



Monats-Gazette

Nummer **130** Mai 2018

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Laurin & Klement

Der Beweggrund, ein Produkt – welches am Markt bereits käuflich zu erwerben ist - selber zu produzieren, um es qualitativ besser zu machen, resultiert fast ausschließlich aus schlechten Erfahrungen, aus Unzufriedenheit/Enttäuschungen mit dem freudig und meistens teuer erworbenen Produkt/Gegenstand. Es ist schwer zu vergleichen, ob - vor bzw in den Anfängen der Motorisierung/Industrialisierung - es leichter war, eine eigene Fabrik aufzubauen, um ein scheinbar besseres

Produkt zu produzieren. Die Komplexität solch eines Vorhabens, einmal ein geeignetes Grundstück zu finden, der bürokratische Hürdenlauf zur Realisierung, die heutigen Arbeitszeitgesetzte, all die überbordenden Vorschriften und Umweltauflagen machen es (zumindest habe ich den Eindruck) ganz sicher nicht einfacher – als damals.

Ein böhmischer Buchhändler, namens Vaclav Klement (1865-1938) aus Jungbunzlau (jetzt Mlada Boleslav), hatte

sich im Jahre 1895 ein Fahrrad der Marke Seidl & Neumann gekauft. Das war eine deutsche Firma, mit Sitz in Leipzig. In jener Zeit war es sicherlich eine finanzielle Herausforderung sich ein Rad kaufen zu können. Umso größer waren Klement's Enttäuschungen, dass dieses relativ teure, neuartige Transportmittel nervige/ärgerliche Schwächen aufwies, welche ganz sicher zu ändern waren – wenn man nur wollte. Aus diesem Grund verfasste er in tschechischer Sprache einen Brief,



mit diversen Verbesserungsvorschlägen, und sendete diese an das Werk. Da Großmut sprichwörtlich vor dem Fall kommt, reagierte das Werk nicht darauf. Das war der Punkt, an dem Klement sich Gedanken machte, ein eigenes Fahrrad von besser Qualität zu bauen. Seinen Freund, Vaclav Laurin (1868-1930), von Beruf Schlosser, konnte er relativ rasch motivieren, mit ihm gemeinsame Sache zu machen.

Zur Adventszeit, im Jahre 1895, gründeten die Beiden die Fa. „Laurin & Klement“. Vorerst reparierte diese Firma aber nur Fahrräder anderer Hersteller. Das Geschäft ging von Anfang an „wie geschmiert“ – ob der anfälligen Produkte – wie eben von Seidl & Neumann. Durch das tagtäglich entstandene Wissen (die eigenen entwickelten Verbesserungen wurde bei der Reparatur eingebaut) „wie man es besser machen konnte“ wurde ein eigenes Rad entwickelt, gebaut und verkauft. Es wurde sogar ein Fahrrad mit Hilfsmotor angeboten – welche sich aber nicht viele leisten konnten. Da die Qualität den Erwartungen entsprach = die Besitzer waren zufrieden, stiegen ergo dessen die Verkaufszahlen innerhalb kurzer Zeit rapide an. In der Kassa war immer weniger Luft, dafür umso mehr Bares = es war einiges Geld für Neuentwicklungen, für ein Motorrad vorhanden. 1899 wurde das erste Motorrad den schon etwas betuchteren Kunden angeboten. 1903



gingen bei 34 Rennen die Laurin & Klement Motorräder an den Start, wovon 32 Siege errungen wurden. Diese Rennerfolge spiegeln sich erfolgreich in den Verkaufszahlen. Aber - wer rastet der rostet. Neue, innovative Produkte mussten entwickelt/erfunden/gebaut werden, um der Firma ein Überleben zu sichern. Da das automobiler Zeitalter angebrochen war, wollten die Besitzer unbedingt auch ihr eigenes Auto auf den Markt bringen (oder etwas autoähnliches....). Das kostete einerseits viel Geld (welches für dieses Vorhaben nicht zur Genüge vor-

handen war) und andererseits – wo die erforderlichen Genies, die Ingenieure für diese neue Technik finden, die diesen Anforderungen gewachsen waren?

Somit entstand bei Laurin & Klement im Jahre 1900 die Idee, doch das Wissen, die Fantasie, den Fleiß ihrer Arbeiter zu nutzen. Sie bekamen den freiwilligen Auftrag, Fahrradteile mit nach Hause zu nehmen, benötigte Teile in der Firma anzufertigen, um eine Kutsche mit Motorantrieb, ein Automobil zu entwickeln. Das war natürlich eine großartige Motivation – schon um den eigenen Arbeitsplatz zu sichern. Aber weder Anbieter, noch Kunde wussten wohin die Reise gehen, welches Produkt sich durchsetzen würde – drei - oder vierrädrige Benzinkutschen. Eines der vielversprechenden Projekte der Arbeiter waren zwei durch zwei Querstangen zusammengehaltene Fahrräder, die von einem kleinen Motor angetrieben wurde. (Diese Idee hatten in Amerika schon einige Bastler. Max Hertel, ein nach Amerika ausgewandeter Deutscher, hatte diese Idee schon 1894. Er fügte zwei Fahrradrahmen mit Querstangen zu einem vierrädrigen Fahrzeug zusammen, auf dem auf einer Sitzbank zwei Personen Platz fanden. Etwa 100 Exemplare



sollen bis 1898 entstanden sein). Jedenfalls prosperierte die Firma Laurin & Klement auch auf Grund der Mitarbeit, des Fleißes, der Kreativität ihrer eigenen Arbeiter zu einem namhaften Hersteller von Fahrrädern, Motorrädern und Automobilen. Es ist eine schöne Geschichte, wie durch Unzufriedenheit, (durch Arroganz eines Fahrrad-Herstellers) eine Firma gegründet wurde, welche heute bestens dasteht, eine Perle des VW-Konzerns ist und die wir unter dem Namen SKODA (seit 1925) kennen.

Walter Ceh
2 Fotos: Wikipedia

Le Jog

Der Tragweite der Entscheidung, das Gefühl „Großes vollbracht zu haben“, stellt sich erst nach Ende der Rallye, aber eher erst bei der gesunden Ankunft zu Hause ein. Erst wenn alles vorbei ist, wieder bei klarem Kopf ist, ist man sich sicher: „ja“ - ich habe bei der Le

Jog mitgemacht und habe überlebt. Und jede(r), der/die von Anfang an dabei war, war sich im Dezember 2017 das 23. Mal bewusst(los....) geworden, dass wieder alles vorbei ist – bis zum nächsten Jahr halt!! Alle jene, die da von weit anreisen und unbedingt mitfahren wollen, sind die heimischen SM-Studios offensichtlich zu bieder. Warum auch nicht? Wer die besondere Qual liebt, muss sich unbedingt in das Le Jog-Outdoor-Studio.

Ich liebe die Engländer u. –Innen - insbesondere nach dem Brexit. Die Urlaube auf der Insel werden noch billiger werden = die Kosten, den eigenen Körper mit dem Oldie gemeinsam peinigen zu lassen = die Teilnahme an dieser Rallye wird immer einfacher finanzierbar. „Cheers“ !! Nun – was verbirgt sich hinter dem öden, fadenscheinigen Namen „Le Jog“? Also - diese Veranstaltung der Historic Endurance Rallying Organisation (HERO) - wird seit 1993 im Dezember organisiert. 2017 zum 23. Mal. Von Land's End, dem westlichsten Punkt Englands im Cornwall, führte die dreitägige Rallye bis nach John O'Groats, der nordöstlichen Spitze Schottlands. Diese legendären Etappen, bis zum äußersten Zipfel Schottlands, darf ohne Zweifel als härteste Prüfung bezeichnet werden, der man sich heutzutage am Steuer eines Auto-Klassikers auf europäischen Straßen stellen kann. All jenen, welche die Classic Monte zu prude, die Mille Miglia zu mondän ist, finden hier ihr Glück. Le Jog ist etwas für Extremisten, für Puristen, für Masochisten/Sadisten – aber nicht für Touristen! Le Jog ist eher eine drei- bis viertägige Tortur. Als Grundlage/Vorbild für die erste Le Jog (1993) diente die fast schon 100 Jahre alte Idee, die Einheit „Mensch und Maschine“ auf das Äußerste zu fordern, um die Zuverlässigkeit zu zeigen. Diese damaligen Veranstaltungen wurden als „Reliability Trials“ bezeichnet.

Mit Le Jog sollte der etwas aus der Tradition gekommen Leistungsnachweis zu neuem Leben verholpen werden. Le Jog unterscheidet sich von anderen Rallyes deutlich. Schon dadurch, da es keinen Gesamtsieger gibt, sondern bei jedem Kontrollpunkt Leistung abgefragt werden. Wer nicht punktet fällt vom Gold- in den Silberstatus. Jedenfalls – einige Tage vor Weihnachten trafen sich 60 Teams mit ihren Oldies in Cornwall, um an den kommenden 3 Tagen über 1.500 Meilen



Richtung Ziel, nach O'Groats zu fahren. Die Distanz allein wäre kein Problem, alle anderen Widrigkeiten machen die Le Jog zur Hölle. Reichlich Schnee, ständig wechselndes Terrain, Navigation nach herkömmlicher Art (nix Elektrik), nervenaufreibende, umständliche Regularien, anspruchsvolle Aufgaben, sorgten für so manche Spannung zwischen Zündkabel und Verteiler - und noch mehr zwischen Fahrer und Beifahrer(in). Völlig vereis-



te Pass-Straßen durch die Highlands, hunderte, von Steinmauern eingefasste enge Straßen, nächtliche Vollgasfahrten, sind wahrlich kein Honiglecken für die Teilnehmer. Die Königsetappe, von den Teilnehmern als „Horroretappe“ bezeichnet, dauert schlicht und einfach „26 Stunden“. War da rastet, rostet zwar nicht, ist aber draußen! So einfach kann das Leben sein! Um die Spreu von Weizen zu trennen sei auch diese Besonderheit erwähnt: „Auf 20 Meilen Strecke gibt es 10 Zeitprüfungen/Kontrollen“ (Otto nimm Dir ein Beispiel für die nächste Zauberberg-Classic). Nicht nur – aber auch Dank der schwierigen Wettersituation - waren am Ende des zweiten Tages nur noch sechs



Teams im Gold-Status. Und weiter geht es nach ca. 4 Stunden Pause. Wunder schön die Strecke von Abbeystead nach Jubilee, bevor der mit Schafen übersäte Abstieg von Hare Appletree Fell nach Quernmore folgte. Gesäumt von nie endenden Zeitkontrollen ging die Rallye durch die atemberaubende schottische Landschaft weiter.

Der ständige Druck, die Distanz mög-

lichst fehlerfrei zurückzulegen, die Ortsmarken/Kontrollpunkte, alleine mit Roadbook und Karte, innerhalb des engen Zeitfensters zu erreichen, ist alles andere als einfach. Gar nicht so Wenigen ist/war der Druck zu groß. Um diesen Druck blitzartig abzubauen, gibt es mehrere Möglichkeiten zur Auswahl – welche von gar nicht so wenigen genutzt wurden. Folgend zwei Beispiele: 1) Ausflug in die Botanik/Hecke. 2) Kaltverformung an den zahlreichen Steinmauern. Der Schwund an Mensch unter Material betrug ca. 60%. Nicht nur Druckablass dezimierte sich das Teilnehmerfeld. Auch durch die zahlreichen technischen Defekte entstand eine natürliche Auslese. (Angeblich haben auch einige freiwillig aufgegeben, und in den nächsten Tagen ein Anwaltsbüro aufgesucht, um die Vermögensaufteilung schriftlich festzulegen...). Geschont werden weder Nerven noch Motoren, was das Glücksgefühl der erfolgreichen Teilnehmer umso eindruckvoller spürbar machte. Le Jog ist und bleibt ein ganz besonderes Abenteuer! Der Tragweite der Entscheidung, das Gefühl „Großes“... zum Weiterlesen bitte zurück zum Anfang...

Walter Ceh
2 Fotos: Le Jog

Autonova

Bundespräsident Heinrich Lübke schüttelte verständnislos den Kopf

Jeder, der sich auch nur ein klein wenig für Auto bzw. dem Drumherum interessiert, ab und zu einen profunden Artikel über ein Automodell lesen will, stößt zwangsläufig auf den Namen Fritz B. Busch. Ein wahrer Journalisten-Mythos der automobilen Geschichte. Neidlos anerkannt, seine scharfzüngigen Analysen, seine Meinung über Schwächen und Stärken eines Autos. Nie unterschwellig oder beleidigend, obwohl ehrlich geschrieben. Es kommt halt immer auf das „Wie“ an. Das Problem bei solchen anerkannten, bewunderten Experten ist, dass Selbstzweifel, Selbstkritik mit der Zeit stark nachlassen und in der Endphase völlig verschwunden sind. In der größten Form, glauben sie, das Rad neu erfinden zu müssen. Ist ja an und für sich nichts Negatives – insbesondere wenn sich noch weitere Genies dazugesellen – um gemeinsam Neues, Revolutionäres zu schaffen. Von solchen Typen leben ja 99% des Restes des Pöbels.

Nun ja – Fritz B. Busch mutierte auch zu Höherem. Als Chef-Journalist von „Das Auto, Motor und Sport“ war er offensichtlich nicht ausgelastet, schloss sich mit den Designern Pio Manzu und Michael Conradt zusammen. Das Team nannte sich „Autonova“. So weit so gut. Ziel dieses Teams war es, neue Auto-Konzepte zu entwickeln. Es war höchst an der

Zeit, ausgetretene Pfade zu verlassen. Um den Kostenrahmen nicht explodieren zu lassen (welches das Ende schon vor dem Anfang bedeutet hätte) ersuchte Busch die Firma GLAS Fahrwerk und Motor vom Glas 1304 (60PS) zur Verfügung zu stellen = bewährte Technik. Da das herkömmliche Getriebe nicht in das neue Konzept passte, ersuchte Busch die Autofabrik DAF ihm bzw. dem Team



ihr neuartiges, stufenloses Getriebe zur Verfügung zu stellen. Offensichtlich waren Busch und sein Team clever genug, nicht eigenes Kapital einzusetzen, sondern fremdes. So kam es auch, dass die Reifenfirma Pirelli die Kosten für ihr neu entwickeltes Konzeptcar finanzierte. Den „fam“ für familiäre. Der Entwurf war einzigartig und der Zeit um Lichtjahre voraus. Einige Elemente fanden sich Jahrzehnte später in Minivans Serie wieder. Leider war aber auch die Optik einzigartig - hässlich. Sie entwarfen einen hohen Kombiwagen. Nur 3,50 m lang und ganz auf optimale Raumausstattung konzipiert. Das Auto war mit 1,50 m genauso hoch wie breit. Das Gefährt bot 5 Personen genügend Platz plus Gepäck, und einen unschlagbaren Wendekreis



von nur 8,40 Meter. Technisch besonders interessant war die Lenkung. Mit zunehmendem Einschlag wurde diese immer direkter in der Übersetzung. Das Lenkrad war in der Nullstellung unten abgeflacht. Am Boden des Innenraums gab es nur ein Pedal = das Bremspedal. Am Armaturenbrett gab es nur ein einziges Instrument. Alle Bedienelemente lagen am Lenker. Beschleunigt wurde mit einem Knopf am

Steuerknüppel. Durch Verwendung der Riemen-Automatik von DAF erübrigten sich Kupplungspedal und Schaltknüppel. Die Karosserie baute die italienische Firma Sibona-Basano. Leergewicht ca. 750 kg. Der fam wurde nur in einem Exemplar hergestellt. Premiere feierte es zur Frankfurter Automobil-Ausstellung (IAA) im September 1965. Der fam blieb eine Studie, war aber Vorläufer einer ganzen Generation von Minivan-Fahrzeugen.

Schade, dass durch das furchtbare Design alle guten Eigenschaften dieser Studie viel zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Gleichzeitig wurde ein weiteres Modell dieser „3 Autowelt-Verbesserer“ ausgestellt. Es war der AUTONOVA GT. Ein zweisitziges sportliches Coupe auf Basis des NSU Prinz 1000. (NSU hatte bis auf die Karosserie alles zur Verfügung gestellt). Auch dieses Auto wurde von Sibano & Basano gebaut. Die außen aufgesetzten, feststehenden Rund-Scheinwerfer (a la Austin Healey Sprite), glatte Front, Schmetterlings-Scheibenwischer, Steilheck und hochklappbarer Heckscheibe. Länge 3,75m, Breite 1,55m Höhe 1,20 m. Vmax 167 km/H (nur für Mutige). Das Auto war natürlich eine Attraktion. So etwas hat noch niemand gesehen. Der damalige Bundespräsident Heinrich Lübke schüttelte allerdings bei seinem Rundgang beim Anblick des GT nur verständnislos den Kopf. Aber sicher nicht nur er. Aufgrund der vielen Konstruktionsmängel (lt. NSU Ingenieuren) verzichtete NSU auf eine Produktion.

Walter Ceh
3 Fotos: Wikipedia

Carrozzeria Sibona-Basano

Die Carrozzeria Sibona-Basano, s.n.c., kurz Sibona-Basano, ist ein ehemaliges italienisches Unternehmen für Karosseriebau und Automobildesign.

Der Sitz der Gesellschaft lag in Turin, die maßgeblichen Personen waren Pietro Sibona sowie die Brüder Elio und Emilio



Basano. Das Unternehmen, das überwiegend im handwerklichen Stil arbeitete, stieg 1963 zum Automobilhersteller auf, als es den selbst entworfenen offenen Strandwagen Decathlon einzelstückweise produzierte und vertrieb.

Das Unternehmen bestand nur von 1962 bis 1966 und zeichnete sich durch eine ungewöhnlich breite Modellpalette von der Design- und Konzeptstudie eines

Stadtwagens bis hin zum Hochleistungs-sportwagen aus. Manche Aufbauten zeigten ungewöhnlich gestaltete Details und bestanden bereits aus Kunststoff; das Turiner Unternehmen war damit – jedenfalls im italienischen Automobilbau – ein Vorreiter in der Kunststoffverarbeitung. Ein weiteres Merkmal war die Zusammenarbeit mit verschiedenen namhaften Designern aus unterschiedlichen Ländern.

Automobile mit Karosserien von Sibona-Basano sorgten vielfach für außergewöhnliche Aufmerksamkeit in Zeitungen und Fachzeitschriften sowie auf den zeitgenössischen Automobilausstellungen, vor allem in Italien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich und den Vereinigten Staaten von Amerika. Von Sibona-Basano eingekleidete Automobile erzielten seit 2010 wiederholt Verkaufspreise im sechsstelligen Dollar- und Euro-Bereich.

Wikipedia
Foto: Wikipedia

Ur-Land-Rover zweites Leben nach 70 Jahren

Weltpremiere des Land Rovers war die Amsterdamer Motor Show im Jahre 1948. Insgesamt wurden 3 Vorserienmodelle ausgestellt. Eines davon war das Vorserienmodell mit der Nr. Bezeichnung L07. Besagtes Modell war anschließend bis in die 1960iger Jahre in England – mit diversen Eigner – im Einsatz. Aus welchen Gründen auch immer, wollte niemand mehr mit diesem Auto fahren, aber als stationäre Antriebsquelle durfte dieser Wagen dann fast 20 Jahre lang auf einem Acker in Wales seinem Herrn dienen, bevor es endgültig in einem Garten entsorgt und es dem Schicksal überlassen wurde.



Somit war der Verbleib und das Schicksal dieses Modells ein Rätsel. Aber - das Schicksal hatte es offensichtlich gut gemeint – mit diesem Ausstellungsstück L07. In fast vergessenem und beklagenswertem Zustand wurde der L07 (zufälligerweise) in einem Garten entdeckt. Und das ganz in der Nähe seines Geburtsortes – dem Land-Rover-Werk im englischen Solihull. Jetzt begann die akribische Suche in den Archiven, um die tatsächliche Originalität festzustellen. Die Experten von Jaguar und vom Land-Rover-Classic-Vereins hatten es wahrlich

nicht leicht, in zahlreichen Archiven die Fahrzeug- und auch die Besitzerhistorie zu enträtseln. Sie haben aber ganz Arbeit geleistet. Es war tatsächlich das originale Vorserienfahrzeug L07. Genauso wie alle 48 Vorserienmodelle, hat auch der L07 besondere, einzigartige Merkmale. Und diese waren: a) es wurden dickere Aluminiumbleche verwendet, das Chassis war verzinkt, die Ladefläche war demontierbar. All diese Merkmale wollten die Restauratoren beibehalten. Um dem L07 ein zweites Leben zu geben waren noch lebende ehemalige Mitarbeiter des Werkes mit ihrem Fachwissen äußerst hilfreich, genauso wie das noch zahlreich vorhandenen alte Werkzeug. Wie bei jeder guten Restauration sind auch hier so wenig wie möglich neue Teile verbaut worden. Der Gesamtzustand war aufgrund der Materialien gar nicht so schlecht. Nicht einmal eine Neulackierung musste gemacht werden. Der Lack Light-Green war nicht mehr zu Gänze vorhanden, aber für eine tolle Patina des L07 war es mehr als ausreichend. Teil des Restaurationsprojektes ist auch Kontakt mit allen Besitzern/Eignern aufzunehmen, um eine wirklich lückenlose Historie des L07 zu dokumentieren.

Walter Ceh

Carraciolas Rekord überboten

Man schreibt den 28. Januar 1938 als der legendäre Rennfahrer Rudolf Caracciola mit einem Mercedes-Benz W 125 Zwölfzylinder den Geschwindigkeitsweltrekord auf einer öffentlichen Straße auf 432,7 km/h hochschraubt. Ort des Geschehens ist die Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt, wo das Wahnsinnstempo über einen Kilometer mit fliegendem Start erreicht wird. Überschattet wird der Erfolg vom tödlichen Unfall des Konkurrenten und Auto-Union-Rennfahrers Bernd Rosemeyer am gleichen Tag.

Gebrochen wird der Rekord erst fast 80 Jahre später im November 2017. Rekorde, wie der am 28. Januar 1938 von Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz erzielte, inspirieren bis heute. Zum Beispiel Designstudenten: Das Projekt „Electric High Speed“ auf Initiative des Chief Design Officers der Daimler AG, Prof. Dr. h. c. Gorden Wagener, entwickelte in Zusammenarbeit mit der Fakultät für Design der Hochschule für angewandte Wissenschaften München in den Jahren 2016 und 2017 zu diesem Thema Designentwürfe auf Grundlage zukunftsweisender Technologien für radgetriebene Hochgeschwindigkeits-Rekordwagen mit Elektroantrieb. Unter der Leitung von Prof. Dr. Othmar Wickenheiser ließen sich angehende Automobildesigner insbesondere von den Karosserieformen der historischen Mercedes-Benz Rekord-

wagen aus den 1930er-Jahren anregen und ihrer Kreativität freien Lauf. Entstanden sind herausragende Designkonzepte für Rekordwagen jenseits der 800-km/h-Marke.

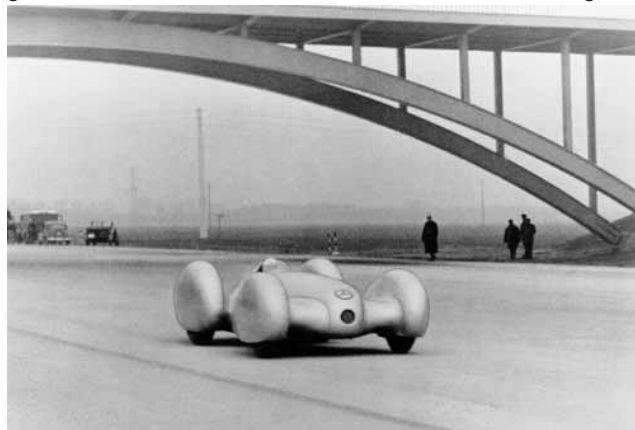
Einen geradezu elektrisierenden Projekteinblick gibt das gerade erschienene Buch „Electric High Speed“ (Shaker Media, Aachen, 524 Seiten, 119,80 Euro, ISBN 978-3-95631-626-5). Einige der im Rahmen des Projekts erarbeiteten Designentwürfe sind als Modelle im Maßstab 1:4 umgesetzt. Diese und außerdem ebenso eindrucksvolle Modelle historischer Mercedes-Benz Rekordwagen wird die Marke voraussichtlich auf der Fachmesse Techno Classica in Essen präsentieren (21. bis 25. März 2018).

Rückblende. Das Motorsportjahr 1937 läuft zunächst absolut vorzüglich für Mercedes-Benz: Die Marke gewinnt überragend die Grand-Prix-Europameisterschaft. Das will sie mit einem ebenso fulminanten Geschwindigkeitsrekord ergänzen. Doch dieses Vorhaben misslingt. In der Rekordwoche von Frankfurt am Main im Oktober 1937 kann der Rekordwagen W 125 mit 5,6-Liter-V12-Motor die konkurrierenden Fahrzeuge der Auto Union nicht übertrumpfen. Die Stuttgarter Marke zieht das Fahrzeug aus dem Wettbewerb zurück und beschließt, den Rekordwagen für einen nächsten Versuch umfassend weiterzuentwickeln. Innerhalb von nur acht Wochen bringen Rudolf Uhlenhaut, der technische Leiter der Rennabteilung, und Entwicklungsvorstand Max Sailer die notwendigen Arbeiten auf den Weg. Die Vorgaben an die Ingenieure lauten: Fahrgestell und Motor modifizieren und eine völlig neue Karosserie entwickeln. Der Grund dafür ist vor allem ein zu großer Vorderachsauftrieb der Version von 1937, der zeitweise sogar zum Verlust der Lenkfähigkeit geführt hat. Aerodynamik: Anregungen aus dem Flugzeugbau: Für die neue Karosserie erhält Mercedes-Benz wichtige Impulse aus der Flugzeugindustrie: Unter anderem aus den Entwicklungsabteilungen der Flugzeugwerke von Ernst Heinkel und von Willy Messerschmitt kommt die Empfehlung, den vorderen Überhang zu verkürzen und die Front runder zu gestalten. Zudem wird die Front weiter nach unten gezogen und läuft an der Spitze steiler aus. Das senkt wie erwünscht den Vorderachsauftrieb. Ein längeres und stärker angehobenes Heck reduziert den Auftrieb an der Hinterachse. Außerdem wird der Querschnitt des Wagens stärker abgerundet, was die Seitenwindempfindlichkeit reduziert. Schließlich



entsteht eine runde, dem Grundriss und Querschnitt eines Tropfens nachempfundene Cockpitverglasung. Bisher hatte Rennfahrer Rudolf Caracciola, Europameister der Jahre 1935 und 1937, eine solche Scheibe wegen des Risikos der Sichtverzerrung ablehnt. Nun findet Mercedes-Benz gemeinsam mit einem Zulieferer eine optisch wie aerodynamisch befriedigende Lösung. Die konsequente Stromlinienform des Fahrzeugs wird zudem durch die verkleideten Radausschnitte betont.

Motorkühlung: Eiswasser statt Fahrtwind: Auffällig ist der geringe Durchmesser der Lufteinlassöffnungen in der Front der Stromlinienkarosserie. Dies wird durch die innovative Eiskühlung des Rekordwagens möglich. Dabei befindet sich der Kühler in einem Behälter mit 48 Liter Wasser und fünf Kilogramm Eis. Zusätzliche Kühlwirkung kann bei Bedarf durch Trockeneis erzeugt werden. So entfällt die Kühlerdurchströmung mit Luft, die sich in einem deutlich höheren Luftwiderstand des Fahrzeugs bemerkbar machen würde. Die Anregung für die Eiskühlung kommt von der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof. Wie erfolgreich die Ausrüstung des W 125 Rekordwagens mit der neuen Karosserie ist, zeigen vier Jahrzehnte später ausgeführte Messungen im Mercedes-Benz Windkanal. Dort



erreicht der Silberpfeil in seiner Fahrkonfiguration einen exzellenten Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,170$. Der bei den abgebrochenen Rekordversuchen im Oktober 1937 eingesetzte V12-Motor mit 5.577 Kubikzentimeter Hubraum wird komplett zerlegt und optimiert. Unter anderem soll durch eine Anreicherung des Verbrennungsgemischs und verstärkte Kolbenbolzen seine Zuverlässigkeit erhöht werden. Zu den weiteren Maßnahmen gehören auch vernickelte Kolbenböden, um das Risiko von Verschmorungen zu senken. Außerdem wird

das Kolbenspiel erhöht. Schließlich sorgt Georg Scheerer in der Motorenwerkstatt der Rennabteilung für eine gleichmäßige Gemischversorgung der einzelnen Zylinder. Prüfstandsläufe bestätigen den Erfolg sämtlicher Arbeiten. Eine Leistungsmessung vor dem Einbau des Motors ins Fahrzeug ergibt am 29. Dezember 1937 eine Leistung von 714 PS ohne Zusatzschiebervergaser.

Zusammen mit diesen zusätzlichen Vergasern würde die Leistung rund 765 PS betragen, teilt Scheerer am 6. Januar 1938 mit. Das sind 29 PS mehr, als der Motor bei den Rekordversuchen acht Wochen zuvor erreicht hat. „Der Wagen liegt herrlich auf der Straße“: Es ist eine Rekordfahrt, wie sie bislang noch niemand gewagt hat. Es lohnt sich: Auf der im Mai 1935 eröffneten Autobahn zwischen Frankfurt am Main und Darmstadt, der späteren Bundesautobahn A 5, erreicht Rudolf Caracciola am Morgen des 28. Januar 1938 kurz nach 8 Uhr die bis dahin schnellste auf einer öffentlichen Straße erzielte Geschwindigkeit: Er kommt über den Kilometer mit fliegendem Start auf 432,7 km/h und bricht auch den Rekord für die Meile mit fliegendem Start auf 432,4 km/h. Ermittelt werden die Geschwindigkeiten jeweils als Mittelwert von Fahrten in beide Richtungen. Caracciola lobt in seiner späteren Biografie das Fahrzeug: „Der Wagen liegt herrlich auf der Straße. Ich merke es schon auf der Anlaufstrecke. Es ist ein ganz anderes Fahren als mit der Konstruktion im vorigen Jahr.“ Dies demonstriert eindrucksvoll den Erfolg der Aerodynamik-Optimierung mit der grundlegend neu entwickelten

Stromlinienkarosserie. Die Auto Union versucht noch am gleichen Tag, diesen neuen Mercedes-Benz Rekord zu brechen. Doch Bernd Rosemeyer, der erfolgreichste Rennfahrer des Konkurrenzunternehmens, verunglückt dabei tödlich. Sein Fahrzeug wird in voller Fahrt von einer Windböe erfasst und von der Fahrbahn gefegt. Fast acht Jahrzehnte lang bleibt der von Caracciola erzielte Geschwindigkeitsrekord auf einer öffentlichen Straße bestehen. Erst am 4. November 2017 wird er übertroffen und auf 445,54 km/h verschoben. Das Fahrzeug hat fast die doppelte Motorleistung. Damit ist der Mercedes-Benz W 125 Rekordwagen bis heute ein Musterbeispiel für Effizienz. Das Originalfahrzeug von 1938 hat heute im Mercedes-Benz Museum einen Ehrenplatz: in der Rekordwagen-Präsentation beim Mythosraum 7 „Silberpfeile – Rennen und Rekorde“.

Walter Ceh
2 Fotos: Wikipedia

RR Phantom III

Sitting for over 40 years....

Es ist sehr schwer zu beschreiben was man in dem Industriekomplex in der Mitte von Long Island, New York, sieht. Vor mehr als 40 Jahre wurden einige Fahrzeuge im Keller des Gebäudes garagiert.



Dieses Auto wurde an der Pariser Auto Show 1937 am Stand von Franay gezeigt. 40 Jahre Keller hinterlassen Spuren des Verfalles, Staub zentimeterdick, Karosserieteile aus Stahl stark korrodiert. Dank der Alukarosserie ist diese in recht guten Zustand, und vor allem die Innenausstattung in seither unberührten Zustand. Alle Zierteile vorhanden – wer kann das sonst schon sagen bei einem so einem alten Auto. Alle Gläser in guten Zustand.

Die Entdecker der drei Schätze, Firmensitz in Philadelphia, verkaufen die Restaurierungsbedürftigen Fahrzeuge. Der Rolls Royce Phantom III soll 80.000 \$ kosten - <mailto:sales@lbilimited.com>

Herbert Fischer
4 Fotos: <http://lbilimited.com>

VOLVO P1900 Sport

VOLVO ist jenen, die den Zenit des Lebens leicht übereschritten haben, als Langzeitauto in Erinnerung. Die Werbung dazu war gut und glaubhaft, sowie die Qualität der Autos, welche überzeugt hat. Das Volvo ein überaus (ungeplantes) kurzlebiges Auto gebaut hat, wissen nur wenige.

Der Volvo P1900 Sport hat nur eigentlich nur 2 Jahre gelebt. "Wer zu spät kommt, bestraft das Leben" hatte einmal Gorbatschow gesagt. Wer aber der Zeit zu weit voraus ist, dem bestrafen die Kunden, dem bestrafen die Qualitätsprobleme, dem bestrafen vor allem die hohen Fertigungskosten, welche an den Kunden nicht weitergegeben werden können. Die mechanischen Organe waren erprobt und zuverlässig, sie stammten aus dem PV444 = Buckel-Volvo, ebenso wie das verkürzte Chassis. Was aber zu DDR-Zeiten im Trabant genügte bzw. dem Genossen als Qualität genügen musste, war für VOLVO-Verwöhnte und vor allem für den US-Markt um Meilen unter jeder Kritik. Die Fiberglas-Karosserie war völliges Neuland. Eine Technik, welche (noch) nicht zu beherrschen war und das vorzeitige Ende dieses Auto besiegelte.

Die futuristische Fiberglas-Karosserie (erstes europäisches Auto in dieser Technik) war mit dem geforderten VOLVO-Standard nicht zu machen. Das konnten (für damalige Verhältnisse) überaus sportlichen Fahrleistungen, des auf 70PS Leistung gesteigerten Motors, welcher nur 862 kg = 1900 Pounds (= darum die Bezeichnung 1900er) zu beschleunigen hatte, auch nicht ändern. Alle Exemplare wurden faktisch nur in den USA verkauft – und das aus gutem Grund. Die Idee für

dieses Auto = mit der Fiberglas-Karosserie, hat VOLVO-Gründer Assar Gabrielson 1953 aus den USA nach Schweden mitgebracht. Eine eigene Fiberglas-Produktion aufzubauen war reine Utopie und nicht finanzierbar. Somit fungierte als Lieferant der leichtgewichtigen Fiberglas-Karosserie der kalifornische Bootsbau-Spezialist Glasspar. Dessen innovative Fiberglas-Produktionstechniken hatten Volvo-Chef Assar Gabrielson in den Bann gezogen und überzeugt ein Auto mit dieser Technik bauen zu müssen. Schon im Jahre 1953 lieferte diese US-Firma die ersten Karosserieentwürfe und 1954 schickten sie die ersten Prototypen an VOLVO. Diese neue Technik, ein Stahlgerüst mit Fiberglas zu vereinen, eine dauerhafte Lackierung aufzutragen (es konnte nur zwischen 3 Farben gewählt werden) konnte einfach nicht zufriedenstellend gelöst werden – abgesehen von der überaus teuren Fertigung der Fiberglas-Karosserie im US-Werk.

Wie auch immer – einer der ersten handgefertigten 1900er wurde 1956 in den USA als Volvo Sport auf der New York Auto Show vorgestellt. Es war ein Riesenerfolg. Das Auto traf punktgenau auf den Geschmack der US-Bürger (war keine Überraschung, da das Design hauptsächlich in den USA gemacht wur-



de). Und die 170 kmh war für die Amis ein Traum – und dazu die Straßenlage und die tollen Bremsen. Die US-Fachwelt, die Kunden waren anfangs begeistert. Wenige hatten den Europäern einen solchen Sportwagen und einer europäischen Serienfertigung von Kunststoffkarosse-



rien zugetraut. VOLVO hatte aufgrund der Begeisterung der Amis große Pläne mit ihrem Schmuckstück. Nordamerika, Südamerika und sogar Afrika wollten erobert werden. Die erste Serie sollte aus 300 Fahrzeugen bestehen. Zahlreiche VOLVO Mitarbeiter wurden zur Schulung



Unberührt, im Zustand wie vor 40 Jahre stehen nebeneinander ein 1937er Packard Bestattungswagen, daneben ein Rolls Royce aus dem Jahre 1937 und ein 1948er Delahaye Cabriolet vom Karosser Vester & Neirink welcher 1948 auf der Brüsseler Auto Show den Stand zierte.

Wir wollen uns auf den Rolls Royce Phantom III konzentrieren. Chassis #3CP86, Motor #R 78K = matching Nummer zu dem 7,32 Liter Alu-V12 Antrieb und erkennen sofort den Karosser, kein geringerer als Franay.



an Glasspar geschickt um endlich den Qualitätsstandard zu erreichen. Aber - nie konnte die Karosserie gänzlich den Qualitätsanforderungen genügen. Dieses Problem erkannte auch der 1957 neu ernannte Volvo-Vorstandsboss Gunnar Enggellau, der deshalb im Frühling 1957 das sofortige Produktionsende durchsetzte. Ganz sinnlos war der Sport P 1900 nicht. Er war der Vorreiter bzw. hat den Weg für die Entwicklung des P1800 (Schneewittchensarg) eingeleitet.

Walter Ceh
2 Fotos: Wikipedia

Black Lightning

So wie es die teuerste Flasche Wein, das teuerste Gemälde, den teuersten Oldtimer, den/die/das... Teuerste(n) gibt, gibt es auch das teuerste Motorrad – natürlich ein Oldtimer-Motorrad. Seit 2017 steht auf dem Thron der (motorisierten) Dekadenz-Versteigerungen (es kann auch als „der ganz normale Wahnsinn“ bezeichnet werden) das Geschwindigkeitsrekord-Motorrad Vincent Black Lightning, aus dem Jahre 1951.



Besagtes Exemplar, mit der Nr. 7305, wurde in England von Stevenage aufgrund einer speziellen Bestellung des Australiers Tony McAlpine gebaut, welches er dann nach Australien importierte. Absolut selten, absolut original, absolut einzigartig - dieses Exemplar. Unter großem Jubel und Beifall wurde es um \$ 929.000 im vollbesetzten Ballsaal des Rio & Casino Hotels in Las-Vegas von Bonhams (v)ersteigert. Rarität und Exklusivität ist für ein Vincent Motorrad immer vorhanden, da diese Manufaktur von Stevenage nur insgesamt nur 30 Stück gebaut hat. Erstaunlich ist auch immer, wenn Zeitzeugen befragt werden können, und aus Auskunft über die Historie geben können. In diesem Fall ist es so, dass es bekannt ist, dass zeitgleich beim Bau der „Black Lightning“ ein Motorrad im dem Spitznamen „Gunga Din“ bei Stevenage gebaut wurde. Nach Fertigstellung beider Motorräder, wurden diese auf einem nahegelegenen Flugfeld gegeneinander getestet. Lt. Überlieferung/ Aufzeichnungen ist es dokumentiert, dass diese speziell bestellte „Black Lightning“ 30 Yards vor der „Gunga Din“ lag. Für das Jahr 1951 lieferte es phänomenale Werte. Im 3. Gang lief es über 210 kmh. Am wichtigsten war jedoch, dass die von

McAlpine bestellte „Black Lightning“ im Jahre 1953 den damaligen australischen Geschwindigkeitsrekord brechen konnte (was ja auch der Grund für die spezielle Bestellung war). Rennfahrer/Eigner - Jack Ehret - erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 141,5 mph (227,27 kmh). Dieses Motorrad erzielte dann auch viele Rennsiege in Australien sowie rund um den Globus. Rollie Free und Marty Dickerson (= beide sind Legenden im Vincent-Universum) kannten dieses Motorrad und Ehrets Erfolge, sagt Ben Walker, Bonhams Head of Motorcycling. Nach dem ‚Bathing Suit Bike‘ von Free ist das Ehret-Bike wohl die wichtigste Black Lightning überhaupt und eine der begehrtesten Maschinen der Welt. Der Bestbieter hat das wohl gewusst – ich leider nicht...

Walter Ceh
Foto: Wikipedia

Sinsheim

Ideen muss man/frau haben – das weiß ehe jede(r). Das Technikmuseum in Sinsheim hatte solche eine. Und diese ist so toll, dass aus einer Sonderausstellung eine Dauerausstellung geworden ist. Angefangen hatte es damit, dass im Frühjahr 2017 – unter dem Titel „Crazy Wheels – Verrücktes auf Rädern“ diverse abartige/schräge/un glaubliche/usw Erfindungen von Fahrzeugen, welche von sehr aber auch weniger begabten Ingenieuren/Bastler/Künstler erschaffen wurden, ausgestellt waren.



Zu sehen war zB. ein Messerschmitt Kabinenroller mit Propellerantrieb, eine Harley mit 9-Zylinder-Sternmotor, ein viersitziger Vespa-Roller, die sogenannte „Twinni Vespa“. Ob es künstlerisch oder technisch wertvoll ist oder nicht - sei jedem überlassen - jedenfalls war auch Motorrad ausgestellt, modelliert vom

Bildhauer und Künstlers Chris Zernia. Er ein fahrbereites Motorrad, bei dem wesentliche Teile aus Vulkangestein bestehen. Zu sehen waren und sind viele ungewöhnliche Fahrzeuge, welches ein stauendes Publikum hinterlassen. Erwähnenswert unter all den Kuriositäten ist auch das dreisitzige und längste Serienmotorrad der Welt - eine Böhmerland, genauso wie das weltweit einzige Motorrad mit Vorder- und Hinterradantrieb von Rokon oder der Amphicar-Schwimmwagen.

Walter Ceh
2 Fotos: Sinsheim

Autojahr 1947

Im Autojahr 1947 lief die deutsche Automobilbranche langsam wieder an, hatte aber noch immer mit einem Mangel an Rohstoffen zu kämpfen. Neu auf den Markt kam der französische Peugeot 203, der 45 PS und einen Vierzylinder-



Motor hatte. Dadurch konnte mit dem Kompaktwagen eine Maximalgeschwindigkeit von 115 km/h erreicht werden. Der Benzinverbrauch war mit 7,5 Litern auf 100 verhältnismäßig gering für die damalige Zeit.



Premiere feierte ferner der Renault 4, der aufgrund seiner soliden Bauweise auch die Deutschen beeindruckte. Eine weitere Neukonstruktion war der Austin A40, der 40 PS aufwies und 115 km/h



fahren konnte. Zuerst gab es ihn nur als Zweitürer, aber schnell wurde dieses Modell durch einen Viertürer abgelöst. Damit präsentierte er sich als Mittelklassefahrzeug und als würdiger Nachfolger der Baureihen 8 und 10.

Herbert Fischer

Porsche 908

Die wichtige Monterey-Versteigerung ist zwar erst in sechs Monaten, aber schon jetzt sorgt RM Sotheby's vor, dass der Katalog die Besten der Besten präsentieren wird. Das kanadische Auktionshaus hat sich nun diesen ehemaligen Werks-Porsche 908 Coupé von 1968 gesichert.

Das in die Auktion gebrachte Objekt ist das zehnte von Porsche System Engineering gebaut 908 Coupé, zugleich als eines von nur ganz wenigen existierenden „Short Tail“-Exemplaren, die werkseitig starteten. So wurde 908-010 im Jahr 1968 bei den 1.000 Kilometern von Spa eingesetzt. Am Steuer saßen die Werksfahrer Vic Elford und Jochen Neerpasch. Es war leider das einzige Mal, dass der Porsche auf die Rennstrecke losgelassen wurde, denn Neerpasch wurde ein Opfer der schwierigen Steckenverhält-



nisse und zerstörte das Auto bei einem Unfall. Nummer 010 wurde anschließend in die Schweiz verkauft, wo es bis 1990 eingelagert war. Der amerikanische Markenexperte Dale Miller fand das gute Stück und wurde in den USA einer umfassenden Restaurierung zuteil..

Seit zwölf Jahren blieb 908-010 im Besitz einer Familie, ehe es nun mit saniertem Chassis und einem neuen Reihenachtzylinder von RM Sotheby's bei der Monterey-Auktion vom 24. - 25. August 2018 angeboten wird. Als Beispiel für einen der erfolgreichsten und berühmtesten Langstreckenwagen Porsches, wird 908-010 auf 2,3 - 2,8 Millionen US-Dollar geschätzt.

RM Sotheby's

Großauftrag

Automobiltechnik Kienle, beheimatet in Heimerdingen bei Stuttgart ist spezialisiert auf die Restauration von Mercedes Automobile/Oldtimer. Das dieser Betrieb für seine exorbitanten hohen Preise bekannt ist, hat sich herumgesprochen. Dass die verlangten Preise nicht unbedingt mit der gelieferten Qualität Hand in

Hand gehen, haben auch schon einige enttäuschte Auftraggeber schmerzvoll erfahren müssen.

Wie auch immer – ein südostasiatisches Königreich hat die Firma Kienle auserwählt, ein paar Mercedes Dienstautos der königlichen Familie standesgemäß zu restaurieren – da spielen ein paar Millionen an Kosten keine Rolle.



Konkret müssen 4 Modelle von Kienle generalsaniert werden. Das sind: 1x Mercedes-Benz 600 Pullman, Bj. 1971, 1x Mercedes-Benz 600 Pullman, Bj. 1973, 1x Mercedes-Benz 540 K Spezial-Roadster, Bj. 1936 und 1x Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A aus dem Jahr 1937. Alle Autos wurden als Neuwagen für die Königsfamilie/Angehörige angeschafft. Da im südostasiatischem Raum eher wenig Salz auf den Straßen gestreut wird ist die Blechsubstanz bei allen sehr gut – was die Restauration um einiges einfacher erscheinen lässt. So ist der optische Zu-



stand der 600er gut, aber aufgrund der (angeblich) hohen Kilometerleistung ist die Mechanik ziemlich mürrisch (konzipiert ist der 600er für eine Laufleistung von 450.000 km) und die hochkomplizierte Hydraulik leidet an multiplen Organversagen.

Die beiden 540K sind ebenfalls im Originalzustand und ergo dessen ist vieles neu anzufertigen. Da es aber noch die Originalunterlagen im Stammwerk gibt, werden es die Kienle-Meister und ihre Lehrbuben schon schaffen, das Königshaus zufrieden zu stellen. Einfach wird es sicherlich (trotz Originalunterlagen) nicht sein. Allein schon die beiden 8-Zylinder Kompressor-Motoren verlangen einiges an Wissen, um ihnen neues Leben einzuhauchen. Den tatsächlichen Aufwand wird man erst nach kompletter Demontage/Zerlegung erahnen können. (Das wissen wir aber aus eigener Erfahrung auch...). Kienle rechnet jedenfalls von über 4.000 Arbeitsstunden „für jeden“ 600er, und mit weitaus über 8.000 Stunden „für jeden“ 540er (möchte gerne

wissen, ob Kienle dem Königshaus für diese Zeit ein Leihauto zur Verfügung stellt – so eine Standard-C-Klasse zB.), und schätzt die Dauer von zwei bis drei Jahren. Die Kosten werden relativ sicher einen zweistelligen Euro-Millionen-Betrag ausmachen. (Aber wenn das Volk es so will, solle es geschehen...). Übrigens: Vom 540 K Spezial-Roadster wurden zwischen 1936 und 1939 nur 25 Exemplare in Handarbeit im Sindelfinger Mercedes-Werk angefertigt. Das Cabriolet A des 540 K wurde beachtliche 83x gebaut. Sie gehören heutzutage zu den gesuchtesten und wertvollsten Klassikern. Die Preise des Spezial-Roadsters liegen dzt. bei ca. € 10 Millionen, das billige A Cabriolet wird bei ca. € 3 Millionen gehandelt.

*Walter Ceh
2 Fotos: Wikipedia*

Der Wahnsinn kennt keine Grenzen - Sotheby's erzielt halbe Milliarde Dollar

Eines bzw. „das“ renommierteste Auktionshaus auf dem Gebiet altes und junges Blech bzw. Schöpfungen auf welchen Räder montiert sind, ist Sotheby. Die Fahrzeugsparte von Sotheby wurde 2015 mit „Auctions America“ fusioniert, welche Niederlassungen in Deutschland, Großbritannien, Kanada und den USA hat. Der Hauptverwaltung ist in Blenheim, Kanada. Das die Geschäfte mehr als blendend laufen, lassen die veröffentlichten Zahlen mehr als erahnen. „Wir konnten trotz schwieriger Marktbedingungen, in denen viele große Auktionshäuser rückläufige Umsätze hinnehmen mussten, ein deutliches Wachstum bei Umsatz, Marktanteil und anhaltend positiver Dynamik verzeichnen“, jubelte Kenneth Ahn, Präsident RM Sotheby's.

Das heißt einfach ausgedrückt, dass im Jahre 2017 Sotheby's ein weiteres



Rekordergebnis erzielt hat = somit seine führende Marktposition weiter ausgebaut hat. Die sog. RM-Sotheby-Group (v)ersteigerte 2017 fast 530 Millionen Dollar ein = € 450 Millionen. Über 80% der angebotenen Ware konnte an besser verdienende „Beamte“ !! verkauft werden. Ob Sotheby alles in ihr Portfolio aufnimmt, weiß ich nicht, jedenfalls wurden bei den 14 Auktionen im Jahr 2017 überwiegend extrem rare, extrem teure Old- sowie

Youngtimer zur Versteigerung angeboten. All den (anscheinend monetär kraftlosen) Unkenrufern, Neidhummeln, den immer und überall ungefragt mitredenden Pessimisten zum Trotz – im obersten Preissegment gibt es keinen Halt. Für automobile Träume/Pretiosen werden wahrlich Traumpreise erzielt. Von den 2.852 versteigerten Objekten, erzielten



119 Preise von über 1 Million Dollar. Den Podestplatz eroberte mit 22,50 Millionen Dollar (€ 19,16 Millionen) der Aston Martin DBR1 Chassis No. 1. Er ist somit das teuerste englische Auto – bis jetzt. Unter den Top-Ten waren sechs Ferraris, darunter auch das F1- Weltmeisterauto von Michael Schumacher, welche um 7,5 Millionen Dollar verkauft wurde. Das teuerste Auto der Neuzeit ist der Ferrari La-Aperto. Der Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione, spülte für 17,99 Millionen Dollar in die Kasse. Allein in einer Woche (Anfang August) - anlässlich der Monterey-Car-Week (an der Pazifikküste Kaliforniens gelegen) - fanden 133 Millionen Dollar den Weg in die RM-Sotheby's-Kasse. Irgendwie kann ich dem Ausarten des Jäger- und Sammlertriebes nicht ganz folgen, lese rat- und atemlos die neuesten Aussen-dungen/Artikel über die erzielten/ersteigerten Beträge bei diversen Auktionen.

Dass das 1966 in Deutschland entworfene Amphibienfahrzeug Amphicar über 73.000 Dollar, ein VW-Samba-Bus von 1960 (mit gezählten 23 Fenstern) um 207.200 Dollar (= € 176.100) den Besitzer wechselte, kann ich nicht nachvollziehen – dazu fehlt mir ganz und gar der geistige aber evtl. auch der finanzielle Horizont. RM Sotheby's hat offensichtlich die richtige Mischung um Angebot und ist deshalb auch für 13 der Top-20-Versteigerungen im Jahr 2017 verantwortlich und hält nun sechs der Top-10-Allzeit-Rekorde für die wertvollsten, jemals verkauften Automobile. Für das kommende Jahr plant die Muttergesellschaft das Geschäft der beiden Auto-Töchter RM Sothebys und Auctions America wieder getrennte Wege zu gehen. RM Sotheby's wird sich in erster Linie mit Sammlerautos jenseits der 300.000-Dollar-Grenze. RM Auctions werden Autos unter einem Schätzpreis von unter 300.000 Dollar anbieten. Die Top 10 2017 bei RM Sotheby's:

1. Aston Martin DBR1 (1956),

22.550.000 Dollar (19.185.000 Euro)

2. Ferrari 250 GT LWB California Spider Competizione (1959), 17.990.000 Dollar (15 300 000 Euro)

3. Ferrari La Ferrari Aperta (2007), 10.043 000 Dollar (8.500.000 Euro)

4. Ferrari 250 GT LWB California Spider (1959), 9.504.550 Dollar (8 087 000 Euro)

5. Ferrari 250 GT SWB Berlinetta (1961), 8.305.000 Dollar (7.066.000 Euro)

6. Bugatti Type 57 S Cabriolet (1937), 7.700.000 Dollar (6.551.000 Euro)

7. Ferrari F2001 (2001), 7.504.000 Dollar (6.385.000 Euro)

8. Aston Martin DB4 GT Prototype (1959), 6.765.000 Dollar (5.756.000 Euro)

9. Mercedes-Benz 540 K Special Roadster (1939), 6.600.000 Dollar (5.616.000 Euro)

10. Ferrari 121 LM Spider (1955), 5.720.000 Dollar (4.867.000)

Walter Ceh
2 Fotos: Sothebys

NEUE § 57A-VORSCHRIFTEN

1 - NEUERUNGEN IM ÖSTERREICHISCHEN STRASSENVERKEHR AB 2018:

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.

2 – ECALL

Ab 31. März 2018 müssen neu genehmigte Fahrzeugtypen der Klasse M1 und N1 über ein eCall-System verfügen – betroffen sind alle Pkw und Lkw bis 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht.

3 – MOPEDPRÜFUNG AM COMPUTER

Voraussichtlich ab 1. März 2018 wird die Prüfung für den Mopedführerschein am Computer abgewickelt. Anstatt des bisherigen Multiple Choice-Tests auf Papier sind die Fragen am PC zu beantworten, um Manipulationen weitgehend auszuschließen. Bestanden hat, wer 80 Prozent der Fragen richtig beantwortet. Damit werden die Erteilungsvoraussetzungen für die Mopedklasse abermals an

jene anderer Führerscheinklassen angeglichen.

4 – DIGITALE VIGNETTE

Statt der Klebevignette kann seit heuer eine digitale Vignette über das Mautsystem der ASFINAG erworben werden. Der Preis ist gleich. Aufgrund des Rücktrittsrechts bei Online-Käufen gilt die digitale Vignette erst am 18. Tag nach dem Kauf. Die automatische Kennzeichenerfassung bietet u.a. den Vorteil, dass im Falle eines Scheibenbruchs keine Ersatzvignette mehr nötig ist. Besitzer von Wechselkennzeichen benötigen nicht mehr für jedes Fahrzeug eine eigene Vignette. Im Fall eines Totalschadens oder Diebstahls kann kostenlos eine Umregistrierung auf ein neues Kennzeichen vorgenommen werden. In der online für jeden zugänglichen Vignettenevidenz kann man durch Eingabe des Kennzeichens einsehen, ob ein Fahrzeug (z.B. Mietwagen) über eine digitale Vignette verfügt. Alle Informationen zur Digitalen Vignette haben wir hier für euch zusammengefasst.

5 – PREISERHÖHUNGEN VIGNETTE

Gemäß der Anpassung an den harmonisierten Verbraucherpreisindex werden die Vignettentarife angepasst und für 2018 um ein Prozent angehoben. Somit kostet die Pkw-Jahresvignette im kommenden Jahr 87,30 Euro und jene für Motorräder 34,70 Euro.

6 – HISTORISCHE FAHRZEUGE

Historische Fahrzeuge müssen zukünftig auch in Hinblick auf die Vorschriftsmäßigkeit überprüft werden – dafür sind das Genehmigungsdokument und das Fahrtenbuch vorzulegen. Außerdem können

historische Fahrzeuge nun alternativ einzeilige Kennzeichen in der Größe der alten, schwarzen Kennzeichentafel bzw. zweizeilige im Format der alten, weißen Motorradkennzeichentafel beantragen.

7 – LKW-FAHRVERBOT IM BURGENLAND – VERSCHÄRFUNG

Ab 1. Oktober 2018 kommt es zu einer Verschärfung der bestehenden Lkw-Fahrverbote im Burgenland – die Klasse EURO II ist ab dann zusätzlich vom Fahrverbot erfasst. Mit heutigem Oktober trat das Fahrverbot für Lkw, Sattelkraftfahrzeuge und Sattelzugfahrzeuge der Abgasklasse EURO I in Kraft. Alle Fahrzeuge dieser Klassen, die nicht vom Fahrverbot betroffen sind, müssen mit einer entsprechenden Abgasklassenplakette versehen werden. Ausnahmen bestehen für Oldtimer sowie Kfz im Rahmen des Schaustellergewerbes.



Gedanken zur Lenkradhaltung

Man könnte lange Diskussionen darüber führen, welcher Teil wohl der Wichtigste ist, um ein Auto zu bewegen. Natürlich der Motor! Oder die Bremsen? Vielleicht der Sitz? Oder doch das Lenkrad?

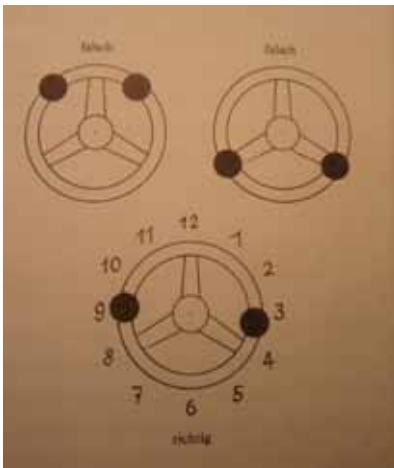
Jeder Autobesitzer benützt diesen letztgenannten, wichtigen Teil des Autos fast täglich. Viele halten das Lenkrad richtig, weil sie es „im Gespür“ haben, viele halten es unwissentlich falsch, weil sie sich über die richtige Positionierung der Hände noch keine Gedanken gemacht haben.

Viele Lenker sitzen mit stark abgewinkelten Armen – also viel zu knapp – vor dem Lenkrad. In einer Gefahrensituation können sie nur beschränkte Lenkbewegungen ausführen und haben das Fahrzeug nicht „im Griff“. Es fehlt in dieser Position auch die Kraft, das Auto dorthin zu lenken, wohin man es haben will. Das kann jeder auf einem leeren Parkplatz selbst versuchen.

Dabei ist eine richtige Lenkradhaltung ganz einfach, wenn man sich an die Erkenntnisse von erfahrenen Auto- bzw. Rallyefahrern hält:

Nachdem man im Auto Platz genommen hat – natürlich im angepassten Sitz (richtige Sitzhöhe und Lehnenneigung) – und sich nicht als Ladegut sondern als Teil des Fahrzeuges fühlt, greift man nach dem Lenkrad. Wie schon erwähnt, verhindern zu stark abgewinkelte Arme, aber auch ganz ausgestreckte Arme im Notfall rasche, zielführende und unfallvermeidende Lenkradbewegungen. Vorzugsweise ergreifen beide Hände das Lenkrad seitlich links und rechts so, dass die gedachte Verbindungslinie zwischen linker und rechter Hand ungefähr durch den Mittelpunkt des Lenkrades geht.

Man kann sich auch ein Ziffernblatt einer Uhr vorstellen, bei dem die linke Hand zwischen 9h und 10h und die rechte Hand zwischen 2h und 3h zu liegen kommt (s. Abb. A).



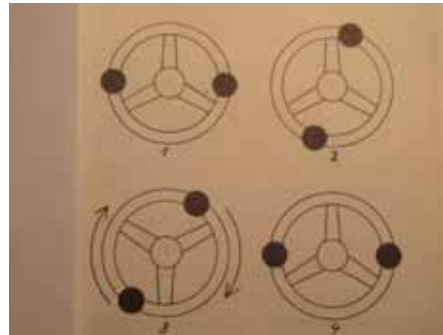
Für viele ist diese Handhaltung ohnehin selbstverständlich. Fahrer, die mit der linken Hand telefonieren, eine Wurstsem-

mel essen oder aus einer Flasche trinken und das Lenkrad nur mit einer Hand auf 12h, 1h, 2h oder sonst irgendwo halten, können im Fall eines plötzlich erforderlichen Ausweichmanövers, welches u.U. größere Schlingerbewegungen des Fahrzeuges erzeugt, dieses nur schwer kontrollieren und es wieder auf den „rechten Weg“ bringen. Auch das einfache Spur halten bzw. Geradeausfahren ist mit einer Hand am Lenkrad nicht wirklich gewährleistet.

Wie ist das aber in einer Kurve? Geht man von der richtigen Position der Hände beim Geradeausfahren aus, so sollen diese z.B. vor einer Rechtskurve so verlagert werden, dass die Hände auf „Fünf nach Sieben“ greifen. Es wird also vorgegriffen, damit das Lenkrad mit beiden Händen gedreht werden kann und die Hände in der Kurve so liegen, als würde man geradeaus fahren.

(s. Abb. B: 1: Geradeausfahrt, / 2: vorgegreifen, die linke Hand auf ca. 7h, die rechte Hand auf ca. 1h / 3: Rechtsdrehung, / 4: Lenkradhaltung in der Kurve).

Ist eine Kurve bekannt, kann man diese einsehen oder abschätzen, kann man natürlich mehr oder weniger vorgegreifen. Am Ausgang der Kurve kehren die Hände wieder der Reihen nach auf ihre Plätze (ca. „viertelneun“ oder „zehn nach zehn“) zurück.



Das Lenkrad sollte jedenfalls nicht ausgelassen werden, um den Vorlauf hemmungslos auszunützen (> Gefahr des Schlingerns), weil man am Ausgang der Kurve wieder Gas gibt und das Fahrzeug in der Spur bleiben soll. Zu beachten ist hier auch, ob das Fahrzeug Vorder- oder Hinterradantrieb hat.

Die Handhaltung in der Kurve hat u.a. den Sinn, dass man das Fahrzeug korrekt lenken, dem Unter- oder Übersteuern des Fahrzeuges entgegenwirken und etwaigen Hindernissen ausweichen kann.

Greift man nicht vor, sind in der Kurve die Arme überkreuzt (man kann es ja auf einem Feldweg probieren) und man hat für zusätzliche, oft unfallvermeidende Lenkmanöver, keine Möglichkeit mehr.

Denen, welche z.B. die linke Hand locker auf der Fensterbank liegen haben und mit der rechten Hand das Auto lässig in die Kurve ziehen, wünsche ich, dass niemals etwas Unvorhergesehenes ihre

Kurvenfahrt behindert.

Diese „Lenkradhaltetechnik“, sollte eine Selbstverständlichkeit im alltäglichen Gebrauch des Autos sein.

Bei Rennsportveranstaltungen kann es jedoch durchaus sein, dass abweichende Handhaltungen als die Beschriebenen zu beobachten sind, wenn Kurvenfolgen – oft mit unterschiedlichen Radien – durchfahren werden. Das obliegt der Technik des Fahrers. In der Formel 1 sieht man besonders gut, dass die Fahrer in Kurven (auch Haarnadelkurven) niemals die Hände vom „Lenkrad“ geben, ja nicht einmal „vorgegreifen“. Wohin sollten sie auch hingreifen? Durch die Konstruktion/ Übersetzung des Lenkgetriebes ist das „Nichtauslassen“ des Bedien- und Lenkteils möglich. (Ich vermeide hier absichtlich die Bezeichnung „Lenkrad“).

Wie schön ist es doch, dass wir in unseren Autos noch richtige Lenkräder zum Drehen haben und Kurven nicht so schnell wie in der Formel 1 durchfahren müssen. Das richtige Kurvenfahren ist natürlich schon wieder eine Wissenschaft für sich. Aber wenn wir zukünftig in selbstfahrenden Autos sitzen, hat sich das Problem der richtigen Lenkradhaltung sowieso gelöst.

Für Personen, die ihr Auto im Alltagsverkehr mit 20km/h in 30er-Zonen und 40km/h im Stadtgebiet bewegen, sowie auf der Autobahn 109km/h fahren, um nicht vielleicht doch irgendwie in eine gefürchtete Radarfalle zu geraten – man weiß ja nicht wirklich, wie diese Dinger funktionieren! Jetzt blitzen sie nicht einmal mehr – ist mein Artikel nicht lesenswert und auch nicht gedacht.

Peter Wollner

COVC Clubnachrichten

Bowlingturnier Lions-COVC 18. März 2018

Nicht einmal ein Strike waren wir von einem Sieg des Clubpokals entfernt...

Aber von Anfang an: genau 8 Herren und 11 Damen des COVC' s (Mitglieder, Familie und Freunde), so viele wie schon lange nicht, trafen sich an diesem Sonntagnachmittag zum Turnier gegen die Freunde vom Lionsclub Wien Donau. Nach einer kurzen Einspielrunde und Einteilung auf die 10 Bahnen ging es los. Angefeuert durch einige Nichtspieler der



beiden Clubs, ließ viele zu Höchstformen auflaufen. Doch abgerechnet wird ja bekanntlich erst nach drei Durchgängen. Und so war es wieder wie erwartet: auf die COVC Damen ist wie immer Verlass – aber die Leistung der Herren konnte der starken Herrenmannschaft des Lionsclub nicht Parole bieten.



Nach einer Stärkung im „Hernalser Presshaus“ ging es zur Siegerehrung. Sabine und Christian jun. haben in Vertretung des leider erkrankten Christian Liedauer, die Preise an die Besten übergeben. Wunderschön auch wieder die kleinen Pokale an die Letztplatzierten beider Teams. Und selten haben wir jemand so glücklich gesehen wie Fam. Winkler, die beide diesen süßen Erinnerungspokal mitnehmen durften. Herzlichen Dank an alle MitstreiterInnen des COVC – und nächstes Jahr wird zurückgeschlagen.

Die Ergebnisse sind auf www.covc.at zu sehen.

Brigitte Adrian

13. Start in den Frühling

Trotz fast sommerlicher Temperaturen und dem denkwürdigen Datum Freitag der 13., fanden sich 18 Mitglieder des COVC wie jedes Jahr zum Start in den Frühling „Slotcar“ im Flatrace ein. Ich durfte, erst kurz dem Club angehörig, das erste Mal teilnehmen. Das Clublokal war, obwohl etwas versteckt gelegen, bald gefunden und entpuppte sich, außen unscheinbar, innen als äußerst gemütlicher Ort. Eine große Rennbahn machte sofort Lust zum Ausprobieren. Einige übten auch schon fleißig. Von 17 bis 19h durften wir trainieren. Das Gefühl für die Autos stellte sich bald ein und ich kann nur sagen: „Es macht riesigen Spaß,!“



Um 19h starteten die Rennen. Wir wurden in 3 Gruppen zu je 6 Personen eingeteilt, Männer und Frauen gemischt, bewertet wurde dann getrennt. Der Ehrgeiz aller Teilnehmer steigerte sich von Runde zu Runde. Manch Fahrerduell endete im Crash bzw. die Autos flogen aus der Spur. Die Streckenposten hatten jede Menge zu tun. Man fragte sich was

schwieriger war, für die Piloten die Autos in der Bahn zu halten, oder für die Streckenposten die Autos wieder möglichst schnell in die Spur zu bringen... Zuletzt endete ein Crash fast im Totalschaden eines Autos. Dieses wurde aber vom Mechaniker fachgerecht mittels Klebeband rasch behoben und das Rennen konnte beendet werden! ☺

Gegen 21h standen die Sieger fest und durften freudenstrahlend ihre Pokale entgegennehmen.

Alles in allem ein gelungener Abend. Ich freue mich schon aufs nächste Mal!

Damen:

1. Caroline	78 Runden
2. Annemarie	77
3. Brigitte	76
4. Lilli	74
5. Doris	74
6. Eva	72
7. Martina	71
8. Maria	70



Herren:

1. Christian	87
2. Walter	86
3. Harald	84
4. Wolfgang	84
5. Michi jun.	83
6. Heinz	82
7. Christian E.	80
8. Gerhard	78
9. Michi sen.	78
10. Günter	76



Martina Kalnoky

Frühjahrs Ausfahrt 21. April

An einem strahlend schönen Frühlingstag im April, fand heuer unser Saisonstart 2018 statt. Ali Hofmann hat unter tatkräftiger Hilfe seines Bruders die Route ausgewählt um uns sein Weinviertel präsentieren zu können. Rund 30 Autos mit gutgelaunten Fahrern und Beifahrerinnen folgten der Einladung. Treffpunkt war ab 8:00h im Zainingerhof in Hausleiten, Zaina 55 gleich neben der S5 Stockerauer Autobahn. Nach einem guten Frühstück starteten wir pünktlich dann um 8:50h. Die erste Strecke ging über Gaisruck, Kirchberg/Wagram, Groß-

riedental, Radlbrunn, Ziersdorf ca.36 km über schöne Nebenstraßen und grüne Landschaft.

Nach einer kurzen Rast beim Stefanshof bei Ziersdorf ging die Fahrt dann weiter entlang dem Schmidatal, über Sitzendorf, Röschitz, vorbei an Pulkau bewegte sich der Konvoi in ruhigen Tempo dem ersten Ziel Retz, mit dem wunderschönen großen Stadtplatz entgegen. Begleitet wurden wir von Alis Bruder auf dem Motorrad, der uns im „voraus“ fast jede Kreuzung offenhielt, sodass die Kolonne beisammen bleiben konnte. Das war eine tolle Idee, für die wir uns besonders bedanken. Wenn der Konvoi doch mal abbriss, wurde auf die anderen gewartet.

Um 11:15h sind wir in Retz angelangt, und haben auf den für uns reservierten Parkplatz direkt unter dem großen Rathausurm Aufstellung genommen. Wegen der sommerlichen Temperaturen (es hatte bereits an die 30°C) bewegten wir uns in den Schatten neben dem Rathaus und dort erwartete uns schon der Fremdenführer für die kurze 45 minütige Stadtbesichtigung. Nach einer kurzen Einführung folgten wir ihm zu weiteren Erklärungen in die Rathauskapelle. Der Abschluss war dann im Trausaal im 1.Stock des Rathauses. Danach begaben wir uns zum wohlverdienten üppigen Mittagessen im Schlossgasthof Brand, unweit des Stadtplatzes.

Um ca 14:00h ging unsere Fahrt dann weiter über Pillersdorf, vorbei an Zellerndorf, Platt, Guntersorf, Grund, nach Windpassing 3 zum Traktorenmuseum der Familie Andrä. Herr Andrä hat dort in jahrelanger Sammeltätigkeit und fachgerechter Restaurierarbeit wahre Gustostü-



ckerl an alten Traktoren aus aller Herren Länder zusammengetragen. Von MAN, Hanomag, Steyr, amerikanische aus der Nachkriegszeit, und einige Exoten. Alle Maschinen sind noch funktionstüchtig, Dampfmaschinen, wie Motoren usw. Ein großartiges Museum mit Exponaten wird hier für die unsere Nachfahren erhalten. Großes Lob für Herrn Andrä.

Nachdem sich ein Teil der Gruppe nach der Führung verabschiedet hat, und den Heimweg antrat, fuhr die restliche Gruppe mit ca. 15 Autos dem Abschlussziel der heurigen Ausfahrt, ab ca.16:00h über Mittergrabern, Groß, Sonnberg, Breitenwaida, Puch, Stetteldorf, Absdorf zum Heurigengasthof Fam. Bauer in Absdorf weiter. Nach einer gemütlichen Stärkung

Liebe COVC-Mitglieder!

Anlässlich einer § 57 a – Überprüfung meines Rolls-Royce wurden mir einige gravierende Änderungen bekannt, die ich Euch unbedingt mitteilen möchte – für diejenigen, die das noch nicht wissen.

Information über die 35. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz:

Die ab 1.1.2018 gültige Novelle veranlasst mich, Euch einige für uns als Oldtimerbesitzer relevante und wesentliche Änderungen bekanntzugeben:

1) Kontrolle der Vorschriftmäßigkeit.

Werden bei Überprüfungen der § 57 a Begutachtungsstellen bei „Historischen Fahrzeugen über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht“ allfällige Abweichungen vom genehmigten (ursprünglichen) Zustand = Vorschriftmäßigkeit festgestellt, handelt es sich bei gravierenden Abweichungen um einen „schweren Mangel“ (entspricht nicht dem genehmigten Zustand) und es wird dies im allgemeinen Bemerkungsfeld dokumentiert. Dies hat die Ausstellung eines negativen Gutachtens und damit die Ablehnung einer Begutachtungspalette zur Folge. Das bedeutet, dass der Inhaber mit diesem Fahrzeug nicht mehr fahren darf.

2) Neue Kennzeichen für historische Fahrzeuge.

Ab 1.4.2018 haben Besitzer historischer Fahrzeuge die Möglichkeit, anstelle der bisherigen Kennzeichentafeln etwas kleinere (kürzere) Tafeln mit 3 bzw. 4 Vorzeichen zu beantragen.

3) Kontrolle der Fahrzeugbeschränkungen.

Auch bisher galt für historische Kraftfahrzeuge eine Zulassungsbeschränkung für 120 Tage pro Jahr (im Zulassungsschein eingetragen), wobei diesbezügliche fahrbuchartige Aufzeichnungen vorgeschrieben waren, die jedoch bisher nicht kontrolliert und überprüft wurden. Ab dem 20.5.2018 werden von den § 57 a – Begutachtungsstellen nur mehr ROTE Begutachtungspaketten (Pickerl) ausgegeben, wobei die Ausstellung und Genehmigung nur erteilt werden darf, wenn ein Fahrbuch vorgelegt wird, das die 120-Tage-Beschränkung nachweist. Die vor dem 19.5.2018 angebrachten grünen Prüfplaketten behalten ihre Gültigkeit, laufen aber aus. Auch bei polizeilichen Anhaltungen wird angeblich zukünftig das behördlich vorgeschriebene Fahrbuch überprüft.

Mein persönlicher Kommentar dazu:

Ad 1) Ich halte dies für juristisch äußerst bedenklich, da es sich ja im Falle eines solchen negativen Gutachtens wegen nicht vorhandener Originalität um eine schwere eigentumsrechtliche Einmischung handelt, wenn der Betrieb des Autos aus solchen Gründen verboten wird. Was geht es die technischen Begutachtungsstellen an, ob sich ein Fahrzeug im ursprünglichen Zustand befindet, solange es verkehrssicher ist. Und was befähigt technische Prüfer, die bisher nur die Verkehrssicherheit kontrolliert haben, die aber keinerlei Ausbildung zur Feststellung ursprünglicher Originalzustände von Autos oder deren Teilen haben, plötzlich, solche negativen Bescheide auszustellen?

Ad 2)

Diese neuen Kennzeichentafeln eignen sich nicht für die Verwendung von Wechselkennzeichen, da nur für Oldtimer gedacht.

Ad 3)

Warum knebelt uns die Behörde überhaupt mit einer 120-Tage Beschränkung und daraus resultierend mit der Fahrbuchschreibung?

Übrigens viel Freude damit wünscht Euch und mir selbst auch

Otto



und erfrischenden Getränken bei sommerlichen Wetter fand der Saisonstart den gebührenden Abschluss. Nicht aber bevor Präsident Otto G. einen großen Dank für die gelungene Organisation, die tolle Strecke, herrlichen Wetter und ohne Pannen an den Organisator Ali H. ausgesprochen zu haben. (-besonderen Dank an Ali's Bruder auf dem Bike)

Nochmal herzlichen Dank, es hat uns allen sehr gut gefallen. Auch den Gästen sowie Rudi und Walter vom MGOC, die immer wieder gerne mitfahren.!

Walter u. Rudi
MGOC

Termine:

10. Mai, Frühschoppen bei Erich Müller, Großhofen
17. Juni, Lions Wien Donau Sommerfest 2018
23. Juni, 5. Zaubenberg Classic

Liebe Freunde,

es gibt nicht übermäßig viele Vereine und Clubs, die auf eine 20-jährige Bestandsgeschichte zurückblicken können.

Daher sind wir ein wenig stolz darauf, heuer unser 20-Jahr-Jubiläum begehen zu können. Und das gehört natürlich entsprechend gefeiert!

Dieses Fest wird am **Mittwoch, 15. August 2018 (Maria Himmelfahrts-Feiertag)** am Nachmittag beginnend bis in die Abendstunden stattfinden.

Alle Mitglieder unseres Clubs mit Begleitung sind dazu herzlich eingeladen. Wir werden eine oldtimergerechte und COVC-affine Veranstaltung machen, das genaue Programm und alle Details werden noch zeitgerecht bekanntgegeben.

Dieses Schreiben dient vorerst nur zur Vorreservierung des Termins.

In großer Vorfreude auf diese Jubiläumsfeier verbleiben wir

mit den besten Grüßen

Otto Goschenhofer und der gesamte COVC-Vorstand

Nächster Clubabend

Donnerstag, 7. Juni 2018, 19,00 Uhr, Panorama-schenke, 1100 Wien, Filmtauchstraße 5



Inhaltsverzeichnis

Laurin & Klement	1
Le Jog	2
Autonova	3
Carozzeria Sibona-Basano	4
Ur-Land-Rover	4
Carraciolas Rekord überboten	4
RR Phantom III	6
VOLVO P1900 Sport	6
Black Lightning	7
Sinsheim	7
Autojahr 1947	7
Porsche 908	8
Großauftrag	8
Der Wahnsinn kennt keine Grenzen - Sotheby's erzielt halbe Milliarde Dollar	8
NEUE § 57A-VORSCHRIFTEN	9
Mobile Leidenschaft	10
Gedanken zur Lenkradhaltung	10
COVC Clubnachrichten	10

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

SHOP

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

BÜRO

1010 Wien, Bartensteingasse 8
Tel.: +43 1 408 90 77
Fax: +43 1 403 55 38



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