



Monats-Gazette

Nummer 126 Dezember 2017

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Foto: Heinz Schick

Tuning 1962 am Spitfire

1962 wartete ich auf mein erstes NEUES Auto wie auf einem „Bissen Brot“. Und dann war er da - rot - und mit Hilfe der Bank finanziert. Damals bekam man noch Kredite auch als junger Angestellter.

Nach einigen Monaten kam dann der innige Wunsch das Auto verbessern zu wollen. Bessere Strassenlage, mehr PS etc. Nun, Internet gabs damals nicht, also mussten die englischen Fachzeitungen gekauft und vor allem die „comercials“ gelesen und analysiert werden. So stiess

ich unter anderem auf die Firma SAH welche den Triumphs Beine machte. Also rief ich an und es folgte die Bestellung: Doppelvergaser von Weber, steilere Nockenwelle, Fächer-Auspuffkrümmer und eine Zusatz - Ausgleichsferder - für die Hinterachse (Pendelachse). Langes warten, dann die schriftliche Mitteilung das alles versandbereit sei. Bezahlung - auch das geht heute viel einfacher und schneller. Warten. Dann die Benachrichtigung vom Zoll. Warteschlange am Schalter am Südbahnhof (gibt es heute auch nicht mehr) und einreichen der Papiere - warten - dann zum Sachbearbeiter der vor

dir das Paket öffnete und Kontrolle des Inhalts. Dann wieder warten - anscheinend wurde die Zollgebühr ausgerechnet (händisch). Stunden später dann der Erhalt der heißersehnten Tuningteile. Auch dies ist heute dank Internet, EU, Computer etc. ein Klacks - Paket wird zugestellt.

Soweit die Schwierigken 1962 Dinge aus dem Ausland nach Österreich einzuführen. Heute unvorstellbar.

Aber nun zu einem Artikel welcher mich animiert hat meinen damaligen Spitfire zu verbessern.

Die Schweizer Auto Revue berichtete: **Triumph Spitfire Stage II**

Obschon der vom Werk an Wettbewerben eingesetzte Spitfire Stage II bezüglich Fahrleistungen mit dem Basismodell in keiner Weise mehr verglichen werden kann, so verwenden dennoch beide Ausführungen dieselben



Grundelemente, wie Fahrwerk, Aufhängung, Motorblock, Getriebe usw. Dies spricht für die solide Konstruktion dieser Bauteile, welche - verglichen mit bei härtester Beanspruchung keine Schwächezeichen erkennen lassen.

Nachdem sich die Frisierkünstler des Vierzylinder-Reihenmotors von 1147 ccm und 63 PS Leistung (67 PS für den am Genfer Salon 1965 erstmals gezeigten Mk II) angenommen hatten, leistete das Aggregat nicht weniger als 100 PS. Zur Erzielung einer höheren Leistungsausbeute, aber auch um die nun zwischen 7.400 und 7.600 U/min liegende Höchstdrehzahl anzuheben, erfuhr der Motor verschiedene Modifikationen. So wurden sämtliche rotierende Teile sorgfältig ausgewuchtet, die Verdichtung auf 10,7:1 gebracht, Kolben, Nockenwelle, Zylinderkopf und Ventile (mit verstärkten Ventiltiefen) durch entsprechende Hochleistungsvarianten ersetzt. Für die Gemischaufbereitung sind an Stelle der beiden SU-Vergaser zwei auf zweckmässigeren Ansaugleistung montierte Weber Doppelvergaser mit 42 mm



Die zahlreichen Modifikationen haben aus dem lebhaften und serienmäßigen Spitfire ein echtes Vollblut gemacht, das bezüglich Fahrverhalten dem Wagenlenker keine besonderen Probleme stellt. Die der Normalausführung eigene Übersteuerungstendenz findet man auch beim Stage II, weshalb die Werkspiloten beim Befahren von nassen Kurven diesem Verhalten auch entsprechend stark Gebrauch machen. Dank der leichtgängigen und präzisen Lenkung, deren holzverkleidetes Lenkrad ein Fahren mit gestreckten Armen gestattet, kontrolliert man das Weggleiten des Wagenhecks ohne jede Mühe, was wiederum ein exaktes Placieren des Fahrzeuges in Kurven begünstigt. Eher auf der harten Seite liegt die Federung, doch mildern Sitzkissen die durchdringenden Fahrbahnstöße, so-

Ansaugquerschnitt getreten, deren Speisung durch eine elektrische Ölpumpe erfolgt. Schliesslich hat ein widerstandärmeres Auspuffsystem die serienmässige Ausführung ersetzt. Modifiziert wurde ebenfalls die Aufhängung. Abgesehen von härteren Federn kann der Stage II wahlweise mit doppelwirkenden Koni- oder eistellbaren Armstrong-Stossdämpfern ausgerüstet werden. Zur serienmässigen Ausrüstung gehört ein Sperrdifferential, Felgen der Grösse 4 1/2 oder 5 1/2 Zoll statt der 3 1/2, ein Fastback-Kunststoff-Aufsetzdach (Hardtop) sowie gewisse durch Leichtmetallausführung ersetzte Karosserieteile (Motorhaube, Kotflügel). Das homologierte Gewicht von 675 kg berechtigt diese Gewichtsreduktion des Normalmodells ohne weiteres, das über 700 kg auf die Waage bringt. Bezüglich der Kraftübertragung stehen 2 Getriebevarianten sowie 5 Achsuntersetzungen zur Wahl. Ebenfalls homologiert ist der Overdrive.

Dem speziellen Verwendungszweck angepasst hat der Triumph ebenfalls das Interieur des Spitfire Stage II. Das Armaturenbrett ist reich dotiert; schalenförmige Einzelsitze geben weit besseren Halt als in der Normalausführung, und das beinahe doppelt so große Bremspedal ermöglicht eine mühelose und gleichzeitige Betätigung von Gas- und Bremspedal.

Die zahlreichen Modifikationen haben aus dem lebhaften und serienmäßigen Spitfire ein echtes Vollblut gemacht, das bezüglich Fahrverhalten dem Wagenlenker



keine besonderen Probleme stellt. Die der Normalausführung eigene Übersteuerungstendenz findet man auch beim Stage II, weshalb die Werkspiloten beim Befahren von nassen Kurven diesem Verhalten auch entsprechend stark Gebrauch machen. Dank der leichtgängigen und präzisen Lenkung, deren holzverkleidetes Lenkrad ein Fahren mit gestreckten Armen gestattet, kontrolliert man das Weggleiten des Wagenhecks ohne jede Mühe, was wiederum ein exaktes Placieren des Fahrzeuges in Kurven begünstigt. Eher auf der harten Seite liegt die Federung, doch mildern Sitzkissen die durchdringenden Fahrbahnstöße, so-

dass der Spitfire Stage II dennoch einen angemessenen Fahrkomfort zu bieten vermag.

Neben einem bemerkenswerten Temperament verfügt dieses sowohl über ein Getriebe, das uns seiner sehr leichten Bedienung wegen als vollsynchronisiert erschien, als auch über Bremsen, die der stärksten Beanspruchung gewachsen sind. Der Triumph Spitfire Stage II entpuppt sich als Kleinwagen, der seinem Besitzer nicht nur hohen Fahrgenuss bietet, sondern auch - bei sportlichen Wettbewerben eingesetzt - zu unerwartet hohen Fahrleistungen fähig ist.

Triumph Spitfires nahmen am 24 Stunden Rennen von Le Mans und internationalen Rundstreckenrennen teil und auch bei internationalen Rallies.

Herbert Fischer

20 Jahre Elchtest – ein Boschler erfand das ESP

Für die Erfindung des Elektronischen Stabilitätsprogramms (ESP) ist Anton van Zanten in Lissabon vom Europäischen Patentamt (EPA) mit dem Europäischen Erfinderpreis 2016 in der Kategorie Lebenswerk ausgezeichnet worden. Der gebürtige Niederländer hat das Anti-Schleudersystem während seiner mehr als 25-jährigen Karriere bei Bosch als Leiter einer 35-köpfigen Forschungsgruppe entwickelt 1995 ging es im Mercedes-Benz S600 erstmals in Serie. Anton van Zanten und seine Entwicklerkollegen sind die Schutzengel vieler Autofahrer, würdigte Dr. Volkmar Denner, Vorsitzender der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH, nicht nur den Preisträger, sondern auch die Teamleistung. Die Erfindung des ESP steht wie kaum eine zweite für unser Credo Technik fürs Leben, so der Bosch-Chef. Allein in Europa hat ESP bis heute mehr als 8 500 Menschen das Leben gerettet und mehr als eine Viertelmillion Verkehrsunfälle verhindert.

Damit ist der Schleuderschutz nach dem Sicherheitsgurt und vor dem Airbag das wichtigste Sicherheitssystem im Auto. ESP gehört in immer mehr Ländern zur Standardausstattung in Fahrzeugen ESP vergleicht mit Hilfe intelligenter Sensoren 25-mal pro Sekunde, ob das Auto auch dahin fährt, wo der Fahrer hinlenkt. Weichen die Werte voneinander ab, greift das Schleuderschutzsystem ein und reduziert zunächst das Motormoment. Reicht das nicht aus, bremst es zusätzlich einzelne Räder ab und erzeugt damit die notwendige Gegenkraft, um ein Fahrzeug sicher in der Spur zu halten. Bis zu 80 Prozent aller Schleuderunfälle könnten mit ESP verhindert werden, wenn alle Fahrzeuge das Antischleudersystem an Bord hätten. Seit dem 1. November 2014 ist ESP innerhalb der Europäischen

It's Here!

ABARTH
Free-Exhaust Systems
FOR THE

Triumph Spitfire

MODEL TRF-200
\$44.50

ALSO AVAILABLE
Model TRF-202 \$39.50
Model TRF-100 \$29.50

Write for FREE Catalog

FISHER
FISHER PRODUCTS • 210 840 8816 • LONG ISLAND CITY 1, N.Y.

Union für alle neuzugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen Pflicht. Neben der EU ist der Schleuderschutz auch in Australien, Kanada, Israel, Neuseeland, Russland, Südkorea, Japan sowie in der Türkei und den USA gesetzlich vorgeschrieben. Weltweit sind auch deshalb bereits 64 Prozent aller neuen Fahrzeuge mit ESP ausgestattet. Bosch hat bis heute mehr als 150 Millionen ESP-Systeme gefertigt.

Mit der Erfindung des Elektronischen Stabilitätsprogramms haben Anton van Zanten und sein Bosch-Entwicklerteam nicht nur den Grundstein für mehr Sicherheit im Straßenverkehr gelegt. Das System ist auch die Basis für heutige Fahrerassistenzsysteme und des automatisierten Fahrens. Die zunehmende Automatisierung bietet die Chance, die Unfallzahlen weiter zu senken allein in



Deutschland um bis zu einem Drittel. Für Anton van Zanten ist ESP der größte, aber bei weitem nicht der einzige Erfolg. Der 75-Jährige ist ein Tüftler, wie er im Buche steht. Während seiner Laufbahn als Automobilingenieur ist er Urheber von rund 180 erteilten Patentfamilien gewesen. Neben ESP gehören dazu Erfindungen wie ein elektronischer Überschlageschutz und eine Anhängerstabilisierung. Seit 2003 befindet sich Anton van Zanten im Unruhestand. Bis zum heutigen Tag hält er Vorträge an Hochschulen über Fahrzeugsysteme und berät Automobilunternehmen. Für seine Beiträge zur Fahrzeugsicherheit ist Anton van Zanten bereits mehrfach ausgezeichnet worden. Dem Europäischen Erfinderpreis kommt aWürdigung des Lebenswerks jedoch eine besondere Bedeutung zu. Der Europäische Erfinderpreis wird seit 2006 verliehen.

Damit würdigt das Europäische Patentamt Forscher, Wissenschaftler, Techniker und Tüftler, deren Erfindungen vom EPA patentiert worden sind und die einen außerordentlichen Beitrag zum wirtschaftlichen, technischen und gesellschaftlichen Fortschritt geleistet haben. Das Besondere: Jedermann kann einen Erfinder für den Preis nominieren. Von den fast 400 Nominierten, die 2016 aus insgesamt 13 Ländern stammen, hat eine unabhängige, internationale Jury die 15 Finalisten ausgewählt. Die Jury entscheidet auch über die Preisvergabe in den fünf Kate-

gorien Industrie, Kleine und mittlere Unternehmen (KMU), Forschung, Außereuropäische Staaten und Lebenswerk. Die Gewinner des Erfinderpreises erhalten eine Trophäe in Form eines Segels als Symbol für Entdeckertum und menschliche Genialität. Die Trophäe wird jedes Jahr aus einem anderen Material hergestellt.

BOSCH

Vergessene Autos - Erlöschene deutsche Marken

Kennen Sie Apollo, AWS, Colibri, Dürkopp, Falke, Hexe, Lux, Miele oder Staanau? Einige Namen mögen vertraut klingen, aber als deutsche Automarken erkennen diese meist nur Historiker, oder Leute, die bereits auf ein langes Leben zurückschauen können. Aber, genau wie auch andere Länder, hat auch Deutschland eine sehr reichhaltige Automobil-Historie.

Hunderte von Marken entstanden und gingen wieder ein, nur gerade vier Autohersteller, die bereits vor 1914 in Deutschland Fahrzeuge bauten, haben es bis in die Neuzeit geschafft: Audi, Ford, Opel und Mercedes. Viele, die oben genannten darunter, überlebten nur wenige Jahre oder Jahrzehnte, hinterliessen aber ein reichhaltiges Erbe, das leider fast vergessen ist. Damit will Halwart Schrader mit seinem Buch "Vergessene Autos - erlöschene deutsche Marken" aufräumen.

Rund 140 Marken und ihre Produkte stellt Schrader auf fast 300 Seiten vor. Alphabetisch geordnet werden die Geschichten von Adler bis Zündapp aufgerollt und selbst der Autokenner erfährt manch Neues über die einstigen deutschen Automarken.

Es sind aber nicht nur Marken aus der automobilen Frühzeit erwähnt, sondern auch Hersteller, die noch vor wenigen Jahrzehnten auf der IAA ihre Modelle zeigten, etwa Bitter, Maybach, Melkus, Treser oder Thurner. Und auch die Autobauer aus der ehemaligen DDR bleiben nicht unberücksichtigt.

Schrader musste sich beschränken, schliesslich wollte er kein 600-seitiges Buch redigieren, das sich kostenmässig auch kaum mehr hätte rechnen lassen. So blieb auch manche Marke auf der Strecke. Der Autor listet im Vorwort einige davon: Alfi, Alfright, Biene, Bob, Bohse, Bungartz, Corona, Fadag, Hawa, Heim, Peter-Moritz, Reißig, Stolle, Spiegler, Taunus, aber auch Keinath, Buchmann und andere Veredler. Wir hätten noch drei weitere an die Liste angehängt, nämlich Artega, Gumpert und Wiesmann, alles hochgepriesene ehemalige Liebkinder der deutschen Autopresse. Aber vielleicht sind gerade diese drei Marken noch zu neu für so ein Buch, zumal man

nie ganz sicher sein kann, ob sie wirklich schon zurecht vergessen werden oder ob sie schon an der nächsten IAA wieder ausstellen werden.

Ergänzt werden die jeweils ein- bis achtseitigen Marken-Historien am Ende des Buchs um weitere 50 Seiten über die deutschen Karosseriebauer, ohne die es ja manches Automobil gar nicht gegeben hätte. Auch hier gibt es bekanntere wie Baur oder Karmann, aber auch längst vergangene wie Buhne, Hornig oder Vetter.

Und es soll nicht unerwähnt bleiben, ein fünfseitiger Schlagwort-Index fehlt genauso wenig wie ein Verzeichnis der Fotoquellen.

Zu einem Schmuckstück machen das Buch neben den hervorragend geschriebenen Texten die vielen wertvollen Archivbilder aus der Vergangenheit der



deutschen Autoindustrie. Wundervolle Schwarzweissaufnahmen gibt es hier zu bewundern, 456 sind es insgesamt.

Ergänzt werden sie durch meist moderne Farbaufnahmen, die nicht in allen Fällen optimal geglückt sind und die man als Automobilhistoriker natürlich gerne gegen weitere (oder grösser abgedruckte) Schwarzweissbilder "aus der Zeit" eingetauscht hätte. Bei einigen wenigen Marken fehlen die historischen Bilder leider komplett, etwa bei Lorenz & Rankl (Stichwort Silver Arrow) oder bei Melkus, wo der originale RS 1000 bedauernswerterweise nicht zu sehen ist.

Aber das ist Kritik auf hohem Niveau, denn die meisten Kapitel sind hervorragend illustriert. Und wann kann man schon ein Miele Automobil von 1912/13 auf einem Foto sehen oder die Pasing Limousine von 1921?

Das Buch von Schrader ist die perfekte Ergänzung zu Gloor's untergegangenen Marken (ebenfalls vom Motorbuch Verlag) und mancher Leser wünschte sich sicherlich sofort eine Ergänzung um die britischen, italienischen oder französischen Herstellern, von denen es im Universum von über 10'000 Marken auch manche gab.

Natürlich sind EUR 69.00 kein Pappenstiel, aber die insgesamt 352 Seiten transportieren viel Wissen und sind eine kurzweilige Lektüre für die kommenden langen Winterabende.

Und wo kann man schon auf die Schnelle in einem Buch Wissenswertes

über Hanomag, Hansa, Kleinschnittger, Lutzmann, Mars, NSU, Steiger oder Stöwer nachlesen, wenn nicht im neuen Werk von Schrader?

Autor: Halwart Schrader
Verlag: Motorbuch Verlag
Umfang: 352 Seite, 456 Schwarzweiss- und 221 Farbbilder
ISBN: 978-3-613-03996-4
Preis: 69.00 €

Maserati Quattroporte

Er hatte einen edlen Namen, war von einem der begabtesten Designer gestaltet worden und hatte V8-Turbo-Power unter der Haube ... aber ob der Maserati Quattroporte IV der Neunzigerjahre deshalb zum Klassiker taugt?

Der Wagen stammt von Maserati, das Design von Marcello Gandini und er wurde in relativ geringen Stückzahlen gebaut - das tönt wie die richtigen Parameter für eine hohe Wertschätzung als Klassiker und stetig steigende Preise. Die Sache hat aber zwei Haken: Beim Maserati Quattroporte IV handelt es sich um eine



Limousine und das Design wurde damals wie heute nicht zu den besten Arbeiten Gandinis gezählt.

Ein echter Youngtimer

1993 stellte Maserati den Quattroporte IV vor. Die Technik wurde weitgehend vom Coupé Ghibli übernommen, die Karosseriegestaltung überließ man wiederum Marcello Gandini. Dieser zeichnete eine keilförmige Limousine, die insgesamt etwas brav und fast unauffällig aussah. War Gandini, der unter anderem für Design-Meilensteine wie den Lamborghini Miura oder Countach verantwortlich war, altersweise und vorsichtig geworden? Wenn man den kurz vorher präsentierten Prototypen Maserati Chubasco anschaut, der ein imposantes und exaltes Äußeres aufweisen konnte und ebenfalls aus Gandinis Hand stammte, kann man dem Designer sicher keinen fehlenden Mut vorwerfen. Eher schon liegt auf der Hand, dass Maserati einen großen Markt ansprechen wollte und daher in Richtung schlichte Eleganz tendierte.

Zugutehalten kann man Gandini, dass der Wagen auch heute, also 20 Jahre nach seiner Präsentation, immer noch fast zeitlos und attraktiv wirkt, auch wenn sein Design keineswegs nur Freunde hat-

te. Vor allem aber war sie kompakt, denn die Länge betrug nur gerade 4,55 Meter, während der Vorgänger Quattroporte III noch 4,91 Meter lang gewesen war. Auch Breite und Höhe von 1,81 respektive 1,38 Meter zeigten die sportive Ausrichtung.

Ein Bild von einem Motor

Auf der Motorenseite der Limousine setzte man auf die bewährten V6-Motoren mit vier obenliegenden Nockenwellen und zwei Turboladern mit Ladeluftkühlung. Bereits die Zweiliter-Version brachte es auf 287 PS, die 2,8-Liter-Variante entwickelte 284 PS und die etwas später



vorgestellte 3,2-Liter-Version leistete gar 335 PS. Über sechs manuell geschaltete Gänge oder eine Viergangautomatik wurde die Kraft an die Hinterachse geleitet. Optisch war der Motor ein Meisterwerk, nur sparsam war er definitiv nicht, im Testbetrieb einer 3,2-Liter-Limousine liefen im Schnitt 16,3 Liter pro 100 km durch die Einspritzung.

Der Rest der Technik verzichtete auf Experimente und stellte mit Einzelradaufhängungen rundum, ABS und servounterstützter Zahnstangenlenkung auf das damals im oberen Segment Übliche.

Das Gesamtpaket in V8-Konfiguration beschleunigte in rund 5,8 Sekunden auf 100 km/h und lief rund 270 km/h schnell.

Schöner wohnen

Innen verwöhnte der Maserati Quattroporte IV mit edlen Materialien - Ulmenholz und Leder - und schönen Anzeigen, darunter u.a. eine analoge Uhr, die allerdings 1998 weichen musste. Götz Leyer schrieb dazu in der Zeitschrift «Auto Motor und Sport»: «Der Quattroporte pflegt einen Stil des Interieurs, der weitab liegt von den tristen Plastiklandschaften, die sich in vielen Autos selbst der gehobenen Preisklassen ausbreiten; ... in der italienischen Eleganz liegt zweifellos der größte Reiz des Maserati ...»

Qualitätsprobleme

Leider trübten sichtbare Qualitätsprobleme den Gesamteindruck. Der Autor kann sich daran erinnern, in den Neunzigerjahren nagelneue Maserati-Limousinen beim Importeur gesichtet zu haben, die nicht nur teilweise neu lackiert werden mussten, sondern sich auch andere Nachbesserungen erlauben mussten.

Als Ferrari die Geschicke von Maserati übernahm, griff man durch und überarbeitete das viertürige Modell konsequent, als Ergebnis stieg die Verarbeitungsqualität, der Motorenlauf wurde ruhiger und die Autos trugen das Wort «evolutione» auf der Flanke. Teuer waren sie weiterhin, kosteten die Fahrzeuge doch deutlich über DM 130.000.

Trotz der Verbesserungen entwickelte sich der Quattroporte nicht zu einem Mengengeschäft, dies war wohl mit ein Grund, warum dessen Produktion im Jahr 2001 nach 2400 gebauten Exemplaren gestoppt wurde.

Schnell und elegant unterwegs im Ottocilindri

Er sieht edel aus und man besteigt den eleganten Maserati gerne. Das gediegene Interieur überzeugt auch heute noch, soviel Leder und Holz sieht man kaum einem Auto, das man teilweise sogar für vierstellige Euro-Beträge beim Gebrauchtwagenhändler kaufen kann. Die Ausstattung war bereits ab Werk sehr umfangreich, nur Navigationssysteme waren damals halt noch nicht üblich.

Die rechte Hand startet den Motor durch Schlüsseldreh und sofort lässt der V8-Motor sein turbinenähnliches Lied erklingen. Fast hätte man sich etwas mehr «Dreck» im Sound gewünscht, der gleichmäßige und erstaunlich stark gedämpfte Motorenlauf passt nicht so ganz zum heißblütigen Italiener.

Die Gänge lassen sich problemlos sortieren, die Bedienungskräfte für Lenkung, Kupplung, Bremse sind gering und generell zeigt sich die Fahrt im viertürigen Maserati als eine sehr lockere Angelegenheit. Auch heute beeindruckt die Leistungsentfaltung, 450 Nm Drehmoment liegen bereits bei 4400 U/min an, da geht es rasant vorwärts, egal welcher Gang eingelegt ist. Entsprechend lohnt sich der häufige Blick auf den Tacho, will man nicht allzu oft im Blitzlicht von Radaranlagen baden.

Knapper Innenraum für eine Limousine

Die kompakten Außenabmessungen lassen es erahnen, ein Raumriese kann der Maserati nicht sein. Auf den Vordersitzen ist aber auch für größere Menschen genug Platz vorhanden und der Sitzabstand zum Hintersitz ist eigentlich groß genug. Nur nach oben fehlt für über 1,8 Meter hohe Passagiere auf der Fondsitzebank etwas Distanz, was aber bei einer Durchschnittsbelegung von 1,6 Personen nur selten zu Problemen führen dürfte. Als Familiengefährt taugt der

elegante Südländer auf jeden Fall, denn 495 Liter Kofferraumvolumen schlucken auch grösseres Urlaubsgepäck.

Am meisten Freude aber macht der Wagen bei schnellen Autobahnfahrten und gut ausgebauten Alpenüberquerungen, denn dann kommen Kompaktheit und Leistungsfähigkeit besonders gut zum Zug. Viel fahren sollte man den eleganten Maserati, denn als Investitionsobjekt ist er vermutlich noch nicht reif genug und zum Stehen zu schade.

Weitere Informationen zum Maserati Quattroporte IV und seinen Artgenossen finden sich auf www.zwischengas.com, ADAC
Fotos: Wikipedia



Lost in Cuba



Dieses Bild eines dahinstehenden Mercedes 300 SL in Cuba taucht alle paar Jahre im Internet und social media auf....

Ob sich da irgendjemand einmal erbarmt - oder ist's schon zu spät?

Kennzeichnung als historisches Kraftfahrzeug ab 2018

Im Laufe des Jahres 2018 wird die Kennzeichnung eines historischen Kraftfahrzeuges mittels eines rot/weißen Aufklebers auf der Windschutzscheibe (anstatt der grün/weißen §57a Prüfplakette) eingeführt. Hier die einschlägigen Bestimmung in einer kurzen Zusammenfassung.

1. Alle Fahrzeuge, die durch eine Eintragung im Typenschein als „historische Kraftfahrzeuge“ ausgewiesen sind, erhalten ab ca. September 2018 im Zuge der 2-jährlichen §57a Überprüfung eine rot/weiße Plakette.

2. Zur Erlangung der Typenschein-

eintragung als „historisches Kraftfahrzeug“ muss das Fahrzeug älter als Baujahr 1955 sein, oder, wenn es jünger ist (aber mindestens 30 Jahre alt) in der „Liste für historische Kraftfahrzeuge“ enthalten sein. Es muss weiters allen Kriterien von „Originalität“ entsprechen. Die Eintragung kann nur durch die Prüfstellen der Landesregierungen erfolgen.

3. Auf der neuen Plakette ist der Termin der nächsten Überprüfung und das Kennzeichen des Fahrzeuges eingestanz. Die Stanzgeräte für die grüne Plakette können auch für die rote Plakette verwendet werden.

4. Voraussetzung für den Erhalt dieser Plakette ist, neben der Eintragung im Typenschein und dem technischen Zustand des Fahrzeuges, noch der Nachweis der Einhaltung der Beschränkung auf 120 Betriebstage pro Jahr (60 Tage für Motorräder) durch die Vorlage eines lückenlosen Fahrtenbuches.



5. Bei der Überprüfung laut §57a ist nun auch die Übereinstimmung des Fahrzeugzustandes mit der im Typenschein ausgewiesenen Originalität zu prüfen (auf offensichtliche Veränderungen).

6. Das bedeutet, dass ab 2018 im Zuge einer §57a Überprüfung nun sowohl der Typenschein (Einzelgenehmigung), als auch das Fahrtenbuch vorgewiesen werden müssen.

7. Das Fahrtenbuch muss folgende Informationen enthalten:

a. Eindeutige Zuordnung zum Fahrzeug (Marke, Type, Baujahr, Fahrgestellnummer, Kennzeichen, Eigentümer)

b. Laufende Anzahl der Betriebstage im Jahr

c. Datum der Inbetriebnahme (Fahrt) – ist jeweils vor Antritt der Fahrt einzutragen.

d. Weiters kann das Fahrtenbuch



noch andere Informationen (Fahrer, Kilometerstand Beginn der Fahrt, Kilometerstand Ende der Fahrt, Ziel und Zweck der Fahrt, Ankunftszeit etc) enthalten, wie sie für ein Fahrtenbuch im finanzrechtlichen Sinne erforderlich sind. Diese Informationen müssen aber nicht angegeben werden.

8. Weitere Vorschriften bezüglich des Fahrtenbuches:

a. Das Fahrtenbuch darf keine losen Blätter enthalten und die Seiten müssen durchgehend nummeriert sein.

b. Ein elektronisches Fahrtenbuch ist nicht erlaubt.

9. Alle Vorschriften für die Nutzung von Wechselkennzeichen bleiben unverändert

MGOC Vienna

Schwarze Nummerntafel

Insgesamt rd. 220.000 schwarze Kennzeichentafeln sind in Österreich noch „unterwegs“. Das sind rund drei Prozent aller hierzulande zugelassenen Fahrzeuge. Und das, obwohl seit 24 Jahren nur noch weiße Taferln ausgegeben werden.



Die meisten schwarzen Kennzeichen gibt es mit 66.720 in Niederösterreich, so die Wiener Städtische in einer Aussendung am Mittwoch. Dahinter folgt Oberösterreich mit 45.060 und die Steiermark mit 38.854, so die Versicherung unter Berufung auf Daten der Statistik Austria und des Versicherungsverbandes Österreichs (VVO). Spitzenreiter bei den einzelnen Bezirken ist - abgesehen von Wien mit 12.176 - Mistelbach mit 6.499 vor Amstetten mit 5.517 und Gänserndorf mit 5.261 angemeldeten Fahrzeugen mit schwarzen Kennzeichen. Insgesamt waren laut Statistik Austria im Juni 2014 hierzulande 6,463 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Bereits seit 1. Jänner 1990 werden in Österreich nur noch weiße Kennzeichentafeln ausgegeben, seit November 2002 die EU-Kennzeichen.

Das älteste Auto Englands...

Das älteste Auto Englands wird demnächst bei Bonhams versteigert. Das 1894er Santler 3 1/2 Dogcart wurde von Charles und Walter Santler in Malvern, Worchstershire vor 123 Jahren gebaut und von den Brüdern au

1930 wurde der Wagen von Mr. John Mills neu zugelassen und auch stilvoll bewegt. Auch die Kriegs- und Nachkriegsjahre überstand das Vehikel unbeschadet. 1950 erfolgte eine Restauration des „Santler“, außerdem bekam das Classic Car einen 31/2 Benz Motor verpasst.



Fahrzeuge dieses Alters sind rar auf der Welt, und im besonderen auch in England, daher ist es ein besonderes Ereignis ein solch altes Auto ersteigern zu können. Ein Startplatz beim London to Brighton Race ist dem neuen Besitzer sicher!

2 Fotos: Bonhams



Dank des Internets wissen wir nun wie es zu der Karosserie Form des Fiat Multipla kam....

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 Kraftfahrzeuge 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, Clubrepräsentanten 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 wurden im Rahmen der Classic Expo in Salzburg am 21. Oktober 2017 präsentiert und im Rahmen einer Podiumsdiskussion diskutiert.

MOTUL

Motul präsentiert auf der weltgrößten Motorradmesse EICMA das neue Racing-Motorenöl 300V² 10W-50. Als innovative Weiterentwicklung des bereits legendären 300V bietet dieses neue Ra-

cing-Motorenöl eine deutlich verbesserte Performance, bestätigt von den Werksteams, sowohl im Off-Road- als auch im Straßenrennsport Einsatz. In der Formulierung werden Basisöle aus erneuerbaren Rohstoffen eingesetzt. Dadurch verringert sich der Anteil fossiler Rohstoffe und verbessert sich die CO₂-Bilanz bei der Herstellung nachhaltig.

Als Pionier in der Herstellung synthetischer Öle hat Motul bereits 1971 die 300V-Serie auf den Markt gebracht, ein speziell für den Motorsport entwickeltes Motoröl. Im Laufe der Jahre hat es sich im größten und anspruchsvollsten Labor bewährt: auf der Rennstrecke. Für viele Teams sind Schmierstoffe aus der 300V-Serie DIE Referenz, und sie werden sowohl im Strassen- als auch Off-road-Rennsport bevorzugt verwendet. Um den Leistungsansprüchen in gesteigertem Maße gerecht zu werden, hat Motul nun das 300V² 10W-50 entwickelt.

Mit dieser neuen Technologie für Racing-Motorenöle und den sich daraus ergebenden chemischen und physikalischen Eigenschaften des neuen Öls, wird die Performance im Hinblick auf Leistung und Zuverlässigkeit von Hochleistungsmotoren deutlich verbessert.

Für den Off-road-Einsatz:

- Geringere Reibungsverluste im Öl bei niedriger Drehzahl für verbessern das Drehmoment.
- Optimale Reibwerte sorgen für verbesserten Grip an der Kupplung und für eine verbesserte Kraftübertragung.
- Hohe Scherstabilität erhöht die Zuverlässigkeit und Lebensdauer des Getriebes.

Motul ist ein international agierendes französisches Traditionsunternehmen. Die 1980 gegründete MOTUL Deutsch-



land GmbH vertreibt ihre Produkte über Autohäuser, Werkstätten und den Fachhandel und ist dort kompetenter Ansprechpartner. Motul ist weltweit führend in der Entwicklung, Herstellung und Vermarktung hochwertiger Schmierstoffe für Automobile, Motorräder und viele weitere Anwendungsgebiete. Gerade im Bereich synthetische Schmierstoffe gilt Motul als der Spezialist schlechthin.

Bereits 1971 brachte Motul als erster Schmierstoffhersteller das erste vollsynthetische Motorenöl auf Ester-Basis auf den Markt, Motul 300V – eine Technologie, die ursprünglich in der Luftfahrt eingesetzt wurde. Heute gilt Motul dank seiner langjährigen Erfahrung im Rennsport als anerkannter Partner in der Motorsportszene und arbeitet auch hier stets an den neuesten technologischen Entwicklungen. Mit seinem einzigartigen Know-how und seiner Innovationskraft unterstützt Motul zahlreiche Teams im nationalen und internationalen Rennsport.

MOTUL

Alfetta GT/GTV

Die erste Serie des Sportcoupés basierte auf der im Radstand um elf Zentimeter verkürzten Plattform der Alfetta-Limousine und wurde Anfang 1974 eingeführt. Ihre eigenständige Karosserie war von Giorgio Giugiaro entworfen worden, mit dem Alfa Romeo zu dieser Zeit eine enge Zusammenarbeit pflegte. Giugiaro wollte beim ursprünglichen Karosserieentwurf der Alfetta GT zahlreiche Ideen verwirklichen, die für die damalige Zeit ungewöhnlich waren.

Die Kombination einer extrem flachen und niedrigen Front mit einem voluminösen Heck sollte einerseits der Aerodynamik dienen, bot andererseits aber auch Platz für vier Personen und einen vergleichsweise üppigen Kofferraum. Die ursprünglich vorgesehene Gestaltung der Front mit teilabgedeckten Scheinwerfern nach dem Vorbild des Alfa Montreal wurde aus Kostengründen im Entwicklungsstadium verworfen. Aufgrund geänderter amerikanischer Zulassungsbestimmungen zur Höhenlage der Scheinwerfer wurden diese relativ spät in der Entwicklung noch vergrößert, was zu der ungewöhnlichen Gestaltung mit der zwischen den Leuchteinheiten herabgezogenen Motorhaube führte.

Im weiteren Verlauf der Entwicklung stellte sich heraus, dass zahlreiche weitere Ideen Giugiaros nicht umsetzbar waren. Die ursprünglich vorgesehene Heckgestaltung mit einem zwischen den Leuchten stark eingezogenen Blech ließ sich in dieser Form schlicht nicht herstellen und musste geändert werden. Die ursprünglich vorgesehene, neuartige und heutzutage übliche Unterbringung der Scheibenwischer in einem Spalt zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe wurde verworfen, weil die Entwickler bei Alfa Romeo Bedenken wegen der Funktion bei Schnee in diesem Spalt hatten. Die dann realisierte offene Montage der Scheibenwischer hat Giugiaro noch lange sehr geärgert. Die vorgesehene, extrem flach angestellte (noch flacher als dann realisiert) Windschutzscheibe wurde im Lauf der Entwicklung steiler

gestellt, weil in der flachen Scheibe starke optische Verzerrungen auftraten und sich die Oberfläche des Armaturenbretts so intensiv spiegelte, dass der Fahrer eine sehr schlechte Sicht nach vorne hatte. Bei dieser Änderung wurde auch die seitliche Wölbung der Scheibe stark reduziert, um optische Verzerrungen zu verringern, was wiederum zu einer schlechteren Umströmung der A-Säule und zu einer unbefriedigenden Luftströmung entlang der Karosserieseiten führte. Auch musste am Fuß der Windschutzscheibe eine ungewöhnlich gestaltete Dichtung mit einem Strömungsabweiser montiert werden, weil sonst die Scheibenwischer bereits bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten keinen Kontakt mehr zur Scheibe gehabt hätten. Bei Windkanalversuchen stellte sich auch heraus, dass die Gestaltung mit der zur Führung des Luftstroms zwischen den Dachholmen abgesenkten Heckklappe mit integriertem Spoiler völlig sinnlos war, weil die Klappe dort gar nicht mehr angeströmt wurde. Außerdem mussten an der Front kleine Halbspoiler montiert werden, um den starken Auftrieb der Frontpartie zu verringern und eine ausreichende Durchströmung mit Kühlluft zu gewährleisten. Insgesamt war die aerodynamische Qualität der Alfetta GT vergleichsweise schlecht, weil sich viele Ideen als wirkungslos herausstellten. Dadurch hatte die Karosserie nur einen vergleichsweise schlechten Luftwiderstandsbeiwert (C_w) von 0,38.

Serienmodelle

Von Anfang 1974 bis Herbst 1980 wurden die Coupés in den Versionen Alfetta GT (1974–1975), Alfetta GT 1.6 (1976–1980), Alfetta GT 1.8 (1975–1976) sowie in der stärksten Version als Alfetta GTV 2000 (1976–1980) gebaut. Die Leistung der 4-Zylinder-Motoren lag je nach Version zwischen 79 und 96 kW (108 und 131 PS). In sehr geringer Stückzahl gab es auch eine 2-Liter-Turbo-Version mit 110 kW (150 PS). Von 1975 bis 1978 wurden auch rechtsgelenkte Modelle für Länder mit Linksverkehr montiert. Alfa Romeo South Africa stellte zudem einen GTV mit 3 l Hubraum her. Dieses Modell, das äußerlich durch eine große Hutze zu erkennen ist, leistete 174 PS, war für den Motorsport gedacht und wurde 1984 bis 1985 in 212 Exemplaren hergestellt.

Im Herbst 1980 erhielt der GTV ein grundlegendes Facelift (Stoßfänger, Spoiler und Seitenverkleidungen aus Kunststoff, neues Armaturenbrett, neue Sitze, etc.). Es gab zwei Modelle: den GTV 6 mit dem 2,5-Liter-V-6-Motor und 116 kW (158 PS) Leistung (1980–1986) und weiterhin den GTV 2.0 (1980–1985). Der GTV 6 ist äußerlich an einem „Buckel“ auf der Motorhaube zu erkennen.

Das Präfix „Alfetta“ verschwand dabei aus der Namensbezeichnung.

Der GTV hat eine De-Dion-Hinterachse. Der Motor ist vorne, aber die Kupplung und das Getriebe sind mit dem Differential an der Hinterachse in einem gemeinsamen Gehäuse (Transaxle). Dadurch hat das Fahrzeug eine relativ gleichmäßige Gewichtsverteilung. Die verschiedenen GTV-Typen sind die letzten Sportcoupés mit Heckantrieb, die von Alfa Romeo in Großserie produziert wurden.

Der hintenliegende Antriebsstrang der Alfetta war stets die größte Schwachstelle dieser Fahrzeuge. Einerseits erzwang das hintenliegende Getriebe ein langes Schaltgestänge, das durch mangelhafte Führung zu einer außerordentlich schlechten Schaltung mit langen Wegen und ungenauer Handhabung führte. Andererseits war das Getriebe selbst verschleißanfällig und nicht hoch belastbar. Dies zeigte sich bei Sporeinsätzen und leistungsgesteigerten Varianten, die immer Probleme mit der Haltbarkeit des Getriebes offenbarten. Das war auch der Grund dafür, dass später keine größeren Motoren als der 2,5-Liter V6 verwendet wurden – das Getriebe hätte einfach mehr Drehmoment nicht verkraftet, und



Alfa Romeo GTV - 6, die V6 Variante war zu erkennen an der Ausbuchtung auf der Motorhaube

ein neues Getriebe wäre zu teuer gewesen.

Bei der Entwicklung des Antriebsstrangs hatte Alfa Romeo zuerst große Probleme mit hochfrequenten Vibrationen aus der Kardanwelle, die sich auf das Getriebe übertrugen. Erst in Zusammenarbeit mit Pirelli konnten spezielle Giubo-Kupplungen entwickelt werden, die die Welle und das Getriebe schwingungstechnisch entkoppelten. Diese elastischen Kupplungselemente sind eine Schwachstelle der Alfetta, weil sie relativ schnell verschleissen und nur aufwendig zu tauschen sind. Dennoch sollte man der Versuchung widerstehen, diese Gelenkscheiben durch Kreuzgelenke zu ersetzen. Die durch Metallgelenke auf das Getriebe übertragenen Vibrationen würden in kürzester Zeit die Zahnräder im Getriebe zerstören.

Die zum Teil mangelhafte Verarbeitungsqualität des Fahrzeuges sowie sei-

ne starke Anfälligkeit für Korrosion (bis 1983) sorgte jedoch für eine kurze Lebensdauer.

Zu seiner Produktionszeit zwischen Anfang 1974 und Frühjahr 1986 gehörte der GTV in seinem Herkunftsland Italien zum gewohnten Straßenbild, und auch in anderen Ländern wurde er ebenfalls gut verkauft. Zudem gab es von den verschiedenen Typen fast immer US-Versionen.

Die Alfetta GT erreichte dabei aber niemals die Stückzahlen des konzeptionell sehr ähnlichen direkten Konkurrenten Porsche 924.



Die vermeintlichen Vorteile der Alfetta gegenüber dem 924 durch den sportlichen Motor, das Fünfganggetriebe und das aufwendige Fahrwerk statt eines modifizierten Lieferwagenmotors, eines Vierganggetriebes und eines Fahrwerks aus einem VW-Teile-Sammelsurium traten gegenüber den Nachteilen bei der Handhabung und Praxistauglichkeit in der Käufersicht zurück.

Auch der Innenraum mit vier Sitzen und der voluminöse Kofferraum waren offensichtlich nicht die Kriterien, nach denen Kunden ein Sportcoupé kauften.

Die fehlende Modellpflege bei der miserablen Verarbeitungsqualität, die starke Korrosionsanfälligkeit und die in der Presse stets intensiv kritisierte schlechte Handhabung des Getriebes verhinderten nachhaltig den Verkaufserfolg dieser Modellreihe.

Wer noch heute einen GTV6 sein Eigen nennt, wird die zuvor genannten Merkmale kennen, diese akzeptiert haben oder sogar darüber schmunzeln, denn es ist mittlerweile schon eine Besonderheit, einen rostfreien GTV6 auf der Straße bewegen zu dürfen. Besondere Freude bringen der drehfreudige und sehr elastische Motor sowie ein unverwechselbarer Sound, der sich jenseits von 3.000 U/min entwickelt.

Sondermodelle von Autodelta

Alfa Romeos Motorsportabteilung Autodelta stellte ab 1974 einige für den Rallyesport bestimmte Ausführungen des GT her, die überwiegend seriennah waren. Sie erreichten 1975 Gesamtsiege bei der Rallye Elba und der Rallye Costa Brava.

1975 entstanden bei Autodelta sodann zwei Alfetta GT, die mit einem Achtzylinder-Bootsmotor ausgestattet waren, der 257 kW (350 PS) leistete. Mit ihm wurde die Alfetta zum direkten Konkurrenten des Lancia Stratos. Autodelta meldete

das Fahrzeug für Amilcare Ballestrieri zur Rallye di Piacenza im Herbst 1975. Dort fuhr die Alfetta Bestzeiten, schied aber vorzeitig aus, nachdem das seriennahe Getriebe einen Defekt erlitten hatte. Anfang 1976 folgten einige weitere Einsätze der Achtzylinder-Alfetta mit Jean-Claude Andruet. Dann wurde das Projekt eingestellt, weil Alfa Romeo sich nicht in der Lage sah, die von der FIA geforderte Homologationsserie von 400 Exemplaren zu realisieren.

Wikipedia
Fotos: Wikipedia

COVC Clubnachrichten

Zusammenfassung der Generalversammlung im November 2017

Der Vorstand stellt den Antrag, den Mitgliedsbeitrag auf 80.- gleich zulassen, da dieser erst im Vorjahr erhöht worden ist. Antrag auf Beibehaltung des Mitgliedsbeitrags von 80 Euro wurde einstimmig angenommen.

Nach 20 Jähriger Tätigkeit im Vorstand hat Peter Püschner sein Vorstandsmandat zurückgelegt. Danke Peter Püschner für seine Hilfe im Vorstand.

Wolfgang Nowotny bedankt sich im Namen des Clubs bei Otto Goschenhofer für die Vorstandstätigkeit und die Abwicklung und Planung der Veranstaltungen.



CCS 19

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

Frühjahrsausfahrt Termin steht noch nicht genau fest. Dto. Saisonschlussfahrt im Herbst - dafür suchen wir noch einen Organisator.

Termine 2018:

- 18. März, Bowlingabend
- 13. April, Slotracing 13. „Start in den Frühling“
- ? Mai, Saisonstart
- 23. Juni, 5. Zauberberg Classic
- 15. August, 20 Jahre Feier des COVC
- 6. Oktober, 8. Church Hill Climb
- 8. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 1. Februar 2018, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Tuning 1962 am Spitfire	1
20 Jahre Elchtest – ein Boschler erfand das ESP	2
Vergessene Autos - Erlöschene deutsche Marken	3
Maserati Quattroporte	4
Lost in Cuba	5
Kennzeichnung als historisches Kraftfahrzeug ab 2018	5
Schwarze Nummerntafel	5
Das älteste Auto Englands...	5
Erste Ergebnisse d. Oldtimerstudie	6
MOTUL	6
Alfetta GT/GTV	7
COVC Clubnachrichten	8



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