliche Fenster. Ein Stück Schönheit, mit der sogar einmal etwas anzufangen ist, also Allround - Zweckmässigkeit - oder: der Wagen für anspruchsvolle Leute, die trotz solidem Bankkonto aus anderen Gründen nur einen Wagen brauchen können.”

Als einziger Fehler wurde notiert, “dass ihn die anderen besitzen werden ...”.

Wahrlich viel Lob für ein Auto mit italienischer Linienführung aus Frankreich. Positives Beurteilungen erhielten insbesondere auch die Flächenaufteilung auf der Karosserie und die Gestaltung des “Mauls”.

Künstlerischer Höhepunkt

Nicht nur den hiesigen Kritikern gefiel der Ford Comète, auch die Amerikaner waren angetan, so angetan, dass der Wagen als eines von zehn Autos 1953 im Museum of Modern Art in einer Design-Ausstellung gezeigt wurden.



Ford Comète, 1952, die elegante Karosserie wurde bei Facel gebaut

Foto: Archiv Zwischengas



Allerdings hatte der Comète, dessen Aufbau bei Jean Daninos Karosseriefirma Facel Métallon entstand, ein nicht unerhebliches Problem, er war sehr teuer. In der Schweiz kostete er 1953 mit CHF 20'890 fast doppelt soviel wie die technisch vergleichbare Limousine Vedette (CHF 10'900), die Fahrleistungen des immerhin 1290 kg schweren Wagens aber waren mit rund 135 km/h Spitze bestenfalls durchschnittlich.

Per 1953 hatte das Coupé immerhin einige Verbesserungen erhalten, wie die Automobil Revue im August 1953 erwähnte:

“Die am Chassis des Ford Vedette vorgenommenen Verbesserungen wurden auch auf den Comète übertragen. Zu Beginn dieses Jahres ist der Zylinderinhalt des im Comète verwendeten V8-Motors von 2,1 Liter auf 2,355 cm³ vergrößert

und die Kompression von 7:1 auf 7,4:1 gesteigert worden. Dank der heutigen Motorleistung von 80 PS bei 4800 U/min entspricht nun auch das Leistungsgewicht dem sportlichen Aussehen des Wagens.

Auch beim Comète stehen zwei Getriebevarianten zur Verfügung, doch wird bei diesem teuren Klassefahrzeug das elektromagnetische Viergang-Planetengetriebe von Cotal meist dem normalen Dreiganggetriebe vorgezogen."

Allerdings stieg mit dem Cotal-Getriebe auch der Kaufpreis um CHF 1140.

Mehr Leistung und ein neuer Kühlergrill

Im Herbst 1953 rüstete Ford nochmals nach und baute im Comète den 3,9-Liter-V8 ein. Dieser leistete 105 PS bei 3800 U/min und stemmte ein Drehmoment von 24,5 mkg zwischen 1400 und 2200 Umdrehungen pro Minute. Schalten konnte man ihn nun auch mit einem normalen vollsynchronisierten Vierganggetriebe von Pont-à-Mousson. Das Gewicht war auf 1470 kg angestiegen, die Höchstgeschwindigkeit aber betrug nun immerhin 15 km/h.



Ford Comète Monte Carlo 1954, einer der anspruchsvollsten französischen Tourenwagen mit einem guten Schuss Sportlichkeit - Genfer Automobilsalon 1954

Foto: Archiv Automobil Revue

Von aussen war der Comète Monte Carlo, so hiess das neue Spitzenmodell, am neuen Kühlergrill, der an ein Pommes-Frites-Messer erinnerte.

Von Ford zu Simca

Ford aber hatte mittlerweile das Interesse an seiner französischen Tochter verloren und verkaufte sie im November 1954 an Simca, Dort wurde das Coupé Comète zwar noch ein Jahr weitergebaut, dann war aber auch dort Schluss.

Facel Vega als natürlicher Nachfolger

Einen direkten Nachfolger gab es für den Ford Comète nicht, aber Jean Dainios selber entwickelte schliesslich den Facel Vega, der mit deutlich mehr, aber immer noch amerikanischen V8-Muskeln in dieselbe Richtung tendierte wie der Comète.

Insgesamt 3064 Ford Comète sollen gebaut worden sein, nur eine geringe Zahl dürfte überlebt haben.

Zweimal in einem Jahr versteigert

Der hier gezeigte Ford Comète mit Chassis-Nummer 766 von 1952, wurde vor wenigen Jahren restauriert und dann an der Rétromobile-Versteigerung von Artcurial verkauft.



Ford Comète, 1952, Stabilimenti Farina sorgte für die elegante Form

Foto: Artcurial



Ford Comète 1952 - acht Zylinder in V-Form

Foto: Artcurial

Der neue Besitzer konnte sich aber krankheitsbedingt nicht lange an seinem Besitz, das interessanterweise den Kühlergrill des späteren Modells "Monte Carlo" zeigt, freuen und so kommt der Wagen nun an der "Sur Les Champs 10"-Versteigerung von Artcurial am 30. Oktober 2016 erneut unter den Hammer.

Aufgrund der Ergebnisse an der Rétromobile liegt die Schätzung nun mit EUR 45'000 bis 60'000 deutlich tiefer als im Februar 2016, ein eigentlich sehr moderater Preis für eine derartige Schönheit.

Bruno von Rotz, Zwischengas

45. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring 2017

Wie im Vorjahr haben wir auch dieses Jahr den OGP am Nürburgring Mitte August besucht.

Leider war das Wetter lang nicht so schön wie im Vorjahr, von 4 Tagen hatten wir 3 Tage Regen mit Leichtbergschuhen und dicken Pullover zu überstehen. Der Sonntag war dann umso schöner. An den nächsten 3 Tagen gab's ein prallvolles Programm mit mehr als 600 Rennwagen und 20 Rennen und der OGP wird im Programmheft mit Recht als Festival des Historischen Motorsport bezeichnet!

Zum 90. Geburtstag des Nürburgrings war das Programm vom Freitagmorgen bis Sonntag Abend so dicht gedrängt, das es leicht für 2 Rennwochenenden



gereicht hätte. Folgende Klassen in verschiedenen Rennen waren zu sehen.

FIA Masters Historic Formula One, FIA Lurani Trophy für Formel Junior Fahrzeuge, FIA Masters Historic Sports Car Championship, Revival Deutsche Rennsportmeisterschaft, 2sitzige Rennwagen und GT bis 1961, Historic Grand Prix Cars bis 1960, AvD Tourenwagen und GT Trophäe, Formel 3 Fahrzeuge von 1964-1984, Gentlemen Drivers GT bis 1965, Tourenwagen Classics mit Fahrzeugen aus der DRM, DTM und STW von Audi, BMW, Ford, Mercedes und Opel, weiters die Vintage Sports Car Trophy mit den Vorkriegswagen von Aston Martin, Mercedes Benz, Jaguar, Lagonda oder Invicta.

Die verschiedenen Rennwagen sind nach den Regeln der FIA für Oldtimer Rennwagen restauriert.

Besonders hervor zu heben ist die Teilnahme eines Tyrrell 001 aus dem Jahr 1971. Mit einem Tyrrell 001 wurde Jackie Stewart 1971 Formel 1 Weltmeister. John Delane setzt dieses Fahrzeug frisch restauriert in der Historic Formel One ein.

Für mich als Markus Höttinger Fan war ein top restaurierter BMW 320 in der hellblauen Farblackierung und der "Fruit of Looms" Aufschrift aus der Deutschen Rundstrecken Meisterschaft 1977 im Rennen der Tourenwagen Classics eine Freude.

Bei den FIA Masters Historic Sportscar Championship Läufen fuhr nicht nur eine ganze Meute Chevron B16 oder Lola 170 mit, sondern auch ein Porsche 917 Langheck. Das Schwesterauto eingesetzt von Porsche Salzburg gewann mit Herman/Attwood die 24 Stunden von Le Mans 1970. Eine Augenweide für mich dieses Auto im Renntempo hier zu sehen.

Aber wer glaubt, das die Herrschaften bei Regen langsamer als bei trockener Strecke unterwegs sind, der täuscht sich. Es wird besonnener gefahren weil bei diesen Rennen werden Werte zum Spaß rennmässig bewegt und keiner der Fahrer die bis zu drei Fahrzeuge in verschiede-

nen Rennen fahren, muss in seiner Karriereleiter noch weiter kommen. Der Spaßfaktor zählt ganz einfach für die Damen und Herrn.

Im Großen und Ganzen hatten wir das



Zielgerade besucht. Ein gigantisches Bauwerk, das bestimmt nur bei Großveranstaltungen gut benutzt wird.

Am Sonntags Abend gab's dann in der 'Pistenklause Restaurant' einen schönen Abschluss für unser leibliches Wohl!

Nach 4 Tagen historischen Motorsport vom Feinsten auf der wohl geschichtsträchtigen Rennstrecke Europas ging's am Montag zurück in die Heimat!

Bericht und Fotos: Heinz Schick

Vor 50 Jahren elektrisierte Bosch die Benzineinspritzung

Die Aufgabe war streng geheim. Kein Kunde aus der Automobilindustrie sollte mitbekommen, an welcher revolutionären Technik Bosch-Entwickler da gerade arbeiteten. Deswegen kauften Bosch-Mitarbeiter den ersten Testwagen 1959 scheinbar als ganz reguläres Geschäftsfahrzeug und rüsteten ihn zum Versuchsträger für das geheime Projekt um: eine elektronische Benzineinspritzung. Jedes Mal vor der Inspektion beim Autohändler, so erzählte es Entwickler Heinrich Knapp einmal, wurde der Wagen zurück auf den Vergaser umgerüstet, damit niemand Verdacht schöpfte, was Bosch vorhatte.

Hermann Scholl, Ehrenvorsitzender der Bosch-Gruppe und ab 1962 bei der Entwicklung elektronischer Benzineinspritzsysteme federführend, erinnert sich: „Unser Kunde Volkswagen war bei der Vorstellung des Systems 1964 anfangs skeptisch, so wie eigentlich jeder Automobilhersteller, bei dem wir uns um die Einführung unserer neuartigen Einspritzung bemühten.“ Bei Entwicklungsstart existierte nur ein Versuchsträger und nur zwei Jahre blieben bis zu dem vom Kunden geforderten Serienanlauf. Sie war ihrer Zeit weit voraus, und es gab kein vergleichbares System in Großserie. „Ein gewisses Risiko“, so erinnert sich Scholl, „mussten die Autohersteller eingehen“.



Am 14. September 1967 stellte Bosch auf der Internationalen Frankfurter Automobil-Ausstellung die elektronisch gesteuerte „Jetronic“ erstmals vor. Die Markteinführung kam 1967 zunächst in den USA für einen neuen VW-Typ. Die neuen strengen Abgasnormen erforderten es. In Europa war die Jetronic erst 1968 erhältlich, kostete aber einen Aufpreis von bis zu zehn Prozent des Autopreises. Es verwundert nicht, dass

aus den Jahren 1974 bis 1981 wie Kremer Porsche 935K, Zakspeed Capri Gruppe 5, unzählige BMW M1 Procar, BMW 3,5 Liter, Ford Capri RS, Opel Commodore, Ford Escort RS2000 Zakspeed, Porsche 911 gaben sich die Ehre. Als Sieger wurde Peter Mücke im Zakspeed Ford Capri Gruppe 5 abgewunken.



Harald und ich zogen nach dieser Veranstaltung folgendes Resümee. Man muss zumindest zwei Oldtimer Grand Prix erleben und genießen. Wir haben 2017 noch einige Kurven gefunden, in denen man hervorragende Bilder schießen kann, wir haben ein anderes Starterfeld vorgefunden als 2016, ich hab endlich meine Tourenwagen aus der DRM oder DTM und Tourenwagen Eu-



ropameisterschaft gesehen, wir machten wieder keine komplette Runde an die bekannten Plätze an der Nordschleife, aber wir haben auf Grund des Regens endlich die riesige BMW M Power Tribüne und das Ring Boulevard im Bereich der Start-



Gefühl, das der OGP eine sehr große familiären Veranstaltung, die es seit 1972 gibt und von vielen professionellen Idealisten und ehemaligen Formel 1 oder Sportwagen Mechanikern und Hobby Rennfahrern lebt.

Viele ehemalige Profi Rennfahrer aus diversen Rennkategorien wie Jochen Mass, Harald Grohs, Gianfranco Brancatelli, Volker Stryzek, Claudia Hürtgen oder der 3 fache Le Mans Sieger Marco Werner fuhren zum Spaß an diesen Wochenenden mit. Vergleicht man den OGP mit der Ennstal Classic, so muss man feststellen, das sich die bekannten Fahrer hier freier und entspannter den Fans zeigen.

Peter Mücke, der Chef von Lukas Auer in der DTM 2017 setzte einen wunderschönen lauten und schönen Ford Capri RS aus dem Jahr 1974 im Rennen der Tourenwagen Classic ein.



Krönender Abschluss des Wochenendes am Sonntag Nachmittag war der Revival Lauf der Deutschen Rennsport Meisterschaft. Sport und Tourenwagen



anfangs nur wenige Kunden ein Auto mit dieser Technik bestellten. Die Hersteller erkannten allerdings zwei wichtige Vorteile der Jetronic: die Senkung des Benzinverbrauchs und die Steigerung der Motorleistung. Daher rüsteten BMW, Citroen, Jaguar, Lancia, Mercedes-Benz, Opel, Renault, Saab und Volvo ab 1969 einige Topmodelle mit der Bosch-Technik aus.

Letztendlich setzte sich die Elektronik bei der Gemischaufbereitung durch – nur sie ermöglichte die zunehmend wichtige Senkung von Verbrauch und Emissionen. Damit schaffte diese Pioniertechnik die Voraussetzungen für neue Standards, an denen Bosch immer wieder beteiligt war: Ob ABS, TravelPilot, ESP und Airbagsteuerung, oder das automatisierte und vernetzte Auto der Zukunft - ohne den „Pionier“ Jetronic wäre das Vertrauen in die Elektronik nicht so schnell gewachsen und viele heutige elektronische Systeme im Auto immer noch ferne Zukunftsmusik.

BOSCH

Neue Bücher

Triumph Spitfire und GT6 - Very British Classics

Der Triumph Spitfire gehört zu den erfolgreichsten Sportwagen der Geschichte. Über 300.000 Exemplare wurden zwischen 1962 und 1980 gebaut, womit der Zweisitzer auch einer der am längsten gebauten Roadster ist. Ein Roadster im klassischen Sinne war er allerdings nicht, denn er hatte ja Kurbelfenster. Trotzdem. Die Leute liebten ihn und er war preisgünstig. Schnell genug und wartungsfreundlich war er dazu. Beliebig haltbar allerdings nicht.

Wer mit den Fahrleistungen des Spitfire nicht leben konnte und mehr Komfort wünschte, der griff zum GT6, der im Prinzip ein Coupé auf Spitfire-Basis war, welches mit einem Reihensechszylindermotor ausgerüstet wurde. Damit war der GT6 natürlich teurer als der Vierzylinder-Spitfire, ohne wirklich unerschwinglich zu sein. So erhielt er auch den Beinamen „E-Type des armen Mannes“. Vom Coupé, das es nie mit vier Zylindern gab, wurden knapp 41.000 Exemplare gebaut.

Der Spitfire wurde in fünf Generationen gebaut, der GT6 in deren drei.

Richard Dredge gehört sicherlich zu den Kennern der Triumph-Geschichte, besass er doch verschiedene Autos aus deren Produktion. Er weiss also wovon spricht und er legte mit dem 176-seitigen Buch „Triumph Spitfire und GT6 - Very British Classics“ ein sauber strukturier-

tes Buch vor, das von Heiner Stertkamp übersetzt wurde und nun im Heel-Verlag erschienen ist.

Dredge führt zunächst die Marke Triumph und die wichtigsten Leute der Spitfire-Entwicklung - Alick Dick, Giovanni Michelotti und Harry Webster - ein.

Danach erklärt er die fünf Spitfire-Generationen, denen rund 75 Seiten gewidmet werden. In weiteren drei Kapiteln werden dann die drei GT6-Serien erklärt.

Eine Kaufberatung, ein Kapitel über Verfeinerungen und Tuning-Möglichkeiten, sowie einen Überblick über die Einsätze der Modelle Spitfire und GT6 im Rennsport.

Wer sich für die Entwicklungsgeschichte der Triumph-Typen Spitfire und GT6 interessiert, kann in Dredges Buch das ursprüngliche Design und die Verfeinerungen über die Zeit Schritt für Schritt nachvollziehen. Dabei erfährt man, dass sich der erste Prototyp, der bei Michelotti in kürzester Zeit entstand, kaum vom 1962 präsentierten Serienfahrzeug unterschied.

Zudem sieht man verworfene Prototypen, z.B. mit Klappscheinwerfern, im Bild und lernt, dass es sogar einen Prototypen mit dem Coventry-Climax-Motor gab, der es aus Kostengründen nicht in die Serie schuf.

Auch dass man einen Triumph Spitfire während eines Wochenendes in ein sechszylindriges Cabriolet umbauen kann, erklärt der britische Szenekenner.

Zudem weist Dredge in jedem Kapitel auf die damaligen Testberichte und auf in der Zeit angebotene Tuning- und Optimierungs-Produkte hin. Ausschnitte aus der Werbung von damals und aus den Verkaufsprospekten ergänzen die textlichen Erklärungen.

Die deutsche Ausgabe entstand auf Basis des Originaltitels „Triumph Spitfire and GT6 - The complete Story“, der 2014 erschienen ist. Wer diesen Band bereits im Büchergestell hat, wird sich die Übersetzung vermutlich kaum kaufen wollen. Für alle übrigen bietet das Heel-Buch eine lesefreundliche Variante, die auch ohne Englischkenntnisse viel Genuss bringt.

Allerdings stammen sowohl die abgebildeten Werbungen als auch die Zitate aus Testberichten praktisch ausschließlich aus der angelsächsischen Welt, sprich aus UK und USA. Da dort die Verbreitung der Autos auch am höchsten war, ist dies verkraftbar, aber auch hierzulande sind natürlich viele Testberichte erschienen und auch bei uns wurde kräftig für die offenen und geschlossenen Varianten des britischen Sportwagen geworben.

Mit ein wenig Zusatzaufwand und ein paar Seiten mehr, hätte man also deut-

lich stärker auf hiesige Aspekte eingehen können. Eigentlich eine verpasste Chance, zumal das Buch mit EUR 49.90 ja kein Billigangebot ist. Doch auch so ist es das Geld durchaus wert, dafür sorgen auch die technischen Details im Anhang oder die Kaufberatung, die rund 14 Seiten lang ist.

Die Bilder im Buch stammen einerseits aus Werksbeständen, andererseits von meist britischen Fahrzeugen, die in der Neuzeit abgelichtet wurden. Die Qualität des Drucks und die der Bildwiedergabe überzeugt und gibt zu keiner Kritik Anlass.

Wer die günstigen Triumph-Modelle der Sechziger- und Siebzigerjahre mag, der sollte sich das neue Buch zum Spitfire/GT6 auf jeden Fall anschauen. Zumal es dabei helfen kann, den einen oder anderen Fehler beim allfälligen Kauf zu verhindern.

- Titel: Triumph Spitfire und GT6 - Very British Classics
- Autor: Richard Dredge
- Verlag: Heel Verlag
- Umfang: 176 Seiten, 65 Bilder in Farbe und 124 in Schwarzweiss
- ISBN-Nummer 978-3-95843-506-3
- Preis: EUR 49.95

When Motor Racing was bloody dangerous - Ein Bildband nie gemachter Rennsportfotos

Die Autos technische Meisterwerke, die Fahrer echte Helden. Rennen, Wettkämpfe, Unfälle, aber nicht wie heute Filmkameras, mit denen jeder Streckenabschnitt überwacht wurde und mit denen die Boxen aufgezeichnet wurden. Von so vielen legendären Rennszenen gibt es deshalb keine Fotos – und doch wären viele Rennsportfans gern dabei gewesen und würden sich ein Bild davon machen wollen.



Dieser einzigartige Bildband macht nun genau das möglich. Bilder im Konjunktiv, Bilder die aussehen, als wären sie vor vielen Jahren an den Rennstrecken dieser Welt gemacht worden. Wunderbare



Der Motorchlitten Legrain-Breguet mit Luftschraubenantrieb (Jänner 1913).

Das obige Bild zeigt den Motorchlitten Legrain-Breguet auf einer Probefahrt in Schwiz, im Jänner 1913.

Kunstwerke, die reale Rennsportszenen so abbilden, als wäre ein Fotograf damals live dabei gewesen. Genial, schön und historisch korrekt.

Best.-Nr. 525130, Preis 59,90 €
<http://www.limoranews.com>

Elektronik ist der neue Rost

Auf dem Hof von Daniel Knoll stehen etliche Jaguars. „Die dienen jedoch nur noch als Teilespender“, sagt der 45 Jahre alte Elektrotechniker, der in Stahnsdorf bei Berlin eine Fachwerkstatt für Oldtimer betreibt. Dabei sehen die ausgeschlachteten Autos auf den ersten Blick gar nicht so schlecht aus. Doch wegen ihrer Elektronikprobleme lohnt es sich nicht mehr, sie zu reparieren.

Auch der silberne Jaguar XJ 6C Bau-

jahr 1975, der gerade auf der Hebebühne steht, krankt nicht äußerlich, sondern tief im Inneren. Ein seltenes und zeitlos schönes Auto, nur springt es nicht mehr an. „Am Fürsten der Finsternis sind schon viele Schrauber verzweifelt“, sagt er und beugt sich über den Motorraum.

„Fürst der Finsternis“, das klingt nach einem Fantasy-Roman. Tatsächlich ist es ein geflügeltes Wort unter Besitzern klassischer Jaguar. Mit dem bösen Fürsten ist der Elektronik-Hersteller Lucas gemeint, der bis in die 90er-Jahre der britischen Automobilindustrie zulieferte und bei vielen Autos von Jaguar dafür sorgte, dass die Lichter ausgingen.

Die Schrauberszene befindet sich im Wandel. Früher starben Autos den Rost-Tod. Abertausende kamen in die Schrottpresse, weil sich ihre Karosserie in

eine Ruine verwandelt hatte. Und wenn diese Fahrzeuge doch überlebten und in Liebhaberhand übergingen, dann haben ihre Besitzer in der Regel bis heute damit zu tun, den Rost zu bekämpfen. Das Schweißgerät war das wichtigste Utensil in einer Restaurationswerkstatt.

Inzwischen ist es immer häufiger das Diagnosegerät. Denn je jünger die Old- und Youngtimer werden, desto mehr Probleme bereitet die Elektronik. Die Autos, die vor 30 Jahren auf den Markt kamen, waren von der Blechsubstanz oft sehr gut. Spätere Exemplare von Daimlers S-Klasse-Baureihe W126 etwa, aber auch Brot-und-Butter-Autos wie der Audi 80 B3 liefen mit verzinkten Blechen vom Band. Dafür wurde die Technik immer komplexer.



„Früher gab es drei Ursachen, warum ein Motor nicht lief“, erklärt Daniel Knoll: „Kein Sprit, keine Luft oder kein Funken.“ Wenn man in den Motorraum eines Opel C-Kadett oder Ford Taunus aus den Siebzigern schaut, dann wundert man sich, wie herrlich aufgeräumt dort alles aussieht. Motor, Vergaser, Zündanlage, das war's. Heute dagegen sind die Motorräume ausgefüllt bis auf den letzten Zentimeter, alles ist voller Kabel, Sensoren und Nebenaggregate.

Mitte/Ende der 80er-Jahre kamen dann die ersten 16-Ventil- und Turbo-Motoren in Großserie heraus. Ob Opel Kadett GSi oder Honda CRX: Plötzlich konnten auch Normalverdiener leistungsstarke Wagen mit 150 oder mehr PS fahren. Das Grundprinzip war bei allen Herstellern gleich. Eine optimale Brennkurve holt die bestmögliche Leistung aus dem Hubraum heraus.

Auf der Suche nach dem Defekt

Doch um immer mehr PS aus den Maschinen herauszukitzeln, mussten immer mehr Abläufe im Motor überwacht werden: Wie gut ist der Sprit? Wie viel



2 Fotos: Wikipedia

Luft ist gerade im Umlauf? Verbrennt der Kraftstoff in den Brennkammern optimal? „Um das zu messen, muss es Computer geben“, erklärt Daniel Knoll. Klopfensensoren, Luftmassenmesser, Drosselklappen-Potenzimeter – überall sind Teile verbaut, die dem Steuergerät mitteilen, in welchem Zustand der Motor gerade ist.

Doch Computer können kaputtgehen. Sie altern genauso wie Blech. Ein rostiger Radlauf oder ein Loch im Schweller springt jedem ins Auge. Den Grund für einen elektronischen Defekt muss man erst einmal finden. Bereits in den Siebzigern wurden Steuergeräte verbaut, allerdings war ihre Anzahl noch sehr begrenzt. Hatte ein VW Golf II bloß zwei Steuergeräte (für Motor und Schubabschaltung), waren es beim Golf III schon vier (Motor, ABS, Airbag, Automatikgetriebe) und beim VW Golf IV dann 45.

„Das war ein Sprung in der Komplexität“, sagt Stephan Joest, Elektronik-Experte beim Oldtimer-Dachverband Deu- vet in Düsseldorf. Als besonders bizarres Beispiel nennt Joest den VW Phaeton, der bereits auf dem Weg zum Youngtimer ist. Diesen Wagen sollte man sich nur zu- legen, wenn man Elektronik-Experte ist: 3860 Meter Kabel sind darin verbaut und 2110 Kabelzuschnitte. „Also hochkomplex und statistisch betrachtet hochanfällig“, sagt Stephan Joest.

Haiko Prengel, Welt N24

Neue Hybrid-Batterie von Bosch – Erfolgsrezept mit 48 Volt

Bosch hat eine neue 48-Volt-Batterie für Hybride entwickelt, die weltweit begehrt ist. Ähnlich wie die eAchse von Bosch ist die neue 48-Volt-Batterie standardisiert und kann deshalb einfach in neue Fahrzeugmodelle integriert werden. Etablierte Hersteller und Start-ups können so auf lange und teure Entwicklung verzichten. „Bosch ist ein Inkubator für Elektromobili-



tät. Wir helfen Herstellern, Entwicklungszeiten zu reduzieren und schnell am Markt zu sein“, sagt Dr. Rolf Bulander, Vorsitzender des Unternehmensbereichs Mobility Solutions bei Bosch. Der Einbau der Lithium-Ionen-Batterie lohnt sich somit nicht nur in der Kompaktklasse, sondern auch in Klein- und Kleinstwagen. Ab Ende 2018 kann die Produktion starten. Bosch erwartet bei der Einstiegs-Hybridisierung einen großen Markt und bietet

deshalb neben der 48-Volt-Batterie auch weitere Antriebskomponenten an. Im Jahr 2025 werden laut Schätzungen des Unternehmens rund 15 Millionen Neufahrzeuge 48-Volt-Hybride sein.

BOSCH



Titelgewinn für LIQUI MOLY

Zum ersten Mal küren die Leser der Sport Auto LIQUI MOLY zur besten Ölmarke:

Oktober 2017 – Dieses Jahr gelang der Sprung nach ganz oben. In der Vergangenheit landete LIQUI MOLY stets auf dem zweiten Platz bei der Frage an die Leser der Sport Auto, welche die beste Ölmarke sei. Nun schaffte es das mittelständische Unternehmen ganz nach oben in der Gunst der Leser.

„Das ist eine große Auszeichnung für uns“, sagte Peter Baumann, Marketingleiter bei LIQUI MOLY. „Gerade bei einem technischen Produkt wie Motoröl, das seine Arbeit unsichtbar im Motor verrichtet, ist es besonders wichtig, dass der Autofahrer sich auf die Marke verlassen kann.“ In der Kategorie Pflegemittel rückte LIQUI MOLY außerdem vom dritten auf den zweiten Platz vor. Bei den motorsportaffinen Lesern der Sport Auto hat LIQUI MOLY auf seinem Weg nach ganz oben sein Engagement im Motorsport sicherlich geholfen.

Die Auszeichnung der Auto Sport war nicht die erste gewonnene Leserwahl für LIQUI MOLY. Im Frühjahr küerten bereits die Leser von Auto Bild, Auto Motor und Sport, Auto Zeitung und Motor Klassik LIQUI MOLY zur besten Ölmarke. Dass sich der Mittelständler bei Leserwahlen gegen die Branchenriesen durchsetzen kann, „ist keine Selbstverständlichkeit“, so Peter Baumann. „Das ist das Ergebnis harter Arbeit von jedem Einzelnen bei uns, um den Autofahrern eine absolute Spitzenqualität zu bieten.“

COVC Clubnachrichten Saison-Schluss-Ausfahrt des COVC

Neun Uhr hieß es von den Veranstaltern, die Familie Rosner, treffen wir uns in der allen bekannten Panoramaschenke – und alle kamen. 30 Autos mit meist zwei Personen besetzt. Volles Haus schon in der Früh zum Frühstück.

Um 10 Uhr folgten wir dem Führungsauto nach Podersdorf zum Friedhof um den frühen Tod unseres lieben Club-Mitglieds Raimund Klostermann zu gedenken. Viele, fast alle staunten über die eleganten und großen Gräber auf diesem Friedhof. Ich habe noch niemals so viele, eigentlich alle, große Marmor und aufwändig gestylte Grabzieren gesehen.



Danach ging es in den bestens organisierten Gasthof Kummer in Podersdorf direkt am Neusiedler See. Schnell und gut wurden wird hier versorgt.

Um 14 Uhr fuhr unsere „Karawane“ los zum Dorfmuseum in Mönchhof.

Und auch hier wiederum eine wunderbare Überraschung. „Volkskultur pur“, die gibt es in den rund 35 wieder errich-



teten Gebäuden, die alle aus dem Heideboden stammen. Hier können sie als Museumsgast in die Häuser eintreten, in den Räumen verweilen, in Erinnerungen schwelgen oder ganz einfach nur die Atmosphäre auf sich wirken lassen.

Die ehemals kleine Privatsammlung von Josef Haubenwallner ist in den letzten 20 Jahren zu einem großen regiona-



len Freilichtmuseum ausgebaut worden. Es gibt Einblicke in den dörflichen Alltag und das bäuerliche Leben im Heideboden ab der Zeit um 1890 bis in die 1960er Jahre. Dann erfolgten die großen sozio-ökonomischen Veränderungen, und die „Hoadbauern“ suchten und fanden den



Anschluss an die „neue, moderne Zeit“.

Das Dorfmuseum ist in drei Bereiche gegliedert. Im ersten geht es um die Grundlagen der Existenzsicherung - vom Getreidebau bis hin zur Rübenwirtschaft, im zweiten um die Bevorratung für den Eigenbedarf. Hinter einem kleinen Teich liegt der dritte Teil, das idealtypische Dorf mit allem, was einstmal so dazugehörte - Anger und Teich, Gasthaus, Schule, Kino, Gemeindeamt, Feuerwehr, Werkstätten der Handwerker, Geschäfte, Milchhaus, Schrottmühle... und sogar eine Kirche, leicht erhöht auf einem Hügel und über allem thronend.

Die Zeit war fast zu kurz um all die



tausende Kleinigkeiten auch wirklich zu bewundern. Nach unserem Museumsbesuch führen wir dann nach Arbesthal zum „Giebl“ Heurigen. Bei guter Stimmung und genügend zu essen und zum trinken klang ein wunderbarer Oldy-Tag unter Freunden aus. Ein herrlicher Herbsttag



für unsere Saison-Schluss-Fahrt, „wenn Englein reisen“...

Danke, danke den Rosners!

PS/

Liebe Oldtimer-Freunde,

ich war heute am Grab von Raimund. Danke für das wunderschöne Bukett! Ich konnte Samstag leider nicht kommen (es geht mir immer noch nicht besser), aber wahrscheinlich hätte ich eh nur geweint. Der Club hat Raimund sehr viel bedeutet. Vorhin habe ich die Fotos der letzten Weihnachtsfeier angeschaut – da war die Welt noch in Ordnung.

Alles Gute und liebe Grüße
Theres

Herbert Fischer

Neue Kennzeichen-Formate

Für eine KFG-Novelle liegt ein Vorschlag auf, der zusätzliche Kennzeichenformate für historische Fahrzeuge vorsieht und zwar ein kürzeres einzeiliges Kennzeichen (so lang wie die hintere schwarze Tafel), damit es z.B. bei einem Puch 500 zwischen die Kennzeichenleuchten passt, und ein kleineres 2-zeiliges Kennzeichen z.B. für US-Fahrzeuge. Der ÖMVV hat zum Vorschlag Stellung genommen und zusätzlich folgendes angeregt: Ausgabe von zweizeiligen Kennzeichen auch für vorne - auch wieder im Hinblick auf US-



Fahrzeuge aber auch für z.B. Land Rover und auch die Möglichkeit das Motorradformat für andere Fahrzeugkategorien auszugeben, wie es ja auch in anderen EU-Ländern der Fall ist.

Termine 2018:

- 18. März, Bowlingabend
- 13. April, Slotracing „Start in den Frühling“
- 5. Mai, Saisonstart, Org. Fam. Hofmann
- 23. Juni, Zauberberg Classic
- 15. August, 20. Jahrestag der COVC
- 29. September, Church Hill Classic
- 8. November, Generalversammlung
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Weihnachtsfeier am Donnerstag, 7. Dezember, 19,00 Uhr, Panoramascenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Ford Comète - Vernunft, Charme, Grazie	1
45. Oldtimer Grand Prix am Nürburgring 2017	3
Vor 50 Jahren elektrisierte Bosch die Benzineinspritzung	4
Neue Bücher	5
Elektronik ist der neue Rost	6
Neue Hybrid-Batterie von Bosch – Erfolgsrezept mit 48 Volt	7
Titelgewinn für LIQUI MOLY	7
COVC Clubnachrichten	7



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

Impressum

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

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

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