



Nummer

133

Oktober 2018

Monats-Gazette

**Aktuelles, Interessantes, Informatives
aus der Oldtimerszene**



Auch DKW produzierte flotte Rennwagen

Foto: Herbert Fischer

Rosengart-Museum

Geschichte - Technik - Automobile

Oldtimer-Freunde können im Rosengart-Museum die Erfolgsgeschichte des französischen Autobauers Lucien Rosengart (1881-1976) nachvollziehen. Lucien Rosengart und seine historischen Fahrzeuge stehen im Mittelpunkt unseres Rosengart-Museums, das Oldtimer-Freund Karl-Heinz Bonk 1992 am Lucien-Rosengart-Weg 1 in Bedburg-Rath in

einem idyllisch gelegenen, alten landwirtschaftlichen Gehöft einrichtete.

Schon seit mehr als 30 Jahren interessierte sich Karl-Heinz Bonk für alte Automobile. Er besaß damals einen Citroen 11 CV und zwei Mercedes-Fahrzeuge aus den 60er Jahren. Als er jedoch versuchte, die Sammlung um ein Automobil zu erweitern - welches mit ihm gleichaltrig sein sollte - , geschah Unvorherseh-



bares. Er verliebte sich in ein Auto aus dem Jahr 1939 mit der Werksbezeichnung LR 4N2. Bei der Restauration bemerkten Karl-Heinz Bonk und sein Team, dass notwendige Unterlagen nur schwer zu beschaffen waren. Der Hersteller dieses Fahrzeuges, ein Franzose namens Lucien Rosengart, war in Deutschland nahezu unbekannt. Erst mit Hilfe aus

Frankreich konnte die Restauration abgeschlossen werden. Nun war die Neugier geweckt. Ab sofort wurde alles über Rosengart gesammelt. Im Jahr 1992 wurde dann die weltweit einmalige Sammlung

Rosengart-Museum

Geschichte • Technik • Automobile

im Rosengart-Museum der Öffentlichkeit präsentiert. Das Museum befindet sich in einem Gutshof aus dem 12. Jahrhundert und beherbergt das komplette Werksarchiv der Rosengartwerke, über 30 Fahrzeuge, ferner dynamische Taschenlampen, Beleuchtungseinrichtungen, Bootsmotoren und Fahrradhilfsmotoren aus der Produktion der Rosengartwerke, wichtige Teile des Nachlasses, sowie die naive Malerei von Lucien Rosengart.

Ein Ziel dieser Sammlung ist es, die Vielfältigkeit „Geschichte, Technik, Automobile, und Kunst“ des Lucien Rosengart zu zeigen und vor allem die Sammlung weiterhin zu vervollständigen.

Ein wenig Geschichte über die Firma Rosengart:



1928 sah Rosengart die Chance, in Frankreich ein kleines Automobil herzustellen. Dieses Segment war noch nicht von den Massenherstellern abgedeckt. Rosengart kaufte die ehemalige Fabrik von Bellanger aus Neuilly bei Paris.

Die ersten Rosengart-Automobile waren Lizenzbauten des britischen Austin Seven. Diese Nachbauten wurden als Rosengart LR 2 herausgebracht und waren mit vielen verschiedenartigen Aufbauten verfügbar. Dieser Wagen wurde sehr lange gebaut und überlebte nicht nur seine stark weiterentwickelten Nachfolger Rosengart LR 4 und Rosengart Vivor, sondern auch das britische Original bei Weitem.

In den frühen 1930er Jahren tat sich Rosengart mit den deutschen Adlerwerken zusammen und bot Lizenzbauten der frontgetriebenen Adler Trumpf und Adler Trumpf Junior an. Ebenso wurde ein größeres Fahrzeug mit Heckantrieb gebaut, das einem gestreckten und verbreiterten Austin ähnlich sah. Die Weiterentwicklung der Frontantriebswagen führte zum eleganten Rosengart Supertraction, der 1937 gegen die etablierten Fahrzeuge der Massenhersteller, wie Peugeot 402

und Berliet Dauphine, antrat.

1936 kam Rosengart in finanzielle Schwierigkeiten und überführte sein Unternehmen in die neue Société Industrielle de l'Ouest Parisien.

Die Produktionszahlen des Supertraction waren nie besonders groß und zudem wurde die Fabrik beim Einmarsch der deutschen Wehrmacht zerstört. Die Firma überlebte die deutsche Besatzung zwar, konnte aber während dieser Zeit



(1940–1944) nicht produzieren. Lucien Rosengart, der diese Zeit im amerikanischen Exil verbracht hatte, kehrte nach dem Zweiten Weltkrieg nach Frankreich zurück und versuchte, sein Unternehmen zurück zur Produktion der Kleinwagen zu führen, die den Erfolg in den 1920er und 1930er Jahren begründet hatten. Zu dieser Zeit stellten aber die Massenhersteller bereits sehr kleine, wirtschaftliche Wagen her, die für die Verhältnisse im Nachkriegsfrankreich bestens geeignet waren.



Das letzte Rosengart-Modell, der Rosengart Ariette wurde von 1947 bis 1954 hergestellt, verkaufte sich aber nicht gut. Im Sommer 1955 musste die Automobiles L. Rosengart für immer ihre Tore schließen, nachdem die Weiterentwicklung des Ariette, der Rosengart Sagaie mit Boxermotor nicht mehr herausgebracht werden konnte.

Wikipedia

Arnold SPITZ

Arnold Spitz, seit 1895 als Repräsentant für DeDion, dann für Benz und Mercedes, war in Wien IX., Schlickgasse 3 tätig und versorgte die neu gegründete Fa. Gräf & Stift mit Aufträgen.

Der Name Spitz ist im Zusammenhang mit der österreichischen Automobilgeschichte fast in Vergessenheit geraten. Nur mehr wenigen Interessierten ist er ein Begriff. Zu lange liegt die Erzeugung der Spitz Wagen zurück und dennoch hatten sie einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der heimischen Autoindustrie und im speziellen auf die Geschichte der GRÄF & STIFT AG.

Der Namensgeber war Arnold Spitz, geboren 1858 in Gilgenberg/NÖ. Wann und wie er seine berufliche Laufbahn begonnen hat ist nicht mehr feststellbar. In der Ausgabe vom 15. Juli 1900 ist in der „AAZ“ zu lesen: „Als langjähriger Repräsentant der Wiener Benz-Vertretung übernahm er 1898 die Vertretung von Dion und Bouton und schon im Herbst desselben Jahres bezog er die Räumlichkeiten in Wien 9, Schlickgasse 3“



Seltsamerweise meldete er seinen „Kommissionshandel mit Automobilen“ aber erst am 9. Februar 1901 an. Vorher hatte er lediglich einen „Betrieb mit Börsengeschäften“ bei der Gewerbebehörde angemeldet. Arnold Spitz war aber bestimmt einer der ersten Stunde, wenn nicht überhaupt der erste, der eine Garage nach französischem Vorbild betrieb. Darunter verstand man damals ein Verkaufslokal wo nicht nur Autos und deren Ersatzteile verkauft wurden, sondern man auch Information über allfällige Service- u. Reparaturarbeiten bekam oder aber auch nur mit Gleichgesinnten plaudern konnte.

Arnold Spitz war aber nicht nur Händler, sondern er entwickelte auch eigene technische Ideen. So meldete er am 9.12.1900 gemeinsam mit Oskar Pollak in Frankreich ein Patent an, wonach bei einem Auto nicht nur die Vorderräder, sondern über ein Gestänge auch die Hinterräder mit gelenkt werden. Damals war für die Umsetzung in die Praxis allerdings keine Notwendigkeit gegeben und es verstaubte in einer Schublade. In Abwandlung erlebte es eine Renaissance in den 70er Jahren bei den Flugfeldbussen der ÖAF GRÄF & STIFT AG und natürlich bei Baumaschinen und anderen Förder-

fahrzeugen, wo eben extreme Wendigkeit gefragt ist. Vor einigen Jahren propagierten einige Pkw-Hersteller die mit lenkender Hinterachse als Weltneuheit und technische Sensation. Im Grunde aber ein alter Hut aus der österreichischen Automobilgeschichte



Arnold Spitz nahm jede Gelegenheit wahr, mit den von ihm vertretenen Automarken bei Veranstaltungen teilzunehmen. In kurzer Zeit war sein Name in der damaligen Autoszene ein Begriff. Bei der Übernahme eines bestellten Benz lernte er den jungen Techniker Otto Hieronimus, der bei Benz im Konstruktionsbüro arbeitete, kennen und dessen technische Begabung zu schätzen. Erfolgreich warb er Karl Benz den jungen Konstrukteur ab. Otto Hieronimus entwickelte bei Spitz seine Ideen für ein Automobil zu einem Gesamtkonzept. Spitz hatte zwar selbst weder Werkstätte, noch Maschinen, noch das entsprechende Fachpersonal, aber er kannte Carl Gräf. Diesem hatte er schon einige De Dion Bouton Motore für seine beiden Vorderradantriebswagen sowie für Motorräder und Tandems geliefert.



Gräf & Stift hatte so kurz nach ihrer Gründung noch kein eigenes Fahrzeugkonzept entwickelt. In dieser Situation fragte Arnold Spitz bei Gräf & Stift an, ob man interessiert sei, Fahrzeuge nach seinen Plänen oder genauer gesagt nach dem Konzept seines Angestellten Hieronimus unter seinem Namen zu bauen. Spitz garantierte die Abnahme und den Verkauf der gesamten Produktion des Jahres 1902 und 1903. Gräf & Stift sagte zu. Die Brüder Gräf arbeiteten mit Otto Hieronimus sein Konzept gemeinsam durch und begannen den Maschinenpark von „Celeritas“, zu erneuern und an die Produktion der Spitzwagen anzupassen. Die Firmenphilosophie war von Beginn an: Bestes Material + beste Verarbeitung = bestes Produkt.

Im damaligen Autobau waren die Hersteller meist auch die Konstrukteure ihrer Produkte und davon überzeugt, dass nur sie selbst am besten wissen konnten, wie ein Auto gestaltet sein musste. Damit war zwar die technische Vorstellung des geistigen Vaters erfüllt, aber noch lange nicht die Vorstellungen und Wünsche des Kunden von



Bergfahrt Neuwaldegg-Exelberg, 1902, Spitz 12 HP, Arnold Spitz am Steuer, sein Sohn ist Beifahrer

dem Fahrzeug, das er kaufen wollte. Das Konzept der Spitzwagen war jedoch geprägt durch Kundenwünsche. Arnold Spitz kannte die Wünsche seiner Kunden durch den Handel mit anderen Marken. Der Spitzwagen stellte keinerlei technische Neuheit dar, er war dem Trend entsprechend klein und leicht (Spitz betonte in seinen Verkaufsargumenten immer den „leichten Spitzwagen“) und dazu von Gräf & Stift in bester Handwerkskunst unter Verwendung von sehr gutem Material gebaut. Gräf & Stift hatte durch die Zusage von Spitz, die Produktion 1902 und 1903 zu kaufen, die modernsten Bearbeitungsmaschinen angeschafft und damit den Schritt zur echten, wie es im Gewerbeschein steht „Fabrikmäßigen Fertigung von Automobilen“ getan. Diese grundsätzliche Verarbeitung gepaart mit dem Verkaufsgenie eines Arnold Spitz sicherte den Erfolg, der diesen neuen Autos auch

von Beginn an zuteilwurde.

Es stellte sich bald heraus, dass die relativ kleine Werkstätte in der Gymnasiumsstraße keineswegs für eine expandierende Fertigung geeignet war. Gräf & Stift sah sich nach geeigneten Grundstücken um. Im 19. Wiener Gemeindebezirk fand man ein passendes Areal und begann 1904 mit der Errichtung einer Fabrik in der Weinberggasse.

Mit der Aufnahme der Produktion und den ersten fertigen Fahrzeugen begann Arnold Spitz einen Werbefeldzug. Wenn sich renommierte Firmen wie Lohner in dem einzigen Fachblatt, der „Allgemeinen Automobil Zeitung“, damit begnügten, eine Achtelseite zu setzen, so waren für Arnold Spitz mehrere ganzseitige Anzeigen gerade gut genug. Er schöpfte alles aus was angetan erschien, seine Fahrzeuge in der Fachwelt gut einzuführen und bekannt zu machen.

Natürlich wurden aber auch alle Sportveranstaltungen besucht. Sie bescheinigten dem Fahrzeug, so es auch ins Ziel kam, höchste Zuverlässigkeit und beste Qualität. In einer Zeit, in der man kaum 50 Kilometer ohne Reparatur unter Normalbedingungen fahren konnte, war zum Beispiel die rund 10 Kilometer lange Strecke von Schottwien auf die Passhöhe des Semmerings eine enorme Belastung für das Auto und natürlich auch für den Fahrer. Auf der alten Semmeringstraße waren dabei Steigungen bis 25 % und geschotterter Naturbelag mit Fuhrwerkspurrinnen und Schlaglöchern zu überwinden.

Sein sportliches Debüt hatte der Spitzwagen 1902 bei der Bergfahrt Neuwaldegg-Exelberg. Eine sehr steile und kurvenreiche 4,2 Kilometer lange Strecke. Der 12 HP Spitzwagen benötigte dafür 6 Minuten und 52 Sekunden. Das ist im Durchschnitt ca. 36 km/h. Diese Zeit wurde gerade noch von einem De Dion Dreirad unterboten. Am 3. Mai 1903 fuhr Otto Hieronimus auf einem 20 HP Spitz beim Exelbergrennen die beste Zeit aller angetretenen Fahrzeugkategorien. Beim Semmeringrennen 1903 wurde Hieronimus erster in der Kategorie der leichten Wagen und zugleich drittschnellster aller Kategorien.

Am 6. März 1904 eröffnet Arnold Spitz in Budapest eine Filiale. Im selben Jahr wird der Spitzwagen im Rahmen der Internationalen Wiener Automobilausstellung mit dem Staatspreis ausgezeichnet. Spitz liefert an den englischen Hof und darf sich Hoflieferant Sr. Majestät des Königs von England nennen. Dazu gesellt sich der Titel Kammerlieferant Sr. K.u.K. Hoheit des Herrn Erzherzog Heinrich Ferdinand. Titel und somit Empfehlungen, die in der damaligen Welt weit mehr bedeuteten als der beste Testbericht in der Fachpresse.

1904 gewinnt Otto Hieronimus wieder am Semmering mit seinem Spitzwagen.

Er verwendet dabei den Rahmen des Rennwagens von 1902 und 1903 und baut einen 24 HP Motor ein. Um in der Kategorie der leichten Wagen starten zu können und nur dort rechnet er sich mit seinem relativ schwachen Motor Chancen aus, durfte das Wagengewicht 400 Kilogramm nicht übersteigen. Hieronimus ließ alles weg, was zur Steuerung des Wagens nicht unbedingt notwendig war. Karosserie, Polsterung, ja selbst die Federung der Hinterachse. Als der Wagen dann immer noch um 17 Kilogramm zu schwer ist, musste auch noch der Kühler weg. Ein einfaches Wasserreservoir über dem Motor stellte Kühlwasser bereit. Beim Rennen kamen auch noch



Arnold Spitz, Sieger in der Kategorie bis 3,5 lt Hubraum beim Semmeringrennen auf seinem 18/32 HP

Eisstücke hinein. Die Rechnung von Hieronimus ging auf. Als er als Schnellster in seiner Kategorie auf der Passhöhe ankam, verdampft gerade der letzte Liter seines Kühlwassers.

All diese Erfolge haben die Spitzwagen in so kurzer Zeit bekannt gemacht und die Nachfrage danach war nicht zu befriedigen. Zu Beginn des Jahres 1905 schließt Arnold Spitz mit der Raaber Waggonfabrik einen Vertrag über die Herstellung von Spitzwagen in Ungarn ab. Er rechnet sich bessere Verkaufsmöglichkeiten aus, wenn er dem ausgeprägten Nationaldenken der Ungarn entgegenkam, und seine Autos auch in Ungarn bauen ließ. Die ersten 10 Fahrzeuge wurden bereits im Juni ausgeliefert.

Spätestens zu diesem Zeitpunkt mussten bei Gräf & Stift die Alarmglocken angeschlagen haben. Sich einem Hauptabnehmer auszuliefern, der sich noch dazu sein Produkt jederzeit auch wo anders bauen lassen konnte, war für die Brüder Gräf nicht mehr tragbar. Sie hatten zwar sehr gut mit und durch Arnold Spitz verdient, aber sie hatten auch große Geldmittel in die Fabrik investiert und für ca. 40 Arbeiter die Verantwortung übernommen. Sie begannen mit der Entwicklung eines eigenen Wagens und auch eines eigenen 24HP Motors

Am 30. September 1906 konnte man zum letzten Mal positive Schlagzeilen über Arnold Spitz lesen. Otto Hieronimus

errang auf einem Spitzwagen aus Raaber Fertigung beim Semmeringrennen den 2. Platz. Hieronimus wechselte noch im selben Jahr zur Motorfahrzeugfabrik Laurin & Klement nach Jungbunzlau und wurde dort Chefkonstrukteur.

Arnold Spitz hatte neben dem Verkauf von Neuwagen auch immer schon mit gebrauchten Autos gehandelt. In dieser Sparte war er wahrscheinlich ebenfalls der Erste, der den Gebrauchthandel in großem Stil betrieb. Beim Neuwagenverkauf hatte er das richtige Gespür. Er konnte mit einer Mischung von guter Verarbeitung und Produktqualität, sportlichen Erfolgen, beeindruckenden Messe- und Ausstellungsständen, sowie mit

klangvollen Kundennamen aufwarten und damit immer neue Kunden gewinnen. Sein Gebrauchtwagengeschäft mag anfangs auch ganz gut gegangen sein. Es waren ja nur geringe Stückzahlen. Mit der Ausweitung des Neuwagenverkaufs war er aber oft auch gezwungen, ein bereits vorhandenes Auto zurückzunehmen. Das erhöhte zwar seinen Umsatz bei den neuen Autos, aber es hat auch viel Kapital gebunden, das letztlich nicht mehr hereingebracht wurde. Ein Auto kostete damals ein kleines Vermögen, man konnte durchaus um denselben Geldwert ein kleines Häuschen mit Garten erwerben. Jemand, der so viel Geld hatte und es auch für ein Auto ausgeben wollte, kaufte aber kein gebrauchtes, nur weil es eben ein wenig billiger kam als ein neues Auto. In einer Welt, die so großen Wert auf den äußeren Schein legte, wie dies damals war, war es eben undenkbar, sich mit dem abgelegten Wagen des Herrn XY zu begnügen, wenn man sich ohnehin auch ein neues und überdies stärkeres, größeres und besseres Auto leisten konnte und dies auch aller Welt zeigen musste. Die Überlegung, dass ein in guter Qualität gefertigtes Auto auch nach einem Jahr des Gebrauchs noch immer ein gutes Auto sei, aber dann eben viel billiger und damit einen Käufer aus der guten Mittelschicht finden könnte, ging nicht auf. Das Bürgertum konnte mit dem Spielzeug des Adels und der Reichen noch nichts anfangen. Die Vorteile der Mobilität wurden erst langsam erkannt. In seinen Überlegungen war Arnold Spitz seiner Zeit zu weit voraus und irrte. Langsam verlor er bei seinen weitverzweigten Geschäften die Übersicht. Der Neuwagenverkauf konnte die Verluste bei den gebrauchten Autos nicht mehr ausgleichen. Ende 1906 war der Fall nicht mehr zu bremsen und endete vor dem Handelsgericht, das am 7. Jänner 1907 den Konkurs über die Automobilfirma Arnold Spitz verhängte. Er selbst

wurde in Untersuchungshaft genommen.

Arnold Spitz war sogar in seinem geschäftlichen Untergang ein Vorreiter. Noch niemand vor ihm war in so kurzer Zeit zum unumstrittenen Doyen der Automobilhändler, zum Hoflieferant, zum Sportmäzen aufgestiegen und dann so tief gefallen. Der weitere Lebensweg des Arnold Spitz verliert sich im Dunkel der Anonymität und ist nicht mehr zu verfolgen.

Von 1902 bis 1906 wurden die Spitzwagen produziert.

Stefan Reitgruber, Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken

Klopapierhut

Als Klopapierhut oder auch Klohut (ebenso: Klopapiermütze, Häkel-Klopapierrolle oder Häkel-Rolle bzw. Varianten mit der Verwendung des Ausdruckes Toilettenpapier) wird die meist gehäkelte Abdeckung einer Klopapierrolle bezeichnet, die vor allem in privaten Personenkraftwagen verwendet wird. Dort wird sie vorwiegend auf der Hutablage aufgestellt. Auch in privaten Toiletten kann es zum Einsatz eines Klopapierhutes (dann in der Regel für eine Ersatzrolle Klopapier) kommen. Eine spezielle Form ist die Klorollenpuppe, bei der die Rolle unter das Kleid einer puppenähnlichen Figur gesteckt wird.



Die Abdeckung war in den 1960/70er Jahren vor allem in Deutschland weit verbreitet. Neben dem ästhetischen Aspekt diente eine Abdeckung des Klopapiers auch dessen Sauberkeit, der Standfestigkeit sowie dem Verhindern eines unerwünschten Papierabrollens. Die häufig selbstgehäkelten Klopapierhüte gehörten



...ebenfalls eine Zeiterscheinung - der Wackel-Dackel.

zum „traditionellen Symbolkosmos des Trivialschemas in Deutschland“ – so wie „der röhrende Hirsch“ oder „das bestickte Sofakissen“.

Eine Zeit lang als „Inbegriff der Spießigkeit“ verpönt, wird der Überzug heute als „Kult“-Fahrzeugaccessoire von jüngeren Autofahrern oder Besitzern von Oldti-



...und als Fleissaufgabe ein gehäkelttes Deckchen für den „Liebling“

mern wieder nachgefragt. Es dient dabei weniger der ursprünglichen Nutzung als vielmehr der Individualisierung des eigenen Fahrzeuges. Nach einer nichtrepräsentativen Online-Umfrage im Jahr 2013 gefällt 58 Prozent der Befragten (66 % der Frauen, 49 % der Männer) der Klopapierhut allerdings nicht. Von 500 befragten Österreichern missfiel 59 % (Frauen: 70 %) die Rolle für Klopapier auf der Hutablage. Damit wurde die Klopapierrolle zum „schrecklichsten Autoaccessoire“ gewählt.

Wikipedia



Zwei Hyundai für das LIQUI MOLY Team Engstler

Das Rennteam fährt in der Tourenwagenmeisterschaft ADAC TCR Germany nun neben VW Golf TCR auch Hyundai i30 N TCR

August 2018 – Einer der erfahrensten Rennställe im Tourenwagensport erweitert seinen Fuhrpark: Beim LIQUI MOLY Team Engstler gesellen sich zu den traditionellen VW Golf TCR nun zwei Hyundai i30 N TCR. Der Öl- und Additivspezialist LIQUI MOLY begrüßt als Hauptsponsor diese Entwicklung. „Sie ist auch Ausdruck unserer engen Zusammenarbeit mit den Autoherstellern“, sagt Marketingleiter Peter Baumann.

Das LIQUI MOLY Team Engstler fährt seit Jahrzehnten im Tourenwagensport. Team-Eigner Franz Engstler saß früher selbst hinter dem Steuer, heute tritt sein Sohn Luca in seine Fußstapfen. Früher fuhr das Team BMW, seit einigen Jahren Volkswagen und nun zusätzlich auch Hyundai.



Luca Engstler auf der Strecke

In der Rennserie ADAC TCR Germany geht das LIQUI MOLY Team Engstler mit sechs Fahrzeugen an den Start. Zwei davon sind jetzt Hyundai i30 N TCR, die anderen vier bleiben VW Golf TCR. In der Rennserie TCR Asia ändert sich nichts und das Team fährt weiterhin seine vier VW Golf TCR.

Ein Team, aber zwei Fahrzeugmodelle – das macht die Logistik nicht einfacher. Bei allen technischen Unterschieden ist eines freilich gleich: „Egal welches Modell – Motor und Getriebe werden von LIQUI MOLY geschmiert“, so Peter Baumann. Dabei kommen keine speziellen Rennentwicklungen zum Einsatz, sondern Hochleistungsöle aus dem regulären Sortiment. Das vollsynthetische Synthoil High Tech 5W-40 sorgt dafür, dass der Motor auch unter Extrembelastung seine volle Leistung abgeben kann. Und das vollsynthetische Hypoid-Getriebeöl (GL5) LS SAE 75W-140 schützt das Getriebe zuverlässig selbst im heißen Rennbetrieb.

Am Wochenende mussten die beiden Hyundai i30 N TCR auf dem Nürburgring

erstmals im Renneinsatz zeigen, was in ihnen steckt. Für eine Überraschung sorgte Luca Engstler im zweiten Lauf: Gestartet von Platz 18 kämpfte er sich bis an Position 6. Teamkollege Théo Coicaud belegte Platz 8. Im ersten Rennen war der Franzose einen Platz besser und Luca Engstler fuhr auf Rang 9. Insgesamt ein gelungenes Debüt. Die nächste Station der TCR Germany ist vom 17. bis 19. August das niederländische Zandvoort.

Fahrverbote in Frankreich wegen schlechter Luft

Autobahnen in den Süden nach Italien und in die Schweiz betroffen:

In fünf Touristengebieten gibt es derzeit Fahrverbote wegen schlechten Luftwerten: Paris, Straßburg, Lyon, Annecy und Isère (Alpen-Region, Grenoble). In diesen Gebieten dürfen Autos ohne die Umweltplakette Crit'Air sowie mit der Crit'Air-Klasse 5 – teilweise auch 4 – nicht mehr fahren. Im Falle Isère betrifft das Fahrverbot das gesamte Département mit allen seinen Autobahnen (A7 und A41 bis 49). Bleiben Sie auf dem neuesten Stand mit Green-Zones.



In Frankreich gibt es temporäre Luftschutzzonen, wo Fahrverbote innerhalb der Umweltzonen nur ausgerufen werden, falls die Luftverschmutzung besonders hoch ist. Dieser Fall ist momentan eingetreten. Nach vielen Wochen der erhöhten Luftverschmutzungswerte hat die Regierung nun gehandelt und Fahrverbote in vielen Teilen Frankreichs ausgerufen. Touristen aber auch Berufskraftfahrer sollten auf jeden Falls aufpassen, weil bei Zuwiderhandlung hohe Strafen ausgesprochen werden. Möglicherweise sollte man das Auto heute lieber stehen lassen oder die Umweltzonen umfahren.

Wer eine Plakette mit der Kennzeichnung 3, 4, 5 oder E hat, darf jedoch weiterhin fahren. Eine Karte der Gebiete finden Sie in diesem Artikel und alle notwendigen Informationen außerdem auf der Internetseite www.crit-air.fr sowie der kostenlosen Green-Zones App.

Vredestein präsentiert Reifen für Youngtimer

Vredestein, renommierter Reifenhersteller im Oldtimer-Segment sieht eine wachsende Nachfrage bei Youngtimern und erweitert daher sein Angebot an Reifen für diese Fahrzeuge. Der erste Youngtimer-Reifen von Vredestein wurde speziell für den legendären Audi Urquattro entwickelt und kommt im September



2018 auf den Markt. Die Entwicklung wurde von keinem Geringeren als dem ehemaligen Formel-1-Champion und Botschafter der Marke Vredestein Jochen Mass unterstützt.

„Fahrzeuge aus den 70er-, 80er- und 90er-Jahren, so genannte Youngtimer, erfreuen sich immer größerer Beliebtheit“, sagt Jochen Mass. „Genaugenommen zählen sie schon fast zu den Oldtimern. Leider haben die Hersteller die Produktion von Originalreifen für diese Fahrzeuge bereits eingestellt. Die Besitzer sind daher gezwungen, ihre Youngtimer mit moderneren Reifen auszustatten, die aus ästhetischer Sicht oft nicht optimal sind.“

Passendes Laufflächen-Profil, elegantes Seitenwanddesign, hohe Qualität

„Vredestein ist der Auffassung, dass ein Qualitätsprodukt im Retro-Look, das speziell für Youngtimer entwickelt wurde, die beste Wahl ist. Der Wert der Youngtimer wächst. Retro-Reifen, die den Originalen der Entstehungszeit entsprechen, tragen dazu bei, die Magie dieser Autos zu bewahren. Die Youngtimer-Reifen von Vredestein bringen ein passendes Laufflächen-Profil sowie ein elegantes Seitenwanddesign mit und werden nach den neuesten Produktionsmethoden und strengsten Qualitätsanforderungen hergestellt. Dadurch wird optimale Haftung gewährleistet, ohne dass der Retro-Look verloren geht.“

Die Youngtimer-Reifen werden im September 2018 unter dem Namen Sprint+ auf den Markt kommen. Ein ganz besonderes Modell ist der erste Reifen in diesem Segment: ein Reifen in der Größe 215/50 R15 für den legendären Audi

Urquattro. Diese Reifengröße (Preis wird noch bekannt gegeben) ist schon lange nicht mehr erhältlich. „Bis zum ersten Halbjahr 2019 soll es etwa zehn verschiedene Reifengrößen für Youngtimer geben“, betont Michele Sala, Product Manager für Pkw-Reifen bei Apollo Vredestein.

„Vredestein unterhält intensive Kontakte zu großen Reifenhändlern und zu Clubs historischer Fahrzeuge, um die Nachfrage nach Youngtimer-Reifen verschiedener Größen zu ermitteln. Reifen für beliebte Automobilmarken wie Porsche, Jaguar, Mercedes-Benz, BMW und Alfa Romeo werden unter anderem in Betracht gezogen“, sagt Sala.

Oldtimer-Legende Ernst Chalupa verstorben

Die Oldtimer-Szene hat einen ihrer bekanntesten Namen verloren. Ernst Chalupa (66), starb am Donnerstag den 30. August in Lugano.

Chalupa war als Betreuer eines Kunden bei einem Oldtimer-Bewerb in der Schweiz unterwegs, als er einen Zusammenbruch mit Herzstillstand erlitt. Er wurde mit einem Rettungshubschrauber nach Lugano gebracht, wo er nach tagelangem Koma nicht mehr aufwachte.



Kaum jemand kannte sich mit britischem „Alteisen“ so aus wie er, kaum jemand konnte ein Uralt-Auto so im Grenzbereich bewegen wie er. Seine Firma „Fast & Vintage“ in Möllersdorf nahe Wien ist die erste Adresse für Reparaturen und Restaurierungen von Lagonda, Bentley, Talbot, Lea Francis und anderen Exoten. Ernst Chalupa kannte sie bis in die letzte Schraube, er war gewissermaßen ein „Oldtimer-Flüsterer“, einer von jenen Mechanikern, die am Klang des Motors mehr erkennen, als ein modernes Diagnosegerät aufzeigen würde.

An Hand seiner Test-Fahrten in einem Vorkriegs-Oldtimer lotete er vor der ersten Ennstal- und Planai-Classic aus, was man dem Blech der frühen Jahre zutrau-

en können – unter anderem auf den Stoderzinken hinauf, wo Ernst Chalupa mit einem Ford A Modell eine Zeit vorlegte, die niemand bis heute gefahren ist...

Sein Vater Josef war einer der erfolgreichsten Sandbahn-Rennfahrer in Österreich. Er startete bereits 1934 in der Wiener Krieau und 1939 beim Wiener Höhenstraßen-Rennen, nach dem Krieg war er in der Kamper-Dirtl Ära einer der Besten. Ernst Chalupa bereitete auch jenen Lagonda vor, mit dem Alexander Deopito 2017 Gesamtsieger der Ennstal-Classic wurde.

Die Oldtimer-Szene hat einen wahren Freund verloren. Unsere Anteilnahme gilt seiner Gattin Ingrid und der Tochter Katharina.

Mädels:

Wenn ein Mann sagt, er repariert das, dann repariert er das.

Man muss ihn nicht alle sechs Monate daran erinnern!

Eintagung „historisch“

warum ist diese Eintagung für Oldtimerbesitzer wichtig?

Die Abgasvorschriften werden laufend strenger, immer vmehr Städze verhängen Fahrverbote für nicht abgasarme Fahrzeuge. Damit man auch in Zukunft in diesen Zonen einfahren kann, ist die Eintragung „Historisches Fahrzeug“ erforderlich,

Für historische Fahrzeuge gelten auch Ausnahmen bei der § 57a-Überprüfung, z.B. was die Überprüfung der Bremsleistung betrifft. Bei den Ausnahmen geht es nämlich darum, die Originalität des Fahrzeuges zu erhalten, auch wenn bei Restaurierung und Erhaltung darauf geachtet werden muss, die Werte möglichst nahe an die gesetzlichen Normen für aktuelle Fahrzeuge zu bringen.

Für Oldtimer bieten die Versicherungsgesellschaften spezielle Tarife und Pakete an. Ab 2018 gibt es eine eigene § 57a-Plakette für „historische“ Fahrzeuge.

Verbesserte Erkennbarkeit 2historischer“ Fahrzeuge.

Vermeidung von Kontrollen und behördlichen Erhebungsverfahren im Zu-

sammenhang mit örtlichen Fahrverboten (IG-L-Fahrverbote).

Österreichweite einheitliche Kennzeichnung.

Internationale Anerkennung (erhöhte Rechtssicherheit).

Aufwertung historischer Fahrzeuge.

Rahmenbedingungen der Eintragung „historisch“ in die Fahrzeugdokumente: 2 Jahres-Rhythmus in der § 57a-Begutachtung.



Erfolgreich gewesen?

Foto: Herbert Fischer

Interessante Bücher

Verlorene Freunde

Gerade in den 60er und 70er Jahren sind viele bekannte Rennfahrer verunglückt. Zu schlecht waren die Sicherheitsvorkehrungen an den Rennstrecken, zu rudimentär die ärztliche Versorgung



vor Ort, zu experimentell die Fahrzeugkonstruktionen – und zu arrogant die Veranstalter, die oft genug selbst unter widrigsten Witterungsbedingungen Rennen starteten. Der Verlust von guten Freunden gehörte deshalb viel zu lange einfach dazu.

Von Elmar Brümmer und Ferdi Kräling, 152 Seiten, gebundene Ausgabe, deutschsprachig.

Verlag: Delius + Klasing
29,90 €



Deutsche Autos des Wirtschaftswunders, 1945 - 1965

Dank des Wirtschaftswunders erfüllten sich allmählich die Autoträume der Deutschen - und wenn es auf Monatsraten war. Vom kleinen Maico bis zum Volkswagen, von der Borgward Isabella bis



zum Ponton-Mercedes, von der bescheidenen Isetta bis zum sportlichen Porsche 356, vom Ford Buckel-Taunus bis zum Opel Kapitän:

Im Deutschland der 50er Jahre gab es Autos in jeder Größe, für jeden Geschmack und in allen Preisklassen. Dieser Band präsentiert die Autoträume von gestern und vorgestern in den Anzeigen und Prospekten jener Jahre. Lese-, Bilder- und Schmökerbuch für Nostalgiker aller Jahrgänge.

Motor Buch Verlag

180 Seiten, 158 x 170 mm, 183 sw-Abbildungen, 61 Farbabbildungen



120 Tage bzw. 60 Tage Fahrbeschränkung für Kraftwagen bzw. Krafträder.

Führen von Fahrtenbuch-artigen Aufzeichnungen und Vorlage im Rahmen der § 57a-Überprüfung.

Vorlage des Typenscheines bzw- der Einzelgenehmigung im Rahmen der § 57a-Überprüfung.

Approbierte Liste „Historische Fahrzeuge“ des BMVIT: Es können nur jene Fahrzeuge eine „historische“ Eintragung in die Fahrzeugdokumente erhalten und damit die oben genannten Vorteile genießen, die in der approbierten Liste des BMVIT als „erhaltenswürdig“ eingetragen sind.

Bestätigungsurkunden (bzw. Vorab-Bestätigungen) zum Nachweis, dass ein Fahrzeug in den Approbierten Liste eingetragen ist, kann beim „Kuratorium Historische Mobilität Österreich“ zum Preis von 75 Euro plus 20% Ust. zzgl. Versandkosten unter office@khmoe.at bezogen werden.

Eine pdf mit den wichtigsten Fragen und Antworten zum Thema „historisches Pickerl“ gibt es unter www.oemv.at

Ford P4

Anlass zu diesen Bericht ist der aktuelle Erwerb eines Ford P4 von meinem Enkelsohn Christoph. Das Auto ist in einem recht ordentlichen Zustand, nur ein paar Roststellen welche baldigst beseitigt werden. Alle Öle wechseln und neue Reifen und der Fahrersitz muß neu bezogen werden. Thats all und das für ein „Spielgeld“ von 2.500 Euro.

Herbert Fischer

Der Taunus 12M P4 (= Projekt 4, d. h. die vierte neue Pkw-Konstruktion der Ford-Werke Köln seit Ende des Zweiten Weltkriegs) war ein Mittelklassewagen mit Vierzylinder-Viertakt-V-Motor, der von September 1962 bis August 1966 hergestellt wurde. Als erster Ford hatte der P4 Frontantrieb.

Ab September 1965 wurde am rechten Vorderkotflügel – noch klein und unscheinbar (siehe Foto rechts, vergrößert)



- unten wieder ein Herstelleremblem, die sogenannte „Ford-Pflaume“ angebracht, die im Dritten Reich nach der Kriegserklärung Deutschlands an die USA von den Nationalsozialisten verboten worden war. Die „12“ in der Typbezeichnung stand für den Hubraum - in Deziliter - der ersten Ausführung, das „M“ für „Meisterstück“.

Allgemeines

Ursprünglich wurde der Wagen in den USA von Ford in Detroit unter dem Namen „Cardinal“ als Konkurrent des damals dort sehr erfolgreichen VW 1200 entworfen. Nach Abschluss der Entwicklung und Neubewertung seiner Marktchancen und Kosten in den USA wurde eine dortige Produktion verworfen und die Konstruktion an die deutsche Ford-Tochtergesellschaft abgegeben. Bis der P4 seine endgültige Form bekam, wurden in Köln ab 1960 einige Prototypen gefertigt.

Sichtbares Kennzeichen der amerikanischen Herkunft blieben die nur roten Rückleuchten ohne separate Blinker, das schüsselförmige Lenkrad und der in den USA konstruierte V-Motor. Dieser V4-Motor wurde auch später noch in verschiedenen Hubraumvarianten produziert und in anderen Fahrzeugen verwendet, von Ford selbst unter anderem im 17 m, Transit und Capri, aber auch seit 1966 von Saab im 96 zunächst alternativ zum Zweitaktmotor und von Matra im Matra 530.

Der P4 verkaufte sich in Deutschland für die kurze Bauzeit von nur vier Jahren gut. 680.206 P4 wurden hergestellt.

Der Vierzylinder-V-Motor mit einem Zylinderbankwinkel von 60° war längs vor der Vorderachse eingebaut. Wie bei anderen V-Motoren in Pkw auch (SAS, Lancia) hatte jedes Pleuel einen eigenen Hubzapfen, das heißt, die dreifach gelagerte Kurbelwelle hatte vier Kröpfungen, die so um 120 oder 60° versetzt waren, dass sich ein gleichmäßiger Zündabstand ergab. Bei diesem Motor lagen die Zylinder eins und drei auf der einen Seite und zwei und vier auf der anderen Seite, sie wurden also wie bei einem Reihenmotor gezählt und nicht bankweise wie sonst bei V-Motoren, bei denen jeweils zwei Pleuel auf einen Hubzapfen wirken. Mit einem Hub von 58,86 mm bei einer Bohrung von 80 mm war der Motor (Hubverhältnis 0,74) als Kurzhuber ausgelegt. Um die Massenkräfte und -momente zu verringern und einen ruhigeren Lauf zu erreichen, hatte der Motor eine Ausgleichswelle. Trotzdem war die Laufkultur schlechter als bei vergleichbaren Reihenvierzylinder-Motoren.

Die Wahl des Motorkonzepts hing mit dem Frontantrieb zusammen. Ein längs eingebauter Reihenvierzylindermotor hätte einen noch längeren Wagenbug erfordert und das Fahrzeug kopflastig gemacht.

Ein Stirnradgetriebe trieb Ausgleichs- und Nockenwelle an. Das Zahnrad auf der Kurbelwelle war aus Stahl, die Zahnräder an der Nocken- und der Ausgleichswelle bestanden aus gewebeverstärktem Phenolharz (Novotex). Die Ausgleichswelle trug auch die Keilriemenscheibe. Die über der Kurbelwelle zwischen den Zylinderbänken liegende „zentrale“ Nockenwelle betätigte die parallel hängenden Ventile über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel. Ab September 1964 ließ die Farbe der Ventildeckel auf die Motorleistung schließen: Grün = 40 PS, blau = 50 PS, rot = 65 PS. Die 55-PS-Version fiel aus dem Motorenprogramm.

Eine technische Besonderheit war der Kreislauf des Kühlwassers. Es gelangte

von der Pumpe ausgehend zunächst in den an der Trennwand zwischen Motor- und Innenraum angebrachten Heizungs-wärmetauscher mit elektrischem Gebläse, aus dem bei abgeschalteter Heizung die Warmluft nach unten ins Freie und bei eingeschalteter Heizung in den Innenraum geleitet wurde. Sobald eine Temperatur von 80 °C erreicht war, schaltete ein Thermostat den nur vom Fahrtwind durchströmten Hauptkühler in den Kreislauf ein. Die Kühlflüssigkeit brauchte nicht nachgefüllt werden. Der Kreislauf war jedoch nicht plombiert, die Flüssigkeit war alle zwei Jahre auszutauschen.

Die Kraft wurde über eine Einscheibentrockenkupplung und ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung auf die Vorderräder übertragen. Jede Antriebswelle bestand aus einem vom Getriebe kommenden hohlen Teil mit einfachem Kreuzgelenk, in dem sich der zum Rad führende Teil zum Längenausgleich axial verschieben konnte, geschützt von einer Manschette. Vorteil beim P4 war, dass bei einer Kupplungsreparatur weder Motor noch Getriebe ausgebaut werden mussten.



Fahrwerk und Karosserie

In den ersten Baujahren hatte der P4 eine eigenwillige Vorderachskonstruktion: die Querlenker waren am Motor-Getriebe-Block angebracht, der damit eine tragende Funktion erfüllte. Die oben liegende Querblattfeder hingegen war an einer Quertraverse mit der Bodengruppe der selbsttragenden Karosserie befestigt. Seit Herbst 1964 waren die Querlenker am nach vorn verlängerten Bodenrahmen angelenkt und der Motor elastisch und weitestgehend vibrationsfrei aufgehängt. Durch den Frontantrieb konnte die an zwei Blattfedern aufgehängte starre Hinterachse sehr leicht gehalten werden, was eine verhältnismäßig weiche Federung ermöglichte. Als Nachteil erwies sich jedoch die starke Seitenneigung bei Kurvenfahrt wegen der schwach dimensionierten Querstabilisatoren. Um dies zu mildern, erhielt der P4 1964 härtere Stoßdämpfer und die vordere Blattfeder wurde an zwei Punkten gelagert. Gleichzeitig entfiel der hintere Stabilisator.

Seit dem Modelljahr 1965 wurden an

der Vorderachse Scheiben- statt Trommelbremsen verwendet.

Es gab zwei- und viertürige Limousinen, ein dreitüriges Kombimodell, das im Gegensatz zu den Kombi-Versionen der anderen Baureihen nicht den Namen „Turnier“ trug, sowie ein Coupé auf der Basis der zweitürigen Limousine mit einem verkürzten Dach und sehr schräg gestellter Heckscheibe. Ein Stilmerkmal der Karosserien war die waagrecht verlaufende, sich nach vorne verjüngende Sicke an den Seitenteilen, die in tropfenförmigen Rückleuchten mündete. Die durchgehend roten Rückleuchten enthielten entsprechend der amerikanischen Herkunft je nur eine Zweifadenlampe, wobei der eine Faden als Rücklicht und der andere abwechselnd als Bremslicht und Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker) diente. Die elektrische Anlage hatte 6 Volt Spannung.

Das Coupé erschien im August 1963. Es war mit dem 55-PS-Motor ausgestattet und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 146 km/h. Trotz kürzerem Dach und einer um rund 3 cm auf 1424 mm verringerten Höhe bot es einen ähnlich großen Innenraum wie die Limousine, hinten allerdings mit einer um 5 cm geringeren Kopffreiheit. Seit September 1964 wurde der 55-PS-Motor durch die 65-PS-Version ersetzt. Ab April 1966 war das Coupé auf Wunsch auch mit dem 50-PS-Motor lieferbar.

Wikipedia

Autofreier Tag

Der Autofreie Tag ist ein Tag, an dem das Zirkulieren des motorisierten Verkehrs eingeschränkt wird.

In den 1950er und 1970er Jahren wurden autofreie Tage von den Behörden



verfügt, weil ein Engpass der Versorgung mit Erdöl drohte.

In jüngerer Zeit gilt der autofreie Tag als Aktionstag verbunden mit der Forderung nach einer Verkehrswende, der von verschiedenen Organisationen (zum Beispiel Umweltverbänden und Kirchen) initiiert und unterstützt wird.

Die erste Ölpreiskrise 1973

Die erste und folgenreichste Ölpreiskri-

se wurde im Herbst 1973 anlässlich des Jom-Kippur-Krieges (6. bis 26. Oktober 1973) ausgelöst. Die Organisation der arabischen Erdöl exportierenden Staaten (OAPEC) drosselte bewusst die Fördermengen um etwa fünf Prozent, um die westlichen Länder bezüglich ihrer Unterstützung Israels unter Druck zu setzen. [2] Am 17. Oktober 1973 stieg der Ölpreis von rund drei US-Dollar pro Barrel (159 Liter) auf über fünf Dollar. Dies entspricht einem Anstieg um etwa 70 Prozent. Im Verlauf des nächsten Jahres stieg der Ölpreis weltweit auf über zwölf US-Dollar pro Barrel.

Dieses Ereignis ging auch unter dem Namen „Ölembargo“ in die Geschichte ein. Die Drosselung der Fördermengen war Kalkül und politisches Druckmittel der OPEC-Staaten, die mit der Politik einiger erdölimportierender Staaten betreffend den Jom-Kippur-Krieg nicht einverstanden waren. Am Embargo nahmen Algerien, Irak, Katar, Kuwait, Libyen, Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate teil.

Länderspezifische Auswirkungen

Die Ölpreiskrise von 1973 demonstrierte die Abhängigkeit der Industriestaaten von fossiler Energie, insbesondere von fossilen Treibstoffen.



In der Bundesrepublik Deutschland wurde als direkte Reaktion auf die Krise ein Energiesicherungsgesetz erlassen, auf dessen Grundlage an vier autofreien Sonntagen, beginnend mit dem 25. November 1973, ein allgemeines Fahrverbot verhängt sowie für sechs Monate generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen (100 km/h auf Autobahnen, ansonsten 80 km/h) eingeführt wurden. Diese Maßnahmen hatten nicht nur das Einsparen von Öl zum Ziel, sondern auch, der Bevölkerung den Ernst der Situation nahe zu bringen. Der Spareffekt der autofreien Sonntage war tatsächlich nur gering. 1974 musste die Bundesrepublik für ihre Ölimporte rund 17 Milliarden DM mehr bezahlen als im Jahr zuvor. Dies verstärkte die Wirtschaftskrise und führte zu einem deutlichen Anstieg von Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit, Sozialausgaben und Insolvenzen von Unternehmen. Keynesianische Konjunktursteuermaßnahmen und geldpolitische Maßnahmen hatten Stagflation zur Folge. Das Bundeswirtschaftsministerium betrieb jahrelang eine Kampagne mit dem Titel „Energiesparen

– unsere beste Energiequelle“.

In der Schweiz gab es ab dem 25. November 1973 für drei aufeinanderfolgende Sonntage ein allgemeines Fahrverbot.

Das österreichische Kleinwalsertal, mit dem Auto ohnehin nur von Deutschland aus erreichbar, schloss sich den vier autofreien Sonntagen der BRD an. Sonst wurde auf Asphaltstraßen in Österreich ab 24. oder 25. November 1973 („Wochenende“) ein unbefristetes Tempolimit von 100 km/h eingeführt, mit dem man erhoffte, den Kraftstoffverbrauch um 10 % zu senken. Der Ministerrat beschloss auch, dass in allen Amtsräumen die Temperatur auf 20 °C gedrosselt werden solle. Zum Jahreswechsel kamen die ersten Meldungen über mögliche Einschränkungen beim Autoverkehr auf, dann kündigte Handelsminister Josef Staribacher („Pickerl-Peppi“) einen autofreien Tag pro Woche an, der ab dem 14. Januar 1974 in Kraft trat und etwa 5 Wochen galt. Dazu wurden die Fahrzeuge mit einem Aufkleber für den jeweils gewünschten Wochentag auf der Windschutzscheibe gekennzeichnet. Zusätzlich musste der Tag am Rand des Zulassungsscheins eingetragen werden. Bei Nichtbefolgung gab es einen Strafraum zwischen 500 und 30.000 Schilling (36-2.180 €), bei Notfällen wurde Kulanz angekündigt. Bei berücksichtigungswürdigen Umständen konnte ein Wechsel des betroffenen Wochentags bei der Bezirkshauptmannschaft beantragt werden. Es gab auch zusätzliche „S-Plaketten“, Sondergenehmigungen mit denen nur der Zulassungsbesitzer für eine gewisse Zeitspanne und eine bestimmte Wegstrecke (etwa von und zur Arbeitsstätte) auch am autofreien Tag fahren durfte. Die Pickerl-Pflicht blieb über längere Zeit erhalten, um im Falle einer neuerlichen Krisensituation schnell handeln zu können. In den Schulen wurden zum Halbjahr im Februar eine Woche Sonderferien eingeführt, um Heizöl zu sparen, die im Anschluss als Semesterferien weitergeführt wurden. Den umgangssprachlichen Namen Energieferien führen sie bei älteren Mitmenschen heute noch.

Aus Sorge um einen drastischen Rückgang der Urlauber führte Italien Benzin-



gutscheine ein, mit denen subventioniertes Benzin bezogen werden konnte.

Als Spätfolge der Ölpreiskrise wird die Einführung der Sommerzeit gesehen,

über die gerade jetzt wieder Europaweit nachgedacht wird dies rückgängig zu machen.

Wegen der unterschiedlichen Verrechnungspreise (im fünfjährigen Mittel des Weltmarktpreises) im RGW (Ostblockländer) kam diese Ölkrise in der DDR deutlich später (Anfang der 80er) an als in der Bundesrepublik. Insbesondere die Chemieindustrie der DDR profitierte in den 1970ern von Zwischenhandel mit Rohöl und davon abgeleiteten Chemierohstoffen und Treibstoff. Anfang der 80er Jahre lagen die Ölpreise im RGW aber eher höher als auf dem Weltmarkt und die DDR erhielt nicht mehr die benötigten Mengen. Mangels Devisen, neuer Technologien und eigener Ölvorkommen war sie deshalb gezwungen, vermehrt auf die heimische Braunkohle bzw. Kohleverflüssigungsanlagen zu setzen, Milliardenkredite im Westen anzufragen und zunehmend „unkonventionelle“ Devisenbeschaffungsmaßnahmen anzuwenden. Ferner reaktivierte die Deutsche Reichsbahn in großem Umfang Dampflokomotiven und baute diese von Öl- auf Kohlefeuerung zurück.

Technologische Veränderungen

Die Offshore-Förderung von Öl und die nachträgliche Ausbeutung von älteren Vorkommen wurde aufgrund der gestiegenen Preise wieder profitabel. Im Offshore-Bereich zog dies eine rasante Entwicklung der damit verbundenen Technologien nach sich, vom Bau von



Bohrinseln bis zur Pipelineverlegung und dem Einsatz von Tauchrobotern (Remotely Operated Vehicle) für Prospektierung, Anlagenbau und Wartung in größeren Wassertiefen.

In der Folge der Ölkrise entstanden auch Initiativen, die die Abhängigkeit vom Öl reduzieren sollten. So rückten alternative Treibstoffe wie Pflanzenöl, Biodiesel und Müllverbrennung in das öffentliche Interesse. Es wurde vermehrt in Kernenergie, regenerative Energiequellen, die Wärmedämmung von Gebäuden und in die Effizienzsteigerung von Motoren und Heizgeräten investiert. Auch mit dem Abklingen der Ölkrise blieb ein gestiegenes Bewusstsein zum ener-

giesparenden Verhalten in der Bevölkerung erhalten. Zudem wurde der Anteil des aus OPEC-Staaten bezogenen Öls durch Erschließung unterseeischer Ölfelder in der Nordsee sowie eine Diversifikation der Handelspartner gesenkt. Diese Entwicklung ist inzwischen zugunsten der OPEC rückläufig, da das Nordseeöl seinen Fördermaximumpunkt inzwischen erreicht hat und die Förderraten wieder kontinuierlich abnehmen.

In einigen westlichen Staaten wurden in der Folge der Krise 1973 militärische Optionen erwogen. Einem über 30 Jahre geheim gehaltenen gemeinsamen Plan der britischen und amerikanischen Regierungen zufolge war eine Invasion von Saudi-Arabien und Kuwait Gegenstand der Planung. „It was thought that US airborne troops would seize the oil installations in Saudi Arabia and Kuwait and might even ask the British to do the same in Abu Dhabi.“

Zur Reduzierung der politischen Erpressbarkeit wurden in allen Staaten Strategische Ölreserven angelegt oder massiv verstärkt.

Die zweite Ölpreiskrise 1979

Nach einem Rückgang der Ölpreise fanden während der zweiten Ölkrise 1979/80 wieder kurzzeitige Preissteigerungen statt. Ausgelöst wurde sie im Wesentlichen durch Förderausfälle und Verunsicherung nach der Islamischen Revolution im Iran und dem folgenden Angriff des Iraks auf den Iran (Erster Golfkrieg). Der damalige Preisanstieg fand bei ca. 38 US-Dollar für einen Barrel (159 Liter) sein Maximum. Ende der 1980er Jahre fiel der Ölpreis wieder auf unter 20 \$ pro Barrel.

Wikipedia

...im Automobilsport...

Im Automobilsport brachte der Öl-



schock das AUS für die großen Rallyes in Österreich. Die älteste Rallye der Welt, die 1910 erstmals ausgetragene „Alpenfahrt“ (Die Alpenfahrt ist älter als die viel berühmtere Rallye Monte Carlo), wurde



1973 zum letzten Male gefahren. Sie sah das Team Achim Warmbild/Jean Todt auf BMW 2002 als Sieger. Am Montag, dem 8. Oktoberr 1973 - der Yom-Kippur-Krieg war genau zwei Tage alt, da kam die offizielle Bestätigung des Gerüchts: Niki Lauda bildet zusammen mit Clay Regazzoni das Ferrari-Team in der Formel 1. Es war die einzige erfreuliche Nachricht in diesen schlimmen Tagen.

Herbert Fischer

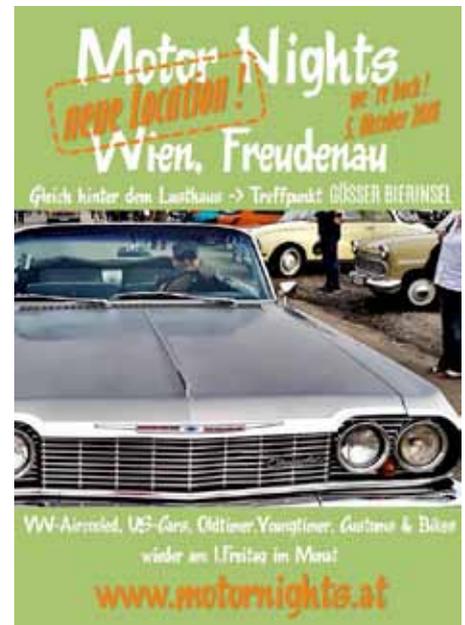
Motornights .. we´re back !

JA ! Es ist uns gelungen !

Wir freuen uns, euch mitteilen zu können, dass die Motornights mit Oktober eine Fortsetzung finden !

Das jähe Ende in der Alten Werft hatte uns vor eine große Aufgabe gestellt, wieder eine Location zu finden, wo es einerseits gute Gastronomie gibt, andererseits genug Platz für alle, die ihr mittlerweile doch sehr zahlreich erschienen seid und das Ganze dann noch in netter Atmosphäre.

Mit dem ersten Freitag im Monat Oktober, sprich dem 5. Oktober, ab 18:00 Uhr heißt es dann wieder „Motornight“ und zwar NEU in Wien Freudenu, direkt hinter dem Lusthaus -> Treffpunkt GÖSSE BIERINSEL.



Die Gösser Bierinsel ist ein nettes und traditionsreiches Alt-Wiener Wirtshaus mit großem Gastgarten und sehr guter Hausmannskost a la carte aber auch Würstel vom Grill und kühle Getränke in Selbstbedienung !

Die Gösser Bierinsel somit als neuer Treffpunkt für uns, wo wir uns zum monatlichen Stelldichein treffen, zum Freunde treffen, fachsimpeln, Auto schauen und um einfach den Abend zu genießen.

Direkt dahinter im Waldparkplatz und auch rundum an den angrenzenden Zufahrtsstraßen, auch rund ums Lusthaus, ist Platz genug für unser geliebtes rares Blech, wo wir parken können. Anm.: in diesem Bereich ist keine Kurzparkzone !

Wir freuen uns schon sehr auf unseren Neubeginn und auf euer zahlreiches Kommen !

WICHTIG: nachdem wir unmittelbar neben den Pferdestallungen parken, bitten wir alle darum, so wie wir es bisher auch immer gewohnt waren, um einen ruhigen Verlauf des gemeinsamen Abends ! Danke euch !

*motornights freudenau
Gösser Bierinsel*

Autotelefon

Das Autotelefon stellt den Übergang vom leitungsgebundenen Festnetztelefon zum heutigen Mobiltelefon dar: Die Anbindung erfolgte bereits über eine Funkstrecke. Die Mobilität wurde jedoch durch die Größe (vergleichbar einem 20 Liter kleinen Koffer) und das Gewicht (über 20 kg) der Sende-Empfangeinrichtungen eingeschränkt; sie konnten nur in Verbindung mit einem Fahrzeug transportiert werden.

Die Nutzung von Autotelefonen war mit hohen Gerätekosten und Telefongebühren verbunden. Daher konnte die Nutzung im beruflichen oder gar privaten Rahmen auch ein Statussymbol sein.



Foto: Mercedes Benz

Um wenigstens die Erreichbarkeit zu erhöhen, wurden in den 1980er-Jahren Funkmeldeempfänger angeboten: Ein Anruf auf dem Autotelefon aktivierte im Umkreis von 100 bis 200 Metern einen

Piepser; der Nutzer musste zu seinem Fahrzeug zurückkehren, um den Anruf entgegenzunehmen.

Zuvor stand die mobile Kommunikation über weite Strecken per Funk fast ausschließlich der Polizei, Feuerwehr und medizinischen Notdiensten zur Verfügung (siehe Polizeifunk, CB-Funk). Mit Autotelefonen begann die flächendeckende Integration standardisierter Funkstrecken in das öffentliche Telefonnetz, zunächst mit analoger Übertragungstechnik, dann digital.

A-Netz

1952 entstanden erste regionale Stadtnetze, die 1958 in der Bundesrepublik Deutschland im ersten öffentlichen Mo-



Telefunken

biltelefonnetz der Welt aufgingen. Die Geräte wogen anfangs 16 Kilogramm und kosteten mehr als ein Kleinwagen (VW Käfer). Vor der Einstellung im Jahr 1977 konnten im A-Netz ca. 11.000 Teilnehmer bedient werden, die Vermittlung erfolgte manuell durch eine Zentrale, die vor jedem Gespräch angewählt wurde.

B-Netz

In dem 1972 eingeführten B-Netz war es erstmals möglich, selbst zu wählen, eine Vermittlung war nicht mehr nötig. Allerdings wurde während der Fahrt bei



einem Wechsel zu einem neuen Sendemast die Verbindung unterbrochen, das Gespräch musste neu aufgebaut werden. Auch musste der Aufenthaltsort bekannt sein, da jeder der 158 Funkbereiche eine eigene Vorwahl besaß. Die Höchstzahl der angeschlossenen Teilnehmer betrug 27.000. Das B-Netz war bis Ende 1994 in Betrieb.

C-Netz

Mit der Einführung der C-Netz-Telefonie 1985, im Frequenzbereich von 450 bis



465 MHz, war man unter einer eigenen Rufnummer in der ganzen Bundesrepublik Deutschland erreichbar, der Wechsel der Zelle war ohne Verbindungsabbruch möglich. Neu war die Möglichkeit, Fax und Daten mit Geschwindigkeiten von bis zu 14.000 Bit pro Sekunde zu senden und zu empfangen. Ab 1989 gab es für das C-Netz die ersten Handapparate, die wegen ihrer Größe, Farbe und Form „Briketts“ oder „Hundeknochen“ genannt wurden. Obwohl sie nach heutigen Maßstäben klobig und mit anfänglich ca. 12.000 DM sehr teuer waren, waren sie letztlich die ersten Mobiltelefone. Auch vorher hatte es schon außerhalb des Autos verwendbare Versionen gegeben, die jedoch mehrere Kilogramm wogen und zum Umhängen oder in Form kleiner Koffer transportiert worden waren. Das C-Netz war bis Ende 2000 in Betrieb. Die höchste Teilnehmerzahl lag bei etwa 750.000 registrierten Geräten.

D- und E-Netze

Die digitale Übertragung kam erst mit Entwicklung der D-Netze 1992 auf. Durch die Miniaturisierung der Geräte zu Mobiltelefonen wurden Autotelefone zunehmend unüblicher. Allerdings etablierte sich die Benutzung von Freisprecheinrichtungen. 1993 ging parallel zum D-Netz das E-Netz in Betrieb.

Wird ein Autotelefon oder auch eine Freisprechanlage fest in ein Auto eingebaut, so muss eine geprüfte Außenantenne vorhanden sein, ansonsten kann die Betriebserlaubnis des Fahrzeugs erlöschen. Diese Verordnung wurde 2004 durch die EU erlassen und 2005 von den Mitgliedsstaaten in nationales Recht umgesetzt.

Der Hintergrund ist die vergleichsweise hohe erforderliche Sendeleistung des Endgeräts, welche durch die Abschirmung und Reflexion der Karosserie und die schnelle Bewegung während der Fahrt entsteht. In Bezug auf tragbare Geräte wie Handys gilt die Pflicht für Benutzung einer Außenantenne nicht. Die Verwendung einer Freisprechanlage oder eines Headsets beim Telefonieren

während der Fahrt ist hingegen durch die deutsche (die österreichische ist ähnlich) Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben:

„Wer ein Fahrzeug führt, darf ein elektronisches Gerät, das der Kommunikation, Information oder Organisation dient oder zu dienen bestimmt ist, nur benutzen, wenn

1. hierfür das Gerät weder aufgenommen noch gehalten wird und
2. entweder
 - a) nur eine Sprachsteuerung und Vorlesefunktion genutzt wird oder
 - b) zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.“

Herbert Fischer

COVC Clubnachrichten

Herbert Gschwindl Kommerzialrat

Der Transportunternehmer Herbert Gschwindl, unser sehr geschätztes COVC Mitglied, wurde zum Mitglied der Wirtschaftskurie bei der Bundesanstalt „Statistik Austria“ berufen. Weiters wurde der umtriebige Unternehmer der Titel „Kommerzialrat“ verliehen. Bei der Zeremonie anwesend waren auch Bundeskanzler Sebastian Kurz sowie Familienministerin Juliane Bogner-Strauß.



Das von Josef Gschwindl gegründete Familienunternehmen ist seit Ende der 1920er Jahre im Transportwesen tätig. Nachdem Herbert Gschwindl sen. die Firma übernommen hatte, baute er sie weiter aus; Herbert Gschwindl jun., der heutige Geschäftsführer, vergrößerte das Unternehmen abermals. In den 1990er Jahren kaufte Gschwindl die Firma Fahrtendienst Haas und baute diese aus.

Mit rund 300 Mitarbeitern sind die Verkehrsbetriebe Gschwindl das größte Busunternehmen im Weinviertel. (So stehts in WIKIPEDIA)

Noch ein paar Bilder vom 20er Fest



Termine:

- 6. Oktober, 8. Church ~~Leider Abgesagt~~
- Kirchb...wechsel
- 13. Oktober, Schlussfahrt, Org. Walter Ceh
- 8. November, Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes
- 6. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend **Generalversammlung mit Wahl des Vorstandes**

Donnerstag 8. November 2018, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Rosengart-Museum	1
Arnold SPITZ	2
Klopapierhut	4
Zwei Hyundai für das LIQUI MOLY...	5
Fahrverbote in Frankreich wegen ...	5
Vredestein präsentiert Reifen...	6
Oldtimer-Legende Ernst Chalupa verstorben	6
Eintagung „historisch“	6
Interessante Bücher	7
Ford P4	8
Autofreier Tag	9
Motorights .. we're back !	10
Autotelefon	11
COVC Clubnachrichten	12

CCS 19

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



Impressum

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

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

Auflage: 60 Stück