

Monats-Gazette Monats-Gazette April 2018

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Rétromobile Paris 2018 - Savoir Survivre im Schnee

Eigentlich ist es fast unmöglich, in einem übersichtlichen Artikel zu beschreiben, was man an einer einzigen Rétromobile in Paris alles sehen und entdecken kann. Vermutlich würde nicht einmal ein Buch dazu reichen. Und dies, obwohl die Messe flächenmässig deutlich kleiner ist als die grossen deutschen Messen. Die Dichte aber ist in Paris einzigartig.

Dabei begann die 43. Rétromobile, die vom 7. bis 11. Februar 2018 Oldtimer- und Youngtiimer-Enthusiasten aus der halben Welt empfing, mit einem wettermäßigen Paukenschlag. Gemäß Ortsansässigen hat es nämlich die vergangenen Jahrzehnte kaum je so stark geschneit wie in der Rétromobile-Woche. Am Dienstag gab es kaum ein Durchkommen auf Paris' Straßen, am Mittwoch dann floss der Verkehr wegen deutlich zurückgegangenen Fahrzeugmengen so gut wie selten. Nur in den Hallen merkte man kaum etwas von den winterlichen Verhältnisse draußen, schließlich richteten sich die meisten Aussteller schon auf den nächsten Frühling/Sommer aus.

Zehn Ferrari 250 GT SWB auf einem Stand

166 Ferrari 250 GT SWB wurden zwischen 1960 und 1963 gebaut, das SWB

steht dabei für einen kurzen Radstand von 2,5 Metern, mit 250 wird das Volumen eines der zwölf Zylinder beschrieben, was insgesamt drei Liter Hubraum oder genauer 2953 ccm3 ergab. Je nach Ausführung ließen sich dem Motor rund 230 bis 295 PS entlocken. Es gab verschiedene Ausführungen, nämlich die Lusso-, Competizione- und "Hot Rod"-Versionen.

Auf dem Stand von Lukas Hüni parkten eindrückliche zehn SWB Coupés, darunter auch das ganz besondere "Shark Nose" Einzelstück von Bertone.

Das hätte eigentlich schon genügt, um die Besucher in Scharen an den Stand zu führen, doch es gab noch weit mehr zu sehen, etwa je einen Bugatti Type 54



Grand Prix von 1933, einen Bugatti Type 59 Grand Prix von 1934, einen Alfa Romeo 8C 2300 Monza von 1933, sowie zwei Maserati und weitere Raritäten.

Legenden am Laufmeter

Aber nicht nur Hüni, sondern auch die anderen Händler legten sich ins Zeug, um den Rétromobile-Besuchern Vielfalt und Besonderes zu präsentieren.



Bei Zweimüller etwa stieß man auf eine Alfa Romeo Alfetta und einen Porsche Carrera 6.

Bei Fisken reichte das Spektrum vom Mercer bis zum Brabham BT 49.

Bei Christoph Grohe gab es einen Graber Alvis zu sehen.

Ruote da Sogno stellte unter anderem einen ganz besonderen Alfa Romeo 6C 1750 auf den Stand.

Und so ging es weiter, Stand um Stand waren Raritäten zu bewundern, die man sicherlich nicht alle Tage sieht. Da wirkte ein Lamborghini Miura schon fast wie ein Volkswagen.

Raritäten bei Renault

Auch die Hersteller, insbesondere die französischen, legten sich mächtig ins Zeug. Renault konnte den 120. Geburtstag der Marke feiern und zeigte sowohl den ersten gebauten Wagen als auch wichtige Zeitzeugen der letzten 12 Jahrzehnte auf dem Stand.



Renault wurde aber auch noch anderswo mächtig gefeiert, so dass insbesondere die frühen Renault-Fahrzeuge in großer Breite zu bewundern waren.

Alpine im Schein der 24 Stunden von Le Mans

Vor 40 Jahren siegte Alpine-Renault bei den 24 Stunden von Le Mans. Angetreten mit vier Fahrzeugen schafften es zwei in die besten

Fünf.

Alle vier Wagen konnten auf einem gemeinsamen Stand bewundert werden, ein einmaliges Erlebnis.

Ein Talbot auf dem Peugeot-Stand

Dass man sich seiner Wurzeln bewusst ist, zeigte Peugeot mit einem Talbot Coupé America auf dem Stand.

Aber natürlich wurden auch "richtige" Peugeot gezeigt, unter anderem frühe Sportfahrzeuge, der Peugeot 205 GTI und natürlich der Peugeot 504, der 2018 seinen 50. Geburtstag feiert.

Präsidentenlimousinen bei Citroën

Bei der Marke mit dem beiden Zahnrädern im Markenzeichen wurden viele der über die Jahre gebaute Präsidenten-Limousinen gezeigt, aber auch frühe Exemplare der Traction-Avant-Baureihe.



Zudem wurde natürlich des 70. Ge-

burtstags der Ente und des 50. Geburtstags des Freizeitmobils Méhari gedacht.

Noch mehr Jubiläen

Bei Porsche zelebrierte man das 70-jährige Firmenjubiläum und stellte je einen 356, einen 911 S-T und einen 959 ins Zen-

Auch Honda wird 70 Jahre alt, dies wurde mit einigen Meilensteinen aus der etwa über 50-jährigen Autoproduktion dokumentiert.

Die Fiat-Chrysler-Gruppe präsentierte ungewöhnliche Wagen aus der langen Ahnenreihe, darunter ein Abarth 2400 Coupé, ein Fiat Dino 2400 Coupé und einen Lancia Appia.

Besondere Youngtimer

Auch die Rétromobile hat seit langem

das wachsende Interesse für Youngtimer erkannt. Jedes Jahr werden mit der Zeitschrift "Youngtimer" attraktive Sonderschauen gezeigt.

Im Jahr 2018 beschäftige man sich mit französischen Kultautos im Youngtimer-Alter und bestückte den Stand unter anderem mit einem Citroën CX Préstige, einem Matra-Simca Bagheera Courrèges, einem Peugeot 406 Coupé, einem Renault Supercinq Baccara, einem Renault Avantime und einem MVS Venturi, sowie einem Motorrad mit Citroën-GSA-Motor.

Weltrekordfahrzeuge der letzten 90 Jahre



Eine weitere Sonderschau war den Rekordfahrzeugen gewidmet, die auf dem Rundkurses von Linas-Montlhéry ihre Erfolge einfuhren.

Hier gab es abenteuerliche, aber sicherlich schnelle Fahrzeuge verschiedener Hersteller zu bewundern.

Was hat ein Dachs mit Amilcar zu tun? Jedes Jahr lassen sich die Clubs erneut interessante Themen einfallen, um auf ihre Marke aufmerksam zu machen.

So erinnerten etwa die Delahaye-Freunde an die Le-Mans-Erfolge ihrer Marke, die Deutsch-Bonnet-Enthusiasten zeigten einen Rallye-D.B., beim Autobiachi-Club gab es einen A111 zu sehen und bei Amlicar schien ein Dachs die Lampe hochzukraxeln und lenkte die Augen fast ein wenig vom schönen Grand Sport Spécial ab.

Alleine schon die Clubstände sind jedes Jahr einen Besuch der Pariser Messe wert



Die Abarth-Sonderschau

Engelbert Möll ist vermutlich einer der größten, wenn nicht der größte Abarth-Sammler weltweit. Bereits als junger Rennfahrer war er der Marke Carlo Abarths zugetan und seine Treue endete auch mit seinem tragischen Unfall im



Jahr 1963 auf der Solitude nicht. In über 50 Jahren trug er die wichtigsten und interessantesten Sport- und Rennwagen aus der italienischen Autoschmiede zusammen.

Gegen zwei Dutzend dieser Fahrzeuge brachte Möll mit nach Paris, um sie in einer Sonderschau namens "La Saga Abarth" dem internationalen Messepublikum zu präsentieren. Alles Fahrzeuge Mölls zeigten sich in Bestzustand und sie waren auch gut und gleichzeitig nicht störend beschriftet.

Nur hören durfte man die schönen Sportwagen leider nicht und auch die gezeigten Motoren mussten alleine durch ihre schöne Optik überzeugen.

Die Sport- und Rennwagen von McLaren

War Carlo Abarth vor allem bei den kleinen Sport- und Rennwagenklassen erfolgreich, so zog es Bruce McLaren schon früh an die motorsportliche Topliga, sprich die Formel 1.

Aber auch bei Sportwagen-Wettbewerben, u.a. der CanAm-Serie setzte McLaren Fahrzeuge ein. Eine kleine Auswahlschau konnte auf dem Stand von Richard Mille besichtigt werden und auch der Weltmeister-Formel-1-Monoposto M23, den einst Emerson Fittipaldi fuhr, fehlte nicht.

Die Automobile des Jean-Pierre Wimille

Als einer der berühmtesten französischen Rennfahrer siegte Jean-Pierre Wimille nicht nur bei Grand Prix, sondern auch bei den 24 Stunden von Le Mans. Er fuhr für Bugatti, Alfa Romeo und Gor-



dini und er hatte auch die Vision, einen besseren Personenwagen zu bauen als die Autos, die es Ende der Vierzigerjahre zu kaufen gab.

Unter seinem Namen entwickelte und baute er knapp zehn aerodynamische Fahrzeuge, die zunächst mit Citroën-Vierzylinder-, später mit Ford-V8-Motoren ausgerüstet wurden. Die Autos hatten durchaus Potential, doch sein Rennfahrertod im Training zum Grand Prix von Argentinien im Jahr 1949 versetzten der Initiative im Prinzip den Todesstoß.

Dem Fahrer Wiimille und seinen Fahrzeugen wurde eine interessante Sonderschau gewidmet, in der es neben seinen Eigenkons-

truktionen u.a. den Bugatti 59-50B von 1939, aber auch den Alfa Romeo 308 von 1938 zu sehen gab, mit denen er erfolgreich gewesen war.

Ein ganz besonderer Vogel

In den Nachkriegsjahren trachtete jener Roger Baillon, dessen Autosammlung vor zwei Jahren an der Rétromobile in Paris teuer versteigert wurde, danach, selber zum Autobauer zu werden. Nach-



dem er einen Talbot-Lago T120 selber karossiert hatte, zeichnete Baillon ein hübsches Cabriolet auf der Basis des Simca 8 Sport und ließ es in seinen eigenen Werkstätten bauen. Der Wagen wurde 1947 auf dem Pariser Autosalon gezeigt, doch er blieb ein Einzelstück.

Über die Jahre vergammelte der Wagen, doch wurde er nun komplett restauriert und als "Oiseau Bleu" erstmals wieder gezeigt. Ein wirklich ganz besonderer Vogel!

Fünf Versteigerungen - ein Marathon

Rund um die Rétromobile fanden wie üblich große Auktionen statt und wer jede von Anfang bis Schluss verfolgte, verbrachte mehr als 30 Stunden, um etwa 600 Hammerschläge zu verfolgen.

RM/Sotheby's verkaufte bereits am Mittwoch am Place Vaubon, Bonhams am Donnerstag im Grand Palais und Artcurial lud am Freitag bis Sonntag zu drei gut besuchten Versteigerungen ein.

Weniger Verkaufsschau als Begegnungszone

Was macht nun eigentlich den besonderen Reiz der Rétromobile aus? Aus Besuchersicht ist sie deutlich musealer und vielfältiger als die meisten anderen Messen. Natürlich wollen auch einige Fahrzeuge, Ersatzteile und Automobilia verkauft werden, aber meist scheint der Verkauf von zweiter Priorität zu sein.

Primär wollen die Aussteller gute Gespräche mit potentiellen Kunden führen. Dies gilt insbesondere für die großen Händler, aber natürlich noch viel mehr für die Veranstalter, Museen und Dienstleister. "Prenez un café", hört man daher häufig und schon ist man für 20 oder 30 Minuten in einem intensiven Gespräch mit einem Aussteller. Und es herrscht eigentlich auf großer Breite gute Laune, und dies macht die Messe trotz großem Gedränge noch erträglicher.

Bruno von Rotz, Zwischengas Fotos: Daniel Reinhard

Kuba's Oldtimer

Eine zweiwöchige Reise nach Kuba führte uns zunächst eine Woche mit dem ehemaligen "Traumschiff" von Havanna zu den Cayman Inseln (Montego Bay), wo ich endlich meine Bankleute persönlich kennenlernen konnte und gleich zwei weiße Autos bestellte (s. Foto). Weiter ging es nach Jamaica (George Town), das Land der Rastas und natürlich des Bob Marley, welcher dort in Form von T-Shirts und seiner Musik verehrt wird. Jedoch eine eher ärmliche und ungepflegte Gegend bzw. Stadt. Auf Santiago de Kuba ist die Basilika und das gegenüberliegende Haus, von dessen Balkon Fidel Castro zum Volk sprach, der schönste Teil der Stadt.



Der Teil der Stadt, den wir von der Anlegestelle des Schiffes erkunden konnten, machte den Eindruck, als ob ein Hurrican vor Jahren teilweise die Dächer weggerissen hat. Es gibt viele verfallene Paläste und desolate Häuser, in denen – man glaubt es kaum – Menschen wohnen.

Wieder zurück in Havanna besichtigten wir die Stadt, in der es von lebensfrohen und glücklichen Menschen wimmelte. Ob sie es wirklich sind, konnte ich nicht beur-





welche man bei uns nicht einmal beim Auto-Metzker finden könnte. Hauptsache, sie fahren. So viele Autos am Straßenrand mit offenen Motorhauben habe ich übrigens noch nie gesehen. Dort würde der ÖAMTC oder ARBÖ an seine Grenzen stoßen. Die Frage nach einem "Pickerl" erübrigt sich.

Man sieht jedenfalls Autos, die man auf unseren Straßen nur selten erblickt, und nur aus dicken Büchern über Amerikanische Klassiker kennt: alle Sprache, unvergleichlich oder einzigartig bedeutet. Doch der Name hatte andere Wurzeln, aber davon später.

Hätten ein paar Glücksfeen ihre Hand schützend über das kleine Pflänzchen aus Slough (Birkshire, England) gehalten, dann würde Peerless heute vielleicht in einem Atemzug mit Lotus, TVR und Austin-Healey genannt. Aber es sollte anders kommen ...

Vom Rennwagen- zum Strassensportwagen-Projekt

Den Stein ins Rollen brachte James (Jimmy) Byrnes. Er war ein begeisterter Rennfahrer und konnte es sich als erfolgreicher Hotelbesitzer leisten, sich einen Wagen nach eigenen Spezifikationen



teilen. An jeder Ecke und vor jedem Lokal spielte eine Band mit durchwegs guten Musikern. "Besame Mucho" kann ich im Moment jedoch nicht mehr hören.

Geht man auf der Straße, wird man unentwegt angesprochen: "Taxi?" Jeder versucht, auf seine Art etwas Geld zu verdienen. Der Großteil als Taxifahrer. Die Autos aus den fünfziger Jahren sind zum Teil recht gut erhalten, und in den



Typen der Marken Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Studebaker, Ford. Es sind viele Ladas unterwegs, und der einzige Engländer war ein schwarzer MG mit überbreiten Reifen.

Nach einer Woche "verklärt den Autos nachschauen" hat man sich aber auch schon wieder satt gesehen und schaut auf die "modernen" Toyotas, VWs und Mazdas, denn diese gibt es in Kuba interessanter Weise auch. Es stellt sich nun die Frage: Wie kommen die nur her?

Mag. Peter Wollner Fotos: P. Wollner



Drei autovernarrte Engländer, James Byrnes, Bernie Rodger und John Gordon, fanden eine Marktlücke - ein Auto, das Aussehen,



C SELLER

Eleganz und Leistungsfähigkeit eines Aston Martin in Form eines Coupés für vier Personen zu einem Preis, den man bezahlen konnte, offerierte. Sie nannten den Wagen "Peerless", was in deutscher

bauen zu lassen.

Er ging auf Bernie Rodger zu, der ihn beim Bau seines Rennwagens helfen sollte. Bernie verfügte über viel Erfahrung im Rennwagen-Tuning und im Bau von Specials. Bald schon aber verschoben die beiden ihre Zielrichtung und begannen, einen günstigen Sportwagen zu bauen, der in kleiner Serie produziert werden sollte. Peter Cahill, ein begabter junger Designer half ihnen dabei, den Ideen eine Form zu geben.

So entstand ein kompakter Sportwagen, dessen Chassis eine Rohrrahmenkonstruktion war und dessen Aluminium-Aufbau vom Londoner Karosseriebauer Morris von Hand gedengelt wurde.

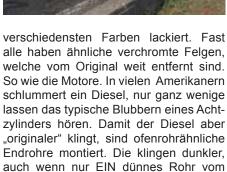
Bruno von Rotz, Zwischengas

Automuseum Prototyp

Der einzige noch erhaltene VW 39 Ur-Käfer ist ab Ende Feber im Automuseum Prototyp, Shanghaiallee 7, 20457 Hamburg unter anderem zu bestaunen.

Mit dem Baujahr 1939, einer bewegten Geschichte und nach mehrjähriger Restaurierung ergänzt ab jetzt der einzig erhaltene VW 39-Vorderien-Volkswagen die Dauerausstellung im Automuseum Prototyp. Das historisch bedeutsame Fahrzeug komplettiert die facettenreiche VW-Geschichte, die bei einem Museumsbesuch in der Hamburger HafenCity zu entdecken ist.

Auf den ersten Blick wirkt der VW 39 wie ein typischer VW-Käfer, der lange Zeit das meistgebaute Auto der Welt war. Doch dieser Käfer ist ein seltenes Exemplar, das kurz nach Beginn des 2. Weltkrieges bei der Firma Porsche in



Viele fuhren mit heruntergelassenen Fenstern, weil sie die Türen von Innen nicht öffnen konnten. Ein Griff aus dem Fenster zur Türschnalle löste dieses Problem.

Motor kommt. In dem Bel Air, in dem wir

fuhren, saßen wir sehr tief und spürten

die Federn ...

Es gab auch Autos auf der Straße,



Stuttgart-Zuffenhausen gebaut wurde. 1939 war das Volkswagen-Werk erst im Entstehen. Zur Vorbereitung der dort geplanten Serienproduktion setzte Porsche bei der Herstellung des VW 39-Vorserie erstmals zur Fertigung der Karosserie maschinelle Pressen ein.

Der VW 39 mit der Fahrgestellnummer 1-00003, der ab sofort sorgsam restau-



riert im Automuseum Prototyp zu sehen ist, verlies als erster von insgesamt nur 14 Stück die Porsche-Fertigungshalle in Stuttgart-Zuffenhausen und blieb als einziger seiner Baureihe erhalten. Zwei weitere historische Fakten zeichnen den jüngsten unter den Vorläufern des berühmten Käfers aus, denn dieser VW 39 wurde von Dr. Ferdinand Porsche 1939 als Hochgeschwindigkeitsvariante konzipiert sowie als Versuchsfahrzeug von ihm und seinem Sohn Ferry Porsche eingesetzt.

"Seit 2008 zeigen wir in der HafenCity außergewöhnliche Fahrzeuge und erzählen deren Geschichten. Dabei ist das Aufspüren der besonderen Exponate wie die Suche nach der Stecknadel im Heuhaufen", erklären die beiden Museumsgründer Thomas König und Oliver Schmidt. "Dass wir diesen einzigartigen VW 39 rechtzeitig zu unserem 10 jährigen Jubiläum komplett restauriert unseren Besuchern präsentieren können, ist einfach ein Glücksfall!".

www.prototyp-hamburg.de Foto: STAUD STUDIOS GmbH/Automuseum Prototyp

Hans Herrmann

Hans Herrmann (* 23. Februar 1928 in Stuttgart) ist ein ehemaliger deutscher Automobilrennfahrer und wurde im Februar 90 Jahre jung.

Der gelernte Konditor war einer der vielseitigsten deutschen Piloten, der bei unterschiedlichsten Rennarten auf verschiedensten Marken antrat. Seine Karriere reicht von der Zusammenarbeit mit Vorkriegsakteuren wie Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer bis zum Beginn der Dominanz von Porsche bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

Er startete erfolgreich bei legendären Langstreckenrennen wie der Mille Miglia, Targa Florio und Carrera Panamericana und ist einer der letzten Zeitzeugen aus dieser Ära. Zudem war Hans im Glück an einigen spektakulären, jedoch glimpflich verlaufenen Unfällen oder Aktionen beteiligt

Der Weg zum Rennfahrer

Als 17-Jähriger wurde Herrmann 1945 zum Arbeitsdienst eingezogen und kurze Zeit danach zur Waffen-SS abgestellt. Auf dem Transport zum Einsatzort gelang es ihm zusammen mit vier Kameraden zu entkommen und sich in Zivilkleidung nach Stuttgart abzusetzen. Nach dem Krieg schloss er seine Konditorlehre ab, übte den Beruf aber später nicht aus, obwohl er das Café seiner Mutter übernehmen sollte.

Nach der Lehre erstand er mithilfe der Mutter einen kleinen

BMW 3/20 (Bauzeit 1932 bis 1934) und chauffierte damit einen Arzt zu den Patienten. 1947 meldete Herrmann eine Lizenz als Fuhrunternehmer an, jetzt mit einem 1,5-Liter-BMW, den er für 40.000

Reichsmark kaufte und mit dem er als eine Art Taxiunternehmen Personen transportierte. Seine nächsten Autos waren ein 2-Liter-BMW und 1951 ein Porsche 356 1300. Mit dem Porsche nahm er im Februar 1952 an der 1. Hessischen Winterfahrt teil.

Karriere im Motorsport Der Anfang mit Porsche

1952 startete Herrmann auf dem Nürburg-

ring mit seinem privaten Porsche (jetzt mit 1500-cm3-Motor) erstmals bei einem Rundstreckenrennen und gewann. Schon 1953 gehörte er zum Porsche-Werksteam und nahm erfolgreich u. a. an der Mille Miglia teil, die er mit einem Klassensieg beendete. Bei diesem Rennen guer durch Italien machte er 1954 durch eine spektakuläre Aktion auf sich aufmerksam: Als direkt vor ihm die Bahnschranken für den herannahenden Schnellzug nach Rom im letzten Moment geschlossen wurden, konnte Herrmann nicht mehr bremsen. Er und sein Beifahrer Herbert Linge duckten sich in das Cockpit des flachen Porsche 550 Spyder, und der Wagen fuhr unter den Schranken gerade noch vor dem Zug hindurch. Das Ergebnis waren ein erneuter Klassensieg und der sechste Platz im Gesamtklasse-

Werksfahrer bei Mercedes

Für die Formel-1-Saison 1954 suchte das Mercedes-Werksteam, das mit Juan

Manuel Fangio den besten Fahrer der Epoche verpflichtet hatte, einen Nachwuchsfahrer zur Ergänzung. Herrmann wurde im Herbst 1953 zu einer Fahrerprüfung auf dem Nürburgring eingeladen und erzielte dort unter fünf Kandidaten die besten Zeiten. Als "dritter Mann" stand er jedoch sowohl im Schatten des Argentiniers als auch seines älteren deutschen Kollegen Karl Kling. Neuentwicklungen wie der für normale Rennstrecken vorteilhafte unverkleidete Mercedes-Benz W 196 wurden ihm erst später zur Verfügung gestellt. Zu seinen besten Leistungen zählen die schnellste Rennrunde beim Großen Preis von Frankreich, wo er allerdings ausschied, während die Teamkollegen einen Doppelsieg beim Debütrennen errangen, sowie der dritte Platz beim Großen Preis der Schweiz 1954. Da Mercedes 1954 werksseitig noch keine Sportwagenrennen bestritt, konnte er auch für Porsche antreten und erreichte mit dem hubraumschwachen Wagen einen vielbeachteten dritten Platz bei der Carrera Panamericana.

Für die Saison 1955 verpflichtete Mercedes zusätzlich Stirling Moss, der auch die Einsätze auf dem neuen Sportwagen Mercedes-Benz 300 SLR bestreiten soll-



te. Beim ersten Formel-1-Rennen des Jahres, unter extremer Hitze in Argentinien, war Herrmann noch der zweitbeste Mercedes-Fahrer hinter Fangio. Bei der Mille Miglia war er zeitweise schneller unterwegs als der spätere vielumjubelte Sieger Moss und lag einige Zeit an zweiter Stelle. Doch beim Auftanken vergaß der Tankwart den Tankverschluss zuzuschrauben, wodurch Brennstoff ins Cockpit spritzte. Der Spezialtreibstoff drohte Kleidung und Haut zu zerfressen, sodass Herrmann mit seinem Beifahrer Hermann Eger am Futapass aufgeben musste.

Bei einem Unfall im Training für den GP von Monaco 1955 erlitt er schwere Verletzungen und konnte nicht mehr für Mercedes antreten, bevor sich das Werk zum Ende der Saison vom Rennsport zurückzog.

Große Erfolge als Langstreckenfahrer Herrmann blieb zunächst Porsche-Langstreckenfahrer, wollte aber unbedingt zur Formel 1 zurück. Beim Training zur Targa Florio verunglückte er in einem Ferrari. Trotzdem wurde er zu Testfahrten eingeladen, zusammen mit u. a. Wolfgang Graf Berghe von Trips. Der Rennleiter gab ihm die Anweisung, schonend zu fahren, woran sich Herrmann hielt. Die anderen Fahrer gaben Vollgas und erzielten bessere Zeiten. Rückblickend ist Herrmann gar nicht unglücklich darüber, nicht bei den Italienern Werksfahrer geworden zu sein, denn es verunglückten mehrere davon tödlich, und andere wie John Surtees litten unter den teaminternen Intrigen.

In den Formel-1-Saisons 1957 bis 1959 sah man Herrmann mit mäßigem Erfolg auf Maserati, Cooper und B.R.M. Auf der Berliner AVUS 1959 trat beim B.R.M. vor der Südkehre bei ca. 280 km/h Brems-



Hans Herrmann auf Porsche 550 Foto: Prototyp Museum

versagen auf. Herrmann lenkte den B.R.M. in die regennassen und dadurch sehr schweren Strohballen. Der Wagen überschlug sich in hohem Bogen, wobei Herrmann herausgeschleudert wurde. Das Foto, mit dem verdutzten Herrmann auf dem Boden rutschend, der Wagen durch die Luft wirbelnd, brachte ihm angesichts des glimpflichen Ausgangs den Spitznamen "Hans im Glück" ein.

1957 und 1958 ging Hans Herrmann außerdem mit einem Borgward 1500 RS bei der Berg-Europameisterschaft an den Start und errang 1957 die Vizemeisterschaft.

Daneben erreichte er achtbare Ergebnisse in Langstreckenrennen (einen dritten Platz beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1958) oder in der Formel 2, jeweils mit Modellen des Porsche 718. Angesichts der anstehenden Regeländerungen, nach denen die Formel 2 ab 1961 zur Formel 1 werden sollte, nahm Porsche testweise mit den F2 am Großen Preis von Italien 1960 teil. Mit dem unterlegenen Wagen kam er auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Monza mit den damals noch befahrenen Steilkurven über einen sechsten Platz nicht hinaus, obwohl die technisch führenden britischen Teams das Rennen boykottierten.

Auch in der Formel-1-Saison 1961 war er Teil des Porsche-Teams. Allerdings erwies sich der etwas plumpe Vierzylinder-Porsche 718, der in der bisherigen Formel 2 erfolgreich war, gegen die neuen, schlanken Konstruktionen der

Formel-1-Teams unterlegen. Porsche reduzierte die Einsätze, Herrmann kam seltener zum Zuge, obwohl er im Vorjahr Gesamtsiege beim 12-Stunden-Rennen von Sebring (mit Olivier Gendebien) und bei der Targa Florio (mit Joakim Bonnier und Graham Hill) eingefahren hatte. Hinter Dan Gurney und Bonnier, die 1959 jeweils einen Grand Prix gewonnen hatten, sah Herrmann sich ohne Perspektiven als Dritter eingestuft. Während der Saison 1962 verließ er Porsche. Die Zuffenhausener konnten in diesem Jahr zwar mit dem neuen, schlanken Achtzylindermodell Porsche 804 durch Gurney zwei Formel-1-Siege erringen (im WM-Lauf in Rouen-les-Essarts sowie auf der heimischen Solitude ohne WM-Status), zogen sich aber Ende 1962 aus der Formel 1 zurück.

Auf den kleinen Abarth bestritt Herrmann von 1962 bis 1965 Langstreckenund Bergrennen, ohne damit Chancen
auf Gesamtsiege bei bedeutenden Rennen zu haben. Mit den kleinen Wagen
(GT und Sportwagen, 1000 bis 2000 cm³)
konnten nur bei weniger bedeutenden
Rundstreckenrennen wie der AVUS Gesamtsiege erzielt werden. Da sein Wagen beim Schauinsland-Bergrennen im
August 1965 schlecht vorbereitet war,
ging er nicht an den Start; das bedeutete
den Bruch mit Carlo Abarth.

1966 begann mit der Rückkehr ins Porsche-Sportwagenteam sein zweiter Frühling; neben zahlreichen Podiumsplätzen in der Sportwagen-Weltmeisterschaft gewann er 1968 das 24-Stunden-Rennen von Daytona. Der Gesamtsieg bei den 1000 km Nürburgring, bei denen er an jeder Auflage teilgenommen hatte, ging jedoch auf "seiner" Nordschleife immer an die zahlreich vertretenen Teamkollegen. Nach dem 1969 im Porsche 908 nur um etwa 100 Meter denkbar knapp verpassten Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans krönte er dort 1970 seine Langstreckenkarriere mit dem heiß ersehnten ersten Gesamtsieg für die Stuttgarter Marke. Im strömenden Regen konnten er und Teamkollege Richard Attwood sich mit dem Porsche 917 K durchsetzen; nur sieben Fahrzeuge wurden am Ende gewertet

Die Zeit nach den Rennen

Nach diesem Erfolg zog sich der 42-Jährige, wie vorher seiner Frau versprochen, vom aktiven Rennsport zurück. Im Jahr zuvor wollte er noch mal auf dem Nürburgring mit einem Formel 2 beim Großen Preis von Deutschland antreten, startete aber nach dem tödlichen Trainingsunfall des Teamkollegen und Stuttgarter Nachbarn Gerhard Mitter nicht

Hans Herrmann blieb dem Motorsport verbunden und förderte den Nachwuchs in der Formel V. Bei Oldtimertreffen ist er ein gern gesehener Gast, insbesondere am Steuer seiner historischen Rennwagen, die er immer noch mit für manche erschreckend hohen Geschwindigkeiten und (dank Helm mit offenem Visier) deutlich sichtbarer Freude bewegt.

Am 13. Dezember 1991 wurde Hans Herrmann Opfer einer Entführung. Er kam gegen Lösegeld wieder frei. Der Fall wurde in der Sendereihe Aktenzeichen XY... ungelöst im September 1992 filmisch rekonstruiert, blieb aber ungeklärt.

Seit 30 Jahren ist der erfolgreiche Automobilzubehör-Geschäftsmann Herrmann zudem Mitglied der Jury "Das Goldene Lenkrad".

Alles Gute zum Geburtstag

Wikipedia Foto: Wikipedia

Wimille und sein Auto-Unternehmen

Der Rennfahrer Jean-Pierre Wimille gründete 1946 in Paris das Unternehmen zur Produktion von Automobilen. Der Markenname lautete Wimille. 1948 stand ein Fahrzeug auf dem Pariser Automobil-







salon. Nach Wimilles Tod im Jahre 1949 wurden nur noch wenige Exemplare hergestellt. 1950 endete die Produktion. Insgesamt entstanden etwa acht Fahrzeuge.

Das Unternehmen stellte zweisitzige, geschlossene Sportwagen mit Mittelmotor her, da Wimille vom Mittelmotorkonzept begeistert war. Im Prototyp von 1946 sorgte ein Vierzylindermotor vom Citroën 11 CV mit 1911 cm³ Hubraum und 54 PS für den Antrieb. Mit diesem Motor war die Höchstgeschwindigkeit mit 150 km/h angegeben.

Später unterstützte Ford das Projekt, so dass ein V8-Motor vom Ford Vedette mit 2158 cm³ Hubraum und 60 bis 66 PS verwendet wurde.

Wimille war der Sohn eines Motorsportjournalisten kehrte 1930 nach einem Militäreinsatz in Marokko nach Frankreich
zurück und begann mit dem Automobilsport. Sein erstes Rennauto war ein
Bugatti Type 51, mit dem er 1932 beim
Grand Prix d'Oran in Algerien seinen ersten Erfolg feierte. Weitere Erfolge blieben
ihm aufgrund der Unzuverlässigkeit der
Autos verwehrt, so dass er 1933 privat einen Alfa Romeo erwarb. Erfolge bei Bergrennen und Podiumsplätze bei Grands
Prix sorgten dafür, dass er 1934 bis 1937
beim Bugatti-Werksteam unterkam.

Die große Zeit der Bugattis war in der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre allerdings vorbei und die deutschen Silberpfeile dominierten das Geschehen, sodass sich keine großen Erfolge bei Grand-Prix-Rennen einstellten. Erfolgreicher war Wimille im Sportwagenbereich, wo er 1937 und 1939 die 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann. Einem kurzen Intermezzo 1938 bei Alfa Romeo folgte 1939 die Rückkehr zu Bugatti.

Im Krieg war der patriotische Franzose in der Résistance aktiv. Mit seinen Rennfahrerkollegen William Grover-Williams und Robert Benoist gründete er eine Wi-

derstandsgruppe, hatte aber mehr Glück als seine Freunde, die beide im Konzentrationslager umkamen.

1945 kehrte Jean-Pierre Wimille auf die Rennstrecken zurück und gewann gleich das erste Rennen nach dem Krieg, den Coupe des Prisonniers 1945. 1946 ging er zu Alfa Romeo und war in den Saisonen 1947 und 1948 der wohl beste Fahrer

Im Jahr 1949 reiste Wimille nach Argentinien, um bei kleineren Rennen, die dort traditionell zu Jahresbeginn stattfanden, zu starten. Beim Training für den Palermo-Grand-Prix in Buenos Aires (benannt nach einem Park dort) mit einem Simca-Gordini geriet er bei seiner ersten schnellen Runde ins Schleudern und prallte gegen einen Baum. Ein paar Kinder waren der Strecke zu nahegekommen. Ein berittener Polizist wollte sie zurücktreiben. Dabei scheute das Pferd und warf Sand auf die Piste. Dadurch verloren seine Reifen die Haftung. Kurz darauf starb Wimille an den erlittenen Kopfverletzungen.

Auf dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2009 wurden vier Sondermodelle des Bugatti Veyron 16.4 zum 100-jährigen Firmenjubiläum Bugattis vorgestellt. Einer der angefertigten Bugatti Veyron Edition Centenaire huldigte Jean-Pierre Wimille.

Wikipedia Fotos: Wikipedia

Amanda Preuss im Oldsmobile, 1916

In der Pionierzeit des Automobiles waren es meist die Männer über die Aufsehen erregende Berichte erschienen. Aber auch einigen Frauen gelangen abenteuerliches, wie auch Amanda Preuss. Die auto-und schießeisenbegeisterte Sekre-





tärin (25) hatte von der 48 Tage-Fahrt der Anita King auf 1915 Kissel Car 60 HP in der Zeitung gelesen und sagte sich "das kann ich auch und das besser". Sie wurde bei Oldsmobile vorstellig und erhielt nach genauer Prüfung die Zusage ein soeben neu vorgestelltes Oldsmobile V8 zur Verfügung zu stellen.

Sie startete am 9. August 1916 in Auckland und erreichte New York City am 29. August, d.h. Amanda bewältigte den 3520 Meilen-Trip (5664 km) in 11 Tagen, 5 Stunden und 45 Minuten – allein. Damit hatte sie sogar den von Rennfahrer ,Cannon Ball' Baker aufgestellten Solo-Rekord aus dem Vorjahr um 90 Minuten unterboten.



Wie kam's? Außer den Olds Motor Works und, merkwürdigerweise, der Young Women's Christian Association YWCA hatte Amanda auch die Lincoln Highway Association als Sponsor im Boot, was heißt, dass sie über die Wegstrecke bestens informiert war und

fast ausnahmslos den Lincoln Highway benutzte. In den Kommunen wurde sie von Lotsen-Autos in Empfang genommen und punktgenau und zeitsparend zum jeweiligen Ziel geführt – eine Praxis, die auch alle anderen Kontinent-Fahrer übten. Oldsmobile-Händler schließlich schraubten, falls nötig, nachts am Wagen, während Amanda im Hotel übernachtete.

Trotzdem kam sie in Zeitverzug. Wegen mangelhafter Ausschilderung des Lincoln Highway verirrte sie sich in Colorado und kollidierte mit einem Pferd, was sie Arrest und 150 \$ Kau-

tion kostete – bei Pferden versteht der Cowboy keinen Spaß. Um die verlorene Zeit aufzuholen und die selbst vorgegebenen 300 Meilen (483 km) pro Tag abzureißen, fuhr Amanda auch nachts und kam so beispielsweise in Iowa auf 1230 km am Stück. Nicht mehr steile Pässe, regennasser Untergrund.

So fuhr sie mit ihrem Olds-V8 ohne weitere Kollision in New York City ein und beantwortete naheliegende Fragen der Männer mit "Just a Matter of Good Driving, Coolness and Nerves".

Herbert Fischer Foto: Oldsmobile

DER NEUE Porsche-Sportwagen

Resultate, so daß sich Porsche nunmehr bei einer Bodenfreiheit von 200 mm. Solex-Fallstromvergaser mit einem entschlossen hat, eine kleine Serie dieser Fahrzeuge aufzulegen. Der neue Sportwagen Typ 356 ist ein robustes Gebrauchsfahrzeug, das zahlreichen Erprobungen auf den schwierigsten Alpenstraßen (Katschberg, Turacher Höhe, Radstätter Tauern) ausgesetzt wurde und auch verwöhnteren Ansprüchen hinsichtlich Fahrkomfort, Bergfreudigkeit, Beschleunigungsverhalten und Höchstgeschwindigkeit genügt. Die Konstruktion ist in Anlehnung an den bekannten Auto-Union-Heckmotor-Rennwagen entstanden, die auch dem Volkswagen Pate gestanden hat. Der Motor und das Fahrwerk sind mit geringfügigen Änderungen dem Volkswagen entnommen, grundsätzlich neu ist der Rahmen in Verbindung mit einer nach aerodynamischen Gesichtspunkten entwickelten geschlossenen Stromlinien-Karosserie.

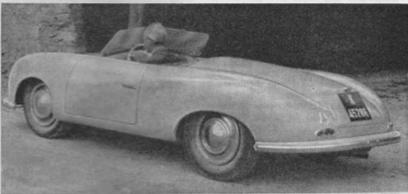
Der neue Porsche-Sportwagen ist ein geräumiger Zweisitzer-Innenlen-ker mit einem sehr reichlich be-messenen Kofferraum, der notfalls hoch Kindern oder einer erwachsenen Person Platz bietet. Die Karosserie ist aus Aluminiumblech in Handarbeit hergestellt und mit dem aus Stahlblech geschweißten Kastenrahmen zu einer außerordentlich biegeund verwindungssteifen Einheit vereinigt. Das Reserverad und der 50 Liter fassende Brennstoffbehälter sind unter der vorderen Haube untergebracht, welche aufklappbar ist. Der besonders tiefe Schwerpunkt verleiht dem Fahrzeug im Verein mit der bewährten Pendelhinterachse des Volkswagens und der Porsche-Schwing-

Die jüngste Schöpfung der Porsche Konstruktionen Ges. m. b. H.: Ein figuranter Sportwagen — der Typ 356. Ill. Werksphoto

von der Firma Porsche Konstruk- rung und hydraulischer Schwingungs- Hinterachse entfallen, tionen Ges. m. b. H., Gmünd- dämpfung eine hervorragende Straßen-Kärnten, geschaffenen Sportwagen lage. Die Stromlinien-Karosserie hat vom Original-Volkswagenmotor ab-Typ 356 ergaben sehr befriedigende eine Gesamthöhe von nur 1265 mm weichende Variante. Er hat zwei

Die Erprobungen mit dem neuen, hebel-Vorderachse mit Torsionsfede- auf die Vorderachse und 56% auf die

Der Motor ist eine nur wenig





Die Länge des Fahrzeuges über alles etwas abgeändertem Saugsystem. Der (1250 mm) etwas kleiner als hinten ca. 40 PS und verleiht dem Fahrzeug 2100 mm. Als Bereifung kommt serien- von 140 km/h. Dank des recht gewicht von nur 770 kg, wovon 44% dem zweiten Gang befahrbar.

beträgt 3870 mm, seine Gesamtbreite Motor entwickelt bei einer Drehzahl 1670 mm. Die Spurweite ist vorne von 4000 U/min. eine Leistung von (1290 mm), der Radstand beträgt leicht eine Spitzengeschwindigkeit mäßig die Dimension 5,00-16 zur günstigen Leistungsgewichtes sind die Lieferung. Mit zwei Personen, 30 kg schwierigsten Steigungen unserer Al-Gepäck und vollem Benzintank, penstraßen, wie beispielsweise der kommt das Fahrzeug auf ein Gesamt- Katschberg (30% Steigung), noch mit

16

Austro-motorelle

1948

43

Drohen Diesel-Fahrverbotszonen jetzt in ganz Frankreich?

Die französischen Medien gaben diese Woche bekannt, dass im Falle von Luftverschmutzungsspitzen nun auch im gesamten Département Drôme Fahrverbote auf Grundlage der Crit'Air Vignette ausgesprochen werden können. Somit können demnächst in 24 Departements großflächig Dieselfahrverbote verhängt werden, da in Frankreich zuerst die Vignette 5 ausgeschlossen wird, welche nur

alte Dieselfahrzeuge betrifft. Die Franzosen werden dazu angehalten, sich die Vignette in jedem Fall zu kaufen. Wird Frankreich bald mehr Umweltzonen als Deutschland haben?



Wintermonate sind die Monate der Luftverschmutzung - nicht etwa, weil mehr Schadstoffe ausgestoßen werden, sondern weil die Wetterbedingungen eine Konzentration der Schadstoffe begünstigen. So war es zuletzt in vielen Teilen Frankreichs der Fall, wo Luftverschmutzungsspitzen in den Départements Nord, Alsace und Loiret auftraten.

Hinzu kommt, dass die EU-Kommission sich einige Länder vorgenommen hat, die schon lange die Grenzwerte überschreiten. Unter anderem wurden Deutschland und Frankreich vorgeladen, um ihre Verstöße gegen die Luftschutz-Grenzwerte zu rechtfertigen. Nicolas Hulot, französischer Umweltminister, hat daraufhin die Städte aufgefordert, schneller an ihren Luftreinhalteplänen zu arbeiten und konkrete Maßnahmen bis Ende März 2018



vorzulegen. Aus diesem Grund sind zu den nun 24 bestehenden, auch kurzfristig weitere Umweltzonen in Frankreich zu erwarten.

Fahrverbote von einem Tag auf den anderen möglich

Eine Tendenz zeichnet sich bereits ab, denn immer mehr Départements nehmen die Crit-Air Vignette in ihren Maßnahmenkatalog für Luftverschmutzungsspitzen auf. Wenn in diesen Gebieten die Luftverschmutzung durch Feinstaub, Stickoxid oder Ozon besonders hoch ist, können urplötzlich mit nur einem Tag Vorwarnung Fahrverbote für bestimmte EURO-Klassen ausgesprochen werden.

Das Besondere an den neuen Zonen ist, dass zwar niedergeschrieben ist, dass Fahrverbote im Fall von extremer Luftverschmutzung ausgerufen werden können, allerdings gibt es keine vorher definierten Gebiete innerhalb der Zone, in der die Fahrverbote zu erwarten sind. Das betroffene Gebiet wird in jedem Fall einzeln beschlossen und ist nur für die Dauer der Luftverschmutzungsspitze gültig! Mehr Informationen auf crit-air.fr.





Die Vielfalt der KFZ-Kennzeichen in Österreich

Ob nun blaue, grüne, weiße oder rote Taferln, auf Österreichs Straßen gibt es eine Vielfalt an unterschiedlichen Kennzeichen. Wir geben einen Überblick.

Schwarze Schrift auf weißem Hintergrund, in der Mitte das jeweilige Bundesländerwappen: Das ist nur eine von vielen Varianten von Kfz-Kennzeichen, die man in Österreich antreffen kann. Hier folgen nun die unterschiedlichen Kennzeichen in Österreich. Sechs Kennzeichen-No-Gos findet ihr übrigens hier.

Gemäß des KFG (§ 49 Absatz 4) haben Kennzeichentafeln für besondere Zwecke einen andersfarbigen Hintergrund, die Schrift muss z.B. weiß statt schwarz

sein und auch nicht den sonst üblichen blauen Rand mit EU-Emblem am linken Rand aufweisen.

BLAUE KENNZEICHEN Hierbei handelt sich um Probefahrtkennzeichen, die behelfsmäßig montiert werden dürfen und nur an Gewerbebetriebe ausgegeben werden, somit meist bei Werkstätten oder Autohändler zum Einsatz kommen (kein Einsatz für private Zwecke). Probe-

fahrtkennzeichen dürfen grundsätzlich nur in Österreich verwendet werden, in Deutschland und Ungarn muss zusätzlich eine Kopie des Probefahrtscheines mitgeführt werden, in Italien und der Schweiz gibt es keine zusätzlichen Auflagen. Eine durchgehende Verwendung von maximal 72 Stunden ist It. Gesetz erlaubt.

GRÜNE KENNZEICHEN

Grüne Kennzeichen dürfen von Privatpersonen verwendet und behelfsmäßig am Fahrzeug angebracht werden. Sie sind (ausnahmslos) für Überstellungsfahrten vom Inland in das Ausland vorgesehen.

WEISSE KENNZEICHEN MIT GRÜ-NER SCHRIFT

Für Fahrzeuge, die rein elektrisch angetrieben werden, werden seit dem 1. April 2017 nur mehr weiße Kennzeichen mit grüner Schrift ausgegeben.

BLAUE KENNZEICHEN MIT ROTEM STREIFEN AM RECHTEN RAND

Diese Kennzeichen dienen einer vorübergehenden Zulassung für maximal ein Jahr und werden an Privatpersonen ausgegeben, die ihren ordentlichen Hauptwohnsitz nicht in Österreich haben.

ROTE KENNZEICHEN IN NORMALER GRÖSSE

Rote Kennzeichen werden dann ausgegeben und eingesetzt, wenn ein Anhänger mit ausländischem Kennzeichen von einem KFZ mit österreichischem Kennzeichen gezogen werden soll, um eine Beförderung aus dem Ausland nach Österreich zu erledigen. Dabei muss das für diesen Zweck ausgegebene rote Kennzeichen das ausländische Kennzeichen des Anhängers überdecken.

Außerdem kann das rote Kennzeichen auch für Anhänger verwendet werden, die nicht zum Verkehr zugelassen sind



 allerdings nur dann, wenn glaubhaft gemacht werden kann, dass der Anhänger im Ausland gezogen werden soll.
 Rote Kennzeichen werden zudem für Fahrradträger, die auf der Anhängekupplung montiert werden, ausgegeben. Aber Achtung: In den meisten Nachbarländern werden rote Kennzeichen für diesen Verwendungszweck nicht erkannt.

ROTE KENNZEICHEN IN KLEINE-RER, FÜNFECKIGER AUSFÜHRUNG UND WEISSEM RAND

Es handelt sich hierbei um die umgangssprachlichen "Mopedkennzeichen", welche aber auch auf "vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen", auch Microcars genannt, angebracht werden. Für die Mopeds und Microcars mit Elektroantrieb sind die Kennzeichen im Übrigen weiß mit grüner Schrift und einem grünen Rand.

WEITERE BESONDERE KENNZEI-CHENTAFELN

ALTE, SCHWARZE KENNZEICHEN

Die "schwarzen Taferln" wurden von 1947 bis zum 1. Jänner 1990 ausgegeben, so wie sie übrigens auch vor 1938 üblich waren. Diese Kennzeichen mit schwarzem Grund und weißer Schrift (ohne Wappen) sind übrigens nach wie vor gültig, solange sich nichts an der Zulassung ändert.

DIPLOMATENKENNZEICHEN

Diplomatenkennzeichen in Österreich (bzw. Kennzeichen des "diplomatischen Korps") unterscheiden sich von "normalen" Kennzeichen dadurch, dass anstelle des Wappens in der Mitte ein Bindestrich als Trennzeichen steht. Das Kennzeichen setzt sich, mit Ausnahmen, grundsätzlich aus der Abkürzung für das Bundesland und einem "D" (für "Diplomaten") zusammen. Beispiel: Abkürzung "WD" für Fahrzeuge von Wiener Diplomaten.

WUNSCHKENNZEICHEN

Die "Kennzeichen nach eigener Wahl", bekannt als "Wunschkennzeichen", können seit 1990, also seit der Umstellung von den alten, schwarzen Kennzeichentafeln auf die weißen Tafeln, beantragt werden.

Sie bestehen aus einer Kombination aus Buchstaben und Zahlen.

TAFERLN FÜR DEN BUN-DESPRÄSIDENTEN UND FÜR ANDERE FAHRZEUGE MIT BESONDERER VERWEN-DUNG

Bei Fahrzeugen, die für Fahrten des Bundespräsidenten für feierliche Anlässe verwendet werden, dürfen die Kennzeichen durch Tafeln, auf denen das Bundeswappen zu sehen ist, ersetzt werden. Im Normal-

fall ist aber auf den Kennzeichentafeln für Fahrzeuge des Bundespräsidenten sowie für alle anderen obersten Organe der Republik Österreich als Kennung der Buchstabe "A" vorgesehen.

Für hohe Funktionäre der Bundesländer ist hingegen der jeweilige Anfangsbuchstabe des Bundeslandes als Kennung per Gesetz definiert.

Aber auch auf den Kennzeichen diverser Behörden, Taxis, öffentlicher Verkehrsmittel, Bestattungsunternehmen uvm. sind besondere Buchstabenkombinationen zur Kennung reserviert. Beispiele: BB für die Bundesbahnen, MW für Mietwagen, TX für Taxis, BH für Bezirkshauptmannschaften, RK für das Rote Kreuz, FF für die Freiwillige Feuerwehr.

Aston Martin DB4 GT Zagato "2 VEV"

Neben dem Ferrari 250 GTO gehört der Aston Martin DB4 GT Zagato wohl nicht nur zu den schönsten, sondern auch schnellsten GT-Sportwagen seiner Zeit. Im Vergleich zum GTO ist der Aston allerdings noch seltener, kann aber auch auf eine etwas weniger erfolgreiche Rennkarriere zurückschauen.

Zwei DB4 GT Zagato haben einen besonderen Status, denn sie tragen die Kennzeichen "1 VEV" und "2 VEV", waren damit praktisch Werksrennwagen. Der zweite dieser GTs wird von Bonhams anlässlich des Goodwood Festival of Speed am 13. Juli 2018 versteigert.

Einen Schätzpreis geben die Bonhams-Spezialisten (noch) nicht an, sie sagen aber voraus, dass dieser Aston einer der teuersten britischen Wagen aller Zeiten werden könnte, einige raunen sogar, dass der 2 VEV vielleicht teurer werden könnte als der DBR 1 von 1956, der 2017 für fast EUR 20 Millionen verkauft wurde. Bonhams' James Knight dazu: "It is, by some distance, the most valuable British motor car ever to be offered at a European auction, and we look forward to seeing what the future holds for this historically significant vehicle". Er geht also davon aus, dass der Zagato-Aston mindestens innerhalb Europa zum teuersten britischen Auto wird.



Dass gerade dieser Aston so wertvoll ist, hat gute Gründe. Erstens ist er einer von zwei im Rennsport auf den legendärsten Strecken, u.a. Le Mans und Goodwood gefahrenen Rennwagen aus Newport Pagnell. Zweitens sass Jim Clark an seinem Steuer. Drittens ist er einer von nur drei DB4 GT Zagato mit DP209-Spezifikation. Ungewollte Berühmtheit erlangte 2 VEV, als er bei der Tourist Trophy in Goodwood im Jahr 1962 mit dem GTO von John Surthees zusammenstiess. Einige Runden später rutschte dann auch noch Robin Benson mit seinem 250 GT SWB in die beiden Kontrahenten, ein berühmtes Bild! Und aus heutiger Sicht ein deutlich über 50 Millionen teurer Unfall. Aber natürlich wurden alle diese Autos wieder aufgebaut, 2 VEV in seiner Karriere sogar mehrfach.

Jetzt kommt der Aston Martin DB4 GT von 1961 also nach über 47 Jahren Familiensitz erstmals wieder auf den Markt. Man darf jetzt schon gespannt sein, was die Käufer bei BONHAMS dafür springen lassen werden.

Herbert Fischer Foto: Bonhams



Bald kann unser Maskottchen wieder Frühjahreskleider tragen...

43. Retromobile in Paris - Auktion

2. Bericht

All diese tollen Ausstellungen – weltweit - leben von "sehen und gesehen" werden. Einen entscheidenden Beitrag zum Mythos (negativ wie positiv) einer solchen Veranstaltung tragen dabei auch die stattfindenden Auktionen statt. Auktionen sind ein beliebtes Stimmungsbarometer. Welche Modelle sind aus der Mode, welche Modelle kommen in Mode. Ein "Stell-dich-ein" von blechernen Mannequins, angestrahlt mit teilweise zu viel LED-Power. Mit welchen Modellen ist eine Wertsteigerung zu rechnen, wohin bewegt sich das Preisbarometer.

Diese jährliche Retro in Paris zieht jedenfalls den internationalen Sammlermarkt, Enthusiasten, Träumer sowie mehr oder weniger betuchte Interessenten an. Am 9.2. und 10.2 fand die diesjährige "Artcurial-Auktion" in Rahmen der Retromobile statt. Jeder der mitbieten wollte, konnte wählen zwischen: 1.) direkt vor Ort zu sein (haben ca. 3.000 Interessierte genutzt), 2.) per Telefon zu bieten oder 3.) online über Internet. Den wahren Grund, eine über jahrzehntelang, mühsam/teure zusammengetragene Sammlung aufzulösen/zu verkaufen, wird man selten erfahren. Heuer wurden gleich sieben private Sammlungen bei dieser Retro zur Versteigerung angeboten. Dabei kamen wahrlich "automobile Träume" unter den Hammer - zu traumhaften Preisen (zumindest für den/die Verkäufer). Offensichtlich erreicht die Preisspirale noch immer nicht den Plafond. Es gab 13 neue Weltrekordpreise. 63 Lose lagen über € 100.000, 12 Lose über € 500.000 und 5 Lose über € 1.000.000. Beispiel gefällig: ein Porsche 904 GTS Bj. 1964 aus der J.C. Miloe Sammlung erzielte € 1.873.600 (weit über Schätzwert).

Das niemand so oft irrt wie die selbsternannten Experten, ist bekannt. Ein weiterer Beweis dafür ist auch, dass die Lots der Sammlungen "Guelon" und

"Broual" teilweise um ein Vielfaches über den Schätzwert lagen. Vielen Mitbietenden, welche "Bares für Rares" erwerben wollten, konnte Rechnung getragen werden. Vielen, deren Cash-Vermögen aber rasch enden wollend war/ist hatten leichte bis schwere Probleme ihre Lungen mit Frischluft zu versorgen. Bei diesen Preisen tritt bei so manchem Möchtegern Atemnot ein. Als Beispiel soll genannt werden, ein spannendes Hinauflizitieren eines Vorort-Besuchers vs. Telefon-Bieters. Bei diesem Lot ging es um einen Delage D8 120 - von Chapron karossiert. Ich weiß nicht in welcher Runde bei einem der Bieter sein freiwilliges worst-case eingetreten ist und er sein freiwilliges knock-out bekannt gab. Jedenfalls war bei lächerlichen € 536.400 der Schlußgong. Der Preis war a) 3x so hoch wie geschätzt und b) soeben das teuerste Vorkriegsauto!! Ein Online-Bieter ist ab sofort "Flügeltürer-Gullwing-Eigner". Offensichtlich hatte dieser glückliche Werktätige Mittagspause, und diese hat er perfekt genutzt. Optimal getimt, hat er im richtigen Moment die Enter-Taste gedrückt - aber vorher (...in ehrlicher ausbeuterischer Arbeit) € 1.158.000 zusammengeschuftet. Das Bugattis teure Raritäten sind, ist nicht neu und wundert weiter nicht. Aber € 2.903.000 für einen 38er Type 57C Coupe Atalante ist Aktionsweltrekordpreis! Nur bitte keinen Neid. Relativieren wir gemeinsam denn Preis! Warum? Nun - dieses Auto war schon 1938 auf dem Genfer Salon ausgestellt. Stellt man den heurigen Auktions-Kaufpreis dem damaligen Verkaufspreis (= Lebensstandard) gegenüber, weiß man jetzt welches Schnäppchen der Käufer gemacht hat.

Ein 2007er Ferrari FXX (das Modell wurde nur 38x gebaut) erzielte den zweithöchsten Preis dieser Auktion € 2.674.000. Dieser Wagen war aber fast neuer als neu. Angeblich hatte er nur ca 100 km in all diesen Jahren fahren müssen. Interessant bei dem Kilometerstand ist die Tatsache, dass trotzdem einige Kisten Ersatzteile miterworben wurden (war es doch ein Jaguar und doch kein Ferrari...). Es muss ein schreckliches, peinigendes Gefühl sein, bis jetzt nicht zum Zug (= zum Oldtimer) gekommen zu sein und den Haufen an Barem nicht verkleinern zu können und die Garage ob dem Erworbenem nicht vergrößern zu müssen! Eine wirksame Therapie (seitens des Auktionators) dagegen ist, zB. weitere italienische Schönheiten anzubieten. Lot 103 ist kein Placebo-Lot - nein - dieses Lot schafft echte Abhilfe (auf gegenseitigem Konto). Ein 1954er Maserati A6 GCS/53 Spyder von Fiandri & Malagoni wurde um € 2.445.600 ersteigert - endlich. Mit dabei ist aber auch eine lückenlose Doku des rostbefreiten Schätzchen vom Produktionsgasserl bis zur Retro. Das muss einem schon was

wert sein = dritthöchster Verkaufspreis der Auktion. Weitere Möglichkeiten um sich was Gutes zu tun war die Ersteigerung eines Porsche 356 Pre-A 1300 Bj 1951. Schätzpreis für dieses Einzelstück deutscher Wertarbeit von € 440.00-540.00 hat offensichtlich ein Quereinsteiger, der in die Expertenszene mangels anderer Qualifikation gewechselt ist, erträumt. Erst bei € 894.000 setzte der Hammer den Schlußakkord. Und weiter geht es mit dem ungebremsten Wahnsinn.



Einem (mit sicher allen Sinnen (un) behafteten) Bieter war ein 1977er Renault Alpine 1600SX € 173.000 wert. (ca. das Doppelte des Schätzpreises) Jede(r) Experte + Innen muss endlich einmal begreifen, dass nicht nur blonde Haare, nicht nur die B?-Größen, nicht nur das Sexappeal eines G. Clooneys, nicht nur das Parfum einer gewissen ?, sondern auch das blau einer Alpine zu nicht kontrollierbarem Ausstoß von Glückshormonen). Das absolute Unvermögen von Vorhersagen (...siehe auch Wahlprognosen) stellte der "De Coucy Prototype" von 1948 dar. Als faktisch verschenkbar von den Schätzgutachtern (= Experten) eingestuft durfte sich der verdutzte, später aber sicher im 7. Himmel befindliche, Verkäufer befunden haben. Der Bestbieter erstand diese einzigartige Wunderschöpfung der automobilen Erfolgsgeschichte um das 9-Fache des geschätzten Preises. (Zur besseren geistigen Aufnahme bzw. Verdauung in wienerischen (Mundl verzeih mir) Worten: "heast Oida, ums nein-foche mehr ois de Wappla gsogt haum - des san wirkli lauta Hirnedarl"!.

Dass ein Modell des französischen Käfers, der Renault 4CV, einem Käufer € 58.216 wert waren? Warum denn nicht? Es handelte sich hierbei um das Modell Riffard-Rank-Record. Noch nie davon gehört? Selber schuld. Nie mehr bekommst Du die Gelegenheit dazu diese Perle um diesen Preis zu ersteigern. Punkt aus -Chance vertan! Ein Auto, dass sicher viele von uns nie haben wollen (auch um diesen Preis) - ein Amilcar Type M von 1929 um € 9.536 (Schätzpreis € 3.500). Gleiches Auto (= gleiches Fahrgestell) diesmal aber ohne Dach (= auch Cabrio genannt) um € 15.496 (Schätzpreis € 5 – 8.000). England speziell, aber auch Frankreich ist ein Land vieler kleiner, von der Lebensdauer her, kurzer Automobilmanufakturen. Der frontgetriebene, nur 2x gebaute Dolo Typ JB10 aus dem Jahre 1947, ist ein Beispiel davon. Da noch beide Exemplare existieren, sind

somit 100% der gesamten Produktion dieses Modells, dieser Firma, am Leben. Welche Automarke kann das noch von sich behaupten? Das hier zur Versteigerung gelangte Exemplar erreichte mit € 27.416 ca. das 3-Fache des Schätzpreises

Ein Auto aus der privaten Volante-Kollektion, ein Alvis Speed Twenty SD Cabriolet, zauberhaft aber dennoch gewöhnungsbedürftig (ach wie sexy) karossiert, ebenfalls von Vanvooren, erzielte € 226. 1480. Ein Auto, von einer Manufaktur, mit dem Flugzeuge fliegen, das Automobil laufen/fahren lernte, ist Panhard/Levassor. Ein X14 20CV, karossiert von Vanvooren, war dem neuen Eigner € 298.000 wert. Unglaublich, die Abgründe, die Beweggründe so viel Geld, so viel Kohle, für so eine Schüssel auszugeben. (Das sind ...Daumen x Pi ...der Wert von ca. 15 FIAT 1500 Cabrios ...schluchzzzzzdie Welt steht auf keinen Fall mehr lang lang lang lang, steht auf kann Foi mähr laong loooaaa ...bzw. entspricht dem Wert von 12 ½ roten E-Typ's ...brauchst ned traurig sein lieber Wotny Wolferl ...das Leben ist einfach ungerecht ...schau di nur amoi in den Spiegel). Das nur zur Verhältnismäßigkeit!

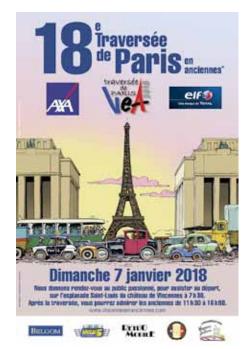
Ein Horch 853 Sport ist und bleibt edel und teuer - somit geht auch der Preis von € 631.760 in das (für mich Außerirdische). Ob es wirklich ein (langanhaltender oder eher kurzfristiger) Trend ist, ist noch nicht genau abzuschätzen. Jedenfalls steigen die Preise für unrestaurierte Autos deutlicher als für die (über)restaurierten. Und für mich - aber sicherlich nicht nur für mich – das absolute Highlight ist: Das Bugatti T57 Cabriolet, karossiert ebenfalls von Vanvooren. Der Preis dieses Exemplars - Liebling der Experten - blieb nicht nur hinter den Erwartungen und Einschätzungen zurück. Es war noch viel viel schlimmer. Wider ausdrückliches Erwarten dieser Erbsenzähler-Experten, diesen Möchtegern-Schätzpreis-Sucher, diesen käuflichen Scharlatanen, fand dieses Auto keine Käufer.

Walter Ceh

Traversée de Paris

Am 7. Jänner 2018 um 7.30 Uhr war wieder die "Esplanade des Château de Vincennes" Startpunkt für wetterfeste Enthusiasten (so wie in den 17 Jahren davor) für die 18. "Traversée de Paris". Als Veranstalter fungiert die Vereinigung "Vincennes en Anciennes". Das ist die erste Veranstaltung im Jahr für Oldtimer in der französischen Hauptstadt.

Der Veranstalter versucht jedes Jahr neue Strecken zu erstellen und ein Motto/Thema zu finden. 2018 war es die Art Deco Zeit = Pausen soll es vor den Gebäuden dieser Periode geben = das sind Häuser aus den 1930iger Jahren. Das sind zB: Palais de Tokyo, das Palais







de Chaillot, Grand Rex, die großen Kaufhäuser Bon Marché, Printemps.

Autos, Motorräder, Traktoren konnten sich anmelden. Voraussetzung ist aber, dass das Vehikel älter als 30 Jahre sein muss. Für die Zuschauer wurden drei Busse organisiert, die dieselbe Strecke abfahren und mit denen man die Vintage-Fahrzeuge hautnah erleben konnte. Wie das Ganze organisiert werden kann, bleibt mir ein kleines Rätsel. Warum? Heuer haben über 800 Fahrzeug teilgenommen...

Walter Ceh

COVC Clubnachrichten Termine 2018:

- 13. April, Slotracing 13. "Start in den Frühling"
- 21. April, Saisonstart Org. Fam. Hof-mann
- Mai, Privatmuseum Erich Müller
 Juni, 5. Zauberberg Classic



Amphibien-Fahrzeug anno 1925 Peugeot Motorboat Car

- 15. August, 20 Jahres Feier des COVC
- Oktober, 8. Church Hill Climb
 Oktober, Schlussfahrt, Org. Walter Ceh
- 8. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag, 3. Mai 2018, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Rétromobile Paris 2018 - Savoir Survivr	e ım
Schnee	1
Kuba's Oldtimer	3
Peerless 2 Litre GT	4
Automuseum Prototyp	4
Hans Herrmann	5
Wimille und sein Auto-Unternehmen	6
Amanda Preuss im Oldsmobile, 1916	7
Drohen Diesel-Fahrverbotszonen jetzt ir	n gan
Frankreich?	8
Die Vielfalt der KFZ-Kennzeichen in Öst	er-
reich	9
Aston Martin DB4 GT Zagato "2 VEV"	10
43. Retromobile in Paris - Auktion	10
Traversée de Paris	11
COVC Clubnachrichten	12







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

Impressum

Auflage:

Herausgeber: COVC

A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer

E-Mail: herbert.fischer@covc.at

www.covc.at 60 Stück

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien