



Monats-Gazette

Nummer **127** Februar 2018

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Talbot Lago T 26, 1948

Foto: Heinz Schick

Die Bentley-Geschichte

Auszug aus dem 400-seitigen und mit fast 1.000 Bildern bestückten Buch von Walter Steinemann: Faszination auf Rädern, Rolls-Royce & Bentley.

Das Standardwerk ist im Shop des R.R.E.C. für CHFr. 138.50 erhältlich.

Walter Owen Bentley (1888-1971) wird als neuntes Kind einer gut situierten Familie in London geboren. Bereits in jungen Jahren verschreibt er sich ganz dem Motorrad. Nach seiner Ausbildung in einer Lokomotiven-Fabrik macht er sich schon mit 24 Jahren selbständig. Er beteiligt sich zusammen mit seinem Bruder an einer Autoimportfirma. Dank eines Förderungsbeitrags des Royal Naval Air

Service in Höhe von £ 8000 (heute etwa EUR 1,3 Mio.) beginnt Walter Owen Bentley, 31-jährig und schon Fliegerhauptmann a.D., nach dem ersten Weltkrieg in Cricklewood mit dem Bau von Automobilen unter seinem Namen. Er hat klare Vorstellungen von seinem geplanten Produkt. Es soll der erste wirkliche Sportwagen des Empires werden. Dieser erste Bentley, ein von W.O. Bentley, F.T. Burgess und Harry Varley konstruierter Vierzylinder mit 3 Litern Hubraum, wird 1919 bei der Automobilausstellung in London der Öffentlichkeit vorgestellt. Zwei Jahre später kommt der erste Serien-Bentley mit einer fünfjährigen Garantie auf den britischen Markt. Besondere Merkmale sind das einfache, robuste Fahrgestell, Hinterradbremmen und der neu konstru-

ierte Motor, ein formidabler Vierzylinder mit vier Ventilen pro Zylinder, etwa 80 PS Leistung, obenliegender Nockenwelle und Trockensumpfschmierung. Dieser wird als revolutionäre leichtgewichtige Experimental-Engine No. 1 bekannt. Mit wenigen Änderungen bleibt er bis 1929 in Produktion. In den Tests der Zeitschrift „Autocar“ besticht dieses Modell durch seine Geschwindigkeit, Straßenlage, Bremswirkung und die Fahrleistungen insgesamt.

Wie Frederick Henry Royce ist Walter Owen Bentley – immer respektvoll W.O. genannt – ein Perfektionist. Das 3 Liter-Vierzylinder-Modell mit 2.996 ccm Hubraum (1921–1929) wird ein solides, fast für die Ewigkeit hergestelltes Fahrzeug und der meistverkaufte Typ. Die Kraftent-

faltung der Maschine ist akustisch sehr gut wahrnehmbar. Sie wird ein wesentlicher Imagerträger dieses Wagens. Ein erster Wettbewerbserfolg wird 1922 mit den Plätzen 2, 4 und 5 und dem Gewinn der Mannschaftswertung der berühmten British Tourist Trophy Wirklichkeit. Bentleys Sportwagen stehen am Anfang ihrer ruhmreichen Vorherrschaft auf den Rennstrecken als das erste 24-Stunden von Le Mans ausgeschrieben wird. Bei diesen Wettbewerben sind die 3 Liter-Bentleys besonders erfolgreich. Motor und Chassis bieten außerordentlich gute Voraussetzungen für den Betrieb im Sporteinsatz.

Fünfmal tragen die grünen Bentleys bei dieser Langzeitmarter den Sieg davon: 1924 mit einem neuen 3 Liter (Durchschnittsgeschwindigkeit 86.53 km/h) und dann in Folge von 1927 bis 1930. 1929 liegt ein Bentley Speed-Six vom Start weg bis zum Ziel in Führung.

Vier 41/2 Liter-Bentleys mit ihren soliden und zuverlässigen Motoren von 4398 ccm Hubraum überfahren in einem Jahr gleichzeitig die Ziellinie und realisieren den prestigeträchtigen Vierfachsieg.

Der Schwanengesang von Bentley in Le Mans ist 1930. Barnato und Kidston holen mit einem Speed Six den fünften und letzten Sieg für die Marke. Sie legen 2930 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 122 km/h zurück.

Von 1925 bis 1927 stellt Bentley den 3 Liter Super Sports her, von dem aber nur 18 Exemplare verkauft werden. Der Standard Six, ein Sechszylinder mit 61/2 Liter Hubraum debütiert 1925 auf der



Olympia Autoausstellung in London. Mit 140-PS-Motor (6597 ccm) und längerem Radstand kann dieses Modell auch mit größeren Limousinen-Aufbauten karosiert werden. Von 1926 bis 1930 kommen total 545 Bentley Standard Six zur Auslieferung. Davon 182 mit kürzerem Radstand als Speed Six mit 180 PS (1929 – 1930). Alle Bentleys haben kraftvolle und sehr robuste Motoren. Auf ihrer

Grundlage werden in der Folge die Rennwagen entwickelt. Alle Sport-, Renn- und Reisewagen von W.O. Bentley sind reinrassig, überlegen in der Leistung, funktional und perfekt im Finish. Sie holen auf den Rennstrecken Sieg um Sieg, auf der Straße Sympathien und Auszeichnungen.

1927 kehrt W.O. mit einem 41/2 Liter-Modell zu seiner Lieblingsversion, dem Vierzylinder zurück, der als Klassiker unsterblich wird. Vor allem in Le Mans fährt er seine Lorbeeren ein. Die massige Erscheinung des Wagens veranlassen einige Kritiker, ihn als Lastwagen zu bezeichnen. Zu den besonderen Merkmalen zählen das verwindungssteife Fahrgestell und leistungsfähigere Bremsen.

Dieses Modell erhält 1930 den Kompressor eines von Sir Henry Birkin geleiteten Unternehmens. Birkin ist einer der besten Fahrer und Kunden von W.O. Bentley. Das modifizierte Kompressor-Modell erzielt jedoch mangels Qualität im Dauerbetrieb nicht den erhofften Erfolg, weder im Renneinsatz noch in den zivilen Versionen. Es fehlt ihm unter anderem die Unterstützung Bentleys, der das Modell als bedauerliche Abweichung von seiner Linie betrachtet. Eigentlich gegen den Willen von W.O. Bentley – inzwischen nicht mehr Herr im eigenen Haus – entsteht die Serie der Blower Bentleys. Die Geldgeber, allen voran Bentley-Präsident Woolf Barnato, Erbe eines immens wohlhabenden südafrikanischen Goldminenbesitzers, setzen ihren Einfluss immer mehr durch. Von 1927 bis 1931 werden 665 Bentley 41/2 Liter, und 55 Versionen mit Kompressor verkauft.

Durch die Weltwirtschaftskrise ab 1929 geht der Verkauf von teuren Automobilen massiv zurück. Obwohl am Himmel die Sturmwolken der drohenden Rezession aufziehen und die Finanzmittel des Unternehmens knapp sind, stellt Bentley noch 1930 eine Luxusversion mit einem 8 Liter Motor, einer verbesserten Version des 61/2 Liter Motors, vor. Die 200 bis 225 PS der Maschine sind gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 167 km/h. Genau 100 Stück werden produziert. W.O. Bentley sagt über den 8-Liter: Ich wollte schon immer ein Fahrzeug bauen, das auch bei 160 km/h noch flüsterleise ist, und jetzt habe ich es wohl geschafft“. Dieser Typ ist wahrscheinlich der finanziell erfolgreichste Bentley, der in Cricklewood hergestellt wird. Er läutet aber gleichzeitig das Ende einer Epoche ein. Angesichts der weltweiten Rezession zieht die Investorengruppe, von der die Bentley Motors Ltd. finanziert wird, ihre Unterstützung zurück. Bentley Motors Ltd. muss Konkurs anmelden.

W.O. Bentley hat die Schwierigkeiten kommen sehen und nach Wegen gesucht, um die Firma zu retten. Seine wohlhabenden Freunde und Geschäftspartner stehen den vorgeschlagenen Lösungen jedoch abweisend gegenüber,

aber es gibt noch eine Möglichkeit. Bentley nimmt mit Vertretern der Napier Ltd. Kontakt auf. Diese Firma hat einst ausgezeichnete Automobile gebaut, zieht sich aber 1925 aus diesem Geschäft zurück. Bentleys Vorschläge gefallen und bald ist man sich über die Übernahme von Bentley Motors Ltd. einig. So kann der Automobilbau unter W.O. Bentley wieder aufgenommen werden. Doch einige Tage vor Ablauf der Optionsfrist reichte eine unbekannte Firma ein um £ 20 000 (EUR 2,15 Mio. heute) höheres Angebot ein und erhält den Zuschlag!

Niemand ahnt, dass hinter dieser Firma Rolls-Royce steht, auch W.O. Bentley nicht. Erst eine Woche später erfährt er, dass Rolls-Royce Herr im Hause wird. So geht 1931 das Werk mit allem was dazugehört, vorab der Markenname, die Konstruktionsrechte und die Rechte aus dem Anstellungsvertrag von W.O. Bentley über die unbekannte Firma British Central Equitable Trust in den Besitz von Rolls-Royce! Die neuen Besitzer zahlen zuerst alle Schulden und ausstehenden Löhne, finden Aktionäre ab, entscheiden sich, den Namen Bentley nicht aufzugeben und weiter Autos unter dieser Marke zu bauen, allerdings basierend auf der Technik von Rolls-Royce-Modellen.

Ab Mai 1931 bis zum Zusammenbruch der Firma Bentley können noch 50 Exemplare eines 4 Liter-Bentleys verkauft werden, dessen Design von Ricardo stammt, der aber bei den Kunden nicht den gewünschten Erfolg hat. Die nicht verkauften Typen werden von Rolls-Royce mit der Konkursmasse übernommen. Der letzte 4 Liter-Bentley kommt erst 1934 auf die Straße.

Viele Wagen von W.O. Bentley sind mit prunkvollen und eleganten geschlossenen Karosserien ausgestattet. Doch der internationale Ruf von Bentley stützt sich vorwiegend auf die Siege der Sportwagen.

Es ist 1933, als der von Rolls-Royce in Derby fabrizierte 31/2 Liter-Bentley, „The Silent Sportscar“, seinen Marktauftritt hat. Anfangs findet er bei den Tra-



ditionalisten und Rennsportfans wenig Anklang. Doch der Wagen besticht durch seine elastische, gut nutzbare Leistungscharakteristik und überlegene Verarbeitungsqualität, womit sich das zukünftige Image der Marke Bentley abzeichnet.

Sir Malcolm Campbell, mehrfacher Weltrekordinhaber und einer der führenden Rennfahrer jener Jahre, meint: Der 31/2 Liter Bentley ist das erstaunlichste Fahrzeug, das ich bisher die Ehre hatte zu fahren. 1936 gesellt sich als größere

und stärkere Ausführung der 41/4 Liter dazu. 1937 wird die Fertigung des 31/2 Liter eingestellt.

Es ist wohl der exzellente Name von Bentley – nicht nur auf der Rennstrecke – und das neue 8-Liter Modell, dessen Qualitäten an jene des Rolls-Royce Phantom II heranreichen, was Rolls-Royce zum Kauf von Bentley veranlasst: Ausschaltung eines Konkurrenten durch Übernahme. Bentley hat in Cricklewood bislang 3.000 Fahrzeuge gebaut, ein guter Wert für einen Qualitätswagen der obersten Preisklasse.

Walter Owen Bentley kann die Niederlage nie verwinden. Er muss zwar noch bis 1935 bei Rolls-Royce arbeiten, doch dann kann er dem Ruf von Lagonda folgen. Dort konstruiert er unter anderem den sensationellen Zwölfzylinder und den LG6, mit dem er der Marke mit seinem eigenen Namen das Leben sehr schwer macht.

Walter Owen Bentley stirbt am 13. August 1971.

1939 bis 1945, während des Zweiten Weltkriegs, ruht die Produktion der Bentley-Fahrzeuge. Das erste bei Rolls-Royce in Crewe gebaute Bentley-Modell ist der Mark VI. Dieser wird 1946 der Öffentlichkeit vorgestellt. 1952 debütiert der



R-Type und der erste zweitürige R-Type Continental, eine Spezialkarosserie in Leichtbauweise, die in die Autogeschichte eingeht. Insgesamt werden fast 5'000 Bentley Mark VI gebaut, zusätzlich noch 2'320 R-Type.

Mit der 1955 vorgestellten S-Serie beginnt eine Entwicklung, welche die nächsten Jahrzehnte bestimmt: Dieser 4,9 Liter Sechszylinder-Bentley ist im Grunde nichts anderes als ein Rolls-Royce Silver Cloud. H.J. Mulliner entwickelt den S-Se-



Foto: Herbert Fischer

rie-Continental mit langgestreckter 2-türiger Fließheckkarosserie als Nachfolger des R-Type Continental.

1959 bis 1965 werden die S2 und die S3 Bentley-Typen auch mit dem neuen

V8-Triebwerk von Rolls-Royce ausgestattet. Die S-Typen bestechen durch die grazile, fließende Linienführung und die überlegene Leistung des 6'230 ccm Motors.

Die neuen Bentley T1 und T2 sind vom Rolls-Royce Silver Shadow nur aufgrund des Bentley-Kühlergrills zu unterscheiden. Von 1965 bis 1980 bleibt das erfolgreiche Modell weitgehend unverändert in Produktion. Das RR-Corniche Cabriolet wird auch als Bentley Continental auf den Markt gebracht, der RR-Silver Spirit von 1980 als Bentley Mulsanne, der RR-Silver Spur (1984) als Bentley Eight. Beide werden 1992 vom Bentley Brooklands abgelöst. Erstaunlicherweise erlebt die Marke Bentley dennoch einen großen Aufschwung. Ende der achtziger Jahre werden mehr Fahrzeuge mit Bentley-Zeichen als mit RR-Emblemen ausgeliefert. Ergebnis dieser Entwicklung ist die größere Eigenständigkeit der Marke Bentley, die sich in eigenen Modellen wie dem leistungsstarken Turbo R oder dem 1991 präsentierten Luxuscoupé Continental R ausdrückt, dem elegantesten und schönsten Bentley seit dem R-Type Continental von 1952. Der Continental R wartet mit einem 6,75-Liter-V8-Motor mit Turbolader und Ladeluftkühler in einer eleganten Coupé-Karosserie auf, die 240 km/h Spitze erreicht und bequem Platz für vier Personen bietet. Als Gran-Tourismo-Modell aus dem Bentley-Stall sorgt der Continental nicht nur auf dem Genfer Salon für Furore.

Die Premiere der Bentley Brooklands Limousine ist 1992. Der 6,75-Liter Saugmotor besticht genauso wie die präzise Straßenlage und die Bremskonzeption.

An einem Bentley der neuen Generation gibt es nichts Serienmäßiges. Ein Bentley wird nur auf Bestellung gebaut. Es ist daher dem Käufer überlassen, das Äußere, die Innenraumgestaltung und die Leistungsdaten zu bestimmen. Der Ort, an dem diese Wagen entstehen, ist zweifellos einmalig. Modernstes handwerkliches Können sind vereinigt, um die sportlichen Vollblut-Bentleys zu bauen, was auch für die Arbeiter und Angestellten einmalig ist. Rund £50 Millionen (EUR 86 Mio) fließen während der letzten Jahre in Crewe in den Bau neuer Anlagen für die Karosseriemontage auf einem modernen, neuen Montageband mit der Flexibilität zur Berücksichtigung individueller Wünsche, in eine fortschrittliche Lackiererei und neue Holzbearbeitungsmaschinen von Weltklasse. Nur ganz wenige Marken der Spitzenklasse überhaupt können es mit einem Bentley aufnehmen. Und keine bietet so hohe Leistung bei überragendem Komfort und absolut sicherer Straßenlage. Nichts kommt einem Bentley gleich ist die Aussage fast aller Bentley-Fahrer der neuen Fahrzeuggenerationen.

Der Continental T weckt 1996 Erinnerungen an die originalen „Blood and

Thunder-Bentley“ der Brooklands-Jahre. Sportlich abgestimmtes Fahrwerk, massive Leichtmetallräder mit Breitbereifung, auf 400 PS gesteigerter V8-Motor mit Turbolader und Ladeluftkühler. Zunächst wird er in einer limitierten Sonderserie angeboten, doch aufgrund der großen Nachfrage in aller Welt wird der Continental T bald als Bestandteil der Bentley-Modellpalette übernommen. 1997 leistet der überarbeitete Continental T 426 PS und 875 Nm. Er beschleunigt in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 und erreicht eine Spitze von 273 km/h.

1995 wird das erste offene Tourenmodell der neuen Zeit von Bentley, der Azure, im März auf dem Genfer Salon vorgestellt. Das wohl leistungsstärkste – und mit Sicherheit gediegenste – Viersitzer-Cabriolet der Welt.

Eine völlig neue Viertürer-Limousine mit einem 41/2 Liter-V8-Motor mit Twin-turbolader, der Bentley Arnage, wird 1998 präsentiert. Die moderne, elegant geschwungene Linienführung und das hochmoderne Fahrwerk erfüllen alle Ansprüche der Bentley-Kunden.



1998 ergattert VW-Chef Ferdinand Piech für 1,15 Milliarden Franken Rolls-Royce und Bentley – ein Deal mit Über-

WAT Wiener Automobil-Taxameter- und Verkehrs-Gesellschaft m. b. H.

Direktion und Sekretariat: Wien, III., Beatrixgasse Nr. 25/27.

Telephonische Bestellungen werden entgegenommen: 11681, 5018 u. 516.

300 Automobile (Steuer-Karosserien und gelbe Räder) auf den Standplätzen Wiens.



Bedeutendste Automobilwagen-Unternehmung Wiens und Oesterreich-Ungarns.

Miet-Automobile (Unausgerüstete) für Stadt, Land, Karorte und Bäder.

Die Ueberwinterung des Kraftfahrzeugs

Die hohen Kosten der Kraftfahrzeughaltung zwingen viele, den Kraftfahrzeugbetrieb über Winter einzustellen und das Fahrzeug beim Finanzamt zur Einsparung der Kraftwagensteuer abzumelden. Nun ist es aber damit nicht abgetan; der Wagen nur in die Garage zu stellen oder mit einer Plane abzudecken; es muß vielmehr das Fahrzeug zur Ueberwinterung vorbereitet werden.

Zunächst läßt man das Kühlwasser ab, indem man den Abflaßhahn am Kühler und am Zylinderblock öffnet und offen stehen läßt. Vorsorglich kann man den Motor noch kurz am Stand laufen lassen, um die letzten Reste von Kühlwasser im Zylinderblock zur Verdampfung zu bringen. Dann läßt man das Motorsöl ab und wäscht die Ölwanne mit Waschbenzin durch, wobei man die Abflaßverschraubung oder den Abflaßhahn offenstehen läßt, so daß etwaige Rückstände abtropfen können. Zweckmäßig ist es auch, die Ölleitungen mit einer Druckpumpe durchzublauen, um das zähflüssige Öl aus ihnen zu entfernen. Sodann gibt man mit einem Spritzkännchen einige Tropfen säurefreies Knochenöl durch die Zischblähne in jeden einzelnen Zylinder, läßt diese offenstehen und dreht mittels der Antriebskurbel den Motor einige Male kräftig durch, um die Zylinderlaufbahnen mit einem dünnen Hauch von Knochenöl zu überziehen. Hierauf entleert man den Brennstofftank.

In sehr kalten Garagen ist es auch angezeigt, die Getriebehäuser zu öffnen und das Getriebeöl abzulassen. Auch diese wäscht man mit einer Mischung von dünnflüssigem Öl und Petroleum aus und läßt die Reste dieses Waschmittels ab. Hierauf bockt man die Achsen des Fahrzeuges der Reihenfolge nach auf und unterbaut sie mit Holzpföcken, bis die Räder unbelastet sind. Den Druck in den Reifen läßt man ab, bis der Reifen gerade noch seine Rundung behält, d. h. nicht schlapp wird.

Besonderer Pflege bedarf die Batterie. Diese wird ausgegabt und an einem trockenen Platz hinterstellt. Es ist jedoch nicht zweckmäßig, die Säure zu entleeren und die

Batterie in diesem Zustande aufzubewahren. Sie muß alle 4—6 Wochen aufgeladen und bei längerer Hinterstellungs-dauer als 3 Monate regelmäßig vierteljährlich völlig entladen werden. Die Metallteile sind zum Schutze gegen Oxydation einzufetten.

An dem zu überwinternden Fahrzeug werden alle verchromten oder vernickelten Teile sauber geputzt und, soweit möglich, mit weichen Papier umhüllt, das man an der Verschleißstelle mit Bindfaden abbindet. Größere blankte Flächen, die man nicht einhüllen kann, wie Kühlerrahmen, Abweisanlagen, Schutzfensterrahmen usw., überzieht man mit einem ganz dünnen Fettnach zum Schutze gegen Feuchtigkeit. Die Lackierung des Fahrzeuges und des Aufbaus wird nach gründlicher Reinigung mit Polierwasser dünn bestrichen und mit einem wollenen Lappen aufpoliert; hierbei führt man jedoch parallele Bewegungen in langen Strichen aus und reibt nicht etwa im Kreise. Lederteile werden mit Speziallederfett gründlich eingerieben und mit Zeitungspapier abgedeckt, welche letzteres bekanntlich ein schlechter Wärmeleiter ist und daher das Leder gegen Einwirkung der Kälte schützt.

Die Polsterung sowie Bodenteppiche werden mit einem Mottenpulver bestreut, da die warme Polsterung ein beliebter Aufenthaltsort für Insekten zum Winterschlaf ist. Zur Vermeidung von Dampfbildung und Feuchtigkeitniederschlägen läßt man die Fenster geschlossener Wagen einen kleinen Spalt weit offenstehen, um eine Luftzirkulation zu ermöglichen.

Erst wenn der Boden unter dem Fahrzeug von Wasser und Brennstoff vollkommen aufgetrocknet ist, breitet man über den Fahrzeug Zeilungspapier aus und überdeckt es mit einer Plane, die man entweder am Boden beschwert oder unter dem Fahrzeug einschlägt.

Nach diesen Vorbereitungen des Fahrzeuges für die Ueberwinterung kann der Kraftfahrzeughalter unbesorgt sein, denn er weiß, daß sein Wagen bei dieser Pflege keine Wertminderung erfährt oder Schaden erleidet.

F. H.

raschungseffekt. Trotz monatelanger Vorbereitung hat das VW-Team aber übersehen, dass die Namensrechte für Rolls-Royce beim Triebwerkhersteller Rolls-Royce Plc. verbleiben. Dieser ist seit Jahren eng mit BMW liiert. Die Folge: Für den „Schnäppchenpreis“ von CHF 100 Mio kommt BMW in den Besitz der Namensrechte von Rolls-Royce...

...die Erfolgsstory geht weiter bis zum heutigen Tag.

Walter Steinemann
Fotos: Wikipedia

Jaguar XK150 S "Tow Car" Supersportwagen als praktisches Zugfahrzeug

Man stelle sich vor, jemand würde sich heute einen Aston Martin DB9 kaufen, um ihn zum Kombi umzubauen und damit mit hoher Geschwindigkeit einen Rennanhänger samt Rennwagen zu ziehen. Undenkbar? Heute schon, aber vor über 50 Jahren durchaus möglich. In Großbritannien jedenfalls baute sich ein eiliger Werkstattbesitzer einen Jaguar XK150 zum sportlichen Zugfahrzeug um, was für eine Geschichte!

Jaguars Nachkriegseinstieg

Es war im Oktober 1948, als Jaguar den XK100 präsentierte, der allerdings mit dem vorgeschlagenen Vierzylindermotor nie in Serie ging, sondern als XK 120 zu einem phänomenalen Verkaufserfolg wurde. Anstatt der erwarteten 200 Exemplare ließen sich nämlich alleine bis 1954 12.055 Exemplare verkaufen.

An Bord war der neue Reihensechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und einem Hubraum von 3,4 Litern, der den XK120 mit 160 PS auf rund 120 Meilen pro Stunde beschleunigen

konnte.

Bereits im Herbst des Jahres 1954 folgte der XK140, der ein größeres Cockpit und mehr Gepäckraum aufwies und nun 190 PS unter der Haube hatte. Im Mai 1957 wurde aus dem XK140 der XK150, der erneut mit mehr Platz und Komfort aufwartete. Scheibenbremsen waren (in den teureren Modellen) genauso Serienausrüstung wie die Zahnstangenlenkung, Overdrive und das Moss-Vierganggetriebe.



Wie seine Vorgänger gab es auch den XK150 als Roadster, Cabriolet (Drop-head Coupé) oder als 2+2-sitziges Coupés (Fixhead Coupé).

Einer der schnellsten GT seiner Zeit

Ab 1958 konnte man den XK150 auch mit einem stärkeren Motor als XK150 S bestellen, damit waren dann allfällige Fahrleistungsdefizite gegenüber den Vorgängern, die dem Wind teilweise weniger Widerstand geboten hatten und leichter gewesen waren, ausgeräumt.

John Bolster fuhr für die Zeitschrift *Autosport* im Jahr 1959 das schnelle Coupé und seine Beschreibung zeigt, wie be-

eindruckend dieser Wagen in den späten Fünfzigerjahren war:

“Es wird einem sofort klar, dass man es hier mit einer sehr kräftigen Maschine zu tun hat. Sie imponiert durch ein riesiges Drehmoment, das schnelle Startmanöver sogar im zweiten Gang ermöglicht. Der Motor scheint sogar noch flexibler zu agieren als die übrigen Jaguar-Sechszylinder. Selbst im obersten Gang ist der Wagen noch unglaublich lebendig, man kann selbst Fahrzeuge, die sich dagegen wehren, problemlos überholen. Vermutlich ist dies die ideale Einsatzweise für den Wagen. Diese schiere Kraft, die man jederzeit spürt, dieser Motor, der auf jede Gasbewegung reagiert, all dies ist eine der erfreulichsten Erfahrungen, die man heutzutage hinter dem Steuer eines Autos haben kann. Wenn man bei 170 km/h kurz den Overdrive-Knopf umlegt, um dann mit über 200 km/h über lange Geraden zu huschen, das ist hohe Schule. Und mit einem Druck aufs Bremspedal erfährt man die Verzögerungskraft, die Scheibenbremsen einmalig machen. Das schnelle Reisen ist eine wirklich erfreuliche Angelegenheit.”

Bolster erreichte im XK150 S 132,3 Meilen pro Stunde, also rund 213 km/h. Mehr wäre seiner Meinung nach mit Rennreifen durchaus möglich gewesen. “Wenn man den XK150 S als Ultrahochgeschwindigkeits-Tourensportwagen anschaut, dann ist man damit der Perfektion schon sehr nahe”, schloss der Testfahrer seine eingehende Betrachtung ab.

Allerdings war er durchaus auch kritisch, schließlich schrieb man das Jahr 1959 und nicht mehr 1948, als der XK erstmals gezeigt wurde. Vor allem das Moss-Getriebe mit dem unsynchronisierten ersten Gang missfiel ihm. Das Getriebe lasse sich nicht schnell schalten und lautlos schon gar nicht, was ein sportliches Fahren auf kurvigen Straßen doch etwas beeinträchtigte, meinte Bolster. Das Fahrverhalten fand er

erst überzeugend, als er den Reifendruck stark erhöhte. Unter optimalen Bedingungen aber attestierte er dem Wagen ein ausgezeichnetes Handling. Und viel Auto für das Geld bot der XK150 S sowieso, das war man sich von Jaguar schließlich gewohnt.

Die Technik des Jaguar XK150 S

Wie seine Vorgänger verfügte der XK150 über ein Chassis, das aus kastenförmigen angelegten Längsträgern, versteift durch eine X-Traverse, bestand. Die Vorderräder waren einzeln an Trapezquerlenkern aufgehängt, die Hinterräder wurden durch eine Starrachse ge-

führt.

Im XK150 S wurde der 3,4-Liter-Motor auf Superbenzin ausgelegt, also auf 9:1 verdichtet. Zudem hatte Harry Weslake den Leichtmetallzylinderkopf optimiert, um eine bestmögliche Füllung der Zylinder zu erreichen. Drei SU-Vergaser sorgten zusammen mit der verstärkten Kurbelwelle für rund 250 PS bei 5500 Umdrehungen.

Später gab es dann sogar noch eine 3,8-Liter-Variante mit 265 PS. Sicherlich mehr als genügend für das rund 1,3 Tonnen schwere Coupé.

Ein ganz besonderer XK150

Das cremefarbene Standardcoupé mit Chassisnummer 825043 DN entstand im Jahr 1959 und wurde ursprünglich in Cheshire/Grossbritannien ausgeliefert. Mit Kennzeichen 6797N wurde es wohl als Alltagsfahrzeug eingesetzt, bis im Jahr 1964 Douglas Hull, dem Besitzer einer Rennsport-Werkstatt, das Coupé übernahm. Er benötigte ein schnelles und praktisches Zugfahrzeug und da schien ihm der XK150 offenbar als praktische Basis.



Zuerst aber wurde der Wagen gründlich umgestaltet und erhielt ein praktisches Kombiheck. Alex Goldie und Les Faulkner waren die Blechkünstler bei Peels in Kingston und ihnen gelang, eventuell mit Unterstützung des Aston-Martin-Manns Frank Feeley, ein eleganter Wurf.

Ganz wichtig war aber neben der Hecktüre natürlich die Anhängerkupplung, die den Wagen erst zum Zugfahrzeug prädestinierte.



Mit dem Karosserieumbau war es allerdings nicht getan, denn unter die Haube kam ein Rennmotor mit 3,8 Litern Hubraum und S-Vergaser-Anlage. Damit waren auch mit Anhänger eindruckliche Fahrleistungen möglich, wie man sich vorstellen kann.

Der nun kanonen-bronze-farbene XK150 fiel schon bald überall auf, nicht nur, weil er blenden aussah, sondern

auch weil Patrick Lindsay damit seinen ERA Remus zu den Rennstrecken chauffierte. Zudem setzten Donald Hull und sein Bruder Peter den Kombi auch an Rennsportveranstaltungen ein und bei einem besonders regnerischen Bergrennen auf der Insel Man soll der Jaguar sogar den sicherlich nicht langsamen ERA geschlagen haben, der seine Kraft bei den misslichen Verhältnissen einfach nicht auf den Boden bringen konnte.

Selbst zum Ziehen eines Flugzeugs diente der "Abschleppwagen" oder "Tow Car", wie der schnelle Jaguar XK150 S oft genannt wurde. An seinem Haken hing dann jeweils eine Gipsy Moth mit der Immatikulation G-ABAG und der Jaguar diente dazu, das Flugzeug von und zur Rollbahn zu ziehen.



Fast verloren

Im Jahr 1977 verstarb Douglas Hull, der Wagen wurde von seiner Witwe an einen Freund verkauft, doch jener konnte und wollte die vielen technischen Mängel, die sich aufgehäuft hatten, nicht beseitigen. Er verkaufte weiter und der nächste Besitzer war von der schieren Kraft des Wagens überfordert. Weitere Besitzerwechsel folgten, der Kombi wurde schließlich bis 1996 draußen gelagert, was ihm nicht gut bekam.

Ab 1998 wurde dann nach erneuten Besitzerwechseln in den Niederlande eine komplette Restaurierung gestartet, die sich über fünf Jahre erstrecken sollte. Allein, die Anhängerkupplung wurde nicht mehr verbaut.

Über zwei weitere Besitzer kam der XK150 dann in die Schweiz und sogar der fehlende Abschlepphaken konnte in Holland noch ausfindig gemacht werden. Der Jaguar-Spezialist Georg Dönni sorgte dann für eine erneute (Teil-) Restaurierung und montierte den Haken wieder hinten am Wagen, so dass der Jaguar wieder seinem Namen "Tow Car" gerecht werden durfte.

Hinter dem Lenkrad des Kombis

Aus Fahrersicht fühlt sich der XK150 als Kombi kaum anders an als andere Coupés desselben Typs. Und dies ist eine gute Sache, denn der Wagen fährt sich richtig gut. Die Rundumsicht ist sehr gut, die Bedienung im überhaupt nicht

engen Cockpit gelingt auf Anhieb. Das installierte Getrag-Getriebe lässt zwar die rohen Eigenheiten des vielgescholtenen Moss-Viergängers vermissen, bietet dafür aber Gewähr für schnell und problemlose Gangwechsel.

Beim Fahren genießt man den schönen Motorklang und freut sich über das pflegeleichte Fahrverhalten. Und ist man dann beim "Grocery Store" angelangt, erlaubt der geräumige Kofferraum auch grössere Einkäufe. Eleganter und stillvoller kann man seine Wochenendbesorgungen kaum machen und auch an der Schönheitskonkurrenz ist der Jaguar nicht fehl am Platz. Dass man zudem beim Bergrennen starten kann und auch heute noch schnelle Rennwagen auf dem Anhänger mitziehen kann, macht den XK150 vielleicht zum vielseitigsten Fahrzeug, das je auf Zwischengas portraitiert wurde.

Einzelstück unter dem Hammer

Jetzt bekommt der Wagen an der Versteigerung der Oldtimer Galerie am 29. Dezember 2017 in Gstaad wiederum einen neuen Besitzer, der dem raren Einzelstück mit hochinteressanter Geschichte Sorge tragen wird.

Bruno von Rotz, Zwischengas
Fotos: Daniel Reinhard

Stockholm, 3 September 1967

Der Tag, an dem der Verkehr in Schweden von links nach rechts fahren umgestellt wurde.



Franz Albert gestorben

Franz Albert (* 6. Jänner 1931 in Wörgl; † 10. November 2017) war ein österreichischer Autorennfahrer.

Franz Albert war nach Gotfrid Köchert der zweite österreichische Autorennfahrer, der nach dem Zweiten Weltkrieg international bekannt wurde. Sein erstes Rennen fuhr Albert bei einem nationalen Straßenrennen in Linz 1959. Er hatte kurz davor einen Porsche 550 erworben, der sein erstes Rennfahrzeug wurde. Mit dem Porsche war er bei nationalen Sportwagenrennen in Österreich am Start und tauschte den Wagen 1961 gegen einen Porsche 718 RS 60. 1962 war er der zweite Österreicher, der beim

24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start ging. Als Partner von Gianni Balzarini fuhr er einen Werks-Abarth-Simca 1300 Bialbero. Das Rennen endete für das Duo allerdings schon nach 30 Runden durch einen Getriebeschaden.

In den 1970er-Jahren bestritt er auf seinem privat gemeldeten Chevrolet Camaro einige Läufe zur Tourenwagen-Europameisterschaft. Ab 1977 war er regelmäßig in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft am Start. Seine Einsatzfahrzeuge, ein BMW 2002 und ab 1978 ein BMW 320i Turbo wurden mit von ihm selbst entwickelten Nockenwellen ausgestattet. Diese Albert-Nockenwellen waren bei Tuningunternehmen begehrte Bauteile bei der technischen Aufrüstung von



Rennfahrzeugen.

Anfang der 1980er-Jahre bestritt der Österreicher nur mehr sporadisch Rennen, da er sich immer intensiver um sein eigenes Tuningunternehmen kümmern musste. So verbesserte er 1984 im Auftrag von Ferruccio Lamborghini die Leistung des Countach Turbo S und brachte ihn zu einer Leistung von 748 PS bei einem Drehmoment von 876 Nm. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 333 km/h war der von Albert getunte Lamborghini das damals schnellste Straßenfahrzeug. Sein letzter Renntourenwagen war ein Mazda S124. 1984 zog er sich endgültig vom Rennsport zurück.



NEWS:

Jaguar/Land Rover folgt dem Vorbild von Volvo: Ab 2020 wird Großbritanniens größter Autohersteller sämtliche neuen Modelle mit einem Elektroantrieb ausstatten. „Jedes neue Modell von Jaguar Land Rover wird ab 2020 elektrifiziert sein“, sagte Vorstandschef Ralf Speth am Donnerstag bei einer Technologie-Veranstaltung des Konzerns in London.

Ausschließlich elektrische Modelle bedeutet diese Ankündigung indes nicht. Speth erläuterte, dass auch so genannte Plug-in-Hybride und milde Hybride mit 48-Volt-Elektrosystem zur Palette gehören würden, also Fahrzeuge, die zwischen konventionellem Verbrennungsmotor und Elektroantrieb wechseln.

Eine einmalige Gelegenheit - fünf neue Jaguar XKSS

Ein Bild wie dieses kann man nicht alle Tage machen. 1957 wurden in der Browns Lane beim Brand bei Jaguar neun Jaguar XKSS zerstört.



Der Jaguar XK-SS war ein Hochleistungs-Sportwagen, der 1956 aus dem Jaguar D-Type hervorging. Die XK-SS besaßen den Sechszylinder-Motor des Jaguar D-Type mit 3442 cm³ Hubraum und 174 kW. Die Höchstgeschwindigkeit lag wegen der vergleichsweise großen Windschutzscheibe bei 250 km/h. Sämtliche Fahrzeuge entstanden durch Umbau der im Werk noch vorhandenen D-Type und waren für den US-Markt bestimmt.

Die Fahrzeuge erhielten ein Wetterverdeck, eine Windschutzscheibe und eine Gepäckbrücke. Auf die für den D-Type typische Heckflosse wurde verzichtet. Die



Sidepipes (seitliche Auspufftöpfe) blieben jedoch erhalten.

Bis zum 12. Februar 1957 entstanden 17 umgebaute Fahrzeuge. Am Abend dieses Tages brach ein Brand in den Werkshallen aus, der 270 fertige oder nahezu fertige Fahrzeuge zerstörte, unter anderem auch alle noch nicht umgebauten D-Type Modelle. Später wurden noch zwei bereits an Kunden ausgelieferte D-Type Modelle zu XK-SS-Versionen umgebaut. Der Fahrzeugtyp erhielt keinen Nachfolger.

2016 entschied sich Jaguar, diese nochmals zu bauen, als Neuwagen.

Inzwischen ist man mit dem Bau weit fortgeschritten, jedenfalls stehen im neuen Classic-Zentrum von Jaguar Land Rover in Coventry vier weitgehend komplett fertige XKSS und ein fortgeschrittener Wagen im Rohbau. Was für ein Bild....phantastisch.

Es seien alle neun Autos bereits verkauft, hört man und diese zukünftigen Eigner dürfen sich sicherlich über ein exquisites Fahrzeug freuen, auch wenn es nur in wenigen Ländern eine Straßenzulassung erlangen kann, was dem damaligen ursprünglichen XKSS natürlich nicht verwehrt wurde.

Ein erfreulicher Anblick der in Reihe stehenden Boliden...

Jaguar
Fotos: Jaguar

Belgische Umweltzonen:

nach Antwerpen nun auch Brüssel und weitere Städte

In belgischen Umweltzonen ist vor Einfahrt in eine Umweltzone (Low Emission Zone LEZ) die Registrierung des Fahrzeuges Pflicht. Ältere Fahrzeuge benötigen zusätzlich ein Umwelt-Ticket.

Nachdem Antwerpen dieses Jahr den ersten Schritt gemacht hat und eine Umweltzone einführt, zieht Brüssel zum 01.01.2018 nach! Weitere Städte folgen im Laufe des Jahres. Die Hauptstadt schließt vorerst Fahrzeuge der EURO-Abgasnorm 0 und 1 vom Verkehr aus. Eine Ausnahmegenehmigung kann für diese Fahrzeuge erkaufte werden, jedoch

nur als Tagesticket. Die Einhaltung der Regeln wird mithilfe von intelligenten Verkehrs-Überwachungs-Kameras vorgenommen. Jedes Fahrzeug wird bei der Einfahrt in die Umweltzone gescannt und mit der städtischen Datenbank abgeglichen. Sogar der Strafzettel wird automatisch verschickt, wenn das Fahrzeug nicht registriert oder zu alt ist, um in die LEZ einzufahren. Deshalb muss die Registrierung unbedingt vor der Einfahrt erfolgen.

Green-Zones bringt alles einfach auf den Punkt

All diese Informationen führt Green-Zones zu den LEZ Umweltzonen zusammen, übernimmt den kompletten Registrierungsprozess für seine Kunden (Dauer 2-10 Tage) und visualisiert alle notwendigen Informationen auf einem individuell ausgestellten Registry-Sticker. So haben Besitzer auswärtiger Fahrzeuge eine jederzeitige Übersicht und können in den kameraüberwachten Umweltzonen hohe Strafen vermeiden.

Wer auch mobil immer auf dem aktuellsten Stand bleiben will, kann sich zusätzlich die kostenlose Green-Zones App herunterladen, um beim Autofahren die Grenzen belgischer oder anderer europäischer der Umweltzonen zu kontrollieren oder die Regulierungen der jeweiligen Städte für sein nächstes Reiseziel zu erfahren!

Eine Ausnahmeregelung: das Umwelt-Ticket

Fahrzeuge, die die entsprechende EU-RO-Norm nicht erfüllen, können mit dem Umwelt-Ticket eine Ausnahmeregelung erwerben und dann trotzdem in die LEZ Umweltzone einfahren. Je nach Fahrzeugtyp und Alter des Wagens kann das Ticket für einen Tag oder einen längeren Zeitraum gekauft werden. Welche EU-RO-Normen vom Verkehr ausgeschlossen werden und für welchen Zeitraum ein Umwelt-Ticket erworben werden kann, wird jedoch von jeder Stadt einzeln entschieden. So kann es sein, dass man mit demselben Fahrzeug in eine Umweltzone einfahren darf, in eine andere jedoch nicht. Auch welches Umwelt-Ticket für dieses Fahrzeug angeboten wird - also ob Wochen-, Tages- oder Monatsticket - variiert je nach Umweltzone, zumal sich die Regulierungen jährlich verschärfen. Ein zentrales Register für ausländische Fahrzeuge gibt es nicht und so müssen sich auswärtige Fahrzeuge für jede Stadt einzeln einschreiben. Ein ganz schön hoher Aufwand bei der steigenden Zahl von Umweltzonen in Belgien!

In 2018 schon vier Umweltzonen

Neben Antwerpen und Brüssel wird es im Jahr 2018 mindestens noch die weiteren Umweltzonen Willebroek und Michelen geben. Auch Gent hat bereits die Einführung einer Umweltzone beschlossen. Somit werden die drei größten belgischen Städte bald Umweltzonen mit sehr

unterschiedlichen Einfahrbestimmungen haben, welche von Touristen, Logistikern und Busunternehmen regelmäßig durchfahren werden. Damit diese alle Regelungen sämtlicher Städte zentral und ohne großes Suchen einsehen können, gibt es ab sofort das Informationsportal www.lez-belgium.be. Hier findet man alle notwendigen Informationen zur Planung einer Reise durch Belgien und alle Regulierungen, welche auch gerade die großen Städte Gent, Antwerpen und Brüssel betreffen.

Green-Zones

Rallye Dakar 2018

Motul steigert sein Engagement und wird „Major Partner“

Der französische Schmierstoffspezialist Motul verstärkt sein Engagement für die Rallye Dakar 2018. Vom 6. bis 20. Januar kämpfen sich hierbei 515 Teilnehmer 9.000 Kilometer lang in bzw. auf verschiedenen Fahrzeugen durch die Dünen und Gebirge Südamerikas. Motul steht den Teilnehmern dabei mit Produkten und technischer Beratung zur Seite und tritt als Major Partner der Rallye auf.

Als Major Partner der Amaury Sport Organisation (A.S.O.), des Veranstalters der Rallye Dakar, steigert Motul sein Engagement rund um die legendäre Off-roadrallye weiter. Dieser Einsatz reiht sich nahtlos in die bereits bestehenden Aktivitäten Motuls bei spektakulären Langstreckenrennen und Rallyes ein – neben den 24 Stunden von Le Mans, der Isle of Man Tourist Trophy, der Roof of Africa in Lesotho sowie der Carrera Panamericana in Mexiko.

Neben seinen leistungsstarken und im harten Motorsporteinsatz vielfach bewährten Produkten stellt Motul vor Ort auch das Know-how von Technikexperten zur Verfügung. So erhalten die Teams und Fahrer bei dieser extrem harten, für Mensch und Maschine zermürenden Challenge vielfache Unterstützung.

Außerdem stellt Motul „mobile Labore“ inklusive Motorölanalysegeräte an jedem Biwak und für alle Mitarbeiter zur Verfügung, beschreitet damit neue Wege und stellt erneut Pioniergeist unter Beweis. Zwei Techniker werden während des Events bereitstehen, um Analysen vorzunehmen und den Teams Empfehlungen auszusprechen. Ein hochtechnologischer Service dieser Art ist eine echte Premiere bei der Rallye Dakar.

Belastung am menschlichen und technischen Limit

Die Rallye beginnt am 6. Januar in Peru und führt über einen Zeitraum von mehr als 14 Tagen auf einer Strecke von 9.000 Kilometern durch Bolivien nach Argentinien. Auf ihrem Weg werden die 515 Teilnehmer mit extremen Temperaturen konfrontiert und geraten mit ihren Fahrzeugen an die Grenzen körperlicher und

technischer Belastung. So müssen sie sich zu 100 % auf sich und ihre Maschine verlassen können, um ans Ziel zu kommen. Da bleibt kein Platz für technische Schwächen.

Während die Motorradmotoren mit Motuls Öl 300V Factory Line Off Road 5W40 zuverlässig geschmiert werden, profitieren Autos von Motuls 300V Power 5W40 aus der Motorsport Line oder dem Competition 15W50 – Produkte, die für solche Voraussetzungen entwickelt wurden und erfolgreich bewiesen haben, dass sie auch unter diesen Extrembedingungen hohe Leistung und maximalen Schutz des Motors bieten.

Mensch im Mittelpunkt

Die Veranstalter nennen die Rallye Dakar die „Mutter aller Rallye-Raids“ – sie ist ein wilder und unerbittlicher Wettbewerb. Für die Teilnehmer der ab 2018 „Original by Motul“ bezeichneten Kategorie, die vormals „Malle Moto“ hieß, wird es besonders extrem.

Im Rahmen der Kategorie „Original by Motul“ erhalten die Fahrer keinerlei Hilfe und müssen sich nach den Fahretappen im stetigen Kampf gegen die Erschöpfung eigenhändig um die mechanische Instandhaltung ihres Motorrads und das Beheben von technischen Problemen kümmern. Motul unterstützt genau diese Fahrer mit einem Bereich im Biwak, in dem sie schlafen und arbeiten können sowie Produkte für ihre Motorräder erhalten.

Abenteuer wie die „Original by Motul“-Etappe verkörpern den Geist der Rallye Dakar und stellen die Fahrer in den Mittelpunkt, die diese Rallye in ihrer wohl ursprünglichsten Form bestreiten.

Fans hautnah dabei – dank sozialer Medien

Im Auftrag von Motul wird die Geschichte der mutigsten und engagiertesten Teilnehmer aller Disziplinen in Form einer packenden Dokumentation verfilmt. Der Film soll vor allen Dingen die menschlichen Geschichten erzählen, die Motul, die Rallye Dakar und ihre Teilnehmer teilen.

Motul verbreitet die Videos dabei über verschiedene Social-Media-Kanäle wie Facebook, Twitter und Instagram. Durch die Einbindung der Fans in das Event im Rahmen der „Epic Story by Motul“ wird ein neues Level an Interaktion generiert.

Über die Rallye Dakar 2018

Der Spirit der Rallye Dakar setzt sich aus gesammelten Geschichten zusammen. Die Wiedervereinigung aller bisherigen Teilnehmer, die im Rahmen der 40. Auflage der Rallye stattfinden wird, verspricht einer der wohl emotionalsten Momente zu werden.

Nachdem die Fahrer und Crews der Jahre 2012 und 2013 bereits in der peruanischen Wüste Ica aufeinandergetroffen sind, erwarten sie im ersten Teil der sportlichen Herausforderung im Januar



wieder ebendiese anspruchsvollen Dünen. Nach dem Aufenthalt in Peru geht es auf einer Route durch die Anden, die neu in die Rallye integriert wurde und an beiden Ufern des Titicacasees entlangführt, weiter. Nach der peruanischen Hauptstadt Lima fahren die Teams La Paz als drittgrößte Stadt in Bolivien an und überwinden dabei 3.600 Höhenmeter. Das Abenteuer geht dann auf dem bolivianischen Plateau weiter, einer gleichermaßen herausfordernden Etappe. Entlang der Route bis nach Argentinien erleben die Teams verschiedene Facetten des Landes. Der Major Partner Motul steht dabei fest an ihrer Seite.

Das offizielle Vorab-Video finden Sie bei YouTube.

Motul

Letzte Nachrichten (Ende Dezember 2017):

Ursprünglich wollte Villas-Boas auf einem Motorrad starten. Davon riet ihm aber Alex Doring, Rallye-Chef bei KTM, ab. „Ich habe mich mit meinem Freund Alex Doring unterhalten, der mir gesagt hat, dass ich dafür mindestens ein Jahr Vorbereitung brauche und ich zunächst lieber im Auto teilnehmen sollte“, wird Villas-Boas auf der offiziellen Webseite der Dakar-Rally zitiert.

Möglich wird seine Teilnahme durch einen im vergangenen Winter erfolgten Wechsel in die chinesische Super League. Dort trainiert er aktuell den Shanghai International Port Group FC, der den Meisterschaftsbetrieb erst wieder im März aufnimmt. Anders als in Europa, wird die chinesische Liga-Saison innerhalb eines Kalenderjahres ausgetragen.

Der Name Villas-Boas ist bei der Dakar kein unbekannter. Andres Onkel Pedro nahm bereits in den Achtzigerjahren am - damals noch unter „Rally Paris-Dakar“ firmierenden - Klassiker teil. Villas-Boas sicherte sich einen prominenten Beifahrer für sein Abenteuer: Ruben Faria.

Der Portugiese stand jahrelang bei KTM unter Vertrag und war lange Zeit als Edelhelfer von Cyril Despres unterwegs. 2013 holte Faria mit Platz zwei in der Ge-

samtwertung sein bestes Endergebnis. Zuletzt war Faria für Husqvarna tätig, wo er nach seinem Rücktritt im Jahr 2016 das Amt des Teammanagers übernahm.

Prominente Quereinsteiger wie Villas-Boas haben bei der Dakar Tradition: So nahm etwa Ex-Skisprung-Ass Adam Malysz mehrfach teil, der ehemalige Ski-Gesamtweltcup-Sieger Luc Alphand holte 2006 auf Mitsubishi sogar den Dakar-Gesamtsieg.



2 Fotos: dpa Rallye Dakar

Die größte Gesamtdistanz müssen mit 8.793 Kilometern die Autos absolvieren, die mit 4.329 Kilometern auch die größte Wertungsdistanz fahren. Bei den Motorrädern und Quads fließen nur 4.234 Kilometer in die Endabrechnung ein, bei den Trucks sogar nur 4.154 Kilometer.

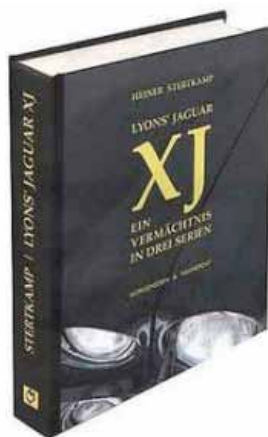
Die Rallye startet am 6. Januar in Peru und endet 14 Etappen später am 20. Januar in Argentinien.

Neue Bücher

Lyon's XJ

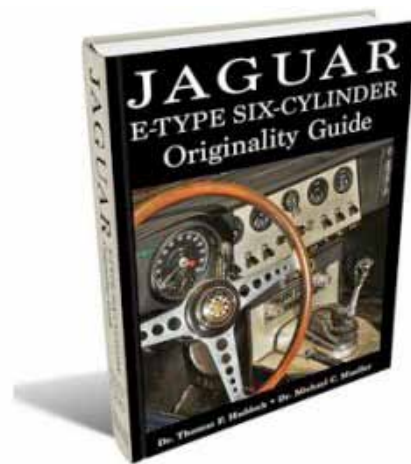
Lyon's letzter Entwurf war der für viele nachfolgende Fahrzeuggenerationen stilbildende XJ. Heiner Stertkamp widmet sich mit diesem Buch detailliert den Serien I bis III von 1968 bis 1986 (als Sechs- und Zwölfzylinder und auch den Sonderausführungen „Daimler“ und „VandenPlas“) und bietet nicht nur dem Kaufinteressenten, sondern auch dem Besitzer und Restaurator eine schier erschöpfliche Palette an präzisen Informationen, Details und Fotos. 288 Seiten, deutschsprachig. 89,- Euro

ISBN 9783942153102



E-Type Jaguar

In aufwendiger Forschung an über 50 Exemplaren des E-Types haben die Autoren Mueller und Haddock viele Änderungen, Variationen und Weiterentwicklungen des Fahrzeugs erarbeitet und dokumentieren können. Eine ernsthafte Restauration ist ohne dieses Werk kaum vorstellbar. Englischsprachig. 125,- Euro ISBN: 9781854432841

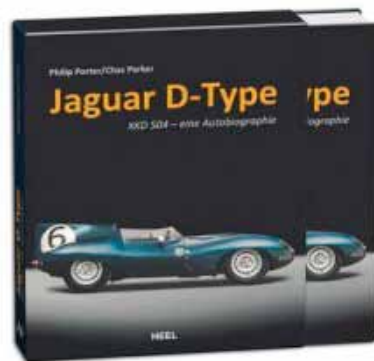


D-Type Jaguar

Die Autobiographie von XKD504.

Legendärer dreifacher Le-Mans-Sieger, Sportwagen-Ikone und Vorläufer des ebenso legendären E-Type: Jaguar-Papst Philip Porter stellt den Renner am Beispiel des wohl berühmtesten D-Typs mit dem Kennzeichen XKD 504 vor.

320 Seiten, deutschsprachig, 129,- Euro. Verlag Heel.



Bentley GT3 2018

In der kommenden Saison wird einer der elegantesten GT3-Renner einen Nachfolger bekommen: Bentley zeigt den neuen Continental GT3. Das britische Fahrzeug wird von einer Neuentwicklung des rennerprobten 4L-V8-TwinTurbo-motors angetrieben, der (je nach BoP-Einstufung) um die 550 PS leisten soll. «Das neue Auto lässt bei der Suche nach noch mehr Performance keine Bereiche oder Systeme unberührt. Die ersten Testergebnisse sind vielversprechend. Die



corchamps (24 Stunden), Suzuka (10 Stunden) und Laguna Seca (8 Stunden) die Austragungsorte.

Das Renndebüt des neuen Bentley Continental GT3 findet im April beim Saisonauftakt des Endurance Cups der Blancpain GT Series im italienischen Monza statt.

2 Fotos: Bentley

neue Straßenversion des Continental GT hat sich als hervorragender Ausgangspunkt für die Entwicklung eines neuen Rennwagens erwiesen», freut sich Brian Gush (Motorsport Direktor von Bentley) auf sein neues Spielzeug.

Auch beim neuen GT3 arbeitet Bentley wieder zusammen mit den Spezialisten von M-Sport. Das Unternehmen von Malcolm Wilson ist aus dem Rallye-Sport bekannt, in welcher gerade mit Sébastien Ogier, der WM-Titel in einem Ford Fiesta eingefahren wurde. Die Entwicklung des Continental GT3 fand wieder am Bentley-Stammsitz in Crewe statt.

Der Rennwagen nutzt die überwiegend aus Aluminium bestehende Struktur der Continental-Straßenversion. Somit konnte das Gewicht deutlich unter 1.300 Kilogramm gehalten werden. Dies lässt eine gute Gewichtsverteilung zu, wenn das Dickschiff während der Saison unterschiedliche BoP-Einstufungen erhält.



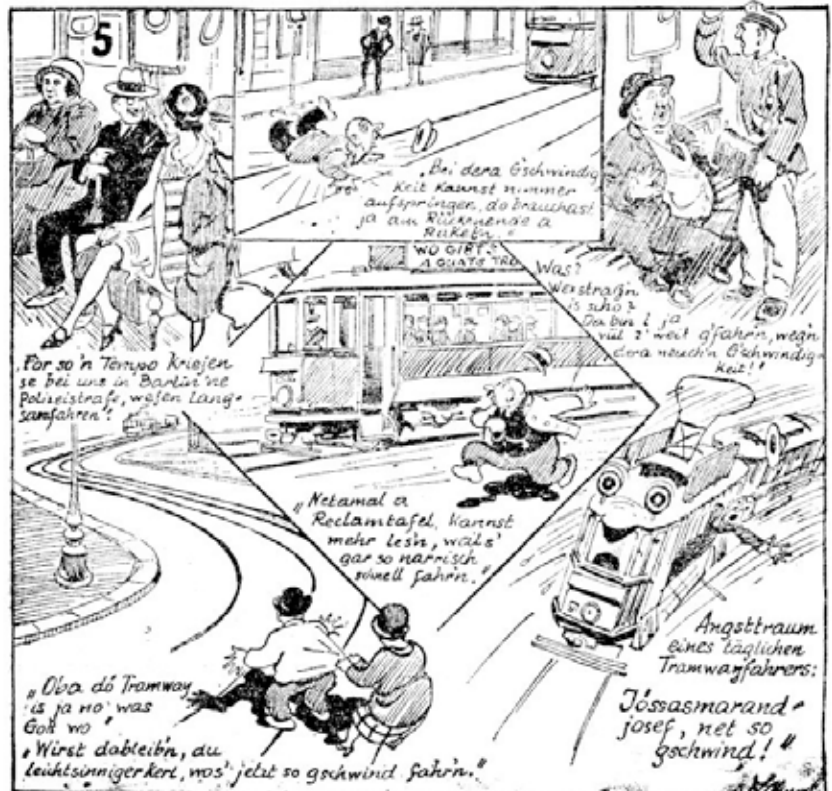
Der Continental GT3 läuft bereits im Testbetrieb. Dabei wurden in einem auf sechs Monate ausgelegten Programm schon Rennstrecken in Großbritannien, Frankreich und Portugal besucht. Auch ein 24-Stunden-Test steht noch auf der Agenda. Der Verkauf an Kundenteams soll ab Juni 2018 beginnen.

Bentley stieg bereits 2014 in den GT3-Sport ein. Seit diesem Zeitpunkt konnten mit der Vorgängerversion des Continental 120 Podiumsplatzierungen und 45 Siege in 528 Rennen erzielt werden.

Auch das Hauptprogramm für die Saison 2018 steht bereits fest. Zusammen mit Partner M-Sport wird der Endurance Cup der Blancpain GT Series bestritten. Dazu kommen noch Einsätze in der sogenannten ‚Intercontinental GT Challenge‘. Dabei handelt es sich um eine Art Gesamtwertung von vier rund um den Globus verteilten GT-Rennen. 2018 sind Bathurst (12 Stunden), Spa-Fran-

Straßenbahn beschleunigt

Als die Wiener Straßenbahn die Geschwindigkeit erhöhte (der Ausbau des Straßenbahnnetzes erreichte seinen Höhepunkt in der Zwischenkriegszeit) gab es auch negative Stimmen und auch scherzhafte Kritik wie die folgende Zeichnung in einer Wiener Tageszeitung.



Der Kadett B war ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse und das zweite Modell der PKW-Baureihe Opel Kadett/Astra.

Der Kadett B wurde im September 1965 als Nachfolger des Kadett A vorgestellt. Wie der Vorgänger hatte er einen längs eingebauten Frontmotor und Hinterradantrieb. Bis Juli 1973 wurde er zusammen mit seiner gehobeneren Variante Olympia A über 2,7 Millionen Mal gebaut und gilt als eines der erfolgreichsten Opel-Modelle. Im August 1973 präsentierte Opel den Nachfolger Kadett C.

Wir schreiben das Jahr 1966, ein Jahr des technischen Fortschritts: Frankreich weihet das weltweit erste Gezeitenkraftwerk ein, die Russen schicken erstmals erfolgreich eine Sonde zum Mond und begeistern die Menschen mit Bildern vom „Meer der Stürme“.

Im November 1966 rollt der Rallye Kadett erstmals in Bochum vom Band – und

erobert die Herzen vieler Motorsportbegeisterter Opel-Fahrer und derjenigen, die es durch ihn werden. So ist in der damaligen Pressemitteilung zur Einführung des sportlichsten Kadett-Modells auch die Rede von der „heißen“ Kadett-Version: „Das Werk entschloss sich daher, für die Rallyefahrer ein einsatzbereites Wettbewerbsfahrzeug auf der Basis des Kadett Coupés und damit gleichzeitig für viele Fahrer einen Wagen mit ausgeprägten sportlichen Eigenschaften zu schaffen, der dank der Produktion in hohen Stückzahlen preisgünstig angeboten werden kann.“ Beide Versprechen – sowohl das des konkurrenzfähigen Wettbewerbsfahrzeugs als auch das des güns-

tigen Preises – hält die Marke mit dem Blitz. Mit seinem 60 PS starken 1,1-Liter-SR (Super-Rallye)-Antrieb erreicht der Rallye Kadett eine Höchstgeschwindigkeit von 148 Stundenkilometern. Und das zu einem Preis ab 7.175 DM.

Die Rüsselsheimer spendieren der bisherigen Coupé-Version einen 1,1-Liter-SR-Motor mit Doppelvergaseranlage, ein sportliches Interieur und ein unverwechselbares Design. Dazu gehören eine mattschwarze Motorhaube und prägnante Seiten- und Heckstreifen. Durch seine Fahrleistungen und seine zweckbetonte Ausstattung spricht der Rallye Kadett die Liebhaber sportlicher Automobile an. Er ist so etwas wie der Urvater der sportlichen Kompaktwagenklasse mit Fahrspaßgarantie – und obendrein der Vorläufer der heutigen OPC-Modelle, den modernen Hochleistungssportlern von Opel. Serienmäßig verfügt er über Vorderrad-Scheibenbremsen und eine Zweikreis-Bremsanlage mit Bremskraftverstärker. Für eine gute Bodenhaftung



in kritischen Grenzbereichen spendieren die Techniker ihm breite, silbergraue Sportfelgen, auf denen 155-SR13-Gürtelreifen montiert sind. Bereits die äußere Erscheinung des Rallye-Kadett unterstreicht seinen Anspruch, im Renn- und Rallye-Segment ein gewichtiges Wort mitreden zu wollen. Die teilweise schwarz mattierte Motorhaube und die markant hervortretenden Seitenstreifen machen Eindruck. Im Innenraum setzt sich die sportliche Ausrichtung des Rallye Kadett fort. Beinahe alle Ausstattungsdetails wie Dachhimmel, Sonnenblenden und Schaltkonsole, sind in blendfreiem Matt-



schwarz gehalten. Dazu gibt es serienmäßig ein Sicherheitslenkrad mit drei Metallspeichen und splittersicherem Kranz, außerdem Drehzahlmesser, Öldruckuhr und Ampèremeter in der Anzeigekonzole und einen kurzen Sportschaltknopf.

Auch im Alltag schneidet der sportliche Opel gut ab. Der Rallye Kadett ist mit einer Länge von 4,18 Metern konsequent als kompaktes Automobil ausgelegt. Im Gegensatz zu anderen Mitbewerbern in diesem Segment bietet er aber auch vier Erwachsenen über weite Strecken genügend Platz für eine bequemen Reise bietet. Darüber hinaus überzeugt er in den damaligen Testberichten durch geringe Windgeräusche und eine gute Verarbeitungsqualität. So überzeugt der Rallye Kadett seine Kundschaft von Beginn an nicht nur durch seinen konsequent sportiven Auftritt, sondern auch durch die Kombination von Sportlichkeit und Praxistauglichkeit im täglichen Betrieb. Aber damit geben sich die Konstrukteure in Rüsselsheim noch nicht zufrieden.

Schon im Herbst 1967 bringen sie einen stärkeren „Rallye“ auf den Markt. Er wird jetzt auch mit dem aus dem Rekord bekannten 1.9 S-Motor mit 90 PS angeboten. Das Resultat sind eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 13 Sekunden sowie eine Höchstgeschwindigkeit von 168 km/h. Ohne seitliche Kiemen und mit spitz zulaufenden Seitenscheiben hinten führt das ab Herbst 1968 erhältliche LS-Rallye Coupé als zusätzliches Modell die sportlich-charakteristische Linienführung fort. So bringt es der Rallye Kadett B bis zu seinem Produktionsende im Juli 1973 auf recht hohe Absatzzahlen. Insgesamt werden im Werk in Bochum knapp über 100.000 Exemplare montiert.

Seinen Anspruch, als veritabler Sport-



wagen ernst genommen zu werden, setzt der Rallye Kadett auf Antrieb beeindruckend um. Seit Ende der 1960-er Jahre glänzt der Opel mit zahlreichen nationalen und internationalen Rennsporterfolgen. Allein 1968 nimmt das Sportcoupé an unzähligen Wettfahrten teil: Die Griechische Rallyemeisterschaft, die Niederländische und die Deutsche Automobil-Rallyemeisterschaft sind einige davon. Sowohl bei der 21. Internationalen Rallye

Lyon/Charbonnières – Stuttgart/Solitude als auch bei der 30. Internationalen Rallye Wiesbaden (Deutschlandrallye) fährt der Rallye Kadett Klassensiege ein. Ein Jahr später feiern Kurt Waldner und Hans Vogt auf der 13. ADAC Tour d'Europe den Gesamtsieg. Mehr als 14.000 Kilometer geht es über Stock und Stein quer durch Europa und Kleinasien. Im Rückblick hört sich das Ganze so an: „Dieser Gesamtsieg ist der untrügliche Beweis für die Zuverlässigkeit des Rallye Kadett. Ob die Strecke durch den Balkan oder den Vorderen Orient führte, der Rallye Kadett hielt durch.“ Selbst bei der als mörderisch bekannten Rallye Monte Carlo gewinnt der Opel-Sportler mehrmals in Folge seine Klasse in der Kategorie „Serien-Tourenwagen“. Im Jahre 1970 stößt das Team Ragnotti/Thimonier auf dem Rallye Kadett 1900 mit einem beachtlichen 11. Platz in der Gesamtwertung sogar bis in die Spitzengruppe der Porsche-Sechszylinder vor.

2 Fotos: Wikipedia
Herbert Fischer

80 Jahre Imbus-Schraube

Die Innensechskantschraube der Firma Bauer und Schaurte ist besser als „Imbus“ bekannt. Die Schraubenfabrik aus Neuss, Deutschland, ließ sich den Markennamen Ende 1936 patentieren. In den USA hatte sich die Allen Manufacturing Company sogar schon 1910 die Al-



len Safety Screw patentieren lassen, der Sechskantstift heißt dort „Allen Key“. Der lange an Oldtimern verpönte Innensechskant ist also älter als gedacht: An vielen Autos und Motorrädern wurde er irgendwann nachgerüstet, befand sich aber in einigen Fällen durchaus schon am Werk am Fahrzeug - schauen sie mal nach!

Die Rückkehr der Nr. 57

Nach dreijähriger Restaurierung ist es soweit: Das Porsche Museum zeigt in der Sonderschau „911 (901 Nr. 57) – Eine Legende nimmt Fahrt auf“ vom 14. Dezember 2017 bis zum 8. April 2018 einen seiner jüngsten und den gleichzeitig ältesten Elfer der Sammlung. Das rote Coupé entstand im Oktober 1964 als eines der ersten Serienmodelle des Sportwagens noch unter der Typbezeichnung 901. Fast genau 50 Jahre später kaufte das Porsche Museum die zufällig gefundene Rarität zurück und versetzte sie



wieder in den Originalzustand.

Porsche hatte den Nachfolger des 356 ursprünglich unter der Typbezeichnung 901 entwickelt und vorgestellt. Nur wenige Wochen nach Produktionsbeginn musste das Coupé im Herbst 1964 wegen eines markenrechtlichen Einspruchs jedoch umbenannt werden und hieß fortan 911. Alle bis dahin produzierten Kundenfahrzeuge waren zwar unter der Bezeichnung 901 gebaut, aber als 911 verkauft worden. Eine dieser Raritäten fehlte 50 Jahre lang in der Werksammlung von Porsche.

2014 stieß das TV-Team der Doku-Soap „Der Trödeltrupp – Das Geld liegt im Keller“ beim Verwerten einer längst aufgegebenen Sammlung in einer Scheune auf zwei 911 aus den 1960er Jahren. Bei der Rückfrage im Porsche Museum stellte sich heraus, dass einer der beiden Sportwagen mit der Fahrgestellnummer 300.057 zu den seltenen Exemplaren zählt, die vor der Umbenennung gebaut wurden. Das Porsche Museum kaufte beide 911 zum Schätzwert unabhängiger Sachverständiger an und schloss damit eine wichtige Lücke in der Sammlung bedeutender Klassiker der Marke.



Kuno Werner (außen links) und Alexander Klein (außen rechts, beide Porsche Museum) präsentieren dem Vorbesitzer Bernd Ibold (2.v.r.) und „Trödeltrupp“-Moderator Otto Schulte (2.v.l.) den 911 (901 Nr. 57) nach seiner Restaurierung. Zu sehen am 4. Februar 2018 bei „Grip“/RTL2.

Erhalt vor Ersatz: Zeitaufwändige Restaurierung mit authentischen Teilen

Mitentscheidend für den Kauf war der unrestaurierte Zustand des frühen 911. Das bot den Spezialisten des Museums die Möglichkeit, den Sportwagen so authentisch und originalgetreu wie möglich wiederaufzubauen. Drei Jahre dauerte es, den stark von Rost zerfressenen Sportwagen wieder mit zeitgenössischen Originalblechen in den ursprünglichen

Zustand zurück zu versetzen. Motor, Getriebe, Elektrik und Innenausstattung wurden nach dem gleichen Prinzip instandgesetzt. Grundsätzlich ging dabei der Erhalt von Teilen und Fragmenten vor den Ersatz. Diese aufwändige Restaurierungsmethode, nach der das Porsche Museum grundsätzlich verfährt, ist der Grund für die lange Dauer der Wiederbelebung des historisch so bedeutsamen Sportwagenklassikers.

Porsche Museum

NEUE § 57A-VORSCHRIFTEN

Mit 20. Mai 2018 treten neue Toleranzfristen für bestimmte Fahrzeugkategorien in Kraft: Für Lkw, Rettungsfahrzeuge und Taxis beginnt der Toleranzzeitraum dann drei Monate vor dem Prüfmonat, es gibt aber keine Überziehungsfrist. Für „normale“ Pkw, Motorräder, Quads, Mopedautos, historische Fahrzeuge, Anhänger bis 3,5 Tonnen und Traktoren bis 40 km/h liegt der Toleranzzeitraum wie bisher bei einem Monat vor und vier Monaten nach dem Prüfmonat. Neu für alle ist, dass das Fahrzeug bei Feststellung eines schweren Mangels nur mehr zwei Monate ab Überprüfung genutzt werden darf. Bei Gefahr in Verzug kann die Zulassung durch die Behörde umgehend aufgehoben werden.

August HORCH Museum erweitert!

Im November 2017 konnte nach über vierjährigen Bauarbeiten die Museumserweiterung eröffnet werden. Damit wurde die Ausstellungsfläche mit nun 6.500 Quadratmetern mehr als verdoppelt.

Das August Horch Museum Zwickau gilt als der Besuchermagnet in der Region, können Sie hier doch Pioniergeist und Erfindungsreichtum des Automobilbaus hautnah erleben. Im August vergangenen Jahres feierte das Museum mit inzwischen 850.000 Besuchern sein 25-jähriges Bestehen – ein Anlass, nicht nur zurückzublicken, sondern zugleich das aktuelle Vorhaben vorzustellen: die Erweiterung des Museums in 2017. Die Ausstellung ist seit dem 10. November geöffnet!

Um auch in Zukunft die Ansprüche an die geschichtliche Darstellung des Automobilbaus in Sachsen erfüllen zu können, wurde es erforderlich, die vorhandene Ausstellungsfläche zu erweitern. Insbesondere für Volkswagen kann die weitere Entwicklung von Mosel und Chemnitz zukünftig auf deutlich mehr Fläche dargestellt werden. Außerdem wächst die Fläche für Sonderausstellungen erheblich. Synergien, die durch Übernahme attraktiver Sonderausstellungen anderer Museen (und Weitergabe eigener) ent-

stehen, sind dann verstärkt nutzbar.

Die weltweit einzig verbliebene Fertigungsanlage für die Herstellung von Duroplast für den Trabant kann im Erweiterungsbau endlich gezeigt werden, sowie die Prototypen, die während der DDR-Zeit entwickelt, aber nie in Serie gebaut werden durften.



Zudem beherbergt der Erweiterungsbau großzügige Flächen für die Museumspädagogik, die in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat und zu einem Markenzeichen des August Horch Museums geworden ist.

Der Erweiterungsbau, ein weiteres unter Denkmalschutz stehendes Gebäude, wurde angekauft und eignet sich perfekt für die Darstellung sächsischer Automobilgeschichte. Der Bau wurde genau 100 Jahre zuvor, zwischen 1910 und 1912 errichtet und diente bis in die jüngste Vergangenheit überwiegend dem Automobilbau. Mit dem Kauf des Gebäudes und der momentan durchgeführten Sanierung wird eine zusätzliche Ausstellungsfläche von rund 3.500 qm geschaffen. Zur Verbindung zwischen dem bestehenden Museum und dem Erweiterungsgebäude wird ein Zwischengebäude errichtet. Er enthält, neben dem Übergang zum Erweiterungsgebäude, das Museumsrestaurant, Küchen- und Sanitärräume. Nach Beendigung der Sanierung und Gestaltung der neuen Ausstellung wird in Zwickau automobiler Geschichte in einer neuen Dimension erlebbar.

NOCH MEHR AUTOMOBILE GESCHICHTE -

ein Besuch des Museums ist sehr zu empfehlen.



„If everything seems under control, you're just not going fast enough“



Mario Gabriele Andretti, 77, US-Rennfahrer Ex-Formel 1 und NASCAR-Fahrer Andretti zum Thema angemessene Rennengeschwindigkeit

Toyota Collection

70 Raritäten aus mehr als fünf Jahrzehnten gibt es nun in einer ehemaligen Tennishalle zu bestaunen.

Die ehemalige Sammlung von Peter Pichert aus Passau, einem der ersten Toyota-Händler in Deutschland, hat nun in Köln ihre Heimat gefunden. Toyota



Deutschland und die Motorsportabteilung steuerten hochkarätige Exponate bei. Zu sehen sind etwa zwei 2000 GT und ein Land Cruiser von 007-Darsteller Roger Moore.

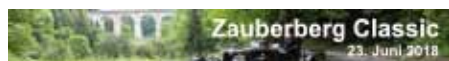
Toyota Collection

Toyota-Allee 2

50858 Köln

Eröffnung 6. Jänner 2018

Infos unter www.toyota-collection.de



Die 5. Zauberberg-Classic ist eine Gleichmäßigkeitsveranstaltung für historische Automobile mit Schnitffahr-Prüfungen, Zeitkontrollen, Lichtschranken-Genauigkeitsfahrten, Passierkontrollen und Fahr-Geschicklichkeitswertungen.

Für Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die gerne gemütlich fahren wollen, gibt es eine Streßless-Wertung ohne Schnitffahr-Prüfungen. Die Anzahl der Teilnehmer ist mit 90 Autos limitiert. Die Veranstaltung findet bei jedem Wetter statt.

Streckenführung:

Die Fahrtstrecke von ca. 200 km führt die Teilnehmer im Umkreis der Zauberberge über wenig befahrene, topographisch hochinteressante Straßen und Wege durch eine zauberhafte Landschaft und vorbei an beeindruckenden Kulturdenkmälern (UNESCO-Weltkulturerbe).

Start:

Start ist am Hauptplatz von Neunkirchen in Richtung Westen in die Kirchengasse. Die Startnummern 1 bis 20 parken am Hauptplatz, Startnummern ab 21 parken am Parkplatz Postgasse (50 Meter entfernt) und werden dann von unseren Ordnern auf den Hauptplatz geschickt.

Der Start der Zauberberg-Classic 2017 erfolgt am 23. Juni 2018 ab 09:01 Uhr (Startnummer 1) in Minutenabständen

Startnummernausgabe:

Die Startnummernausgabe erfolgt am Samstag, 23. Juni 2018 ab 07:30 am Hauptplatz Neunkirchen, wo auch das Frühstück und die Fahrerbesprechung um 08:30 stattfinden.

Referenzstrecke:

Mit Erhalt der Nennbestätigung bekommen Sie die genaue Referenzstrecke bekannt gegeben.

COVC Clubnachrichten

Termine 2018

- 18. März, Bowlingabend LIONS/COVC
- 13. April, Slotracing 13. „Start in den Frühling“ - FLATRACE
- 21. April, Saisonstart Org. Fam. Hofmann
- 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. März 2018, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5



...mit ein bisschen Schnee kann man aus einem 1302er einen Brezel-Käfer machen.

Ein prächtiges Oldtimerjahr 2018 wünscht die Redaktion der COVC Gazette.

Inhaltsverzeichnis

Die Bentley-Geschichte	1
Jaguar XK150 S "Tow Car"	4
Stockholm, 3. September 1967	5
Franz Albert gestorben	5
Eine einmalige Gelegenheit - fünf neue Jaguar XKSS	6
Belgische Umweltzonen:	6
Rallye Dakar 2018	7
Neue Bücher	8
Bentley GT3 2018	8
Straßenbahn beschleunigt	9
Opel Kadett B	9
80 Jahre Imbus-Schraube	10
Die Rückkehr der Nr. 57	10
NEUE § 57A-VORSCHRIFTEN	11
August HORCH Museum erweitert!	11
Toyota Collection	12
COVC Clubnachrichten	12



CCS 19

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

Impressum

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

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

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