



Monats-Gazette

Nummer **131** Juni 2018



Beschaulicher Tankstop in den frühen Jahren des Autofahrens.

Kriminaltechnik entlarvt Oldtimer-Fälschung

Wer einen gefälschten Oldtimer kauft, hat sprichwörtlich nicht nur mit Zitronen gehandelt, sondern im Ernstfall auch sehr viel Geld verloren. Um derartige Manipulationen zu erkennen, benutzen Experten inzwischen Techniken aus der Kriminaltechnik.

Auch wenn die Oldtimerpreise im Augenblick nicht mehr in den Himmel steigen, ist die Fälschung von begehrten Modellen immer noch ein einträgliches

Geschäft. Das bestätigen auch Fachleute, die in den letzten Jahren einen deutlichen Anstieg von manipulierten Autoklassikern verzeichnet haben. Um den Fälschungen auf die Spur zu kommen, sind unterdessen Methoden wie in der Kriminologie von Nöten. Der TÜV Rheinland entlarvt Veränderungen an Fahrstellnummern zum Beispiel mit einer Art Röntgenblick.

Mit dem sogenannten magnetooptischen Resonanzverfahren kann man Unregelmäßigkeiten im Materialgefüge finden, die auf Fälschungen hindeuten.

Dabei dringt ein sehr starkes Magnetfeld tief in das Material ein. Sichtbar wird es dann über einen Filmstreifen und ein Lesegerät. Auch Veränderungen von eingeschlagenen Ziffern und Buchstaben im Metall kann man mit dieser Methode erkennen, zum Beispiel, wenn sich hinter der Ziffer 5 die ursprüngliche 4 verbirgt.

Alles im Köfferchen

„Profis zaubern“ in Hightech-Werkstätten beispielsweise aus einem normale 1973er Porsche-F-Modell - Typ T, E oder S - leicht einen der begehrten, seltenen Carrera 2,7 RS, dessen Wert bis zu einer

Million Euro betragen kann“, so Norbert Schroeder, Leiter des Competence Center Classic Cars beim TÜV Rheinland, und ergänzt: „Obwohl äußerlich identisch, sind die Fahrzeuge von ihrem Wert völlig unterschiedlich, denn nur einer von beiden ist eben ein echter RS mit der Identität des Originals.“



Mit dem magnetootischen Resonanzverfahren kommt der TÜV den Fälschern auf die Spur.

Foto: Andreas Liebschner

Die Technik zum Entlarven der Fälscher steckt in Form eines Laptop in einem kompakten Köfferchen und ermöglicht schnelle und mobile Untersuchungen ohne den mutmaßlichen Preziosen an den Lack zu müssen. Das Verfahren an sich stammt wie schon erwähnt aus der Kriminaltechnik. Forensiker benutzen es, um unter anderen herausgeschliffene Seriennummern bei Waffen zu erkennen.

Ein weiteres Verfahren, um manipulierten Autos auf die Spur zu kommen sind großflächige Röntgenuntersuchungen. Mit der Durchstrahlung des Blechs können großflächige Veränderungen oder nachträgliche Schweißarbeiten sichtbar gemacht werden. Die sogenannte Spektralanalyse lässt ferner Rückschlüsse auf das Alter der verwendeten Materialien zu. Neu aufgebaute oder veränderte Fahrzeuge können auf diesem Weg zweifelsfrei identifiziert werden, verspricht der TÜV Rheinland.

n-tv.de

BMW 1602e

Bei BMW begann das Zeitalter der Elektromobilität schon 1972 mit dem BMW 1602e. Kurz vor der Ölkrise 1973 zeigten die Bayern damals, dass emissionsfreie Autos für den Alltag möglich sind und schafften damit einen Meilenstein der Automobilgeschichte. Die beiden Prototypen des BMW 1602e kamen bei den damals in München stattfindenden Olympischen Sommerspielen zum Einsatz. Den Antrieb, ein Elektroauto zu entwickeln, ergab sich aus der zunehmenden Luftverschmutzung und neuen Emissionsvorschriften in Städten, zum Beispiel in Kalifornien.

Herkömmliche Autobatterien lieferten den Strom

Im Motorraum der Elektro-BMWs wurden 12 normale Autobatterien auf Bleibasis in Reihe geschaltet, die einen Bosch-Elektromotor mit 32 kW (44 PS) antrieben. Damit kam der orange Stro-

mer 30 bis 60 Kilometer weit, bevor das Batteriepaket aufgeladen oder komplett ausgetauscht werden musste. Das dann allerdings nur mithilfe eines Gabelstaplers: Das Gewicht der Batterien betrug stolze 350 Kilo.

Der 1602e lieferte BMW erste Erfahrungen mit elektrischen Antrieben

Bei den Olympischen Spielen wurden die beiden Flitzer damals bei Langstreckenrennen eingesetzt – da sie abgasfrei waren, konnten sie zum Beispiel Marathonläufer begleiten und direkt vor ihnen herfahren. Sie wurden auch als Kamerafahrzeuge genutzt. Der 1602e lieferte BMW wertvolles Wissen und Erfahrung für die Entwicklung moderner Elektroau-



Foto: BMW

toswie dem BMW i3 und den BMW i8. Die heutigen Elektromotoren funktionieren nicht viel anders als die damals verbauten, die Speicherkapazität hat sich seit damals allerdings dramatisch verbessert. Das erste Serienmodell mit Elektroantrieb aus dem Hause BMW, der i3, ging 2013 an den Start. Mittlerweile wurde auch der BMW i8 Roadster für das Jahr 2018 angekündigt. Der Schweizer Hersteller Micro Mobility Systems entwickelt derzeit den BMW Isetta, die Knutschkugel, als Elektroauto, welcher 2016 sein Comeback feiern soll und auch BMW plant diverse weitere Elektroautos.

Walter Ceh

Mobile Leidenschaft

Raum für mobile Leidenschaft - dafür stehen die Standorte und Projekte der Motorworld Group. Die Unternehmensgruppe entwickelt, baut und betreibt Erlebniswelten rund um faszinierende Mobilität - vom Oldtimer über außergewöhnliche Zwei- und Vierräder, Supercars, aber auch Fahrzeuge zu Wasser oder in der Luft. Vor Ort sicht- und greifbar, meist in industriehistorischen Gebäuden, schaffen diese ein faszinierendes Ambiente und bieten damit auch ein attraktives Umfeld für Tagungen und

Events: unter anderem in Böblingen, Herten, Köln und München.

Der Anfang einer Idee. Die Idee nahm ihren Anfang mit der Motorworld Region Stuttgart. Dieser erste Standort wurde 2009 auf dem Gelände und in den denkmalgeschützten Hallen des ehemaligen Landesflughafens von Württemberg in Böblingen eröffnet und ist seither mehrfach erweitert worden. Im heutzutage größten privaten und markenunabhängigen Oldtimer- und Sportwagenzentrum weltweit finden Besucher u.a. Handel mit Oldtimern, Premiumfahrzeugen und Bikes, Glas-Einstellboxen für Liebhaberfahrzeuge, spezialisierte Werkstätten sowie Lifestyle Shops.

Es brummt. Neben automobiler Faszination und einem attraktiven Umfeld ist es die Vielfalt der Angebote, die Menschen aus Nah und Fern, aber auch Unternehmen in die Motorworld Region Stuttgart lockt. Mehr als 600.000 Menschen besuchen jährlich diese Erlebniswelt. Ganzjährig geöffnet und bei freiem Eintritt finden sie dort außerdem attraktive Event- und Tagungsmöglichkeiten, Lounges, vielfältige Gastronomieangebote bis hin zu den zwei V8 Hotels mit ihren charmanten Themen- und Design-Zimmern. Die Motorworld Region Stuttgart brummt - im wahrsten Sinne des Wortes.

Unter einem Dach. Der Erfolg des Böblinger Pilotprojektes unterstreicht, dass deren Konzept Zukunft hat. Nicht zuletzt spiegelt sich dies in der dynamischen Expansion der Idee wieder. Unter dem Dach der Motorworld Group wurden in den letzten Jahren weitere Projekte und Aktivitäten initiiert. Schon bald werden drei neue Standorte eröffnet: in München, Köln und der Zeche Ewald (Herten, Ruhrgebiet) - allesamt ebenfalls an industriehistorischen Plätzen. Außerdem gab die Gruppe, die ihren Sitz im schwäbischen Schemmerhofen hat, kürzlich den Startschuss für einen weiteren Standort auf der spanischen Baleareninsel Mallorca. Sie alle folgen dem Vorbild der Motorworld Region Stuttgart. Als Schrauberhöfe konzipiert, aber auch mit variablen Möglichkeiten für Tagungen und Events, entstehen außerdem die Motorworld Manufakturen Berlin und Metzingen.

Schon jetzt gefragte Eventstandorte. Nicht nur die Motorworld Region Stuttgart ist eine gefragte Eventlocation. Auch alle anderen Standorte, die sich im Aufbau befinden, bieten schon jetzt attraktive Möglichkeiten, dort Veranstaltungen von klein bis groß steigen zu lassen. So gehören zur Motorworld München, die bis Ende



2018 auf dem Gelände des denkmalgeschützten Bahnausbesserungswerkes Freimann entsteht, die bekannten sowie seit Jahren fragten Veranstaltungshallen Zenith, Kesselhaus und Kohlebunker. Die Zeche Ewald in Herten (Essen), eins Europas größter Bergbauschacht, beherbergt bereits heute unterhalb des riesigen Förderturms ein Showtheater und weitere Eventräume. Mit der Motorworld Zeche Ewald - Ruhr, deren Bauarbeiten kurz vor dem Start sind, werden zusätzliche Möglichkeiten hinzu kommen. Zum Beispiel die große Maschinenhalle Süd und nicht zuletzt ein eindrucksvoller, multifunktionaler Eventplatz in der ehemaligen Schwarzkaue.

Motorworld Köln geht an den Start. Im Frühjahr 2018 eröffnet in Köln-Ossendorf, auf dem Gelände und in den Hallen des ehemaligen Flughafens Butzweilerhof, die Motorworld Köln - Rheinland. Der historische Standort, in dem Zeitgeschichte der Mobilität zu Lande und in der Luft erlebbar wird, bietet vielfältige Möglichkeiten für große und kleine Events sowie Tagungen, aber auch für Sonderformate wie Konzerte, Messen oder sogar Dreharbeiten. Und auch an diesem Standort besteht bereits jetzt - vor Eröffnung - die Möglichkeiten, Veranstaltungen zu buchen.

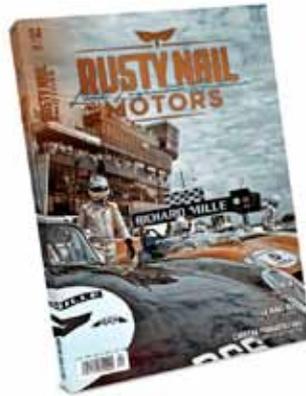
Der historische Hangar II ist das Schmuckstück, wenn es um Veranstaltungen in der Motorworld Köln - Rheinland geht. Bis zu 4.000 Personen haben in der ehemaligen Flugzeughalle Platz. Variable Nutzungen bieten außerdem die Tagungs- und Seminarräume mit Flächen von zwölf bis 300 Quadratmetern. Alleamt sind die multifunktionalen Räume technisch perfekt ausgestattet. Und auch auf dem Außengelände mit einer Fläche von insgesamt 50.000 Quadratmetern sind der Kreativität der Veranstalter kaum Grenzen gesetzt.

Motorworld

„Rusty Nail“

Bei diesem „Rusty Nail“ sollten alle diejenigen zugreifen, die auf „Hochprozentiges“ in Sachen Motor stehen, und sich später an der Bar darüber unterhalten wollen. Das neue, viermal im Jahr erscheinende Magazin „Rusty Nail Motors“ ist eine etwas andere Art der PS-Bibel, die sich an Petrolheads wendet, an Freaks und Schrauber und an alle, die genug haben von Beschreibungen aktueller Auto- und Motorradmodelle oder den neuesten Lacktrends.

Bei „Rusty Nail Motors“ – erhältlich an Bahnhofs- und Flughafen-Kiosken sowie online auf www.rustynailmotors.com – dreht sich alles um die schrägsten Hinterhofwerkstätten, die unglaublichsten Motorfreaks und die kuriosesten Fahrmaschinen, von denen man bisher noch nicht einmal gehört hat. Der Antrieb der Macher? Die Leidenschaft für Motoren,



die Faszination für andersartige Menschen, der typische Benzingeruch, der jeder Werkstatt anhaftet.

Petrolheads, freut euch auf den 16. März, dann gibt es die vierte Ausgabe des Magazins zum Copypreis von zehn Euro mit der Coverstory zu einem historischen Rennen in Le Mans, das in jeder Kurve an Seriensieger Jacky Ickx erinnert.

Wieviele Oldtimer fahren in Deutschland

Geschwungene Linien, viel Chrom, großer Spritverbrauch - das zeichnet viele Oldtimer aus, deren Zahl stetig zunimmt. 477.386 Fahrzeuge mit Historien-Kennzeichen waren nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes zum Stichtag



1. Januar 2018 auf Deutschlands Straßen unterwegs - knapp elf Prozent mehr als im Jahr zuvor. Das „H“ am Ende des Kfz-Kennzeichens dürfen nur Fahrzeuge führen, die älter als 30 Jahre sind und als „historisches Kulturgut“ gelten. Für den Halter kann dies Vorteile bei der Versicherung und dem Kfz-Steuer-

satz haben.

Allerdings hat nicht jeder Oldtimer ein H-Kennzeichen. Am Gesamtbestand von 63,7 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen zum Jahresbeginn - Autos, Motorräder, Anhänger - machen 30 oder mehr Jahre alte Fahrzeuge mit rund 600.000 ein Prozent aus. Bei besonders kleinem Hubraum zählt sich das H-Kennzeichen steuerlich nicht wirklich aus.

Herbert Fischer



Lieber Herbert ,

dieses Fahrzeug ist aus Stroh und steht in Ungarn in der Stadt Lenti .Vielleicht könntest du die Fotos in der Gazette benützen .

Grüsse von Leoš, Aleš und Štěpánka

„Wiener Rollergeschichte“ bei Auktion

Im Dorotheum-Fahrzeugzentrum wurden vor kurzem rund hundert historische Motorroller versteigert. Unter den Exponaten aus einer Sammlung waren das älteste Lambretta-Modell und „ein Stück Wiener Rollergeschichte“.

„Ein Stück Wiener Rollergeschichte“ nennt Wolfgang Humer vom Dorotheum gegenüber „Wien heute“ ein Modell, das von Otto Kauba entwickelt wurde: „Er war Chefkonstrukteur der Firma Lohner und hat sich dann selbständig gemacht. Man weiß nicht genau, wie viele gebaut wurden, aber es war maximal eine dreistellige Stückzahl. Wir haben hier eigentlich ein Museumsstück, das heute wenige Menschen kennen, das macht es umso spannender.“



Ein Welterfolg - was folgert daraus?

Als vor etwa zwölf Jahren die italienischen Fiat-Werke mit ihrem „Topolino“ (Fiat 500) auf den Markt kamen, waren die Meinungen sehr geteilt.

Ein Auto mit einem winzigen Motor von 570 ccm Viertakt — das war absolut neu, etwas noch nie Dagewesenes und berechtigte zur Skepsis. Was konnte das schon sein? Ein Spielzeug höchstens, aber nicht mehr.

Inzwischen hat sich der Topolino die Welt erobert. Er wurde in Frankreich (Simca), in Deutschland (NSU-Fiat), in Polen (Polski-Fiat) in Lizenz gebaut und in großen Mengen nach allen Erdteilen exportiert. Dieses „Mäuschen“ hat sich in vielen hunderttausend Exemplaren auf der ganzen Welt und unter allen Betriebsbedingungen hervorragend bewährt. Die Konstruktion dieses Wagens war im Automobilbau der größte Wurf des letzten Jahrzehnts.

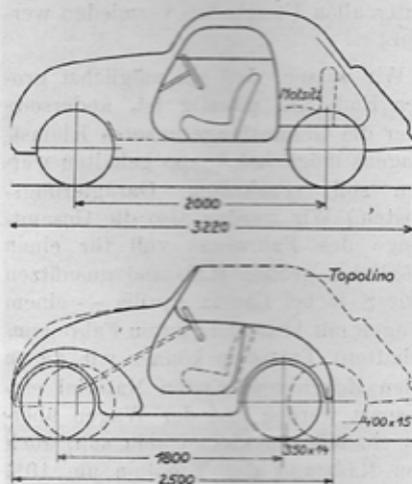
Rückblickend sieht dies alles sehr einfach aus. Aber man muß die Genialität der Ingenieure und den Mut der Direktoren der Fiatwerke sehr bewundern. Das Risiko, das sie auf sich nahmen, war kein geringes. Der prinzipiell neue und gewagte Gedanke lag darin, daß man bewußt ein nur zweisitziges Fahrzeug schuf und auf Serie legte.

Abgesehen von Cyclecars und ähnlichen „Fahrmaschinen“ hatte es auch bisher zweisitzige Automobile gegeben, die den Namen Auto verdienten. Es handelte sich dabei aber nur um eine Ausführungsform der Karosserie auf einem Fahrgestell, das für einen vierplätzigsten Wagen konstruiert war. Natürlich war diese Art zweisitziger Automobile sehr unwirtschaftlich und kam nur für eine kleine Sonderschicht von Sportfahrern und Luxusliebhabern in Frage.

In England war man schon vor dem Topolino dem Wunsch nach einem vollwertigen, zweisitzigen Auto sehr nahe gekommen. Genannt seien Austin, Singer, Morris usw. Der Austin 7 hat auch am Kontinent in Gestalt des Dixi, später BMW, große Verbreitung gefunden. Aber man verwässerte den guten Gedanken, indem man diese Zweisitzer doch so stark und so groß baute, daß sie sich zu richtigen Viersitzern auswuchsen. Es fehlte diesen Fabriken letztlich doch der Mut, sich ausschließlich auf ein nur zweisitziges Automobil zu konzentrieren und zu spezialisieren. Die Sucht, einen möglichst

großen und verschiedenartigen Verbraucherkreis zu erfassen, war der Grund. Das Ergebnis ist, daß es England, dem klassischen Land des Kleinautos, schließlich doch an einem ausgesprochenen Zweisitzer (abgesehen von kleinen Sportwagen) fehlte und noch immer fehlt. Daß dies aber doch eine Lücke ist, zeigen die großen Exporterfolge des Topolino nach England.

Die Fiatwerke sind in der zwölfjährigen Bauzeit des Topolino ihrem ursprünglichen Grundgedanken treu geblieben. Der Topolino wurde wohl in



verschiedenen Kleinigkeiten verbessert — aber um keinen Zentimeter größer gemacht. Er war ein Zweisitzer und ist es geblieben. Abgesehen von der glänzend durchdachten Konstruktion liegt in dieser bewußten Bescheidung sein Welterfolg begründet.

Der Topolino hat bewiesen, daß ein tatsächlich großer Bedarf für ein zweiplätziges Auto besteht. Es gibt eben doch eine sehr beträchtliche Anzahl von Verkehrsteilnehmern, die vorwiegend allein oder zu zweit fahren und sich daher nicht dauernd mit einem Viersitzer und dessen hohem Gewicht und großem Verbrauch belasten wollen oder können.

Die große Autoknappheit nach dem zweiten Weltkrieg hat den Wunsch nach dem kleinen Wagen noch verstärkt. Nicht nur im armen Europa, sondern auch jenseits des Ozeans. Es ist eine erstaunliche Tatsache, daß die amerikanische Automobilindustrie alle ihre Fabriken voll betriebsfähig hat, daß sie über die nötigen Maschinen und Fachkräfte verfügt und doch nicht

in der Lage ist, auch nur annähernd die Stückzahlen der Vorkriegszeit heranzubringen. Es fehlt an Rohmaterial, vor allem an Stahl. Warum — kann und soll an dieser Stelle nicht untersucht werden. Jedenfalls ist dieser Mangel an Stahl eine bekannte Tatsache und deshalb ist es möglich, daß derzeit geradezu eine Invasion englischer Klein- und Mittelwagen am amerikanischen Kontinent stattfindet. Wer hätte das je gedacht?

Trotz des komplizierten Fertigungsvorganges eines Kraftwagens spielen die Kosten des verarbeiteten Stahles eine beträchtliche Rolle im Gesamtpreis des Fahrzeugs. Dieser Umstand, verbunden mit der großen Stahlknappheit (für Automobile) in den USA, hat es den Engländern mit ihren Kleinwagen ermöglicht, sich das Autoland Amerika zu erobern.

In Europa sehen wir eine ähnliche Entwicklung, nur im Maßstab anders, den bescheideneren Verhältnissen des Kontinents angepaßt. Bei uns erscheint selbst der Topolino schon zu groß und man ist bestrebt, mit noch weniger Aufwand an Rohmaterial ein Auto auf die Beine zu stellen.

Besonders Italien ist auf diesem Gebiete sehr rührig. Dort gibt es den Volugrafo, den Volpe, den Atomo. In Frankreich ist z. B. der Rovin aufgetaucht und selbst die USA. haben ein Miniaturauto, den Playboy, herausgebracht.

Diese Fahrzeuge haben Motoren von 125 bis 400 ccm, meist winzige Räder von nur 8 Zoll, kein Differential, keine Türen, keinen Anlasser und viele andere „Vereinfachungen“.

Mit sehr viel Idealismus und oft nicht unbeträchtlichen Mitteln versuchen die verschiedensten Firmen ihr Heil in Notlösungen, denen aber kein langes Leben beschieden sein wird. Dies ist wohl ein hartes Urteil und es soll nicht gesagt sein, daß die Pionierarbeit einzelner Konstrukteure fruchtlos ist. Andererseits ist das Automobil heute schon so standardisiert, daß eine Verbesserung nicht durch eine grundlegende Umwälzung erfolgen kann, sondern nur durch mühevoll Kleinarbeit an einzelnen Bauteilen.

Wenn man das Automobil verbilligen oder verkleinern will, so ist es nicht angängig, wesentliche Aggregate einfach wegzulassen oder durch Hilfsmittel zu ersetzen.

Alle die Konstrukteure von Miniaturautos versuchen, neue, oft sehr ver-



Neues zum Pickerl

Bei bestimmten Fahrzeugklassen kommt es mit dem 20. Mai zu Veränderungen bei den Prüfungsintervallen und Toleranzfristen beim Pickerl. So dürfen Taxis, Rettungsfahrzeuge sowie Krankentransporte künftig bereits drei Monate vor Ablauf des Pickerls zur §57a-Begutachtung kommen, dafür entfällt allerdings die Überziehungsfrist. Diese Regelung gilt für sämtliche Lkw-Fahrzeugklassen, also auch Kleintransporter und Fiskal-Lastkraftwagen, sowie für Autobusse und Traktoren. Wenn das Begutachtungsdatum dieser Fahrzeugklassen zwischen Jänner und Mai 2018 liegt, gilt für die Begutachtung 2018 nach wie vor die aktuelle Regelung.

Für „normale“ Pkw, Motorräder, Quads, Mopedautos, historische Fahrzeuge, Anhänger bis 3,5 Tonnen, Traktoren bis 40 km/h liegt der Toleranzzeitraum wie bisher bei einem Monat vor und vier Monaten nach dem Prüfmonat, fasst der ÖAMTC zusammen.

Werden im Rahmen der §57a Begutachtung „schwere Mängel“ festgestellt, ist bereits heute eine Weiterbenutzung des Fahrzeuges nur bis zur nächsten geeigneten Werkstatt gestattet. Dies war eine unklare und dehnbare Regelung und wurde nicht immer eingehalten. Deshalb ist ab 20. Mai neu für alle Klassen, dass das Fahrzeug bei Feststellung eines schweren Mangels nur mehr zwei Monate ab Überprüfung genutzt werden darf und nicht über die auf der Plakette angegebene Frist (inklusive etwaiger Toleranzfristen) hinausgehend.

Bei „Gefahr in Verzug“ kann die Zulassung durch die Behörde umgehend auf-

gehoben werden. Fahrzeuge mit solchen Mängeln müssen automatisiert aus der §57a-Prüfsoftware an die zuständige Behörde weitergeleitet werden. Die Behörde sendet an den Fahrzeughalter eine Verständigung über eine „Aussetzung der Zulassung“ des betroffenen Fahrzeuges. Die Kennzeichen müssen dann abgegeben werden. Dabei entstehen keine Kosten für Ab- und Anmeldung. Die Kennzeichen des Fahrzeuges werden nach erfolgter Reparatur wieder ausgefolgt. Die Behebung der Mängel muss durch eine positive §57a-Begutachtung nachgewiesen werden.

Verschärfte Überprüfungen

Im Rahmen der Überarbeitung der gesetzlichen Regelungen wurden auch einzelne Prüfpunkte, welche im Zuge der Überprüfung durch die Pickerl-Prüfer bewertet werden müssen, überarbeitet und verschärft. Eine Verschärfung betrifft die Prüfung der Umweltverträglichkeit neuerer Fahrzeuge – mit erstmaliger Zulassung ab dem 1. Jänner 2006 wird die nicht mehr zeitgemäße Abgasmessung am Endrohr durch eine Computordiagnose ersetzt. Die Abgasmessung am Endrohr bleibt als optionale Prüfmethode erhalten. Für die Umsetzung dieser Bestimmung müssen entsprechende technische Rahmenbedingungen in den Prüfstellen geschaffen werden.

Derzeit unterscheiden sich Fahrzeuge aus den Zeiten vor- und nach- der Einführung des Katalysators durch grüne und weiße Begutachtungsplaketten. Da die Einführung dieser Farben auf dem „Smog-Gesetz“ basierte und dieses Gesetz nicht mehr in Kraft ist, werden auch die grünen Plaketten abgeschafft. Diese Umstellung erfolgt fließend – das bedeutet, dass die noch vorhandenen grünen Plaketten aufgebraucht werden. Danach erhalten alle Fahrzeuge (außer historische) eine weiße Begutachtungsplakette.

Historische Fahrzeuge erhalten eine rote Begutachtungsplakette. Weiters werden die Prüfvorschriften für diese Fahrzeuge verschärft um die Einhaltung der Vorgaben der Einzelgenehmigung zu gewährleisten: Geprüft werden der genehmigte Zustand des Fahrzeuges und die Einhaltung der Fahreinschränkungen. Zur Begutachtung sind daher das Genehmigungsdokument (allenfalls in Kopie) und das Fahrtenbuch, in dem die Fahrten der letzten zwei Jahre aufgezeichnet sind, mitzubringen.

MGB GT V8 - britischer Hot Rod ab Werk

Wenn man auto-affine Leute britische Sportwagen mit acht Zylindern aufzählen lässt, die in den Sechziger- oder Siebzigerjahre verkauft wurden, dann werden vermutlich der Daimler Dart oder der Triumph Stag, vielleicht auch die TVR-Coups Tuscan und Griffith genannt. Aber es gab auch einen MGB mit Achtzylindermotor, nur wurde der kaum exportiert und nur in kleinen Stückzahlen gebaut.

Die Karriere des MGB

Die Geschichte ist bekannt. 1962 wurde der MGA mit dem MGB abgelöst.

Der moderne Roadster mit selbsttragender Karosserie und braver Vierzylinder-Motorisierung erfreute sich bald grosser Popularität. Mit Pininfarina-Hilfe entstand dann ein praktisches Heckklappen-Coupé, das an der Earls Court Motor Show in London im Oktober 1965 dem Publikum schmackhaft gemacht wurde. Mit Erfolg!

Zwei Jahre später lancierte die BMC den MGC mit Sechszylindermotor, im Prinzip ein MGB, angeboten als Coupé und als Cabriolet, mit einem Reihensechszylindermotor von drei Litern Hubraum, wie er auch im Austin 3 Litre verbaut wurde.



Der schwere Motor überzeugte zwar durch deutlich mehr Fahrkultur als der Vierzylinder, das massiv höhere Gewicht aber führte trotz Mehrleistung nicht zuasant sportlicheren Fahrleistungen.

Nur gerade 4458 Coupés mit Dreilitermotor entstanden bis 1969. Alternativen gab's bereits im Konzern, denn der Triumph Stag suchte auch seine Käufer.

Leistungshunger ungestillt

Obschon aber die MG-Käufer den Abgang des C nicht allzu sehr bedauerten, blieb der Wunsch nach einer leistungsstarken und besonders sportlichen Variante unerfüllt. In diese Lücke sprang der Tuner Costello Engineering, indem



er den Rover-V8 mit 151 DIN-PS in den Bug des MGB pflanzte. Weil dieser Aluminium-Motor, den Rover in den Sechzigerjahren von Buick übernommen hatte, sogar leichter als der Serien-Vierzylinder war, konnten die Käufer des Umbausatzes von deutlich verbesserten Fahrleistungen profitieren. Man sprach von 7,8 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h und über 200 km/h Spitze. Der Umbau kostete samt neuer ausgebuchteter Motorhaube aus GFK 975 britische Pfund.



Die Automobil Revue erhielt im Jahr 1972 die Gelegenheit, einen umgebauten MGB mit V8-Motor probezufahren. So ganz überzeugt zeigte sich der Schreiberling allerdings nicht, obschon die Fahrleistungen mehr als nur beeindruckend waren:

“Das serienmässige MGB-Getriebe, welches seinerzeit für den Sechszylindermotor verstärkt werden musste, vermochte nicht zu überzeugen. Die Schalthebeführung ist schwergängig und hakend. Der Achtzylindermotor ist aber derart elastisch, dass ein Minimum an Schaltvorgängen nötig ist. Der antiquierte MGB verdaut die Mehrleistung recht gut. Wenn man ihn etwas unsanft über rauhe Strassen bewegt, treten mitunter Verwindungserscheinungen der offenen Karosserie auf. Diesbezüglich würde sich das formstiefere GT-Coupe günstiger verhalten. Die Bremsen – mit härteren Belägen ausgerüstet – sind der Motorleistung gewachsen, obwohl sie harte Beanspruchung durch penetrante Geruchbildung quittieren.”

Auch Lord Stokes von British Leyland fuhr den Costello-B im Jahr 1972 und war offenbar so angetan, dass man bei Costello einen Prototypen nach eigenen Vorstellungen bauen liess.

Der Über-B mit V8

Es dauerte dann noch über ein Jahr, bis die Leyland-Version des nun MGB GT V8 genannten Coupés erschien. Cabriolets wurden vom Werk nicht angeboten, offenbar kam man zu ähnlichen Schlussfolgerungen wie die Automobil Revue.

Im Gegensatz zu Costello hatte man die Verdichtung des V8 von 10,5:1 auf 8,25:1 gesenkt, damit er sich mit Normalbenzin zufrieden gab. Dies bedeutete allerdings eine Leistungsreduktion auf etwa 139 PS, die bei 5000 Umdrehungen anlagen. Das Mindergewicht des Motors von rund 14 kg gegenüber dem

Vierzylinder wurde durch schwere Nebennaggregate und der Leistung angepasste Aufhängungen, sowie grössere Reifen mehr als kompensiert, so dass man von rund 1,1 Tonnen Leergewicht für das V8-Coupé sprach.

Aber auch so beeindruckten die Fahr-



leistungen, beschleunigte der Wagen doch in gerade einmal 8,3 Sekunden von 0 auf 60 Meilen pro Stunde und erreichte eine Spitze von fast 200 km/h.

Die Automobil Revue schrieb damals:

“Mit dem Vierganggetriebe, das zur motorschonenden Fahrweise noch einen Laycock-de-Normanville-Schnellgang besitzt, lassen sich Überholmanöver aus jedem Tempo blitzschnell und, was noch



MGB GT V8 (1974) - drei Motorvarianten, rechts der Vierzylinder, links der Sechszylinder im MGC und hinten der V8 im MGB GT V8

wichtiger ist, sehr gefahrlos abwickeln. Solche Krafteinsätze werden auch akustisch untermalt, denn der Leichtmetall-V8 dreht zwar vibrationsfrei, ist aber unter Volllast doch recht gut hörbar. Das typische V8-«Blubbern» wird in erster Linie Freunde grossvolumiger V8-Motoren erfreuen.”

Eine primär-britische Angelegenheit

So ganz überzeugt waren die Leyland-Manager allerdings vom Neuzugang nicht, jedenfalls entschieden sie, den Wagen ausschliesslich in Rechtslenker-Version zu bauen und preislich mit 2293 britischen Pfund über 40% teurer als den 1800er-GT anzubieten. Selbst ein Dreiliter-Capri war in Grossbritannien mehr als ein Viertel günstiger.

So überrascht es nicht, dass sich die Stückzahlen in Grenzen hielten, zumal

der vermutlich interessanteste Markt, die USA, gar nicht beliefert wurde.

Rare Spezies

Bis 1976 entstanden 2591 dieser MGB GT V8 Coupés, ein gutes Drittel davon mit den Gummistossstangen, die auch am normalen MGB wegen neuen US-Sicherheitsvorschriften ab 1974 montiert werden mussten. Im Vergleich zu den 125'282 gebauten Vierzylinder-Coupés nimmt sich diese Produktionszahl sehr bescheiden aus.

Costello hatte weitere rund 200 Autos umgerüstet und dieses Strickmuster dient bis heute Fans des blubbernden ex-Buick-V8 als Vorbild für einen leistungssteigernden Umbau.

Sportlich und klanglich grösser

Fast ein wenig wie ein “Hot Rod” fühlt sich der achtzylindrige MGB an. Im Innern erscheint er irgendwie grösser, was primär auf die Motorakustik zurückzuführen ist. Leichtfüssig setzt er sich in Bewegung, und schüttelt Fahrleistungen aus dem Ärmel, die auch heute noch durchaus zeitgemäss sind. Man darf sicherlich ein wenig daran zweifeln, ob hier nur 139 PS am Arbeiten sein sollen. Schliesslich bietet der Rover-V8 ein grosses Tuning-Potential.

An das rechtsseitig montierte Lenkrad muss man sich natürlich gewöhnen, geschaltet wird entsprechend mit der linken Hand. Für Briten-Fans kein Problem, solange man nicht gerade – ohne Beifahrerhilfe – an einer Autobahn-Zahlstelle Münzen einwerfen oder beim Parkhaus ein Ticket ziehen soll.

Gut zu wissen auch, wo sich die Motorhauben-Verriegelung versteckt. Genau, links, wie beim Linkslenker. Warum auch nicht.

Teurer als die anderen

Heute ist der MGB GT V8 der teuerste der drei Coupés, der Unterschied zum Sechszylindermotor ist allerdings nicht riesig. Wer es gerne sportlich und dynamisch hat, der sollte sich den V8 sicherlich genauer anschauen, wenn die Rechtslenkung kein Hinderungsgrund ist. Wer am liebsten gemütlich dahinzockelt, der ist auch mit dem deutlich günstigeren Vierzylinder-Coupé gut bedient. Wir aber, wir haben die Fahrt im britischen “Hot Rod” sehr genossen!

Wir danken Christian Ziegler und seiner Firma Classic-Autos.ch für die Gelegenheit, den weissen MGB GT V8 fotografieren und fahren zu können.

Text: Bruno von Rotz, Zwischengas
Fotos: Daniel Reinhard

Ist der Ruf mal ruiniert, lebt es sich ganz ungeniert oder hat man sich mal einen Namen geschaffen geht alles leichter. Dies bezieht sich auf unsere Ansammlung originaler und origineller Jaguar. Und so kam es wie es auch schon passiert ist: Ein alter Kunde macht uns auf eine Jaguar Spezialcarrosserie aufmerksam. Den sogenannten Michelotti XK 140, der von Bonhams in Monaco versteigert würde. Wir kennen den Wagen schon seit vielen Jahren und hatten die Ehre, als er in der Sammlung Urban in Grasse lebte, ihn kennen zu lernen. Es ist ein seltsames Auto. Sehr rein in den Linien, mit nicht ganz idealen Proportionen und einer zu hohen Windschutzscheibe. Wenn man Fotos vergleicht von anderen Michelotti Renderings aus der Epoche, fällt es einem nicht leicht, sich vorzustellen, dass dieser Wagen aus der Feder des Maestros stammt, der die Automobilwelt mit hunderten von Autos massgeblich geprägt hat.

Bericht Bonhams „Monaco Sales“ XK 140 Michelotti“

Anyway, sofort den online Katalog studiert. Der Wagen wurde vor relativ kurzem für eine Neulackierung angeschliffen und präsentiert sich optisch in bedenklichem Zustand. Was aber meine Aufmerksamkeit erregte, war das Foto der Motornummer: E 1016-8! Alle anderen Nummern waren gefälscht oder nachgeschlagen, aber der Motorblock muss der originale Block vom C-Type XKC 016 sein! Was tun? Also begannen wir sorgfältig die Fühler auszustrecken um mit dem Besitzer von XKC 016 in Kontakt zu treten. Wir hätten gerne den Wagen gehabt, aber der Motorblock gehört zurück ins Auto wo er ursprünglich montiert worden war. Lange Rede kurzer Sinn, der Besitzer und wir entschieden uns den Wagen zusammen zu ersteigern, dies würde uns finanziell stärker machen. Der Schätzpreis lag bei 20'000 bis 50'000.-. Wir fanden man könnte Halbe-Halbe machen. Auch bei 60'000.- hätten wir einen preiswerten Neuzugang mit Euro 30'000.- und der originale C-Type Motorblock hätte den originalen Wagen aufgewertet. So der Plan.

Da die Auktion auf den GP Historique in Monaco gelegt war, und das Wochenende das Auffahrtswochenende war, entschlossen wir uns in Stil an die Côte d'Azur zu reisen. Für Sohn Robin war die Wahl schnell getroffen: es muss der handgeschaltete XJ-R sein. Der Wagen, mit dem er in seiner frühen Kindheit schon dreimal ans Mittelmeer gereist war. Der Zufall wollte es, dass wir irgendwann einmal nach 21.00 Uhr in Corps vorbeifahren. Gute Erinnerungen verbinden mich mit den weiss gedeckten Tischen im Speisesaal des Hotel de la Poste. 1999 anlässlich der Monte Carlo Challenge lotste mich während der offi-

ziellen Mittagspause des Rallies, mein Navigator Jürg König in dieses Restaurant. Die weissen Tischtücher waren bald schwarz, von unserer Rüstung mit der wir uns gegen die Elemente im Special schützen mussten. Ich genoss damals den Gegensatz unseres archaischen Transportmittels zum gepflegten Restaurant.

Am folgenden Tage bewältigten wir noch den Rest der Route Napoléon und genossen die spektakulären Aussichten in den Grand Canyon du Verdon mit unserem drehmomentmächtigen Sportssalon. In Nizza angekommen musste meine Familie die Spezialität für Insider aus Nizza über sich ergehen lassen: Frisch zubereitete Socca. Dies ist ein fragmentierter zusammengescharter Fladen aus Kichererbsenmehl.

Früher gab es Socca an jeder Ecke in den schmalen Gässchen der Vielle Ville von Nizza, heute hat René Socca fast das Monopol und man muss sich die Socca mit langem Anstehen verdienen.

Am Tag der Versteigerung mussten wir natürlich erstmals unseren alten Bekannten und Objekt der Begierde aufsuchen. Da stand er, grösser als wir ihn in Erinnerung hatten und traurig aussehend. Er war gefüllt mit seinen Innereien, den Lampen, Stossstagen aber auch Handwerkzeuge lagen wild im Innenraum herum, ergänzt mit zerknüllten Zeitungen, ein beelendendes Bild. Tatsächlich



war der Motorblock der originale C-type Block, aber alleine schon der Stirndeckel stammte von einem anderen Wagen. Der Zylinderkopf trug zwar eine Mk1 Motornummer, aber nicht mit originalen Punkten geschlagen und so präsentierte sich auch die Nummer auf dem Chassis. Also ist anzunehmen, dass der Wagen zwar die Identität der Chassisnummer trägt, das Chassis aber nicht vom verunfallten Factory XK 140 FHC stammt. All dies erschütterte uns nicht, denn der Wagen ist faszinierend auch wenn seine Geschichte bei weitem nicht so klar ist, wie der Verkaufsbescrieb es weis machen wollte. Ein kleines amüsantes Detail: auf der Windschutzscheibe klebte ein Warnkle-

ber, dass nach eingehender Prüfung nur die Anbauteile aus Aluminiumblech seien, der Rest aber aus Stahlblech gefertigt sei. Wir fanden die „thorough investigation“ eher etwas übertrieben, da man Flugrostbildung an den abgeschliffenen Stellen sehen konnte und das Magnet der Mobiltelefonhülle auf der Carrosserie haftete, wo sie aus Stahlblech ist.

Bis zur Auktion blieb uns nun aber



noch Zeit und so marschierten Robin und ich zurück nach Monaco um dem Training des GP beizuwohnen. Stolz entdeckten wir unseren lieben Bekannten, den Mk1- und XJ-R Handschalter-Enthusiasten Nigel Webb in seinem C-Type. Aus der Schweiz fuhren Christian Traber, Urs Müller und Tochter. Wir mussten aber feststellen, selber fahren würde mehr mehr Freude machen.

Pünktlich um 16.00 waren wir zurück beim XK Einzelstück, wo uns auch schon der Besitzer von XK-C 016 erwartete, der extra aus Schweden angereist war. Wir schmiedeten Kriegspläne wie wir am besten zum Zuschlag kämen und wie wir danach verfahren würden. Die Spannung stieg. Vor dem traumhaften Lustschlösschen Villa La Vigie hoch über dem Meer, wurde grosszügig Champagner aus- geschenkt und die echt wertvollen Autos waren auf der Zufahrtsstrasse zum Schlösschen aufge-

reicht, nicht wie unser hässliches Entchen, das neben den profaneren Autos unten auf dem Parkplatz stand. Im Garten der Villa war ein Zelt aufgebaut in dem die Auktion stattfinden würde. Auch dort wurde nicht mit Champagner gegeizt und so konnte ich es nicht verklemmen für einen historischen Go Kart zu bieten der Mika Häkkinen gehörte und für den niemand wirklich bereit war zu bieten. Als sich die Gebote dann doch noch zäh in realer Preisregionen zu bewegen begannen zog ich mich zurück. Zum Glück, denn wie hätte ich einen Go-Kart im XK-R nach Hause transportiert? Bei den Autos waren gewisse Preise erschwinglich, andere weniger. Das Normale halt, gewisse

Schätzpreise wurden überboten, gewisse unterboten. Beim McLaren-Cosworth Ford Formel1 Wagen von Ayrton Senna, dem Lot 119, gab es ein heisses Bietergefecht, wie immer schwer zu sehen wer gegen wen bot. Am Schluss wechselte er die Hand für Euro 3.65 Millionen. Während einer kurzen Pause traf ich überraschend auf einen Kunden von mir. Er war schlechter Laune. Was war passiert? Er wollte den Wagen von Ayrton Senna und wurde schlussendlich aber überboten. Wie man heute weiss, hat ihn Bernie Ecclestone ersteigert. „Wo Millionäre auf Milliardäre treffen“. „Unsere“ Lot Nummer kam langsam näher. Und plötzlich ging alles schnell. Wir wollten bis 60'000.- bieten. Bis 50'000.- ging es wild. Dann gab es eine verwirrende Pause und plötzlich war das nächste Gebot 100'000.--, hoppla! Ab dort ging es rasant. Obwohl der Preis schon weit über den von uns im Stillen befürchteten Preis von 200'000.- überschritten war versuch-



ten wir als Bietergemeinschaft mitzuziehen. Bei 310'000.- wurde zugeschlagen, aber nicht an uns. Unser Bekannter war zerstört. Wir waren eher erleichtert nicht ein weiteres „Kind“ adoptiert zu haben.

Am folgenden Tage vernahmen wir, dass ein sehr reicher Sammler sich in den Kopf gesetzt hätte dieses hässliche Entchen zu ersteigern. Und wieder: „Wo Millionäre auf Milliardäre treffen...“ Für uns war der folgende Tag geprägt mit der Rückfahrt. Und was für eine Rückfahrt, die traumhafte Autobahn gen Genua, relativ leer und keine Lastwagen, was will man mehr als Drehmoment und ein strafes Fahrwerk. Nach Cuneo hoch wurde es noch besser auf der engen, stets ansteigenden Autobahn, ein Traum, dass man es heute noch so fliegen lassen kann. Wenn wir unterwegs sind muss natürlich stets alles in einem Aufwisch erledigt werden. Also gingen wir noch schnell in Turin zur alten Fiat Fabrik, dem Lingotto. Dies wird nämlich der Zielort des Alpenbrevet 2019 werden. Das Motto wird heissen: The Italian Job, inspiriert vom legendären Englischen Film mit Michael Caine. Jeder Petrol Head sollte diesen Film einmal gesehen haben der 1969 seine Premiere hatte und daher 2019 das 50ste Jubiläum feiert. Einmal beim Lingotto angekommen ist der Besuch im

Delikatessengeschäft Eataly kaum zu vermeiden. Dort kann man nicht nur Italys Finest einkaufen, nein man kann sich zugleich mit besten Speisen verpflegen. Schwerst beladen schlepten wir unsere Einkäufe zum Wagen. Von dort war es nur noch ein vierstündiger Katzensprung, den wir Nonstop über den Grand St. Bernard zurücklegten und erstaunt waren, dass die Durchquerung des Tunnels über Fr. 80.- kostete.

Text und Fotos: Georg Dönni
<http://www.jaguarclassic.com/>

Vredestein News

Formel-1-Legende Jochen Mass und das Team von Vredestein gemeinsam auf der Mille Miglia

Nach der im letzten Jahr unterzeichneten Vereinbarung ist Vredestein erneut offizieller Reifenpartner und Hauptsponsor des weltbekanntesten Autorennens Mille Miglia. Im Gegenzug hat die Mille Miglia den Grundstein für die heute angekündigte aufregende neue Zusammenarbeit von Vredestein und dem früheren Formel-1-Rennfahrer Jochen Mass gelegt.



Bei diesem Aufeinandertreffen von Oldtimer-Profis wird Jochen Mass Vredestein auf der Mille Miglia in einem Mercedes 300 SL Gullwing vertreten. Der renommierte deutsche Rennfahrer wird zudem als Botschafter der Marke Vredestein auf dem Nischenmarkt der Oldtimerreifen fungieren.

„Vredestein möchte den Fahrern die Gelegenheit geben, das einzigartige Gefühl der Freiheit zu genießen, die Oldtimer ihnen bieten“, erklärt Mass. „Ich freue mich, unsere Zusammenarbeit zu verkünden, und hoffe, dass Vredestein so die verdiente Anerkennung für die Entwicklung eines breiten Sortiments an klassischen und modernen Reifen von herausragender Qualität und Leistung erhält.“

Gemäß den Bedingungen der Vereinbarung wird Mass zum Botschafter der Marke Vredestein, der das Unternehmen bei einer Reihe von Veranstaltungen repräsentiert. Zudem wird er das Entwicklungsteam von Vredestein bei der Entwicklung weiterer klassischer Reifen sowohl für Oldtimer als auch für Young-

timer aus den 1970er- und 1980er-Jahren mit seinen Kompetenzen unterstützen.

„Vredestein überzeugt mit einer beeindruckenden Vergangenheit im Bereich der Oldtimer-Rennen und stattete bereits zahlreiche Siegerteams und -fahrzeuge mit Qualitätsreifen aus, die den Anforderungen dieser Aufgabe gerecht werden konnten“, fährt Mass fort. „Das war nicht immer einfach, und das Feedback der Fahrer sowie die Zusammenarbeit mit den Ingenieuren sind stets von entscheidender Bedeutung. Da ich selbst bereits viele Rennwagen, sowohl Oldtimer als auch moderne Fahrzeuge, gefahren bin, freue ich mich darauf, Teil des Entwicklungsprozesses zu sein. Und ich fühle mich geehrt, den Ingenieuren bei einigen kniffligen Herausforderungen zur Seite stehen zu können, die moderne Rennstrecken insbesondere in Hinsicht auf die



Leistung von Oldtimer an sie stellen.“

Als führender Reifenhersteller, der seit 1909 Hochleistungsreifen produziert, hat Vredestein eine starke Präsenz in der Welt der Oldtimerreifen ausgebaut.

Das Unternehmen hat eine echte Leidenschaft für Oldtimer und produziert verschiedene Reifenmodelle, die klassische Optik und optimierte Leistungsfähigkeit kombinieren, darunter auch der Sprint Classic, Snow Classic, Grip Classic und Transport Classic.

Text und Fotos: Vredestein

Elektro Jaguar E

Frisch vermählt fuhren Prinz Harry und seine Frau Meghan ins Glück - und das nicht etwa mit Vollgas, sondern mit Vollstrom: Prinz Harry fuhr nach der Hochzeit des Jahres mit einem ganz besonderen Jaguar E-Type davon, übrigens für britische Verhältnisse auf der „falschen“ Seite - nämlich links.



Ab 2040 will Großbritannien Benzinfahrzeuge als Neuwagen verbieten. Nur noch E-Fahrzeuge sollen dann fahren. Ob sich das realisieren lässt, bleibt ab-

zuwarten - doch eine Marke will sich bis dahin zur Elektro-Marke transformieren: Jaguar. Mit dem elektrischen SUV i-Pace haben die Briten den deutschen Herstellern auf dem Genfer Salon eine schallende Ohrfeige in Sachen Emobility verpasst. Den Elektro-SUV, welcher bei der deutschen Konkurrenz bislang fehlt, gibt es nun bei Jaguar.

Doch nicht nur neue Autos fahren bei Jaguar langfristig mit Strom - auch den Klassiker schlechthin haben die Briten elektrifiziert: Den E-Type. „E-Type Zero“ heißt das umgerüstete Stromer-Geschoss, das nun die ganze Welt gesehen hat.

Der Grund: Bei dem rund 473.000 Euro teuren E-Renner handelt es sich um ein spektakuläres Einzelstück, das auf Basis eines originalen Jaguar E-Type von 1968 entstand. Der Oldtimer, den Jaguars Klassik-Abteilung 'Classic Works' in Warwickshire als Spenderfahrzeug für den E-Renner wählte, war eben ein Linkslenker. Das ganz britische Kennzeichen E190518 wiederum erinnert an das



Hochzeitsdatum des frisch vermählten Traumpaars.

Am Anfang stand eine Herztransplantation: Der berühmte V12-Motor unter der langen Schnauze des Roadsters wurde entfernt und durch einen elektrischen Antriebseinheit ersetzt. Und zwar mit ordentlich Power: Der E-Type Zero beschleunigt in 5,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Davon konnte der Zwölfzylinder-Jaguar nur träumen. Die Karosserie des Klassikers blieb weitgehend unangetastet, allerdings spendierten die Briten dem Wagen LED-Scheinwerfer. Am Fahrwerk und dem Handling hat sich allerdings nichts verändert: „Er fährt sich, bremsst und fühlt sich an wie ein klassischer E-Type“, sagt Jaguars Klassik-Chef Tim Hannig. Man wolle die „originale DNA“ des Wagens behalten - abgesehen vom E-Antrieb natürlich.

2 Fotos: Jaguar, dpa



Mille Miglia 2018

Die wohl größte Oldtimerveranstaltung der Welt findet traditionsgemäß im Mai statt, mit Start und Zieleinlauf in Brescia am Gardasee.

Aber nicht jeder kann sich anmelden, Autos dürfen nur an den Start, wenn sich diese Marke und Type auch in den originalen Startlisten aus den Jahren 1927-1957 wiederfinden.

Was braucht es außer dem richtigen Auto also noch um mitfahren zu können? Geld..., Geld und Einfluss..., Geld, Einfluss und ein ganz seltenes Auto wie zum Beispiel einen Bentley Blue Train, aber dazu ein Andermal.



Alfa Romeo 6C Grand Sport, Aprile, Bj. 1931

Also 468 Glückliche haben es heuer geschafft, darunter auch Chinesen, Japaner, Australier...und zumindest 7 Österreicher, wie ich anhand deren Nummernschilder erkennen konnte. Italien und Deutschland aber stellen das Hauptkontingent.

Wie alles begann...

„Die erste Auflage des Großen Preises von Italien hatte 1921 noch auf dem Circuito di Montichiari in Brescia stattgefunden, war dann aber auf den neuen Circuito di Monza gewechselt. Die Sportwagen-Enthusiasten Aymo Maggi und Franco Mazzotti suchten nach einer Möglichkeit, in ihrer Heimatstadt wieder ein großes Rennen zu veranstalten, und wählten einen Kurs von Brescia quer durch die italienische Halbinsel zur Hauptstadt Rom und wieder zurück nach Brescia.“

„Graf Franco Mazzotti, Graf Aymo Maggi, Renzo Castagneto und Giovanni Canestrini, wollten ihre Heimatstadt zu einem Zentrum des Motorsports ma-

chen, indem sie ein Rennen veranstalten würden. Es sollte ein Straßenrennen – werden und in Brescia starten und enden. Dreizehn Jahre später wurde Rom als Wendepunkt der Strecke, der bis heute ein Highlight der Mille Miglia ist, festgelegt. Als Streckenlänge ergaben sich ungefähr 1600 Kilometer bzw. etwa 1000 englische Meilen.“

Was macht dieses Rennen so einzigartig?

Neben der Anzahl der historischen Fahrzeuge und der wunderbaren Streckenführung sicher auch die Geschwindigkeit. Die Geschwindigkeit bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung? Ja, die Ver-

bindungsetappen werden unter massiver Beihilfe der Carabinieri zum schweren Bolzen herangezogen, oftmals am Ende des Talentens mit unbezahlbarem Blechschaden. Warum?



OM 665 S MM Superba 2000, Bj. 1927

Die Premiere des Rennens gewann ein OM aus Brescia mit den Werksfahrern Ferdinando Minoia und Giuseppe

Morandi in einer Zeit von 21 Stunden, 4 Minuten und 48 Sekunden und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77 km/h.

Sir Stirling Moss startete am 1. Mai 1955 um 7:22 Uhr morgens mit der Startnummer 722 mit einem Mercedes-Benz 300 SLR und erreichte dank fahrerischer Übergröße und auch des Gebetbuches seines Beifahrers, des Journalisten Denis Jenkinson, nach 10



Bugatti Type 35 Grand Prix Bj. 1925



Motor Alfa Romeo 8C 2300 Monza Bj. 1933

Die Alleskönner scheinen die Alfas, 6C und 8C zu sein: der Kompressor liefert guten Schub, die Bremse scheint gut dosierbar und stabiler als vom Bugatti und um die Kurve wieselflink. In LeMans würde die Sache natürlich wieder anders aussehen. Ah ja...und schalten müssen auch die stolzen Besitzer können ☺

Da sind auch noch die Maseratis und Jaguars...aber Moment, den einzigen Ausfall am Weg zur Startaufstellung??? Ohne unsere geschätzten Mitglieder nachhaltig frustrieren zu wollen, natürlich ein Jaguar, XK120: Lucas, Lord of the darkness, has pulled off parts of the ignition!

Nicht nur das der Motor nur mehr auf wenigen Zylindern gelaufen ist, sind auch gleich die Gänge nicht mehr ins Getriebe gehüpft- aber hat man ja auch schon in der aktuellen Formel 1 gesehen.

Mir haben es halt die Autos, die unübersehbar ihre Startnummer aus vergangenen Tagen stolz zur

Schau gestellt haben und nach so vielen Jahren wieder ihr Heimrennen angetreten sind, angetan. Unvergleichlich!

Fazit

Bei der Kulisse, dem Enthusiasmus - jeder der gehen kann kommt und lebt mit, der Rest wird halt hingeschoben, bei dem Essen, dem Wetter...also ich bin 2019 wieder dort. Denn im Licht einer Mille Miglia betrachtet sind die wunderbaren und zu recht hochgelobten Veranstaltungen in unseren Breiten nicht ganz vergleichbar.



Ferrari 750 Monza Spider, Scaglietti, Bj. 1955

Stunden 7 Minuten und 48 Sekunden das Ziel. Die dabei erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 157,62 km/h war die schnellste jemals auf dieser Strecke gefahren und das auf nicht gesperrten, öffentlichen Straßen.

Und dieses Feeling möchte auch der durchschnittlich begabte einmal erleben- die Restaurationsfirmen freut das sicher.



Talbot Largo T 26 GS Berlinette, Bj. 1946

von Brescia, das vorbeidonnern im Rennverlauf, das knallen des Auspuffs, das wimmern der Kompressoren, das Jaulen und Krachen der gerade verzahnten, nicht synchronisierten Getriebe; einfach unvergessliche Eindrücke.

Ich habe mir einen Standort an der Strecke an einem Kreisverkehr in Desenzano auserkoren: der Sound und Momentum beim Beschleunigen, das



Siata 1100 Berlinetta, Viotti, Bj. 1940

Anbremsen und das Einlenken- hier gibt es auch bei vergleichbarem Baujahr sehr große Unterschiede. Natürlich zu allererst Rennwagen und Limousinen. Bentley 4,5 LM und Mercedes SSK schieben satt an, liegen gut auf der Straße und bremsen ruhig und gut. Bugatti sind sichtbar leichter, fast so schnell, aber viel unruhiger, dafür sehr gut im Kreisverkehr, ohne Querneigung einfach durchzirkeln.



Cisitalia 201 S MM Spider, BJ. 1947



Highlights

Die Dichte an seltenen und teilweise unbezahlbaren Museumsstücken ist einzigartig. Besser als neu oder mit toller Patina, für jeden Geschmack gibt es hunderte Autos zu betrachten.

Ob die Vorstellung am Piazza delle Vittoria, die Ausstellung in den alten Gassen



Church Hill Climb

06. Oktober 2018

Wer hat gewonnen?

Juan TONCONOGY aus Argentinien hat auf ALFA ROMEO 6C 1500 GS „TES-



TA FISSA“ Baujahr 1933 gewonnen, aber jeder der mit solchen Autos 1600 Kilometer fährt ist ein Held und sein Mechaniker ein Genie!

Text und Bilder: Gerhard Kornfeld

COVC Clubnachrichten

Frühschoppen bei Erich Müller

Frühschoppen mit Museumsbesichtigung bei Erich Müller und seiner Andrea – einzige Voraussetzung: schönes Wetter! Und dafür sorgten die rund 80 braven COVC Mitglieder, Freunde und geladene Gäste. Treffpunkt war in Grosshofen um 10.00 Uhr bei herrlichem Sonnenschein und hochsommerlichen Temperaturen. Gegen 10.30 Uhr gab es eine kurze Begrüßung durch Erich und Otto. Danach begab sich Erich mit einer größeren Gruppe an Interessierten auf eine Besichtigungstour durch sein Museum. G'schichterln und Anekdoten sprudelten aus Erich und er sorgte so, für manches Staunen und Lachen. Es ist unglaublich wie viele Dinge ein Mensch in rund 55 Jahren sammeln kann. Unzählige Exponate über Kutschen, Blechtafeln, Nummernschilder, Bilder, Autos und Kinder(tret)autos. Die Liste ließe sich noch endlos fortsetzen.

Und immer wieder findet Erich Dinge, die er in seinem Museum präsentieren möchte. Nach der Führung bestand die Möglichkeit nochmals das Museum auf eigene Faust zu erkunden. Gleichzeitig



hieß es: das Buffet ist eröffnet und alle ließen es sich gut schmecken. Wie bei einem Frühschoppen natürlich üblich, gab es auch Bier. Gesponsert und gezapft aus einem Fass, natürlich tschechischer Herkunft, vom Leos – dafür recht herzlichen Dank! Musikalisch wurden wir durch den Tag von einer entzückenden Tina Mahr mit ihrer Band Midnight Coffee begleitet. (Erich eine super Idee!) Gegen 14.30 Uhr endet die Veranstaltung und viele gingen mit den Eindrücken einer wunderschönen Sammlung an vielen Dingen, nach Hause.

Lieber Erich, nochmals herzlichen Dank für die tolle Idee uns wieder einmal Dein, noch immer wachsendes, Museum zu zeigen und uns mit mit Speis und Trank zu verwöhnen.

Brigitte Adrian





Termine:

- 6. Oktober, 8. Church Hill Climb
- 13. Oktober, Schussfahrt, Org. Walter Ceh
- 8. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Nach der Sommer-Pause am Donnerstag, 6. September 2018, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Kriminaltechnik entlarvt Oldtimer-Fälschung | 1 |
| BMW 1602e | 2 |
| Mobile Leidenschaft | 2 |
| „Rusty Nail“ | 3 |
| Wieviele Oldtimer fahren in Deutschland | 3 |
| „Wiener Rollergeschichte“ .. | 3 |
| Neues zum Pickerl | 5 |
| MGB GT V8 - britischer Hot Rod ab Werk | 5 |
| Bericht Bonhams „Monaco Sales“ XK 140 Michelotti“ | 7 |
| Vredestein News | 8 |
| Elektro Jaguar E | 8 |
| Mille Miglia 2018 | 9 |
| COVC Clubnachrichten | 11 |



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