Nummer

134

November 2018

Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

...ein Teil der Oltdimer-Bus-Flotte von COVC Mitglied KR Herbert Gschwindl.

Foto: Gschwindl

Jowett Jupiter

Der Jowett Jupiter ist ein britisches Auto, das von Jowett Cars Ltd. aus Idle, in der Nähe von Bradford, England, hergestellt wurde. Das Unternehmen Jowett Motor Manufacturing Co Limited (ab 1919 Jowett Cars Limited) aus Bradford begann 1906 mit der Produktion von Automobilen. 1954 endete die Produktion.

Nach dem Start des neuen Jowett Javelin und seinen Erfolgen im Wettbewerb entschied sich Jowett, diese Antriebseinheit in einem Sportwagen für den Export zu verwenden, in der Hoffnung, die unzureichende Produktionsanzahl zu erhöhen.

Das Chassis wurde im Oktober 1949 auf der London Motor Show ausgestellt, und am 28. September das komplette Auto zum ersten Mal in New York im April 1950 gezeigt. Er wurde bis 1954 produziert.

Jowett überzeugten Eberan von Eberhorst, ehemals Auto Union nach England zu kommen. Er kam zu ERA in Dunstable und entwarf und entwickelte, neben anderen geplanten Entwicklungs- und Chassisarbeiten, das Jupiter Stahlrohrchassis. Die Federung bestand aus weichen Torsionsstäben und Stabilisatoren vorne und hinten mit Einzelradaufhängung vorne. Der wassergekühlte 4-Zylinder-Boxermotor war sehr weit vor

die Vorderachse montiert worden und der Kühler befand sich hinter dem Getriebe.

Auf diesem verwindungssteifen Rahmen setzte Reg Korner von Jowett einen Stahlrahmen-Coupé aus Aluminium mit einer Sitzbank für drei Personen. Das Chassis von Eberan wurde für ein geschlossenes Coupé konzipiert und erwies sich als sehr robust.. Es gab keinen äußeren Zugang zum Kofferraum und die Motorhaube war hinten angeschlagen und konnte komplett mit den Kotflügeln nach hinten geöffnet werden.

Erste 75 Chassis wurden an externe Karosseriebauer wie Stabilimenti Farina, Ghia Suisse, Abbott of Farnham und andere in Großbritannien geliefert. Die hohen Kosten dieser meist gut aussehenden Karosserien mit einem nur 1500 ccm Motor angetriebenes Auto verpflichteten Jowett dazu, ihre eigenen kompletten Autos zu bauen. Die Jowett-Fabrik fertigte 731 Mk1- und 94 Mk1a-Autos. Der Mk 1a kam Ende 1952 mit etwas mehr Leistung (63 PS) heraus.

Jowett Jupiter, Karosserie Farina

Der flache Vier-Ventil-Boxermotor mit 1486 ccm war etwas leistungsgesteigerter als in der Javelin und hatte ein Verdichtungsverhältnis von 7,2: 1 auf 8,0: 1 erhöht und 60 PS (45 kW) bei 4500 U / min, was dem Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 85 mph gab (137 km / h) und eine 0-50 mph-Zeit von 11,7 Sekunden. Zwei Zenith- Vergaser wurden eingebaut. Ein Vierganggetriebe wurde verwendet.

Motorsport Erfolg

Mit einem Klassensieg bei den 24 Stunden von Le Mans 1950, einer zweiten Platz bei der Internationalen Rallye Monte Carlo 1951, einem Sieg bei der Internationalen Rallye von Lissabon 1951 und einem Klassensieg erreichte der Jupiter den Wettbewerbserfolg in einem anstrengenden vierstündigen Sportwagenrennen auf der öffentlichen Straße am Dundrod Circuit in Nordirland im September 1951. In Le Mans wurde 1951 und 1952 erneut Javelin Klassensieger und 1952 wurden wenige Rennen gefahren, aber ab 1953 stellten neuere schnellere Autos den Jupiter in Frage, der vor allem ein gut ausgestatteter Tourenwagen war.

Ein 1950 von der britischen Zeitschrift The Motor getestetes Auto hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 86,1 mph (138,6 km / h) und konnte in 18,0 Sekunden von 0 auf 100 km / h beschleunigen. Ein Kraftstoffverbrauch von 25,1 Meilen pro Gallone (11,3 l / 100 km; 20,9 mpg) wurde vermerkt. Das Testauto kostete £ 1086 inklusive Steuern. Zu dieser Zeit kostete ein Jaguar XK120 £ 1263 inklusive Steuern. Ein Test des Wettbewerbs-Magazins „ The Autocar“ ergab eine Höchstgeschwindigkeit von 145 km /h, aber die Beschleunigung auf 97 km / h für diese Tester betrug 20,4 Sekunden. Die Autocar-Tester waren von der Leistung des Autos begeistert. Zu den weiteren Features, die besonders gelobt wurden, gehörte ein schnelles, leichtes, Lenk- und Schaltgestänge, das „für eine Lenksäulenanordnung ungewöhnlich positiv war“.

Jupiter R1

Ein Rennderivat des Jupiter, der R1, wurde 1951 im 1500-ccm-Sportwagenrennen in Watkins Glen aufgenommen und von George Weaver auf den ersten Platz gefahren. Bei den 24 Stunden von Le Mans 1952 gewann ein anderes Exemplar seine Klasse auf dem 13. Gesamtrang, angeführt von Marcel Becquart und Gordon Wilkins.

Jupiter R4

Der ursprüngliche Jupiter war ein etwas schweres Auto und dies beeinträchtigte seine Leistung. Ein beabsichtigter Nachfolger, der R4, wurde mit Fiberglas-Karosserie und einem neuen leichteren Chassis hergestellt und zeigte das Potenzial, ein echtes 100 mph (161 km / h) Auto zu sein, aber Jowett schloss, bevor das Auto die Produktion erreichen konnte. Drei Prototypen wurden hergestellt, von denen zwei überleben.

Herbert Fischer
Fotos: Wikipedia

BRP Dreiradfahrzeuge

Denver (USA) / Hilden (Deutschland) 11. September 2018 – Der kanadische Hersteller BRP mischt die Kategorie der Dreiradfahrzeuge mit der Einführung eines ganz neuen Can-Am Modells auf. Als bezahlbares, Spaß machendes und individualisierbares Fahrzeug konzipiert, ist der Can-Am Ryker die perfekte Wahl für alle, die sich nach Abenteuern sehnen und den Spaß am offenen Fahren auf der Straße entdecken wollen. Der Can-Am Ryker soll zum Saisonstart Anfang 2019 in Deutschland verfügbar sein.

Der Can-Am Ryker ist ein vollständig neues Modell im Sortiment der Can-Am On-Road-Fahrzeuge, das jetzt sowohl die Can-Am Ryker- als auch die Can-Am Spyder-Modellfamilien beinhaltet. Mit seinem Design will der Can-Am Ryker so vielen Menschen wie möglich ein großartiges On-Road-Erlebnis bieten, und punktet dabei mit Fahrkomfort und einem niedrigen Kaufpreis von 9.799 €.

„Unsere Untersuchungen zeigen, dass weltweit Tausende Menschen den Kauf eines Dreiradfahrzeuges in Betracht ziehen würden, wenn diese erschwinglicher wären“, sagt Josée Perreault, Senior Vice-President, Can-Am On-Road bei BRP. „Der Can-Am Ryker greift diese Hürde kompromisslos an – er ist hochmodern und kann eine lange Liste innovativer und technologischer Features aufweisen […] darüber hinaus sieht er toll aus und bietet eine Menge Fahrspaß!“

Fahrspaß auf drei Rädern für jedermann

Der Can-Am Ryker ist mit zwei renommierten Motoroptionen erhältlich: einem Rotax 600 ACE Zweizylinder oder einem Rotax 900 ACE Dreizylinder. Außerdem verfügt er über eine langlebige Antriebswelle, die keine Einstellung, Ausrichtung oder Wartung erfordert, was die Kosten für den Eigentümer senkt. Die Can-Am Ryker-Besitzer können sich über einstell-

bare Lenker und Fußrasten freuen, die ohne zusätzliche Werkzeuge oder Teile sekundenschnell an die Bedürfnisse unterschiedlicher Fahrer angepasst werden können.

Der Can-Am Ryker ist wohl das am leichtesten zu fahrende Dreiradfahrzeug, das jemals gebaut wurde. Mit seinem Automatikgetriebe entfällt das Schalten für den Fahrer – die ultimative Definition von Twist and Go. Darüber hinaus verfügt er neben einem Fahrzeugstabilitätssystem über das Y-förmige Chassis von Can-Am mit zwei Vorderrädern und einem Hinterrad für erstklassige Stabilität und Bremskraft. Das Fahrzeug zeichnet sich durch eine herausragende Reaktionsfreudigkeit und einen niedrigen Schwerpunkt aus, der dem Fahrer einen unmittelbaren Kontakt mit der Straße vermittelt.

„Jeder denkt beim Kaufpreis des Ryker an einen versteckten Haken oder Trick, doch es gibt keinen“, führt Perreault weiter aus. „Er bietet einfach ein unglaublich

gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, was für unsere Bemühungen, einen neuen Markt zu eröffnen, entscheidend ist. Ein Teil der Zielgruppe besteht aus jungen Fahrern, die ein tolles Aussehen und einen individuellen Stil wollen.“

Mehr als 75.000 Individualisierungsmöglichkeiten

Der Can-Am Ryker kann auf mehr als 75.000 Arten mit einzigartigen Zubehörteilen, die alle leicht auszutauschen sind, individualisiert werden. Auch Funktionszubehör für das Fahren allein oder zu zweit für erweiterten Stauraum und mehr steht zur Verfügung. Die Preise aller Zubehörteile sind dem Fahrzeugpreis entsprechend ebenfalls erschwinglich.

„Der Can-Am Ryker sorgt aber auch für ein ganz neues Shoppingerlebnis. Wir haben eine Can-Am Ryker-App entwickelt, die Augmented Reality auf eine neue Ebene hebt“, ergänzt Perreault. „Es ist die erste App für BRP, und sie ist in jeder Hinsicht beeindruckend. Jeder kann hier sein Fahrzeug für das perfekte Fahrerlebnis individuell anpassen und dieses dann raumfüllend vor sich ansehen.“

Cam-Am Ryker Rally-Edition für unbefestigte Straßen

Für alle, die gepflasterte Straßen bevorzugen, aber auch den Spaß abseits ausgetretener Pfade entdecken wollen, gibt es die vielseitige Can-Am Ryker Rally-Edition.

Die Rally-Edition bietet zusätzliche Features, die sie stark und leistungsfähig machen und dem Fahrer das Selbstvertrauen geben, unbefestigte Wege zu erkunden. Das beinhaltet den Rally-Modus, der es dem Fahrer erlaubt, Drifts auf Kies und Schotter vorzunehmen, ohne die Kontrolle zu verlieren.

Unter www.CanAmOnRoad.com erfahren Sie mehr über das Can-Am Rider-Education-Programm und das vollständige 2019er Can-Am On-Road-Angebot, einschließlich aller Produktangaben und technischen Daten.

BRP

Kampf dem Verschleiß im Motor

Drei Additive von LIQUI MOLY senken Reparaturkosten und verlängern die Lebensdauer des Motors

August 2018 – Verschleiß ist der natürliche Feind des Motors. Wenn Metall auf Metall reibt, nutzt sich der Motor schnell ab. Das verkürzt die Lebensdauer und treibt die Reparaturkosten hoch. Mit LIQUI MOLY kann man den Motor schützen. Der Additivspezialist aus Deutschland bietet dafür gleich drei Mittel an: Oil Additiv, Motor Protect und Cera Tec.

Oil Additiv ist auch heute noch ein guter Zusatz für ältere Fahrzeuge. Es war das erste Produkt von LIQUI MOLY, als das Unternehmen 1957 gegründet wur-

de. Es ist ein Zusatz fürs Motoröl, das MoS2 enthält. MoS2 ist ein Festschmierstoff ähnlich wie Graphit. „Er legt sich auf die Metalloberflächen und verhindert so im Motor den direkten Kontakt von Metall auf Metall“, so David Kaiser, Leiter Forschung und Entwicklung bei LIQUI MOLY. „Das ist besonders direkt nach dem Anlassen wichtig, wenn das Motoröl noch nicht alle Stellen im Motor erreicht hat.“ Außerdem verbessert Oil Additiv die Notlaufeigenschaften und sorgt dafür, dass der Motor besser geschützt ist, wenn der Schmierfilm abreißt. MoS2 ist schwarz, so dass das ganze Additiv eine sehr dunkle Farbe hat. Wird es ins Motoröl gegeben, so wird dieses ebenfalls dunkel. Das Motoröl kann dann wie Altöl aussehen, aber in diesem Fall ist die dunkle Farbe ein Zeichen für den wirksamen Verschleißschutz. Das Oil Additiv hat sich seit über 60 Jahren bei Autofahrern auf der ganzen Welt bewährt.

Während Oil Additiv mit seinem Festschmierstoff die Reibung im Motor physikalisch verringert, erledigt LIQUI MOLY Motor Protect diese Aufgabe chemisch. Es enthält sogenannte Friction Modifier, die sich mit der Metalloberfläche im Motor verbinden und sie im mikroskopischen Bereich glätten. Motor Protect eignet sich für moderne Fahrzeuge und ist für Anwender gedacht, die ein Verschleißschutz-Additiv ganz ohne Festschmierstoffe möchten.

Oil Additiv schützt physikalisch, Motor Protect chemisch – und LIQUI MOLY Cera Tec kombiniert beide Strategien. Es enthält ebenfalls „Friction Modifier“ für den chemischen Schutz. Und es enthält zusätzlich Festschmierstoffe für den physikalischen Schutz. Dabei handelt es sich um winzig kleine Keramik-Partikel, die dem Additiv seine beige Farbe verleihen. Sie sind so klein, dass sie mühelos den Ölfilter passieren. „Dieser Doppel-Schutz macht Cera Tec zu einem hochwirksamen Additiv, dessen Wirkung bis zu 50.000 Kilometer anhält“, sagt David Kaiser. „Das macht seinen Einsatz besonders wirtschaftlich.“ Es ist die erste Wahl für neuere Fahrzeuge.

Alle drei Additive verringern die Reibung im Motor. Das senkt die Motortemperatur und verringert sogar ein wenig den Spritverbrauch. Außerdem ist der Motor bei Extrembelastungen besser geschützt. Und schließlich bedeutet weniger Verschleiß ein geringeres Reparaturrisiko und eine längere Lebensdauer des Motors. David Kaiser: „Damit schützen die Additive nicht nur das Auto, sondern auch den Geldbeutel seines Besitzers.“

Über LIQUI MOLY

Mit rund 4000 Artikeln bietet LIQUI MOLY ein weltweit einzigartig breites Sortiment an Automotiv-Chemie: Motorenöle und Additive, Fette und Pasten, Sprays und Autopflege, Klebe- und Dichtstoffe. Gegründet 1957 entwickelt und produziert LIQUI MOLY ausschließlich in Deutschland. Dort ist es unangefochtener Marktführer bei Additiven und wird immer wieder zur besten Ölmarke gewählt. Das Unternehmen verkauft seine Produkte in über 120 Ländern und erwirtschaftete 2017 einen Umsatz von 532 Mio. Euro.

LIQUI MOLY

DIPL.-ING. BURESCH
Österr. Bundesmin. f. Handel u. Wiederaufbau

ÖSTERREICHS STRASSENSANIERUNG 1947

Die bald nach Beendigung der Kampfhandlungen vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau neuorganisierte Bundesstraßenverwaltung mußte ein wahrhaft trauriges Erbe antreten. Es war ja nicht nur das rund 4700 km Länge umfassende Bundesstraßennetz in denkbar schlechtestem Zustand, sondern auch die zugehörigen Straßenmeistereien, Bauhöfe und Straßenwärterhäuser. Zunächst mußte wieder ein geordneter Straßenerhaltungsdienst eingerichtet werden, um wenigstens weitere Schäden zu vermeiden. Dem Wiederaufbau stellten sich jedoch fast überall größte Schwierigkeiten durch Arbeiter-, Fahrzeug-, Treibstoff- und Baumaterial- (insbesondere Bitumen-) Mangel entgegen. Da in den Jahren 1945 und 1946 noch wenig Firmen für Straßenarbeiten gewonnen werden konnten, mußten die meisten unaufschiebbaren Herstellungen mit eigenem Personal durchgeführt werden. Durch intensivste Anspannung aller verfügbaren Arbeitskräfte gelang es, die Instandsetzungen so weit vorzunehmen, daß der allgemeine Verkehr, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, abgewickelt werden konnte.

Dagegen war es im Jahre 1947 schon möglich, Instandsetzungen an 91 Privatfirmen mit einer Auftragssumme von rund 22 Mill. Schilling zu vergeben. Es handelte sich vorwiegend um Deckenbehandlungen (Ausbesserungen, Wasserwalzungen, Oberflächenstriche, Teppichbeläge und Pflasterungen). Leider wurde auch in diesem Jahre der Baufortschritt durch den immer noch katastrophalen Mangel insbesondere an bituminösen Materialien, aber auch an Zement und Eisen stark beeinträchtigt. So konnte mit dem fast durchwegs von den Besatzungsmächten beigestellten Bitumen nur ungefähr ein Fünftel des Bedarfes gedeckt werden. Schon der Beginn des vergangenen Jahres stellte die Bundesstraßenverwaltung vor schwer zu bewältigende Aufgaben. Der katastrophale Winter brachte derartige Schneehöhen und Verwehungen, daß manche Straßenzüge längere Zeit unbefahrbar waren und wegen Fehlens geeigneter Schneeräumgeräte buchstäblich ausgeschaufelt werden mußten. Als Folge der langanhaltenden strengen Kälte mußten dann zahlreiche Frostaufbrüche behoben werden. Neben den Instandsetzungen konnte auch, soweit es die verfügbaren Baustoffe gestatteten, die durch den Krieg unterbrochene Herstellung von Ortsumfahrungen, Straßenbegradigungen und Tunnelausbauten, wieder aufgenommen werden.

Bei den im Zuge der Bundesstraßen gelegenen Brücken waren die unmittelbaren Kriegsschäden durch Bombenabwürfe, Sprengungen u. dgl. ganz bedeutend. Während in den Jahren 1945 und 1946 nur Provisorien und Umfahrungsbrücken hergestellt worden waren, konnte 1947 bereits die Wiederherstellung der endgültigen Tragwerke in Angriff genommen und diese teilweise auch schon fertiggestellt dem Verkehr übergeben werden. So wurden in Niederösterreich sechs Brücken wiederaufgebaut, u. zw.

Im Zuge der Linzer Bundesstraße über die Große Tulln in Abstetten und über den Sirningbach in Groß-Sirning; auf der Prager Bundesstraße über den Senningbach bei Stockerau; auf der Brünner Bundesstraße über den Erdberggraben in Erdberg und über den Poybach bei Poysdorf; auf der Brukker Bundesstraße über den Leitha werkskanal in Bruck.

Vier Brückenbauten stehen in diesem Bundesland knapp vor der Vollendung, bei weiteren vier Brücken wurden Dauerprovisorien errichtet, bei einer die Trümmer aus dem Flußbett geräumt und zwei Stahltragwerke sind in Anarbeitung.

In Oberösterreich wurden drei große gewölbte Brücken, nämlich die Paukengrabenbrücke und zwei Öffnungen der Vöcklabrücke mit je 31,40 m Spannweite fast fertiggestellt. Bei der Bahnüberfahrung Attnang wurde die Brückenkonstruktion wiederhergestellt und die Rampenanschüttung vorgenommen. Die Stahlkonstruktion für die neue Fahrbahn der Traunbrücke in Lambach ist in Anarbeitung, während bei der Aschachtalbrücke die Pfeiler betoniert wurden.

Die Caissonarbeiten an der Staatsbrücke in Salzburg wurden fertiggestellt, die übrigen Bauarbeiten fortgesetzt. Ebenso gingen die Arbeiten am Nesselgrabenviadukt der Grazer Bundesstraße weiter, während sie an der Gewölbebrücke und Straßenumlegung dieser Straße bei Fuschl fertiggestellt wurden.

In der Steiermark wurde die Kindtalerbrücke (Italiener Bundesstraße) vollendet, sowie die Wiederherstellung der Lafnitzbrücke in Fürstenfeld und die Verbreiterung der Teigitschbrücke in Stampf (Packerstraße) begonnen.

Aus Kärnten ist die Fertigstellung der Stahltragwerke der Glanbrücke St. Veit (Bundesstraße 116), der Hochgerichtsbrücke (Bundesstraße 335) und der Klampfnerbichlbrücke (Bundesstraße 331) sowie der Stahlbeton-Wertlbrücke (Bundesstraße 335) zu berichten. Zwei weitere Brücken aus Stahlträgern, drei mit Stahlbetontragwerken und eine gewölbte sind im Bau.

In Tirol wurden sechs Brücken, u. zw. im Zuge der Reuttener Bundesstraße die Obere und die Untere Grundbachbrücke, auf der Tannheimer Bundesstraße die Lechbrücke bei Reutte, auf der Brenner Bundesstraße die Gschnitzbachbrücke, auf der Eibergstraße die Stampfangerbrücke und auf der Lechtaler Bundesstraße die Namlosbachbrücke, fertiggestellt. Bei drei weiteren Brücken wurden die Wiederherstellungsarbeiten begonnen.

Mehrere kleinere Gewölbebrücken wurden in Vorarlberg fertiggestellt und eine größere Stahlbrücke in Angriff genommen.

Auch im Burgenland ist im Jahre 1947 ein Brückenbau vollendet und ein Weiterer begonnen worden.

Bei der Brücke der Roten Armee (ehem. Reichsbrücke) in Wien wurden die Gewölbe und die Gehwegkonstruktion in den ersten beiden Feldern der Flutbrücke wiederhergestellt, die Hängestangen sind noch in Arbeit.

Insgesamt wurden im Jahre 1947 für den Wiederaufbau durch den Krieg zerstörter Brücken 7,100.000 S und für den Neu- und Umbau 4,800.000 S ausgegeben. Die Gesamtausgaben für die Instandsetzung der Bundesstraßen und der an ihrem Zuge gelegenen Brücken erreichten somit die ansehnliche Höhe von rund 34 Millionen Schilling. Hiebei sind die Kosten der eigenen Arbeitskräfte noch nicht mitgerechnet.

Diese gedrängte Darstellung der Arbeiten im vergangenen Jahr zeigt eindeutig, daß den Intentionen des Bundesministers Dr. h. c. Heinl entsprechend — die unter Leitung des Sektionschefs Dipl.-Ing. Schober stehende Technische Sektion des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau und die ihr unterstellte Bundesstraßenverwaltung trotz aller Erschwernisse durch Materialmangel mit bestem Erfolg bemüht waren, die Hauptverkehrsstraßen unserer Heimat so rasch als möglich wieder in ihren normalen Zustand zu versetzen. Auch im heurigen Jahr werden von den zuständigen Stellen alle Anstrengungen unternommen, um diesem Ziel ehestens nahezukommen. Voraussetzung hiefür ist allerdings eine erhöhte Zuteilung an Baustoffen, wie Zement und Eisen, insbesondere jedoch an Bitumen.

Bosch-Umfrage zur IAA

Deutsche würden sich mit autonom fahrenden Lkws auf der Straße zunehmend sicherer fühlen

Repräsentative Bosch-Umfrage zur IAA 2018

- Automatisierte Trucks auf der Straße: Mehr als jeder Dritte macht zwischen

Mensch und Maschine keinen Unterschied.

- Deutsche sind genervt vom Lieferverkehr, wollen aber nicht auf häufige

Paketzustellung verzichten.

- Bosch-Geschäftsführer Dr. Markus Heyn: „Der Lieferverkehr auf deutschen

Straßen muss sicherer und effizienter werden, denn er betrifft nicht nur

Speditionen und Handel, sondern jeden, der im Verkehr unterwegs ist."

- Bosch-Lösungen für Nutzfahrzeuge entlasten den Gütertransport.

Staus, Unfälle, verstopfte Straßen – Transporter und Lkws im Verkehr bedeuten für viele Menschen in Deutschland nur eines: Stress auf der Straße. Immer mehr Lasterlawinen schieben sich über Autobahnen und Landstraßen. Damit steigt unweigerlich auch die Anzahl von schweren Lkw-Unfällen. Eine der Folgen: Die Deutschen würden sich mit vollautomatisiert und fahrerlos fahrenden Lkws auf der Straße zunehmend sicherer fühlen.

Das ergab eine repräsentative Umfrage von Bosch und der Innofact AG anlässlich der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover. Zwar würden noch knapp 40 Prozent der Befragten eher einem Lkw-Fahrer am Steuer ihr Vertrauen schenken. Doch bereits mehr als jeder Dritte (37 Prozent) macht zwischen Mensch und Maschine keinen Unterschied mehr. Jeder Vierte würde einem autonom fahrenden Truck sogar mehr vertrauen als einem Lkw-Fahrer. Noch ist der fahrerlose Truck eine Zukunftsvision. Die Umfrage zeigt aber, dass die Deutschen schon heute in puncto Sicherheit zunehmend auf automatisierte Lkws setzen. Diese könnten durch intelligente Technik eine Vielzahl an Unfällen vermeiden. Denn Fakt ist: Neun von zehn Unfällen gehen auf menschliche Fehler zurück.

Genervt vom Lieferverkehr „Der Lieferverkehr auf deutschen Straßen muss sicherer und effizienter werden, denn er betrifft nicht nur Speditionen und Handel, sondern jeden, der im Verkehr unterwegs ist", sagt Dr. Markus Heyn, Mitglied der Geschäftsführung der Robert Bosch GmbH. Boschs Vision: Der Güterverkehr der Zukunft soll nicht nur unfallfrei, sondern auch möglichst emissions- und stressfrei werden – für alle Teilnehmer im Straßenverkehr. Denn die sind von den Lkws und Transportern aktuell eher genervt. Vor allem in brenzligen Situationen, in denen Lkws beteiligt sind, fühlen sich die Deutschen unsicher, beispielsweise beim Auffahren auf die Autobahn oder beim Abbiegen eines Trucks. Das gaben 57 Prozent der Befragten an. Mehr als jeder Zweite (56 Prozent) ist der Meinung, dass zu viele Fahrzeuge für den Gütertransport auf den Straßen unterwegs sind. Und für rund die Hälfte sind vor allem parkende Lkws, die den Verkehr blockieren, ein Dorn im Auge. Weitere Nervfaktoren: die durch Nutzfahrzeuge entstehenden Emissionen (50 Prozent) und die Lautstärke (43 Prozent) der Brummis. Lediglich jeder Fünfte fühlt sich durch den Truck-Verkehr nicht gestört. Wenig kompromissbereit.

Was die Umfrage zudem ergab: Nur wenige sind bereit, selbst etwas dazu beizutragen, damit sich der Transportverkehr auf der Straße entspannt. Drei Viertel der Deutschen (73 Prozent) wollen sich beispielsweise nicht beim Online-Shopping einschränken. Wenig kompromissbereit zeigen sie sich (49 Prozent) auch, wenn es darum geht, den Lieferverkehr durch längere Wartezeiten auf Pakete zu entlasten – sodass der Paketbote statt jeden Tag nur noch einmal in der Woche klingeln müsste. Immerhin jeder Vierte (27 Prozent) würde aber weniger Waren zurückzuschicken, um den Lieferverkehr dadurch einzudämmen. 36 Prozent würden ihre Lieferungen an zentrale Paketstationen oder Paketsammelstellen liefern lassen und sie dann dort selbst abholen. Für Sendungen mehr zu zahlen, um beispielsweise durch Abendlieferungen den Verkehr zu entzerren, das käme nur für rund 15 Prozent infrage.

Die Umfrage zeigt: Für die Deutschen hat der Güterverkehr auf Autobahnen oder in der Stadt eindeutig zu viele Laster. Sie sind genervt von den Brummis. Fakt ist jedoch: Der Güterverkehr wird bis 2040 noch um 50 Prozent steigen (Quelle: Shell-Studie). Gerade deshalb gilt es, drängende Herausforderungen- wie beispielsweise den Unfallschutz zu lösen und den Güterverkehr zu entlasten. Wie das gelingen kann, stellt Bosch auf der 67. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover vor. Dort zeigt das Unternehmen Lösungen zur Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen.

BOSCH

Neues, Nützliches etc.

Werkzeugtasche 14 Fächer

Sehr großzügig dimensionierte Werkzeugrolltaschen, von Hand aus einem Stück Leder geschnitten. Variante mit 14 Fächern. Mit der Inneneinteilung aus

dunkelbraunem, kräftigem Rind-Nappa-Leder eignet sie sich für verschiedenste Werkzeuge, vom Schraubendreher über Rohrsteckschlüssel bis hin zu Zange. Größe: 68 x 33 cm

Limora Best.-Nr. 532001 148,00 €

Lost Tracks - Verborgene Rennstrecken

Lost Tracks bündelt elf aufwendig produzierte Porträts über verborgene Rennstrecken in Deutschland. Die Auswahl? Garantiert überraschend: Lost Tracks

entführt auf alte Grasbahnstrecken, wilde Rallycross-Pisten, besucht bei Nacht einen der schönsten Stadtkurse, gräbt die einmalige Geschichte des Großdeutschlandrings aus.

Von Dani Heyne, 208 Seiten mit zumeist farbigen Abbildungen, kartoniert, Deutsch und Englisch.

LIMORA Best.-Nr. 529985 18,00 €

Unsinkbarer Schwimmer

Aus Nitrilschaum für SU H & HD Typ Vergaser, Durchmesser: 1.7/8“. Verwendet unter anderem in:

•Jaguar XK, E-Type 1 und 2, MkII und XJ6 mit HD Vergasern

•Austin Healey BN1 bis BJ8
•Land Rover Serie 4- und 6-Zylinde
•Triumph TR2 bis TR4
•MG MGA
•Rolls Royce und Bentley bis 1976
LIMORA Best.-Nr. 493576 34,90 €

Das Neue Monats-Heft in Deutsch oder Englisch liegt beim nächsten Kiosk auf.

ÖMVV News

Kennzeichenformate

Hauptgesichtspunkte der Änderungen mit 1.4.2018:

Es wurde Wunsch von „Oldtimervereinigungen“ Rechnung getragen die Abmessung der Kennzeichentafeln für historische Fahrzeuge (historische Kraftwagen und Anhänger) zu ändern.

Zu Z 1 (§ 25d Abs. 5):

A. Kennzeichentafeln und Formate

KENNZEICHENARTEN

Kennzeichen	EU-Emblem	Grundfarbe	Schriftfarbe	Wappen Anhang A2	Vormerkzeichen Anzahl*/ siehe § 26	Muster entsprechend A.1.
Gewöhnliches Kennzeichen (GKT) einzeilig	+	weiß	schwarz	+	6	I
(GKT) zweizeilig	+	weiß	schwarz	+	6	III
Historisches Kennzeichen (HKT) einzeilig	+	Weiß	Schwarz	+	3***)	IX
(HKT) zweizeilig	+	Weiß	Schwarz	+	3***)	VII
Diplomat (DKT)	+	weiß	schwarz	-	5	I, III,VII
Probe (PKT)	-	blau	weiß	+	5	Ia, IIIa
Überstellung (ÜKT)	-	grün	weiß	+	5	IV,V
Vorübergehende Zulassung (VZT)	-	blau/rot	weiß	+	4	IV,V
Ausländische Anhänger (AAT)	-	rot	weiß	+	6	Ia, IIIa
Motorfahrräder (MFT)	-	rot	weiß	-	6 *)	VI
Motorrad (MRT)	+	weiß	schwarz	+	4 **)	VII,VIII

*) Anzahl der Zeichen insgesamt (Zulassungsbereich + Vormerkzeichen)
**) Anzahl der Vormerkzeichen bei Nachbestellungen und Wunschkennzeichen bis zu 6 Zeichen
***) Anzahl der Vormerkzeichen bei den in den Landeshauptstätten und Wien zugewiesenen Kennzeichen bis zu 4 Zeichen

KENNZEICHENFORMATE

Muster:	Format:
I	520 x 120 mm
III	300 x 200 mm
Ia	520 x 120 mm
IIIa	270 x 200 mm
IV	520 x 120 mm
V	270 x 200 mm
VI	150 x 115 mm
VII	250 x 200 mm
VIII	210 x 170 mm
IX	460 x 120 mm

Für historische Kraftwagen und historische Anhänger ist eine spezielle Kennzeichentafelart vorgesehen.

Für die einzeiligen Kennzeichentafeln wird hinsichtlich der Länge das Maß der „alten schwarzen hinteren“ Tafel, also 460 mm und hinsichtlich der Höhe das Maß der aktuellen einzeiligen Tafel (120 mm) herangezogen. Bei einer solchen Tafelhöhe gibt es keine Probleme mit dem EU-Emblem, dem Landeswappen und der Zeichendarstellung.

Für zweizeilige Kennzeichentafeln wird die Tafel nach dem Muster VII der Anlage 5e mit den Abmessungen 250 x 200 mm, die vorübergehend für Motorräder vorgesehen war, vorgeschrieben.

Weiters wird im letzten Satz ausdrücklich klargestellt, dass anstelle der neuen Tafelformate auch die bisherigen „normalen“ Tafelformate beantragt werden können.

Damit ist die Möglichkeit eines Wechselkennzeichens für einen „normalen“ PKW und einen historischen PKW weiter gegeben sein.

Der Preis für die Kennzeichentafeln für historische Fahrzeuge ist ident wie für die gewöhnlichen Kennzeichentafeln, 21 Euro für die zweiteilige Garnitur, 10,50 Euro für die Einzeltafel.

Link zu den Details der Anlage 5e KDV 1967, idF BGBl II 298/2017 der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung 1967 https://rdb.manz.at/document/ris.n.NOR40198826

FIVA WORLD RALLYE 2019 in Österreich

Die FIVA hat 2019 die Ausrichtung der FIVA WORLD RALLYE 2019 in die Hände des ÖMVV und ÖMVC in Zusammenarbeit mit RallyeOrg gelegt.

Die Zielsetzung ist für nationale und internationale Gäste ein sehr interessantes Programm zu bieten um die große architektonische, geographische und kulturelle Vielfalt Österreichs zu präsentieren. Dieses Event soll als touristische Entdeckungsfahrt die kulturelle Dimension

historischer Fahrzeuge mit Freude und Genuss vermitteln. Die FIVA World Rallye ist ausgerichtet auf die Zielsetzungen der FIVA, als globale Organisation, für den Schutz, die Erhaltung und die Förderung unseres rollenden Kulturguts mit deren Beiträgen zu individueller Mobilität und großen technischen Innovationen, einzutreten.

Diese Rallye ist auf Touristik ausgelegt und wird gemäß den Bestimmungen der FIVA und ÖMVV durchgeführt.

Es handelt sich um eine Oldtimerrallye für Fahrzeuge bis einschließlich Baujahr 1980 oder älter, mit Start und Ziel in 1140 Wien Radisson Blu Park Royal Palace Hotel, die nach der österreichischen Straßenverkehrsordnung durchgeführt wird, wobei ein Schnitt von 50 km/h nicht überschritten werden darf. Die Streckenführung ist dem Alter der Fahrzeuge angepasst. Die Gesamtlänge der Rallye beträgt ca. 650 km.

Auf www.oemvv.at oder www.rallyeorg.at finden Sie den Folder der Ausschreibung und nähere Details. Diese Veranstaltung wird sicher ein Highlight des Jahres 2019 im Rahmen der Clubszene und des ÖMVV.

Citroën 2CV ist 70

Der Citroën 2CV (französisch: deux chevaux, „zwei Pferde“), in Deutschland und Österreich üblicherweise Ente und in der Schweiz Döschwo genannt, war ein populäres Modell des Automobilherstellers Citroën mit einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor und Frontantrieb.

Zwischen Sommer 1949 und Mitte 1990 wurden 3.868.631 viertürige Limousinen und 1.246.335 Lieferwagen („Kastenente“) hergestellt. Von 1960 bis 1968 (und 1971) wurden 694 Stück der Sahara-Ausführung „4×4“ mit zwei Motoren und Allradantrieb gebaut, die 1958 vorgestellt worden war und auch „Bimoteur“ genannt wurde.

Die Entwicklung begann Mitte der 1930er Jahre; kriegsbedingt stellte Citroën den neuen 2CV erst am 7. Oktober ***1948*** in Paris der Öffentlichkeit vor. Von der Fachpresse anfangs belächelt, wurde der 2CV in den folgenden Jahrzehnten zu einem der bekanntesten Automodelle in Frankreich. Der 2CV war Basis für die Citroën-Modelle Dyane, Ami und Méhari.

Citroën-Direktor Pierre-Jules Boulanger erteilte 1934 den Auftrag, einen minimalistischen Kleinwagen zu entwickeln. Die Anforderungen an den Konstrukteur André Lefèbvre lauteten angeblich:

„Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und dabei nur drei Liter Benzin auf 100 km verbraucht. Außerdem soll es selbst schlechteste Wegstrecken bewältigen können und so einfach zu bedienen sein, dass selbst eine ungeübte Fahrerin problemlos mit ihm zurechtkommt. Es muss ausgesprochen gut gefedert sein, sodass ein Korb voll mit Eiern eine Fahrt über holprige Feldwege unbeschadet übersteht. Und schließlich muss das neue Auto wesentlich billiger sein als unser ‚Traction Avant‘. Auf das Aussehen des Wagens kommt es dabei überhaupt nicht an.“

1939 wurden 250 wassergekühlte Prototypen der 2CV-Serie „A“ oder TPV gebaut. Das Akronym TPV stand für toute petite voiture, zu deutsch „ganz kleines Auto“. Der TPV besaß nur einen Frontscheinwerfer und wurde ausschließlich mit Blick auf den Nutzwert konzipiert. Entsprechend karg fiel die Gestaltung des Fahrzeugs aus.

Konzeptionell war der TPV durch weitgehende Verwendung von Leichtmetall vorrangig auf Gewichtsreduktion ausgelegt. Das Leergewicht betrug anfangs nur 380 Kilogramm, dank des Aufbaus aus Aluminium konnte auf eine Lackierung verzichtet werden. Der Wagen besaß keinen Anlasser, gestartet wurde er mit einer Kurbel. Citroën-Chef Pierre-Jules Boulanger soll der Überlieferung nach auf die Frage eines Mitarbeiters, warum kein Anlasser eingebaut werde, gesagt haben: „Das Auto ist für Bauern gedacht, und die sind alle verheiratet und haben eine Frau, die die Kurbel betätigen kann.“ Die Sitze des TPV bestanden aus Leichtmetall und waren mit Segeltuch bespannt. Der einzige Scheibenwischer wurde während der Fahrt über die ankuppelbare Tachowelle betrieben, im Stand waren Wischbewegungen per Handrad möglich. Es fehlte eine Verkleidung des Tankstutzens bei der Durchführung durch den Kofferraum, dadurch bestand die Gefahr, ihn beim Einladen sperriger Gegenstände zu beschädigen. Die Beleuchtung erfüllte lediglich die in Frankreich gesetzlich vorgeschriebenen Mindeststandards. Folglich fehlten Winker und ein zweiter Frontscheinwerfer sowie ein zweites Rücklicht. Auch auf Außenspiegel wurde verzichtet.

Während der deutschen Besetzung Frankreichs im Zweiten Weltkrieg wurde das Projekt vor den Besatzern verheimlicht. Außerdem wurden die Produktionshallen ab Kriegsbeginn ohnehin zur Herstellung von Panzern der Marke Renault benötigt. Einige Prototypen wurden versteckt, die meisten vernichtet. 1994 wurden drei TPV in einer Scheune in Frankreich wiedergefunden. Bis 2005 sind fünf erhalten gebliebene TPV bekannt. Angesichts der schlichten Formen des Prototyps in seinem Ehrgeiz geweckt, begann der spätere Designer der Citroën DS, Citroën-Designer Flaminio Bertoni, 1939 ungefragt mit Entwürfen für ein gefälligeres Aussehen des 2CV.

Citroën enthüllte am 7. Oktober 1948 auf dem Pariser Autosalon ein im Vergleich zum TPV vollständig überarbeitetes Modell mit einem luftgekühlten Motor. Nachdem das Fahrzeug enthüllt worden war, schrieb die satirische Wochenzeitung Le Canard enchaîné: „Eine Konservendose, Modell freies Campen für vier Sardinen.“

Da die raren Rohstoffe, insbesondere Stahl, vorzugsweise der staatlichen Régie Nationale des Usines Renault zugeteilt wurden, konnte Citroën anfangs nur wenige Wagen herstellen. Es entstanden kurzzeitig Wartelisten von bis zu sechs Jahren. Während des Autosalons 1948 waren noch keine Produktionsanlagen für den 2CV vorhanden. Nach Beginn der Produktion im Juli 1949 wurden zunächst vorrangig Landwirte und Gewerbetreibende beliefert.

Der Anschaffungspreis des 2CV war recht niedrig. Dank der einfachen Technik waren auch die Unterhaltskosten relativ gering, und der kleine Hubraum schlug sich in geringen Kraftfahrzeugsteuern nieder. Diese Faktoren trugen früh dazu bei, dass die Ente vor allem in Deutschland zum typischen Studentenauto avancierte. Ihr Besitz galt vielen als

Ausdruck einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung, bei der Statussymbole keine Rolle spielen.

Ab Oktober 1980 gab es das Sondermodell „Charleston“ in 8000 Exemplaren. Es unterschied sich von den Serienmodellen „Club“ und „Spécial“ durch die schwarz-weinrote Lackierung im Stil der 1920er Jahre. Es hatte spezielle Sitzpolster im Hahnentritt-Muster, runde Scheinwerfer in Wagenfarbe und verchromte Radkappen. Die weitere Innenausstattung entsprach dem besser ausgestatteten Modell „Club“.

Wegen des großen Erfolges gab es den „Charleston“-2CV ab Frühjahr 1981 als drittes Serienmodell, mit verchromten Scheinwerfern und – wie die anderen Modelle des Jahrgangs 1981 – mit Scheibenbremsen an der Vorderachse, ab Sommer 1982 zusätzlich in schwarzgelber Außenfarbe. Mitte 1983 wurde die schwarz-gelbe durch eine nachtgrau-nebelgraue Version ersetzt, die bis zur Produktionseinstellung im Programm blieb.

Mit dem „Dolly“-2CV wurde ab März 1985 ein weiteres Sondermodell angeboten, das es anfangs in drei verschiedenen Farbmustern gab, grau/weiß, grau/cremefarben und grau/rot. Bereits im September 1985 wurden diese Kombinationen durch andere Farbvarianten ersetzt, darunter weiß/grün, weiß/rot und cremefarben/rot. Im April 1986 kam als letzte Neuerung an die Stelle der weißgrünen eine cremefarben-blaue Version.

Der geländegängige mit Front-und Heckmotor

Als sich in der Politik die Diskussionen über die Abgaswerte von Autos verstärkten, entschloss sich Citroën, eine emissionsärmere Variante des 2CV herauszubringen. Anfang 1986 wurde in Deutschland und der Schweiz schließlich die „I fly bleifrei“-Ente eingeführt, die statt bleihaltigem auch bleifreien Kraftstoff vertrug. Sie war nur in Grün erhältlich, wobei sich die Aufkleber an vorderen sowie hinteren Kotflügeln und an den Türen in dunklerem Grün absetzten und eine ähnliche Form hatten wie die der „Charleston“-Ente. Weitere Details waren die Aufkleber „I fly bleifrei“ an beiden Seiten und „Ente grün“ auf der Lüfterklappe unter der Windschutzscheibe. 1987 wurde sie durch die Sausss-Ente ersetzt, die ähnlich markante Beschriftungen trug, wie das „Sausss“ und eine mit einem Helm ausgestattete Ente. Auch sie wurde fast ausschließlich in grüner Lackierung und in geringerer Zahl in Rot ausgeliefert.

Die luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotoren hatten eine untenliegende Nockenwelle und über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile. Die Brennräume waren halbkugelförmig. Anfangs betrug der Hubraum 375 cm³ und die Leistung 6,6 kW (9 PS). 1955 wurde der Hubraum auf 425 cm³ erweitert, die Leistung stieg auf 8,8 kW (12 PS), 1963 dann auf 12 kW (16 PS). Ab 1966/1967 wurde zusätzlich das aus Belgien stammende Modell AZAM 6 in Deutschland als 3CV angeboten. Der Wagen hatte den 602-cm³-Motor des Ami 6 mit 15 kW (21 PS) und auch dessen verstärktes Fahrwerk.

1970 erschien der 2CV4 mit einem neuen 435-cm³-Motor mit 17 kW (23 PS) bei 7000/min, dessen Produktion 1978 eingestellt wurde. Ebenfalls 1970 erschien der 2CV6 mit dem neuen, bereits seit 1968 im AK 350 (lange Kastenente),

der Dyane 6 und dem AMI 6/AMI 8 eingebauten 602-cm³-Motor mit zunächst 21 kW (28 PS) bei 6750/min, ab 1976 mit dünneren Ansaugrohren und 18 kW (25 PS) bei 5750/min, ab 1980 mit Registervergaser und 29 PS bei 6750/min und ab 1986 mit einem von 8,5:1 auf 7,75:1 reduzierten Verdichtungsverhältnis für bleifreies Normalbenzin und 21 kW (28 PS) bei 5750/min. Mitte der 1980er Jahre war der 2CV in der Bundesrepublik Deutschland zeitweise wie Fahrzeuge mit ungeregeltem Abgaskatalysator als „bedingt schadstoffarm“ steuerbegünstigt.

Die 602-cm³-Motoren erreichten in der Entwicklungsstufe ab etwa 1972 bis dahin zumindest für Kleinwagen ungeahnte Laufleistungen. Bei ausreichender Wartung sind 300.000 km keine Seltenheit. Nach deutscher Steuerformel werden die 602-cm³-Motoren durch das Abrunden von π/4 auf 0,78 beim Kolbenquerschnitt

auf 597 cm³ heruntergerechnet (siehe Hubraum und Kfz-Steuer).

Die Ente ist eines der wenigen Fahrzeuge, deren Leistung der Basismotorisierung sich im Laufe der Entwicklungsstufen deutlich mehr als verdreifachte. Der Verbrauch der Motoren lag bei den älteren Ausführungen zwischen 5 und 7 Litern Benzin auf 100 Kilometern. Die in den letzten Produktionsjahren gebauten Motoren überschritten selten die 8-Liter-Grenze. Die erste Ausführung mit 9 PS

erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h; die letzten Typen mit 29 PS Leistung schafften eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h.

Bei allen 2CV war es möglich, den Motor mithilfe der Wagenheberkurbel zu starten.

Bereits nach der Präsentation der Dyane 1967 wurde über das Ende des 2CV spekuliert, doch die Ente überdauerte

Der Citroën Bijou entstand im englischen Citroën-Werk in Slough. Die Technik entspricht der ebenfalls im Werk in Slough hergestellten 2CV mit 6 Volt und 12 PS. Von dem Coupé mit einer Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff wurden 210 Stück hergestellt, von denen heute weltweit noch ca. 40 Exemplare zugelassen sind und fahren. Den Bijou gab es nur als Rechtslenker.

noch die beiden modernen Nachfolgemodelle Citroën LN und Visa. Erst im Februar 1988 wurde im Citroën-Werk Levallois die Produktion des 2CV in Frankreich eingestellt.

Am 27. Juli 1990 verließ im Citroën-Werk Mangualde (Portugal) der endgültig letzte Wagen (ein grauer 2CV6

„Charleston“) die Montagehallen. Als die Produktion eingestellt wurde, war der 2CV technisch wie auch konzeptionell stark veraltet. Seine Karosserie war schon Mitte der 1950er Jahre nicht mehr zeitgemäß. Der Wagen entsprach in keiner Kategorie (Verbrauch, Geräuschentwicklung, Abgasverhalten, Unfallsicherheit) dem späteren Stand der Technik. Dass das Fahrzeug überhaupt so lange produziert und verkauft werden

konnte, lässt sich – ähnlich wie beim VW Käfer – unter anderem mit dem Kultfaktor erklären, der sich um das offensichtlich sympathische Auto entwickelt hatte. Dieser Kultfaktor ermöglichte einen fortlaufenden Absatz insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland und in Großbritannien, während die Nachfrage speziell in den französischsprachigen Ländern spürbar zurückging. Wurden zu Spitzenzeiten in den 1960er Jahren mehr als 150.000 Stück pro Jahr weltweit verkauft, waren es Ende der 1980er Jahre noch 20.000 Stück. In einigen Ländern wie der Schweiz und Österreich durften bereits vor dem Produktionsende keine 2CV mehr neu zugelassen werden, da sie den verschärften Abgasnormen nicht mehr entsprachen.

2002 wurde der 2CV in Frankreich zum „Auto des 20. Jahrhunderts“ gewählt. Anlässlich dieses Ereignisses gab die französische Post eine Sonderbriefmarke heraus.

Wikipedia
Fotos: Wikipedia

Kleiner „Ratgeber“ für alle Fälle ??!!:

Art Deco und das Automobildesign

Anfänge des Art déco und Wurzeln im Jugendstil

Einer der Ursprünge des Art déco findet sich in der Gründung der Wiener Werkstätte durch die Secessionskünstler Josef Hoffmann und Koloman Moser und den Industriellen Fritz Wärndorfer im Jahre 1903. Ihrerseits beeinflusst durch die geradlinigen Formen des englischen und schottischen Jugendstils um Charles Robert Ashbee, Charles Rennie Mackintosh und Mackay-Hugh Baillie-Scott, nahmen Hoffmann und Moser mit ihren orthogonalen Entwürfen für elegante Inneneinrichtungen vieles von dem vorweg, was noch in den späten 1920er und 1930er Jahren als modern gelten konnte. Mit dem Eintritt von Dagobert Peche im Jahre 1915 war der Weg der Wiener Werkstätte hin zum Art déco endgültig festgelegt.

Zeitgleich entwickelten sich verschiedene funktionalistische Kunstrichtungen in Europa wie etwa der Esprit Nouveau in Frankreich, De Stijl in den Niederlanden oder Bauhaus in Deutschland. Diese traten mit dem Art déco zwar teilweise in Wechselwirkung, stellten grundsätzlich jedoch gegensätzliche Bewegungen dar.

Das Automobildesign des Art Deco ist für mich eines der eindrucksvollsten und kreativen Epochen der Automobilen Karosserie-Kunst. Diese Epoche ist eine spezialisierte Fachrichtung des Industriedesigns, die sich mit der Gestaltung des Äußeren (Exterieur) sowie des Innenraumes (Interieur) von Kraftfahrzeugen beschäftigt.

Automobildesigner müssen insbesondere drei Erwartungen erfüllen: Sie müssen für die Technik eine funktionale, ergonomische und ästhetische Form finden. Diese soll die Markenwerte des Unternehmens – wie beispielsweise Sportlichkeit, Komfort oder technologischen Fortschritt – versinnbildlichen. Schließlich soll das Design Emotionen wecken und auf diese Weise Interessenten zu Käufern machen. Beim Kauf eines Autos ist das Fahrzeugdesign heute eines der wichtigsten Entscheidungskriterien.

Das Auto wurde ab Mitte der 1930er Jahre nicht mehr ausschließlich als technisches Gerät, sondern auch als Designobjekt betrachtet.

In dieser Zeit verbanden sich zwei Entwicklungen: in Europa, vor allem in Deutschland, führten umfangreiche Versuche über die Stromlinie zu einem neuen Verständnis für die Automobilgestaltung. In den Vereinigten Staaten bildete sich – stark getrieben durch die Aktivitäten von Raymond Loewy – das neue Berufsbild des *Industrial Designers* heraus, der der Vision des Streamline folgte und dieses Prinzip auf die Automobilgestal-

tung übertrug. Beides führte zur Geburt des neuen Automobildesigns.

Daher gilt als Startpunkt für das moderne Autodesign im Allgemeinen das Jahr 1927. Alfred P. Sloan, der Vorstandsvorsitzende von General Motors, richtete damals die erste Design-Abteilung eines Automobilunternehmens ein. Zum ersten Leiter der sogenannten Art and Color Section berief er Harley Earl. Sloan und Earl begannen mit den jährlichen Modeschauen neuer Fahrzeugmodelle und schufen damit wechselnde Designtrends. Von diesem Zeitpunkt an wurde das Automobil „zum sozialen Wesen mit eigener Identität."

Die Stromlinie

Talbot Lago T150C-SS, Figoni & Falaschi 1938

Die Stromlinienform, die der Zeppelin-Ingenieur Paul Jaray Mitte der 1920er Jahre entwickelte, wurde zum ersten Idealbild für das Automobil – und damit zur

Tatra 77

Geburt für das moderne Automobildesign. Die fließenden Formen der Jaray-Konstruktionen erlaubten eine höhere Geschwindigkeit und ermöglichten einen niedrigeren Verbrauch.

Verschiedene Hersteller experimentierten mit der neuen Form, auch um eine angemessene Karosserie für eine hochgeschwindigkeitsfeste Reise auf den neuen Autobahnen zu ermöglichen. Aber nur der tschechische Hersteller Tatra hatte in den 1930er Jahren den Mut, sie in ihrer Reinform auch wirklich in Serie zu fertigen. Die Stromlinie allerdings wurde zur Leitidee für eine ganze Generation von Fahrzeugen mit geschwungenen Kotflügeln, integrierten Scheinwerfern, gerundeter Kühlerform und abfallend-buckeliger Rückenlinie. Dennoch hatte die Designlinie durchaus sehr unterschiedliche Kundenreaktionen: der Chrysler Airflow war ein ziemlicher Misserfolg; vom Peugeot 402 mit seinem in der Presse sogenannten „Raketendesign" aber wurden rund 30.000 Einheiten verkauft.

Hispana Suiza H6C Xenia, 1938

Bugatti 57SC Altlantic, 1936

Delahaye 135M, Figoni & Falaschi

Impulse des Art déco

Die zwischen den 1920er und 1940er Jahren wichtige Designbewegung des Art déco beeinflusste vor allem die Form von extravaganten und teuren Automobilen. Der Flugzeug-Pionier und große Exzentriker *Gabriel Voisin* übertrug die Ideen aus dem Flugzeugbau auf die Form seiner exaltierten Automobile. In Molsheim schuf der junge *Jean Bugatti* mit dem Bugatti Type 57 SC Atlantic mit einem kammartigen Nietflansch über der stromlinienförmigen Karosserie das faszinierendste Modell dieser Marke.

Eine führende Rolle bei der Gestaltung von Luxusautomobilen spielten schließlich die im Großraum Paris ansässigen Karosseriehersteller Saoutchik und Figoni & Falaschi, die fließende Formen auf Fahrgestellen hochwertiger Marken – insbesondere Delahaye und Talbot-Lago – entwarfen.

Pierce Arrow, Silver Arrow, 1933

Voisin C25, Aerodyne, 1934

Markenzeichen wurden die ausladenden stromlinienförmig gestalteten Kotflügel und schlank auslaufende Heckformen. Schließlich glich der französische Karosseriebauer Labourdette selbst den ikonographischen Rolls-Royce-Kühler der flüssigen Linie der Karosserie an.

In den Vereinigten Staaten experimentierten die Verantwortlichen seit den frühen 1930er Jahren mit Designlinien, die die Moderne widerspiegeln sollten. Einen ersten Wurf wagte die Luxusmarke Pierce-Arrow mit dem Anfang 1933 von Philip Wright entworfenen Silver-Arrow. Die Ultrastromlinienform des Autos mit vollintegrierten vorderen Kotflügel und einem gepfeilten Kühlergrill wurde zwar als zukunftsweisend verstanden, war allerdings nicht erfolgreich zu verkaufen; so fand das Design auch keine Nachahmer.

Rolls Royce Phantom III, Labourdette Vutot, 1939

Autobahn ADLER, 1937

Cord 812, Beverly Sedan, 1937

Anders ging es der vom Designer Gordon Buehrig gefundenen, vollständig neuartigen Form für den 1935 präsentierten Cord 810. Die Designlinie galt als so neu, dass sie beim amerikanischen Patentamt zum Gebrauchsmusterschutz angemeldet wurde. Der Kühlergrill war mit waagerechten, gebogenen Querlamellen geformt, die sich umlaufend bis zur A-Säule zogen. Die Scheinwerfer wurden versenkbar in den tropfenförmigen Kotflügeln verborgen. Der erst 24-jährige Bill Mitchell verwandelte den vom Kunden zunächst als zu extravagant beurteilten Stromlinienlook beim herausragenden Cadillac Sixty Special Sedan mit fließender Linienführung, großen Fensterflächen und integriertem Kofferraum in eine breit akzeptierte Formensprache. Die Designlinie mit den charakteristischen Querlamellen der Motorhaube wurden bis weit in die 1950er Jahre im Automobildesign übernommen (beispielsweise beim Opel Kapitän von 1939).

Buckelform

In dem Bestreben, die Erkenntnisse der Stromlinienforschung an die konservativen Erwartungen des Publikums an-

Chrysler Aiflow, 1934

zupassen, entstand die *Buckelform*. Diese Übung meisterten 1935 zuerst John Tjaarda und der kurz zuvor neuberufene Ford-Chefdesigner Bob Gregorie, die dem Lincoln-Zephyr eine gemildert rundliche Form mit nasenartiger Front gaben. Das Museum of Modern Art erkannte in dem Modell später den ersten erfolgreichen Stromlinienwagen in den Vereinig-

Chrysler le Baron Newport, 1941

ten Staaten. Die Grundform wurde in unterschiedlichen Varianten von anderen Herstellern aufgegriffen, wobei der Buckelvolvo und der Buckeltaunus wegen ihrer stark ausgewölbten Hecks sprichwörtlich wurden.

In den 1940er Jahren bemühten sich die Designer, den Fahrzeugkörper in eine fließende Umhüllung zu kleiden, bei der die bisher einzeln vorstehenden Konstruktionselemente – Kotflügel, Mo-

Packard Clipper, Darrin Convertible, 1941

torhaube, Heck – unter einem einheitlichen Kleid verschwanden. Gleichzeitig veränderten sich die Proportionen der Fahrzeuge: sie wurden erstmals breiter als hoch. Chrysler zeigte diese Envelope Body genannte Designlinie 1941 beim vom Ralph Roberts gezeichneten Showcar Newport. Der Konkurrent Packard aber brachte mit dem Clipper das erste Serienmodell mit diesem neuen „Verpackung“ auf die Straße. Howard Darrin reklamierte die Urheberschaft dieses Modells stets für sich.

Der Clipper war deutlich niedriger als vergleichbare Fahrzeuge, sodass „ein normal großer Mann“ über das Dach sehen konnte. Der „Envelope Body“ mit den Fade-away Kotflügeln, die sanft in die vordere Türe übergehen, wurde bis in die 1950er Jahre sowohl in den Vereinigten Staaten, aber auch in Europa – wie beispielsweise von Alfa Romeo beim 6C Freccia d‘oro nachgeformt.

Herbert Fischer
Fotos: Wikipedia

COVC Clubnachrichten

Schlussfahrt des COVC 13. Oktober 2018

Walter hat zur Schlussfahrt geladen und viele sind gekommen. Nachdem es sich bereits herumgesprochen hat, dass die Ausfahrten, organisiert durch unseren Walter, immer ein Erlebnis sind, haben sich an diesem wunderschönen Herbstsamstag

rund 35 Fahrzeuge am Treffpunkt Parkplatz Kahlenberg eingefunden. Pünktlich um 10.00 Uhr fuhren wir los. Durch die herrliche Herbstlandschaft und bereits um diese Uhrzeit mit offenem Dach.

Walter hat zwar damit gerechnet, dass aufgrund vieler Ampeln und Kreisverkehre der Konvoi auseinandergerissen wird und dem entsprechend ein schönes Roadbook jedem Teilnehmer in die Hand gedrückt. Aber: wir schafften es ohne uns einmal zu verirren oder zu verlieren zur 1. Station ins Landgasthaus „Zum Seher“ in Eggenburg. Sehr gutes Mittagessen und sehr nettes Personal. Solche Lokalitäten

finden wir eher selten bei unseren Ausfahrten.

Nach der Stärkung wartete bereits der „Nachtwächter“ samt Verstärkung auf seinen Auftritt und zeigte uns in einer rund einstündigen Führung sein „geheim-

nisvolles“ Eggenburg. Vielen von uns war nicht bewusst, was es in Eggenburg, außer dem Lollipopmuseum sonst noch zu sehen gibt.

Wir spazieren durch die Stadt vorbei an alten Häusern und der Stadtmauer. Bestiegen den Kanzlerturm, worin sich auch ein kleines Museum befindet und wagten einen Blick ins „Land“. Beendet wurde die Führung am Hauptplatz beim Pranger, wo sich leider keine Frau für Demonstrationszwecke zur Verfügung stellen wollte.

Nachdem wir nun rund zwei Stunden nichts gegessen hatten, wurde es Zeit zur Weiterfahrt in die Buschenschank Krottendorfer in Straning. Bevor das Buf-

fet allerdings eröffnet wurde, gab es noch die Möglichkeit den Weinkeller zu besichtigen. Viele Mitfahrenden liesen sich das nicht entgehen und stiegen ab in die Kellergewölbe. Nach dieser Strapaze warteten dann einige Heurigenschmankerl auf uns.

Lieber Walter und liebe Eva, herzlichen Dank für Eure Bemühungen und die tolle Organisation. Walter ist seinem Ruf gerecht geworden und hat uns damit wieder einmal einen schönen Jahresabschluss für unsere Oldies beschert.

Brigitte Adrian

Frohe und besinnliche Adventzeit wünscht Euer Redakteur Herbert F.

Termine

6. Dezember, Weihnachtsfeier

2019:

24. März Bowling Turnier
5. April „Start in den Frühling“ Slotcar Rennen im Flatrace
27. April Saisonstart Org. Fam. Wondrak
? Juni Zauberberg Classic
5. Oktober Schlussfahrt
? Oktober Church Hill Climb
7. November General Versammlung
5. Dezember Weihnachtsfeier

nächster Clubabend

Weihnachtsfeier des COVC am 6. Dezember 2018 in der Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Im Jänner 2019 haben wir, so wie in den letzten Jahren, keinen Clubabend.
Erster Clubabend 2019 ist am 7. Februar.

Inhaltsverzeichnis

Jowett Jupiter	1
BRP Dreiradfahrzeuge	2
Kampf dem Verschleiß im Motor	3
Bosch-Umfrage zur IAA	5
Neues, Nützliches etc.	5
ÖMVV News	6
Citroën 2CV ist 70	7
Kleiner „Ratgeber“ für alle Fälle:	9
Art Deco und das Automobildesign	9
COVC Clubnachrichten	11

CCS 19
1190 Wien, Billrothstraße 21
Tel.: +43 1 368 46 69
Fax: +43 1 368 46 69 69

CityCopyService.at

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-1190 Wien