

COVC Monats-Gazette

Nummer 136 Februar 2019



Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Liebeserklärung an einen 70-jährigen Kumpel

Nun sind wir 3 endlich 70 geworden. Naja nicht wirklich alle Drei, eigentlich nur ich. Meine zwei Landys sind noch nicht soweit, aber immerhin, die Marke Land Rover feiert heuer den 70sten Geburtstag. Ich will euch nicht mit der Entstehungsstory des Landrovers langweilen, die ist zum Großteil bekannt. In wenigen Sätzen: der Ingenieur Maurice Wilks bearbeitete so um 1930 seinen Garten mit einem ausgeborgten Willys Jeep und war von der Bauweise dieser Fahrzeuges so angetan, dass er das Leiterrahmenprinzip für den Landrover übernahm. Die

Stahlkrise nach dem 2. Weltkrieg war der Grund für den Aluminiumaufbau des Landys. Es entstand ein Kultfahrzeug, und das Kultfahrzeuge nicht perfekt sein müssen, wissen Landrover- und Harley



Davidson Fahrer am besten. Die 50 PS der Serie 1 will ich hier gar nicht erwähnen. Die 68 PS der folgenden Serien bis hin zum ersten Defender waren bei einem Leistungsgewicht zwischen 1600 und 2000 kg nur mit einer Wanderdüne zu vergleichen. Aber gerade Dünen und unwegsames Gelände waren seine Welt. Es gibt angeblich keine Platz auf Erden den ein Landy nicht schon befahren hat. Winston Churchill fuhr einen und sein Zitat „ Es ist sinnlos zu sagen: Wir tun unser Bestes. Es muss dir gelingen, das zu tun, was erforderlich ist“ sagt das, was einen Landy ausmacht. Kaum ein Auto hat mehr Leben gerettet als Sanka (Sanitätskraftwagen), kaum eines mehr

Hilfsgüter in entlegene Gebiete der Erde gebracht, kaum eines als Feuerwehrfahrzeug mehr dazu beigetragen, Brände zu löschen. Daktari hat ihn gefahren und Lara Croft, James Bond wurde in Skyfall von ihm verfolgt, in „Trollhunter“, „Anaconda 3“, und „Tomp Raider“, in „Reign of Fire“, „Expendables“, in „The Queen“ und „Terribly happy“, in den Zeichentrickfilmen „Amarican Dad“ und „Scooby Doo“ spielte ein Landy eine wichtige Rolle.

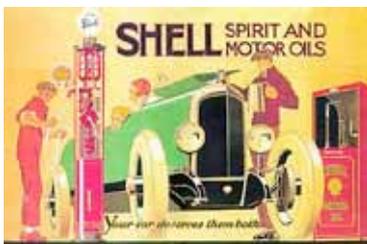
„Ein Landrover ist nie ganz, aber auch nie ganz kaputt“ dieser Spruch sagt alles über den Landy aus. Landrover Fahrer sind nicht ganz dicht heißt es, aber das passt zum Fahrzeug, ein Landy verliert kein Öl, er markiert sein Territorium! Die Karosserie wurde seit 1948 nur unwe-



sentlich verändert bis der Landy 2017 eingestellt wurde. Der Nachfolger, falls es ihn geben wird, wird ABS, ESP, Klima und all das unnötige Zeug haben, das ein echter Geländewagen nicht braucht. Und noch ein Wort an all die SUV Fahrer, die Cayenne's, die Touaregs und Cherokey's, die E-Pace und I-Pace, wenn ihr glaubt, ihr habt einen Geländewagen zeig ich euch gerne einmal was ein Geländewagen wirklich ist. Es gibt wenige, die einem Landy das Wasser reichen können, der Puch G, der Landcruiser, der Jeep Wrangler und vielleicht noch der Lada Taiga.

Du alter Landy, bist kein Auto, bist ein Kumpel, hab mich mit dir mit LKW's auf unseren Autobahnen bei Tempo 80 duelliert, bin bei minus 10 Grad mit einer Lötlampe vor der Scheibe durch die Tschechei gefahren, hab Kleinlaster aus dem Dreck gezogen, ich hab gefroren, geschimpft und geflucht in dir, aber auch viel Freude gehabt mit dir. Du bist wie kein anderes Auto in meinem Leben - direkt in mein Herz gefahren.

Hans Past



Gardner Diesel

Das Unternehmen L. Gardner and Sons war ein Hersteller von Dieselmotoren aus Hulme (Manchester), England. Hergestellt wurden Stationärmotoren und Motoren für Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie Schiffe. Das Unternehmen bestand von 1868 bis Mitte der 1990er Jahre. Um 1868 gründete Lawrence Gardner im Stadtteil Hulme der Stadt Manchester eine Nähmaschinenfabrik. Nach seinem Tod 1890 wurde das Unternehmen von seinen Söhnen unter der Firma L. Gardner & Sons fortgeführt. Ab etwa 1895 begann das Unternehmen mit dem Bau von Gasmotoren. 1899 zog das Unternehmen in den Stadtteil Patri-

croft um. Im Jahr 1903 erfolgte die Umwandlung in eine Limited Company, ähnlich einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung. Gleichzeitig wurden Vertriebsfirmen in London und anderen Städten gegründet. Der erste Dieselmotor des Unternehmens wurde ebenfalls 1903 hergestellt. Bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges konnte das Vertriebsnetz erweitert werden. Nach Kriegsausbruch produzierte Gardner Munition, Teile für schwere Waffen sowie Motoren für Panzer. Während der 1920er Jahre entwickelten sich Dieselmotoren stürmisch weiter. Der Einsatz derartiger Motoren für Straßenfahrzeuge wurde zunehmend interessanter. Gardner setzte 1929 einen Schiffsmotor vom Typ 4L2 in das Fahrgestell eines Lancia-Busses. Nach erfolgreicher Erprobung entwickelte Gardner die LW-Serie als Motoren für Lastkraftwagen und Omnibusse. Später wurden Motoren dieser Serie auch als



Schiffsmotoren mit werkseitig angebauten Lenzpumpen gebaut. Während des Zweiten Weltkriegs stellte Gardner vor allem Dieselmotoren eigener Konstruktion für militärische Fahrzeuge her. Nach Kriegsende produzierte Gardner die LW-Serie in großen Stückzahlen für Busse und Lkw. Abgelöst wurde dieser Typ durch die LX-Serie. Größere Motoren wurden für Schienenfahrzeuge entwickelt und gebaut, so kamen der 6L3 und der 8L3 in den Rangierlokomotiven

der Klassen 01, 03 und 04 der British Rail zum Einsatz. Diese Motoren wurden aber auch auf Schiffen, beispielsweise der MV Havengore und den Yachten Condor und Condor of Bermuda, verwendet. Gardner stellte die Produktion von Dieselmotoren in den frühen 1990er Jahren ein. Die verschärften Emissionsschutzbestimmungen für Straßenfahrzeuge hätten eine wesentliche Weiterentwicklung oder gar eine Neuentwicklung der Motoren erfordert. Gleichzeitig hatten sich auch die Anforderungen des Schiffsmotorenmarktes geändert. Statt großer, langsamlaufender Motoren mit großem Drehmoment, wie sie Gardner fertigte, wurden zunehmend hochdrehende aufgeladene Dieselmotoren nachgefragt. Gardner Marine Diesels als Nachfolgeunternehmen beschäftigt sich noch mit der Wartung und Instandsetzung von Gardner-Motoren. Zusammen mit der Gardner Parts Limited wird die Ersatzteilversorgung der vorhandenen Motoren sichergestellt. Ein weiteres Unternehmen, Gardner Enthusiast Ltd, fertigt Ersatzteile nach.

Walter Ceh/Wikipedia

Als ein Porsche noch 21 Sekunden bis 100 km/h brauchte

Der Porsche 356 wurde in seiner endgültigen Form als 2+2-sitziges Coupé (oder Cabriolet) und mit Heckmotor am Genfer Autosalon im März 1949 erstmals der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Erste Fahrzeuge waren bereits 1948 entstanden, wie der abgebildete Wagen mit der Fahrgestellnummer 004, dem ältesten überlebenden Exemplar des 356/2.

Schnell gewann der leichfüßig zu fahrende Porsche Freunde, obschon er teuer war und eigentlich im Vergleich zur Sportwagenkonkurrenz nur über wenig Leistung verfügte. 40 PS mussten anfänglich genügen, kompensiert durch eine aerodynamisch geformte Karosserie und relativ wenig Gewicht.



Es dauerte bis 1951, bis die ersten umfangreichen Testberichte erschienen. Die Automobil Revue veröffentlichte im September 1951 ihre Eindrücke aus ihrer Langstreckenprüfung. Es handelte sich hier bereits um ein 1,3-Liter-Modell mit 44 PS, das in Stuttgart entstanden war, während die ersten Exemplare ja noch in Gmünd gebaut worden waren.

21 Sekunden benötigen die AR-Tester,

um von 0 bis 100 km/h zu beschleunigen, als Höchstgeschwindigkeit stoppten sie im Mittel 143 km/h, als Bestwert erreichten sie 148 km/h. 10,9 Liter liefen im Schnitt durch die zwei Fallstromvergaser.

“Nur ganz wenige Automobile der heutigen Weltproduktion verbinden höchstes technisches Niveau, Fahrsicherheit, gewissenhafte Fertigung und sparsamen Betrieb in dem Ausmass, wie es der Porsche bietet”, fasste die AR nach der Fahrt im 13'900 Franken teuren Coupé ihre Erkenntnisse zusammen.



Der Verleger von “Das Auto + Motor und Sport”, Paul Pietsch, schrieb ebenfalls einen Testbericht im Jahr 1951. Sein 356 ging noch flotter, 19 Sekunden reichten bis 100 km/h und Spitzengeschwindigkeiten bis 157 km/h wurden notiert. DM 9980 kostete das Coupé in Deutschland.

“Alles in allem ist der Porsche ein begeisterndes Fahrzeug für den, der in einem Auto mehr als nur ein Fortbewegungsmittel sieht. Ich kann mein Urteil vielleicht am besten damit unterstreichen, dass ich mich in der kurzen Zeit, in der ich diesen Wagen fuhr, so daran gewöhnt hatte, dass ich ihn nicht mehr missen wollte und mir das Testfahrzeug von der Porsche-KG selbst gekauft habe”, schloss Pietsch seinen Testbericht ab.

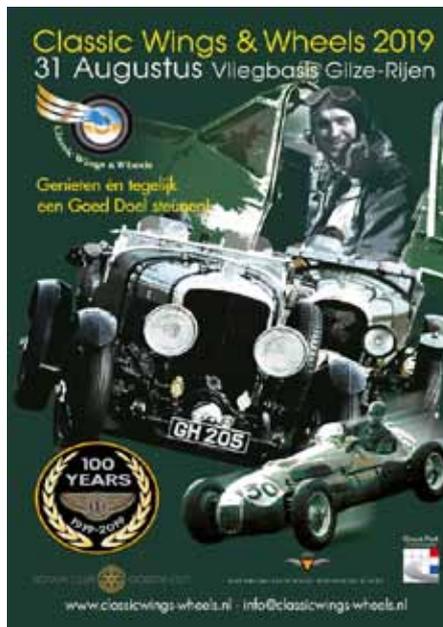
Wer mehr über die ersten Porsche 356 lesen möchte, der sei im übrigen auf unser kommendes Jahresmagazin 2019 verwiesen, das die ältesten beiden überlebenden Porsche 356/2-Modelle portraitiert.

Bruno von Rotz /Zwischengas

Historic racing and classic flying



Eines der besten Klassischen Auto Events ist das Ninth Classic Wings & Wheels, Samstag August 31, im 2019er Jahreskalender. Alle zwei Jahre wird das Event für classic cars & planes zelebriert und findet auf der Gilze-Rijen Airforce Base statt. Hunderte Oldtimer, Sport, Rennwagen und Personenfahrzeuge,



mit dem geflügelten

Bentley und andere britische Fahrzeuge werden neben ca. 25 alten Flugzeugen im Stand und in Action zu sehen sein, bzw. man mach bei dieser einmaligen Action mit. In der Luft werden wir Spitfires, Harvards, Tiger Moths und andere magnificent planes der „Dutch Royal Airforce Historic Flight“ zu sehen bekommen.

Dutch Bentley Drivers Club, the Jensen Genootschap Holland, Dutch TR Club, Dutch Vintage Sports Car Club and - as always - the Ferrari Club Netherlands sind vor Ort.

Information:

www.classicwings-wheels.nl,

Mail: hw.janus@janusvaten.nl

26. BCCM St. Moritz

Die Jubiläumsausgabe des BCCM St. Moritz im Juli 2018 ist noch in bester Erinnerung. Anlässlich des Galadiners im Suvretta House übergab der langjährige Präsident Vic Jacob sein Amt an Suvret-

ta-House-Direktor Peter Egli.

Das neu zusammengesetzte Organisationskomitee nahm direkt nach dem Jubiläumsanlass die Arbeit für die 26. Austragung auf, um das Meeting nach einem erfolgreichen Vierteljahrhundert in eine neue Ära zu führen. Zu dieser zählt die Öffnung des BCCM gegenüber sämtlichen britischen Automobilherstellern.

Bislang war der Anlass primär den Marken Jaguar, Rolls-Royce, Bentley, Aston Martin und Austin-Healey vorbehalten. Gleichzeitig hat das Organisationskomitee eine neue Jahrgangsbeschränkung eingeführt. So sind am nächsten BCCM St. Moritz britische Fahrzeuge bis Jahrgang 1980 zugelassen. Für 2019 werden entsprechend auch historische Alvis, Lotus, Jensen oder Bristol zugelassen, um einige Beispiele zu nennen.

In einer „Youngtimer Class“ können auf Einladung auch neuere Automobile am Meeting teilnehmen, die aufgrund ihrer Besonderheit das Feld bereichern. Damit wäre also auch ein Lotus Elise, ein McLaren F1 oder ein TVR Griffith bei der Veranstaltung willkommen.

Rallye und Concours d'Élégance

Diese Änderungen ausgenommen, knüpft das BCCM an der Jubiläumsaustragung vom letzten Jahr an. Am Samstag, 6. Juli, steht die traditionelle Rallye auf dem Programm. 2019 wird diese «Stelvio Rallye» von St. Moritz über die Pässe Ofen, Umbrail und Stelvio ins italienische Bormio führen. Über Livigno und den Berninapass wird es dann zurück ins Engadin gehen. Damit kann eine attraktive Strecke, die 200 Kilometer und fünf Pässe für die Teilnehmer bereithält, befahren werden.

Als Meeting-Highlight wartet am Sonntag, 7. Juli, der Concours d'Élégance im St. Moritzer Dorfzentrum auf viele Be-



sucher. Alle am BCCM teilnehmenden Fahrzeuge werden dafür von 10.30 Uhr bis 14 Uhr in der St. Moritzer Fussgängerzone ausgestellt werden.

Das provisorische Programm lautet damit folgendermassen

- Freitag, 5. Juli 2019
- 13.00 bis 17.00 Uhr: Registrierung der Teilnehmer in St. Moritz Bad
- 19.00 Uhr: Drivers' Briefing im Badrutt's Palace Hotel
- 19.30 Uhr: Welcome Cocktail und Casual Dinner im Badrutt's Palace

Hotel

- Samstag, 6. Juli 2019
- «Stelvio Rallye» nach Bormio und Livigno (Italien)
- ab 7.30 Uhr: Vorstart Parkplatz Signalbahn, St. Moritz Bad
- ab 8.00 Uhr: Halbminutenstart vor Badrutt's Palace Hotel
- ab ca. 15.30 Uhr: Ankunft im St. Moritzer Dorfzentrum/Fussgängerzone
- ab 19.30 Uhr: Cocktails und Galadinner im Suvretta House
- Sonntag, 7. Juli 2019
- Concours d'Elégance in der St. Moritzer Fussgängerzone
- 09.30 Uhr: Aufstellen der Fahrzeuge
- 10.30 Uhr: Concours d'Elégance: Schönheitswettbewerb mit Fachjurierung
- 11.00 bis 11.30 Uhr: Jurierung für das «best dressed team»
- ab 12:00 Uhr: Mittagessen im Hotel Steffani St. Moritz
- 13.15 Uhr: Prämierung und Preisverleihung des Concours d'Elégance

Registrierung ab 3. Dezember 2018

Die Registrierung für das 26. British Classic Car Meeting öffnet am 3. Dezember 2018 und läuft bis Ende März 2019. Während dieser Zeit können sich Interessierte direkt online für die Teilnahme anmelden. Letztere ist dann bestätigt, wenn das Organisationskomitee die Anmeldung mit einem entsprechenden Einladungsschreiben bekräftigt.

Die Teilnehmer können zwischen Event-Packages mit Übernachtungsangeboten in drei verschiedenen Hotel-Kategorien auswählen. Neben den bisherigen Partnerhotels Suvretta House****, Badrutt's Palace Hotel**** und Schweizerhof St. Moritz**** steht neu auch das Hotel Hauser*** im Zentrum von St. Moritz zur Auswahl. Eine Teilnahme am BCCM ist auch ohne die Buchung eines Hotel-Packages möglich.

PS/ Eine Veranstaltung die in einer der herrlichsten Gegenden und mit rd. 200 Automobilen-Raritäten stattfindet muss man finden – hier ist sie...ich war schon 4x mit dabei und es war immer großartig.
Herbert Fischer

Rallye der 1000 Minuten, ein Blick zurück

Eine Herausforderung in neun Kapiteln
Ende der wilden fünfziger Jahre gab es in Wien-Hietzing eine Gruppe von Motorsportfans, die vor allem für Rallyes schwärmten. Viele von ihnen waren bei den damals sehr beliebten Wertungsfahrten aktiv. So entstand eine sportliche Gemeinschaft und, wie in Österreich üblich, gründete man einen Klub. Daraus wurde der Automobilsportklub RRC 13 Wien, im Klubnamen war der Bezug

auf den 13. Bezirk verankert. Offizielles Gründungsdatum war der November 1960. Der österreichische Staatsvertrag war gerade 5 Jahre alt. Nach einigen Jahren aktiver Betätigung reifte im Jahr 1963 der Gedanke, eine Rallye zu organisieren. Durch die Service-Hilfe für ein österreichisches Team bei der berühmten Rallye Lüttich - Sofia - Lüttich lernte man internationales Niveau kennen. Die Rallyes im eigenen Land waren dagegen fast touristische Veranstaltungen. Das Doppelzeitsystem wurde übernommen und in die Rallyeplanungen integriert. Die Veranstaltung sollte eigentlich den Titel 1.Grenzzallye erhalten, da die Strecke entlang der niederösterreichischen Grenze entgegen dem Uhrzeigersinn geplant war. Nach der Fixierung der Strecke, der Kontrollpunkte und der Sprintetappen, Sonderprüfungen gab es damals keine, ergab sich eine Sollzeit von 998 Minuten. Daraus wurde der Titel der Veranstaltung, die Rallye der 1000 Minuten. Am Samstag, den 24. Oktober 1964 war es soweit, 52 Teams starteten vom Aspener Flugfeld zur 900 km Reise durch Niederösterreich. Die gesamte Motorsport-prominenz war angetreten. Angeführt

von Dr. Pilhatsch, dem ehemaligem Spitzenleichtathleten, nahmen unter anderem Jochen Rindt, Peter Peter, Walter Pöltinger, Alois Müller, Karl Obrecht und Walter Roser mit Dieter Quester am heißen Sitz die Herausforderung an. Regen und Schnee erschwerten diese Premiere zusätzlich. Der Langstreckenspezialist Pilhatsch auf einem Volvo P 544 siegt mit nur 15 Strafsekunden vor einem überragend fahrenden Karl Obrecht auf einer DS 19. Dritter wird trotz eines Überschlages das Team Roser/Quester mit dem Steyr Puch 650. Jochen Rindt musste seinen Porsche mit Motorschaden genauso wie Walter Pöltinger und Loisl Müller abstellen. Das Echo in der Welt des Motorsports war enorm und bestätigte das Konzept der Rallye.

Die zweite Auflage der 1000 Minuten war auch für Dr. Pilhatsch „die Zweite“, er wurde seiner Favoritenrolle gerecht und steuerte seinen BMW 1800 ti mit Unterstützung seines Co-Piloten Peter Lederer wieder auf Platz eins. Diesmal wurden auch die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark befahren und die Rallye auf ca. 1100 km verlängert. Einige neue Sprintetappen wie z.B. Randegg - Hiesbach forderten von den Teilnehmern alles ab. Von den 4 Sprints gewann 3xPilhatsch, einmal war Karl Obrecht auf seinem Citroen DS 21 schneller. Waren es im Vorjahr die Teams Roser/Quester und Rindt/Handschuhpeter, die für viele Einlagen verantwortlich waren, sorgte das Team Alois Müller/Gösta Zwilling auf einem Austin Healey 3 Liter im Jahr 1965

für Gesprächsstoff. Die beiden verirrt sich permanent und fuhr doppelt so viele km wie vorgesehen, der Co-Pilot bemühte sich redlich, seinen Mageninhalt zu behalten, und so landete dieses Team nach acht Ausritten kurz nach Halbzeit im Sumpf von Hiesbach - das Rallyeabenteuer war beendet. Erstmals waren sieben ausländische Teams am Start, darunter auch ein deutsches Team mit einem Porsche 904 GTS, der die zweiten 1000 Minuten nicht beendete.

Die dritte Auflage der Rallye der 1000 Minuten im Oktober 1966 wurde auf 1350 km verlängert und hatte bereits 6 sogenannte Sprintetappen im Programm. Gestartet wurde am WIG Parkplatz, das Ziel war in Schwechat. Dr. Arnulf „Bobby“ Pilhatsch, Österreichs Rallye-Doktor, gewann zum dritten Mal in ununterbrochener Reihenfolge, er blieb der Einzige, der dieses Meisterstück vollbrachte. Zum ersten Mal gelang es drei Zweierteams



die Zielflagge zu sehen. Citroen mit Obrecht/Hruschka, Bochnicek/Dawid und Weiner/Loos gelang dies ebenso wie dem VW Team. Das VW Team war die eigentliche Sensation der 3. Rallye der 1000 Minuten. Unmittelbar nach

der „Martha“-Journalisten-Rallye entstand der verwegene Plan, Motorjournalisten an der härtesten Rallye Österreichs zu beteiligen. Gesagt, getan: Porsche Salzburg stellte 3 VW 1600 TL zur Verfügung und drei Journalistenteams standen am Start: Norbert Orac (Autorevue) mit Gerry Mörth (Fernsehen), Helmut Zwickl (Kurier) mit Lucky Schmidleitner (Fernsehen) und Peter Nidetzky (Rundfunk) mit Conny Dessovic, alle zum Teil kamferprobte Autofahrer. Obwohl sie vorher zweifelten: alle drei Journalistenteams fuhrten unter die zwölf „Überlebenden“. Und dies, obwohl Norbert Orac ein Brückengeländer modifizierte und Helmut Zwickl in der entscheidenden Etappe einen Reifendefekt hatte. Für Aufregung sorgte wieder einmal Gösta Zwilling, seit 1965 „Weltmeister im Verirren“ genannt, mit Beifahrer „Bergziege“ Erich Glavitz auf einem VW Käfer 1500. Bis in das Waldviertel fast 100%ig auf der Strecke, dann Elektrikprobleme, dann Bordbuch verlegt und eine unprogrammgemäße Seitenlage im Gusental. Glavitz und Zwilling entstieg dem Käfer wie U-Boot Kapitäne durch die gleiche Luke, sprich rechte Türe. Ein neues Streckenstück, Trofaiach - Pichl in der Steiermark brachte die Entscheidung, das Ergebnis dieser Sprintetappe ist bei den ersten sechs Teams gleich mit dem Endergebnis: Pilhatsch/Jakl, BMW 1800 TI, 5 Sekunden (!) vor Bochnicek/Dawid, Citroen, und 13 Sekunden vor Dr. Gernot Fischer mit Beifahrer Dr. Helmut Marko, die weiteren Plätze gehen an Obrecht/Hruschka

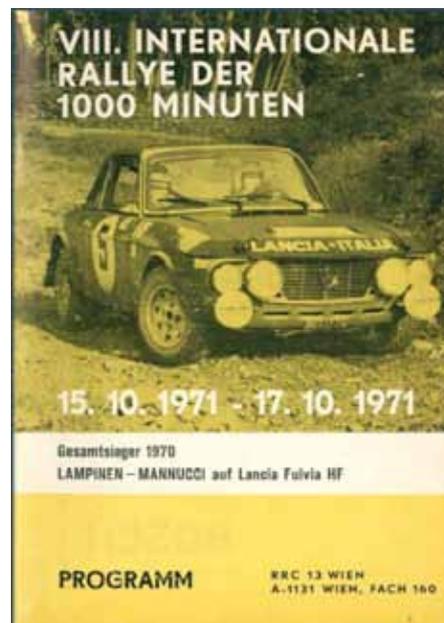
und Weiner/Loos auf Citroen und C.C. Schindler/Naber mit einem Sunbeam Tiger. Starker Nebel erhöhte die Ausfallsquote auf über 80%, vor allem die schnellen Nachwuchslente, wie Tomic/Verhunc auf Fiat 1500, Bernd Brodner/Kurt Kaindl, BMW 1800 TISA, Stark/Rainer mit dem Ford Cortina GT oder Peter Winkler/Christian Györfy mit dem Austin Cooper S mussten die Segel streichen.

Nach 3 Jahren mit starkem Aufwind kam 1967 ein Rückschlag. Das Doppelzeit-system nach dem Muster Lüttich - Sofia - Lüttich musste in ein konventionelles Sollzeitsystem modifiziert werden. Auch die Anzahl der Teilnehmer reduzierte sich auf 48 Mannschaften, die im Wiener Donaupark am Start standen. Die Anforderungen an die Teilnehmer waren aber nach wie vor extrem, die Summe der Sollzeiten war über 2000 Minuten, die Streckenlänge betrug fast 1700 km durch NÖ, OÖ und die Steiermark. 1967 setzte Porsche Salzburg erstmalig ein Käferteam bei den großen österreichischen Rallyes ein. Bei der Rallye der 1000 Minuten pilotierten Schindler/Naber, Pöltinger/Harteringer und Baier/Doleschal die drei VW 1500 Sport. Die große Erfahrung dieser Teams zeigte Früchte, alle drei Käfer kamen ins Ziel. Dr. Arnulf Pilhatsch, dreimaliger Gewinner, wurde vom Defektteufel gebeutelt und musste aussteigen. Bochnicek, Roser und Dietmayer mussten auch mit technischen Defekten die Segel streichen. Eine große Leistung erbrachten Raab/Binder auf einem DAF 44, die zwar nicht gewertet wurden, aber über die Ziellinie fuhren. Nur sechs Weitere konnten den gleichen Erfolg für sich buchen. C.C. Schindler/Fritz Naber brachten dem VW Team den ersten Gesamtsieg, 52 Sekunden dahinter belegte Dr. Gernot Fischer auf seinem MG B den zweiten Rang, gefolgt von Weiner/Höbarth auf dem Citroen DS 21.

Ein Jahr später steigt die Stimmung, die fünfte 1000 Minuten Rallye, ein kleines Jubiläum, bietet beste Voraussetzung für einen spannenden Kampf: Entscheidung der Österr. Rallyestaatsmeisterschaft, professionellere Vorbereitung der Teilnehmer und ideales Wetter. Und gewinnen wollten sie alle, Walter Roser, Führender in der Meisterschaft, startet mit einer Werks-Renault Alpine, Dr. Arnulf Pilhatsch plant den vierten 1000 Minuten Sieg, „Speedy“ Pöltinger/Ernst Merinsky chauffieren eine Gruppe 5 Volvo 142. Das VW Team, angeführt vom Vorjahressieger C.C. Schindler, meldet gleich vier Salzburg-Käfer, um die Positionen abzusichern. Baier/Doleschal testen erstmals einen Automatic-Käfer, Makovec/Fritz und Fordinal/Grohmann sollen den Rücken decken. Zum ersten Mal erhalten alle Teilnehmer ein Roadbook, produziert von Gösta Zwilling in Zusammenarbeit mit Castrol. Trotz einer Streckenlänge von 1567 km war mit 50%

die Ausfallsquote die niedrigste aller 1000 Minuten Rallyes. Zur Halbzeit in Payerbach führt Walter Roser und ist damit erster Favorit auf den Sieg. Aber die zweite Nacht hat es in sich, Pilhatsch/Hruschka überschlagen sich bei Schwarzenbach/Pielach, die Rallye muß 45 Minuten unterbrochen werden. Pöltinger hat einen Reifenschaden in Laussa und dürfte damit den Meistertitel verloren haben. Ein Navigationsfehler bringt Walter Roser 12 Strafsekunden ein, die Führung ist weg, aber für den Meistertitel reicht der dritte Platz. Strahlender Gesamtsieger ist C.C. Schindler/Christian Kletzer auf dem VW 1500 Sport von Porsche Salzburg, 90 PS schlagen 170 PS schreiben die Zeitungen. Sensationeller Zweiter mit nur 5 Sekunden Rückstand wird das Team Ing. Hubert Neukom/Georg Hopf auf BMW 2002. Große Siegesfeier bei Schindler/Kletzer, zum ersten Mal in der Geschichte der 1000 Minuten ist es einem Team gelungen mit 0 Strafsekunden das Ziel zu erreichen. Die Aussage von Walter Pöltinger, sieben Servicefahrzeuge haben 39 Servicepunkte angefahren, beweist, dass auch in Österreich die Professionalität Einzug gehalten hat.

Die sechste Rallye der 1000 Minuten im Jahr 1969 weist grundsätzliche, strukturelle Änderungen auf. Das System wird modernisiert und auf Sonderprüfungen umgestellt, ohne die Herausforderung



auf der Strecke zu vermindern. Eine wichtige Veranstaltung für den RRC 13, der Europameisterschaftsstatus für 1970 ist zum Greifen nahe. Neue Namen tauchen auf, Günther Janger, Robert Zelenka, Walter Lux, Wolfgang Löffelmann usw., ein Generationswechsel kündigt sich an. Zum dritten Mal hintereinander gewinnt mit Günther Janger/DI W. Wessiak ein Käfer die 1000 Minuten, vor allem bergab war Janger eindeutig der schnellste Mann im Feld. Die Entscheidung der österr. Staatsmeisterschaft

wurde durch die Ausfälle getroffen. Trotz Schönwetter lichten sich bereits in der ersten Nacht die Reihen, Otto Kargers BMW 2002 ti bleibt mit Motorschaden liegen, Schindlers VW 1500 Sport fällt am Jauerling mit Getriebeschaden aus, bei Pöltingers Porsche 911 T streikt die Halbachse, Walter Roser verlässt am Hengstpass die Strasse, Dr. Fischer scheidet mit Motorschaden aus und Norbert Orac mit Bergmanns gelben Opel GT sucht sich bei Turnau ein Flussbett zur Landung. Günther Janger gewinnt vier Sonderprüfungen, Zelenka und Roser je eine. Durch die Ausfallsorgie der Favoriten wird Walter Pöltinger Staatsmeister 1969. Das Ergebnis der 6. Rallye der 1000 Minuten ist eine Mischung von arrivierten Rallyestars mit vielen Newcomern, Günther Janger, Robert Zelenka, Hermann Bennier, Walter Lux, Wolfgang Löffelmann und Co. machen kräftig Druck und treiben die alten Hasen in Fehler. Fast 70% Ausfälle bestätigen den Ruf der 1000 Minuten Rallye als Österreichs härteste Prüfung. Auf Wiedersehen im nächsten Jahr mit EM Status (mit heutiger Rallye WM vergleichbar).

7. Int. Rallye der 1000 Minuten 1970, viertletzter Lauf zur Rallye-Europameisterschaft, Lauf zur italienischen Rallyemeisterschaft, Lauf zur österr. Rallyestaatsmeisterschaft, die „mille minuti“, viele Italiener kennen diesen Titel heute noch, war als eine der härtesten Rallyes in Mitteleuropa etabliert. Diese Aufwertung fand ihren Niederschlag in der Starterliste, drei Lancia Fulvia HF werksseitig genannt mit den Mannschaften Harry Källström/Gunnar Häggbom (Schweden), Ballestrieri/Audetto (Italien) und der Finne Simo Lampinen mit seinem nur italienisch sprechenden Beifahrer Mario Manucci. Der direkte Konkurrent, das Fiat Werksteam, nannte zwei Fiat 124 Spyder mit den Besetzungen Domencio Paganelli/D. Russo und Luciano Trombotto/Luigi Macaluso. Achim Warmbold (Deutschland), zwei weitere italienische Teams und die gesamte österr. Elite rundeten dieses Feld ab. Mit der Startnummer 74 taucht ein neuer Name auf: Rudi Stohl auf einem Moskwitsch 1500 S. Der schnellste Mann war aber der Österreicher Günther Janger auf einem Porsche 911 S, er gewann fünf der acht Sonderprüfungen, nur ein gerissenes Kupplungsseil in Hollenstein kostete den Sieg. Die restlichen drei Sonderprüfungen gingen an Lancia, zweimal Lampinen und einmal Källström in der Siegerliste. Auch die Gesamtsieger Simo Lampinen/Mario Manucci pilotierten einen Lancia Fulvia HF. Die Österreicher schnitten sehr gut ab, 2. Janger/Wessiak, 5. Dr. Fischer/Rader auf einem VW 1302 S und 6. Bochnicek/ Kernmayer mit der DS 19. Vic Dietmayer fährt mit seinem BMW 2002 ti auf Platz acht und Walter Pöltinger erreicht mit dem zweiten Porsche 914/6 den 9. Rang. Viele Prominen-

te fehlen in der Ergebnisliste, Alexander Kaja durfte nicht starten, er hatte seinen Feuerlöscher vergessen, Harald Neger zerstörte seinen BMW am Jauerling, Lux entwurzelte einen Randstein, Schindler/Hruschka haben an ihrem Porsche 914/6 einen Getriebeschaden. Harry Källström enthebt Janger aller Sorgen, er bekommt 2 Strafminuten, Paganelli fährt wie der Teufel und bringt das gesamte Lancia Team zum Schwitzen, wäre er Zweiter geworden, hätte Lancia den italienischen Meistertitel verloren.

Die achte Auflage der Rallye der 1000 Minuten im Jahr 1971 lockte wieder die nationale und internationale Spitze nach Österreich. Die Werkteams von Lancia, Fiat, BMW und Porsche Salzburg kämpften um EM und Meisterschaftspunkte. Drei Teams bei Lancia, Ballestrieri/Bernacchini, Barbasio/Sodano und Munari/Manucci bildeten die Lancia Fulvia HF Streitmacht. Fiat setzt auf Trombotto/Macaluso und den Nachwuchsstar Raffaele Pinto mit Co. Eisendle. Mit dem BMW 2002 ti versucht der Pole Sobieslaw Zasada mit M. Bien weitere EM Punkte zu holen. Porsche Salzburg bietet sechs VW 1302 S auf und bringt damit die größte Flotte an den Start. Stärkstes Salzburger Team ist Janger/Wessiak, die Routiniers Schindler/Hruschka und Dr. G.Fischer/W.Tazl werden unterstützt von den Teams Bisek/Böhs, Malat/Gottlieb und Bosch/Siebert. Es gab aber keine echten Sensationen, der Favorit Sandro Munari konnte auch von einem entfesselt fahrenden Pinto nicht gefährdet werden, Janger hätte 40 PS mehr gebraucht, um mitreden zu können, gegen Zasada reichte es dennoch, damit schnappte er dem Polen wertvolle EM Punkte weg. Munari fuhr fünf Bestzeiten bei den Sonderprüfungen, dreimal gewinnt Janger und Pinto entschied die restlichen zwei SP's für sich. Porsche Salzburg brachte vier VW 1302 S ins Ziel, bei Bisek/Böhs verschwand das Getriebe und beim Ausfall von Bosch/Siebert gab es kein technisches Gebrechen und auch keinen Ausritt, Bosch verschlief im wahren Sinn des Wortes den Start nach der Zwangsrast. Der RRT ZV Krems brachte 4 Teams an den Start und 2 Teams ins Ziel, Peter Pirker/Rudolf Schraml auf einem VW 1302 S und Roland Wieser/Heinz Schraml auf einem serienmäßigen VW 1302 S erreichten die Plätze 13 und 19, die Schraml Brüder navigierten damals schon hervorragend.

Am 13. Oktober 1972 startet die 9. Rallye der 1000 Minuten, niemand ahnte, dass damit die Geschichte dieser Veranstaltung enden sollte. Lancia legte 1972 eine schöpferische Rallyepause ein und war in diesem Jahr werksseitig nicht unterwegs. Umso stärker die Fiat-Armada, nicht weniger als fünf Fiat 124 Spyder wurden genannt. Star des Fiat-Teams war der Zweite des Vorjahres, Raffaele Pinto.

Der Schwede Gunnar Blomquist auf Opel Ascona und die Deutschen Hainbach/Biebinger auf einem BMW 2002 ti sowie die gesamte österreichische Rallyeelite forderten die italienischen Profis heraus. Der Kärntner Klaus Russling musste seine Renault Alpine mit Motorschaden frühzeitig abstellen. Günter Janger, der „Steirische Herbst“, mit Sicherheit der beste österreichische Rallyepilot dieser Zeit, fuhr mit dem Salzburger VW 1302 S sensationell, er gewinnt sieben Sonderprüfungen, die restlichen drei entscheidet der Italiener Pinto für sich. Günther Janger bricht auf der dritten SP die Keilriemenscheibe, muß ca. 10 km verhalten fahren, verliert 2 Minuten und damit die Rallye. Janger hatte zuvor bei der zweiten Sonderprüfung dem italienischen Team 24 Sekunden abgenommen, Pinto-Beifahrer Macaluso: „Das ist unfassbar, wir fahren am Limit“. Herbert Grünsteidl mit Co. Georg Hopf fuhr mit seinem neuen BMW 2002 ti hervorragende Zeiten und konnte die Italiener Verini/Scabini auf dem Fiat 124 Spyder in Schach halten. Ärgerlich ein Ausritt von Erich Haberl, der mit seinem Porsche auf einer Rolletappe einen Totalschaden produziert. Kurios das Auftreten des schwedischen Weltklassesmannes Gunnar Blomquist, der Ascona schien sich vor Blomquist zu fürchten, jedenfalls wollte das Auto schon vor dem Start nicht laufen, Blomquist blieb Zuschauer. Raffaele Pinto gewinnt und übernimmt damit die Führung in der Europameisterschaft. Günther Janger auf dem VW 1302 S wird österreichischer Staatsmeister 1972.

1973, das Jahr der Ölkrise, die 10. Rallye der 1000 Minuten war organisatorisch fertig und musste kurzfristig abgesagt werden, schade: Sandro Munari, Walter Röhr, Günther Janger, Franz Wittmann, und ,und, und hatten bereits trainiert.

Automobilsporclub RRC13 Wien

Citroen DS und der Rallyesport

Da Citroën Compétition erkannt hatte, dass der normale DS für manche Rallyes



zu groß und zu schwer war, baute das Werks-Team den verkürzten DS21 Proto. Der Prototyp wurde unter anderem bei der Tour de Corse und beim London-Sydney Marathon 1968 eingesetzt. 1969 gewann der DS21 Proto sogar die Marokko-Rallye. Von 78 Teilnehmern sahen nur sieben das Ziel, und die Top Five waren allesamt Citroën.



Flüssiggas statt Benzin

Umweltfreundliche Verbrennungsmotoren

Von 1974 bis 1976 werden in Moskau rund 35 000 Lkw von Benzin auf Flüssiggas umgestellt. Auf diese Weise soll der Grad der Luftverschmutzung beträchtlich verringert werden. Weiterhin werden zwei Automobilwerke — in Moskau und in Gorki — Modifikationen ihrer Grundmodelle herausbringen, die mit Flüssiggas betrieben werden. Die Versuchsmuster, GAS-53-07 und SIL-138, sind bereits umfassend getestet.

Die Entwicklung umweltfreundlicher Antriebsmittel, die leistungsmäßig dem Verbrennungsmotor gleichwertig sind, war bisher insgesamt wenig erfolgreich. Wissenschaftler und Ingenieure untersuchten deshalb in letzter Zeit verstärkt die Möglichkeit, Verbrennungsmotore zu bauen, deren Auspuffgase möglichst wenig schädliche und toxische Stoffe enthalten. Die Idee, Motoren zu verwenden, in deren Zylinder kein Benzin-Luft-Gemisch, sondern ein Gas-Luft-Gemisch verbrannt wird, spielt in diesem Zusammenhang eine wesentliche Rolle.

Verbrennungsmotoren mit gasförmigem Treibstoff sind nicht neu. Erinnert sei an die Versuche von Lenoir (1860) und Otto (1876). In den dreißiger Jahren gab es sogar erste Schritte zur Serienfertigung von Lkw und Bussen, die mit Generatorgas und Erdgas betrieben wurden. Generatorgas erzeugt wenig Wärme. Bei der Umstellung der Motoren von Benzin auf Generatorgas sinkt die Leistung um 30 bis 40 Prozent. Bei Na-

turgas, einem Gemisch aus Propan und Butan, geht die Leistung dagegen nur geringfügig zurück.

Gastreibstoff wird komprimiert (220 at) oder verflüssigt verwendet. Die Auspuffgase der Gastmotoren enthalten weniger Kohlendioxid und kaum Stickstoffdioxid — die hauptsächlichsten giftigen Komponenten unserer Benzinmotoren. Gehemmt wird ein Masseneinsatz solcher Kraftfahrzeuge allerdings nicht in erster Linie von technischen und technologischen Schwierigkeiten beim Gasmotor, vielmehr dadurch, daß ein großes Netz von Gastankstellen gebaut werden müßte.

Die Produktion von Lkw mit Gasmotor begann in der Sowjetunion 1940. Damals wurden der GAS-44, ein 1,2-Tonner, und der Dreitonner SIS-30 gebaut. 1949 gingen zwei weitere Lkw in Produktion, der GAS-51 und der SIS-156, beide wurden mit Preßgas (200 at) — Natur- und Leuchtgas — betrieben. 1954 wurde mit der Produktion des GAS-51 Sh begonnen. Als Treibstoff dient Flüssiggas. Eine Flasche genügt als Gasvorrat. Die gesamte Gasausrüstung wiegt 145 Kilogramm. In Moskau wird er für den Möbeltransport und als Lieferwagen für die Geschäfte benutzt. Es handelt sich dabei im wesentlichen um Stadtfahrten mit häufigen Unterbrechungen, bei denen der Benzinmotor ein Maximum an Giftstoffen an die Atmosphäre abgibt.

L. S.

der permanenten Umweltzone Madrid Zentral stehen zu lassen. Wo die Grenze dieser Umweltzone verläuft und wo sich Parkplätze befinden, können Sie auf der Internetseite oder in der gratis App nachvollziehen. Sollte es kurzfristig zu einer Luftverschmutzung und Fahrverboten kommen, werden auch diese auf vielen Sprachen auf Internetseite und in der App bekannt gegeben.

Kraftstoffpumpe für Vergasermotoren

„Unsere“ Benzinpumpe. Die beste und zuverlässigste Universal-Kraftstoffpumpe überhaupt...

- Für alle Vergaser-Motoren mit 12 Volt Bordspannung
- Positive oder negative Masse.
- Einfach zu installieren, deutschsprachige Anleitung liegt bei
- Kompakt und leicht
- Die Kraftstoffzufuhr beginnt sofort
- Ungewöhnlich langlebig
- Integrierter wechselbarer Mikrofilter schützt die sensible Vergasermechanik
- Druck selbstregulierend durch internen Bypass
- Die Förderleistung paßt sich automatisch dem Kraftstoffbedarf des Motors an.

Spanien führt Umweltzonen ein!

Informieren Sie sich auf www.distintivo-ambiental.es! Seit letztem Jahr gibt es in Barcelona eine Umweltzone, die im Falle einer Luftverschmutzungsspitze vielen Fahrzeugtypen die Einfahrt in die Innenstadt verwehrt. In Madrid wurden nun auch zum 01.11.2018 die Regeln angezogen. Drei verschiedene Zonen können bei unterschiedlichen Szenarios in Kraft gesetzt werden, im Zentrum werden auch dauerhaft Fahrzeuge vom Verkehr ausgeschlossen. Alle Informationen jetzt auf www.distintivo-ambiental.es oder in der Green-Zones App.

Innerhalb der Umweltzone „Madrid Central ZEZ“ dürfen seit dem 01.11.2018 nur noch Fahrzeuge mit der spanischen Umweltplakette Distintivo Ambiental einfahren. Innerhalb der etwas größeren „M30-Zone“ werden Fahrzeuge ohne Umweltplakette schon am zweiten Tag einer höheren Luftverschmutzung ausgeschlossen, außerdem besteht dann ein Parkverbot für Fahrzeuge mit den Plaketten B und C. Taxis dürfen dann nur fahren, sofern sie eine Plakette 0 oder ECO

an der Windschutzscheibe haben. Bereits am dritten Tag einer Luftverschmutzungsepisode kann ein Fahrverbot auf die ganz Madrid umfassende Umweltzone „Madrid-Stadt“ ausgeweitet werden. Weitere Feinheiten, Ausnahmen und Verordnungen der Umweltzonen können Sie auf unserer Internetseite lesen und in unserer Green-Zones App einsehen.



Ausländer können bisher keine Umweltplakette für die spanischen Umweltzonen kaufen, weil die Regierung noch kein entsprechendes System eingeführt hat. Deswegen wird momentan empfohlen, ausländische Fahrzeuge außerhalb



- ...und sie macht sogar das richtige typisch englische Geräusch
- Förderleistung ca. 90 Liter/Std. Arbeitsdruck 0.3 Bar. Abmessungen etwa 17 x 6 cm, Schlauchanschlüsse 8 mm.

Diese Pumpen werden häufig in Wettbewerbsfahrzeugen verwendet. Sie sind für alle Vergasermotoren bis etwa 3 Liter Hubraum geeignet. Hubraumstarke Motoren, die mit einer Pumpe nicht ausreichend versorgt werden können, lassen sich sehr gut mit 2 parallel geschalteten Kraftstoffpumpen betreiben.

Limora Best.-Nr. 14976

298,00 €

Kraftstoffpumpe für Vergasermotoren „Unsere“ Benzinpumpe. Die beste und zuverlässigste Universal-Kraftstoffpumpe überhaupt...

- Für alle Vergaser-Motoren mit 12 Volt Bordspannung. Positive oder negative Masse.

- Einfach zu installieren, deutschsprachige Anleitung liegt bei

- Kompakt und leicht

- Die Kraftstoffzufuhr beginnt sofort

- Ungewöhnlich langlebig

- Integrierter wechselbarer Mikrofilter schützt die sensible Vergasermechanik

- Druck selbstregulierend durch internen Bypass

- Die Förderleistung paßt sich automatisch dem Kraftstoffbedarf des Motors an.

- ...und sie macht sogar das richtige typisch englische Geräusch.

Förderleistung ca. 90 Liter/Std. Arbeitsdruck 0.3 Bar. Abmessungen etwa 17 x 6 cm, Schlauchanschlüsse 8 mm.

Diese Pumpen werden häufig in Wettbewerbsfahrzeugen verwendet. Sie sind für alle Vergasermotoren bis etwa 3 Liter Hubraum geeignet. Hubraumstarke Motoren, die mit einer Pumpe nicht ausreichend versorgt werden können, lassen sich sehr gut mit 2 parallel geschalteten Kraftstoffpumpen betreiben.

Limora Best.-Nr. 14976 298,00 €

nenwagen zu schaffen

Diese Kombination war deswegen möglich, da beide Fahrzeuge einen annähernd gleichen Radstand hatten und während vom VW das Fahrwerk und der Motor meistens noch verwendbar waren, hingegen die Karosserie kaputt war, konnten hingegen die Karosserien des Steyr-Fahrzeugs meist noch gebraucht werden, da die meisten Autos durch Motor- oder Getriebeschaden liegen geblieben waren. Diese Mixtur ergab aber das Problem, dass der VW-Motor im Heck saß, während der Steyr-Baby seinen Antrieb unter der vorderen Haube hatte. Als Lösung spendierte Hans Kohlruss dem VW-Motor ein zusätzliches Gebläse unter seiner neuen Steyr-Haut. Der Wiener Karosseriebauer schuf mit seiner Schöpfung in den ausgehenden 1940er und frühen 1950er Jahre einen Wagen, der gerade die Bedürfnisse derjenigen Leute befriedigen konnte, die bereit wa-

diverse optische Unterschiede in seinen Modelle zeugen von der Individualität und der hohen kreativen Handwerkskunst des Wieners.

Für diese Handwerksarbeit ließ sich der Karosserie- u. Fahrzeugbau Hans Kohlruss fürstlich entlohnen. Bekannt ist, dass im Jahre 1952 ein Wagen für 55.000 Schilling verkauft wurde, was einem damaligen Kaufpreis von 8.000 DM entsprach. Zum Vergleich: Ein originaler VW-Käfer stand ab 1.1.1954 in der Exportversion dagegen für fast schon bescheidene 5.150 DM bei den Wolfsburger Händlern.

Heutzutage gehörte der Kohlruss-Mix von VW Typ 82 und Steyr 50 bzw. Steyr 55 zu den ganz seltenen Exemplare der Automobilgeschichte.

Die Firma Kohlruss hat auch VW-T1 Kastenwagen in den 50er Jahren umgebaut, man schätzt das 300 Umbauten



Borgward Restauration

Dieser Borgward sieht aus, als ob man ihn gerade vom Schrottplatz gezogen hätte, aber er ist komplett restauriert!



Gesehen an der Retro Classics Cologne November 2018.

Gelesen in „Zwischengas“ Bruno von Rotz

ren, dafür etwas mehr Geld auszugeben. Umfangreiches Zubehör wie Radio oder innen beleuchtete Rückspiegel sowie



Hans Kohlruss

Wien in der Nachkriegszeit, die Karosseriefirma von Hans Kohlruss fasste den Entschluss, aus der Vielzahl der noch aus der Kriegszeit übrig gebliebenen VW Typ 82, Kübelwagen mit der ebenfalls noch vielfach vorhandenen Steyr 50 bzw. Steyr 55 – im Volksmund Steyr-Baby genannt – einen eigens aufgebauten Perso-



vorgenommen wurden. 2014 stand ein Kohlruss-Bulli-Rest noch im Wald bei Villach. Ein Baum war durch seinen Laderaum gewachsen und ein anderer war auf ihn gestürzt.

Dank an diejenigen, die ihn aus dem Wald geborgen haben und Dank an den Briten Mark Spicer, der ihn 2015 liebevoll in 3.000 Stunden wieder fahrbereit gemacht hat. Der Kohlruss Umbau bekam damals insgesamt 10 Scheiben im Dach und natürlich dem großen Faltschiebedach.



Dank Mark Spicer wissen wir nun auch, dass diese Scheiben individuell angefertigt wurden. Das hat er bei der Restauration gemerkt. Alle Scheiben hatten unterschiedliche Maße!

So mancher TÜV-Prüfer hätte auf den ersten Blick die Hände über dem Kopf zusammenschlagen, wenn er den Kohlruss Samba Fund sieht.

Doch weit gefehlt. Mark hat einen komplett neuen Rahmen darunter gesetzt. Neue Querstreben und einen komplett neuen Boden.

Die Technik wurde komplett erneuert und hinten verrichtet wieder ein zeitgemäßer 25 PS Boxer Motor zuverlässig seine Arbeit.

Die Blechteile, die nach gut 40 Jahren Wald nicht mehr vorhanden waren, hat er liebevoll ergänzt und dabei die Patina des Busses perfekt erhalten!

Der Kohlruss Sambabus ist nun wieder unterwegs auf europäischen Straßen.

Man konnte ihn beim Bullitreffen in Kals 2016 live sehen. 2018 war er auch beim Bulli Treffen in Holland mit dabei.

Herbert Fischer

Karl Schreiner

Ein weiterer Wiener Karosseriebauer war Karl Schreiner. Sein Betrieb existierte von 1940 an, angeblich sogar bis in die frühen 2000er Jahre.

Seine Werkstätten waren im 5. Bezirk in Wien ansässig.

Fendigasse 27, 1050 Wien

Embelgasse 28-30, 1050 Wien

Heute ist noch bekannt, dass Karl Schreiner neben diversen Fahrzeugen



etwa auch die Personenwagens der Zillertaler Bahn umbaute. Weiters ist ein Omnibus, umgebaut auf einen KTM Transport-Bus für Motorräder, auch ihm zuzuschreiben, wie ein Schriftzug am Heck beweist.

Ähnlich wie Kohlruss baute auch er frühe Volkswagen T1 Busse um – ebenfalls mit zwei markanten Fenstern vorne oberhalb der Fahrerkabine. Doch seine Busse unterschieden sich in einigen Details von den Kohlruss-Bussen. Etwa durch längere „Samba“-Fenster, welche sich über die gesamte Länge des Daches zogen. Außerdem verfügten seine Busse über 3, etwas kürzer ausfallende Seitenfenster im Vergleich zu den zwei langen Schiebefenstern von Kohlruss. Ein weiteres markantes Detail ist auch der Umbau der eigentlichen Flügeltüren im Ladebereich zu einer großen Flügeltüre, welche mit einem Kurbelfenster ausgestattet war.

Bewiesen ist auch, dass Karl Schreiner um 1952 zwei Volkswagen T1 Busse für die Fahrschule Horrak in Wien fertigte. Auf den ersten Blick könnte man fast meinen, dass es sich hierbei um einen 15 Fenster Barndoor-Bus handelt, bis einige Details den Bus als das Werk eines Karosserie-Schneiders entlarven. Es existieren Aufnahmen, die einen solchen Bus in der Werkstatt von Karl Schreiner

zeigen.

„Barn door“ – damit wird im Englischen eine Art Scheunentor bezeichnet. Gefühlt das Ausmaß eines Scheunentors hatten die Motorraumklappen der ersten Volkswagen Busse. So entstand in der Bulli-Szene der Spitzname „Barndoor“. Er steht für das Gros der bis 1955 im Werk Wolfsburg gefertigten T1. Mit der Einführung einer Heckklappe wurde im Frühjahr 1955 die Motorraumklappe verkleinert – und damit endete die Ära der „Barndoor“.

Herbert Fischer

Holz-Bohlen Straßen

Beim letzten Clubabend fragte mich Peter Wondrak ob ich etwas wisse über historische Holzstraßen. Nun viel antworten konnte ich nicht, ich weiß das gerade in morastigen Gegenden Holzwege/Stege gebaut wurden aber auf Straßen wo Karren u.ä. bewegt werden wusste ich nichts. Daher regte sich mein Spürsinn und ich stürzte mich kopfüber ins allwissende Internet.

Im Mittelalter war es anscheinend gang und gebe mit Holzbohlen befestigte Straßen zu errichten, vor allem im Wohngebiet. So stieß ich auf einige Funde sowohl in Deutschland aber auch in Österreich.

In der nächsten Gazette können wir über die „Geschichte der Straßenpflasterung“ lesen nun geht's in der Rückblende nochmals einige 100 Jahre zurück...

Auf dem Holzweg: 300 Jahre alter Prügelweg entdeckt

Bundesforste legen historische Altstraße aus Rundhölzern frei - Wissenschaftliche Untersuchung und Konservierung abgeschlossen.

Einen sensationellen Fund machten Mitarbeiter der Österreichischen Bundesforste (ÖBf) im Kobernauber Wald in Oberösterreich: Starke Regenfälle spülten den Waldboden entlang einer Forststraße aus und förderten dabei bestens erhaltene Überreste eines uralten sogenannten Prügelweges zu Tage. „Der Prügelweg aus Tannenholz ist ein historisches Fundstück“, zeigt sich Rudolf Freidhager, Vorstand der Österreichischen Bundesforste, über den Fund begeistert. „Dabei handelt es sich um eine jahrhundertalte Form des Straßenbaus. Rundholzstämmen werden quer zur Fortbewegungsrichtung verlegt und verhindern so, dass schwere Fuhrwerke in den feuchten Untergrund einsinken. Einzelne Fundstücke entlang der Strecke deuten darauf hin, dass der Prügelweg vor allem zum Transport von Holzkohle verwendet wurde.“ In Zusammenarbeit mit der Universität für Bodenkultur in Wien wurde eine

dendrochronologische Untersuchung eines geborgenen Rundholzes durchgeführt, bei der über die Holz-Jahresringe mit Vergleichsgruppen eine Altersbestimmung erfolgt. „Die Untersuchung hat dem Prügelweg ein außergewöhnliches Alter von rund 300 Jahren bescheinigt.“ Die Errichtung wird ca. auf das Jahr 1725



Holzammer Kobernauber Wald

datiert und liegt somit noch vor dem eigentlichen Ausbau des Wegenetzes im Kobernauber Wald gegen Ende des 18. Jahrhunderts.

Als Baumaterial für den historischen Prügelweg kam fast ausschließlich Tannenholz zum Einsatz, das aufgrund seiner Robustheit auch heute etwa als Bau- und Konstruktionsholz Verwendung findet. Die quer zur Fahrtrichtung verlegten Tannenprügel waren zwischen zehn



Archäologische Untersuchungen des historischen Prügelweges
ÖBf/H. Haberzettl
Tannenholz als historisches Baumaterial

und zwanzig Zentimeter dick und verhinderten ein Einsinken der Fuhrwerke in den feuchten Boden. Die Fugen zwischen den Hölzern wurden mit feinem Schotter verfüllt wie auch die gesamte Fahrbahn mit feinem Schotter abgedeckt war. Dass der historische Prügelweg bereits in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts für die Region außergewöhnlich intensiv genutzt wurde, bezeugen das Fehlen der



Rinde an der Oberseite der Holzstücke und die tief eingefahrenen Spurrillen.

Konservierung und Ausstellung

In Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt und unter wissenschaftlicher Leitung von Archäologin Dr. Susanne Klemm wurde die historische Altstraße ausgegraben und untersucht. Dabei legten Mitarbeiter der Bundesforste rund 40 Meter Weg frei. Nach der Vermessung und wissenschaftlichen Untersuchung des Prügelweges wurde der Großteil der wertvollen Relikte zur Erhaltung erneut mit Schotter bedeckt und im Erdreich konserviert. „Einen Teilabschnitt aus sieben historischen Tannen-Rundhölzern haben die Bundesforste als Grundeigentümer und somit auch Eigentümer des Fundes für alle WaldbesucherInnen öffentlich zugänglich gemacht“, erklärt der Bundesforste-Vorstand. Eine Schautafel informiert über die historische Bedeutung des alten Prügelweges für die Region.

Der Kobernauber Wald gilt als eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete Mitteleuropas, seine Ausdehnung reicht vom Innviertel bis ins Hausruckviertel. Die dichten Fichten-Tannen-Buchen-Wälder werden heute von den Österreichischen Bundesforsten im Sinne der Nachhaltigkeit bewirtschaftet: Entnommen wird nicht mehr als nachwächst. Die Besiedelung rund um das Waldgebiet lässt sich anhand von archäologischen Funden bis ins Jahr 5000 v. Chr. dokumentieren. Die Römer errichteten um 200 n. Chr. die ersten Straßen durch den Kobernauber Wald. Eine intensive Bewirtschaftung der reichen Holzbestände im Kobernauber Wald setzte aber erst mit dem verstärkten Ausbau des Straßennetzes gegen Ende des 18. Jahrhunderts ein.

Österreichische Bundesforste
Andrea Kaltenegger

Porsche 904, Buch

Das Modell 904 wurde 1963 als erster Porsche mit Kunststoffkarosserie präsentiert und mit dem ab 1964 geltenden neuen GT-Reglement zu einem der erfolgreichsten Rennsportfahrzeuge der Zuffenhausener.



Optik, Technik und die zahllosen Siege auf den Rennstrecken der Welt machen die nur 120 hergestellten Exemplare des Porsche 904 heute zu begehrten und extrem teuren Klassikern. Grund genug für Jürgen Barth, als Le-Mans-Gewinner und ehemaliger Porsche-Kundensport-Koordinator über jeden einzelnen Porsche 904 eine faszinierende Dokumentation vorzulegen. Für Porsche-Enthusiasten ist dieses Buch eine wahre Fundgrube von höchster marken- und motorsport-historischer Bedeutung.

Verlag HEEL 69,90 €

Gebühren für Tunnel- und Brückennutzung im europäischen Vergleich

Dass auf vielen europäischen Straßen-Mautgebühren zu entrichten sind, sollte jedem Reisenden mittlerweile bekannt sein. Viele europäische Länder erheben jedoch auf einige Tunnel und Brücken nochmals zusätzliche Gebühren.

Campanda (www.campanda.at), die weltweit größte Online-Plattform zum Mieten und Vermieten von Wohnmobilen und Campern, hat die Gebühren von allen 36 kostenpflichtigen Tunneln und 30 Brücken in Europa verglichen.

Teuerste Brücke kostet mehr als 100 Euro, günstigste weniger als 1 Euro. Die teuerste Brücke Europas ist die Öresundbrücke, die Dänemark und Schweden verbindet: Stolze 104 Euro müssen Wohnmobil-Fahrer berappen, während PKW mit 52 Euro nur die Hälfte kosten.



Dabei handelt es sich um eine Brücken-Tunnel-Kombination, denn auch der Drogdöntunnel ist im Preis inbegriffen. Auf der zweitplatzierten Storebaeltbrücke müssen Autofahrer mit 51 Euro ähnlich tief in die Tasche greifen, für Wohnmobile werden 85 Euro fällig. Auf Platz drei für Wohnmobile folgt die Viaduc-de-Millau-Brücke in Frankreich mit mehr als 27 Euro. Für PKW hingegen landet griechische Rio-Andirrio-Brücke auf dem dritten Platz, da hier für die Nutzung 13 Euro fällig werden. Mit einer Gebühr von unter einem Euro (45 Cent PKW, 68 Cent Wohnmobil) ist die Dunham-Bridge in Großbritannien, die günstigste Brücke Europas.

Tunnel von Italien nach Frankreich am teuersten. Im Vergleich zur Brückennutzung sind die Tunnel-Gebühren preiswerter. Die höchste Nutzungsgebühr fällt in Italien auf dem Weg nach Frankreich an. Sowohl für den Mont-Blanc-Tunnel als auch für den Fréjus-Tunnel müssen



PKW-Fahrer mit über 45 Euro rechnen, während 60 Euro für die Fahrt im Reise-mobil fällig werden. Einen Euro günstiger ist die Fahrt andersherum von Frankreich nach Italien. Auf Platz drei der teuersten Tunnel liegt der Große St. Bernhard Tunnel, der die Schweiz und Italien verbindet: Für PKW-Fahrer werden knapp 27 Euro fällig, die Gebühren für Wohnmobile belaufen sich auf knapp 42 Euro.

Deutlich günstiger ist die Nutzung der österreichischen Tunnel, deren Gebühren für PKW zwischen 5 und 11 Euro liegen. Allerdings ist Kraftfahrzeugen über 3,5 Tonnen die Nutzung untersagt. Einzige Ausnahme ist der Felbertauerntunnel, für dessen Nutzung sowohl PKW als auch Wohnmobile mit 11 Euro denselben Preis zahlen müssen.

Der günstigste Tunnel Europas, zumindest für Autos, ist der deutsche Herrentunnel mit 1,70 Euro. Den günstigsten Tunnel finden Wohnmobilsten hingegen in Großbritannien, 1,91 Euro kostet die Nutzung des Kingsway-Tunnel.

Die gesamte Analyse inklusive vergleichbarer 1.000-Meter-Preise können Sie hier abrufen:

<https://www.campanda.de/magazin/bruecken-und-tunnel-in-europa/>

KTM und Elf

Elf schließt eine Partnerschaft mit dem Tech 3 Team von KTM in der MotoGP und der Moto2.

Die Rennsaison 2019 beginnt mit der Assoziation zweier großer Namen in der Motorrad-Weltmeisterschaft. Die Marke Elf von Total und das Tech 3-Team von KTM bündeln ihre Kräfte in der MotoGP- und der Moto2-Klasse. Eine neue Partnerschaft über drei Jahre, die sowohl für den französischen Ölkonzern als auch für die französische GP-Mannschaft spannend und stimulierend ist.

Dank ihrer Expertise und ihrem Know-how auf dem Gebiet der Treib- und



Schmierstoffe begleitet die Marke Elf das Tech 3-Team nächstes Jahr bei den neuen Herausforderungen an der Seite des Motorradherstellers KTM. Die von Hervé Poncharal geleitete Struktur hat die Aufgabe, als Juniorteam an der Entwicklung der österreichischen Motorräder teilzunehmen. Miguel Oliveira und Hafizh Syahrin sind die MotoGP-Fahrer der Mannschaft, Marco Bezzecchi und Philipp Öttl vertreten sie in der Moto2-Klasse.

Elf/Total/KTM

Die Motor Show kracht durch Essen

Schon vom ersten Tag an tobt in Essen die Motor Show. Bereits am ersten Wochenende fanden über 130.000 Men-



schen den Weg in die Messehallen...

§ 57a

Bilaterale Anerkennung der roten §57a Prüfplakette in den Nachbarstaaten Die bilaterale Anerkennung des „historischen“ Pickerls in unseren Nachbarstaaten scheint ein doch schwierigerer Schritt zu sein als zunächst angenommen. Von deutscher Seite kam hier eine ablehnende Antwort. Zu Teil wird hier auf die lokale Autonomie der Kommunen verwiesen oder sogar die Zuständigkeit überhaupt abgestritten. D.h. die übergeordnete Anerkennung der „historische“ Prüfplakette ist aktuell in Deutschland nicht gegeben. Von Verbandsseite wird dieses Thema nun bei der FIVA vorgelegt um auf europäischer Ebene eine Lösung anzustreben. Dies wird jedoch einige Zeit dauern. Daher empfehlen wir für Auslandsreisen genaue Erkundigungen, speziell für Stadteinfahrten über etwaige Fahrbeschränkungen einzuholen. Es sollte auch die Kopie der Einzelgeneh-



migung bzw. jenes Genehmigungsdokuments von Seiten der Behörde aus dem der Eintrag „historisch“ ersichtlich ist mitgeführt bzw. in die Windschutzscheibe gelegt werden. Der FIVA Pass oder der Zulassungsschein ist hierfür leider nicht ausreichend. Sobald sich neue Entwicklungen abzeichnen werden wir im Newsletter eingehend darüber berichten.

Formel 1 Termine 2019

	15.03. - 17.03.	Australien GP
	29.03. - 31.03.	Bahrain GP
	12.04. - 14.04.	China GP
	26.04. - 28.04.	Aserbaidschan GP
	10.05. - 12.05.	Spanien GP
	23.05. - 26.05.	Monaco GP
	07.06. - 09.06.	Kanada GP
	21.06. - 23.06.	Frankreich GP
	28.06. - 30.06.	Österreich GP
	12.07. - 14.07.	Großbritannien GP
	26.07. - 28.07.	Deutschland GP
	02.08. - 04.08.	Ungarn GP
	30.08. - 01.09.	Belgien GP
	06.09. - 08.09.	Italien GP
	20.09. - 22.09.	Singapur GP
	27.09. - 29.09.	Russland GP
	11.10. - 13.10.	Japan GP
	25.10. - 27.10.	Mexiko GP
	01.11. - 03.11.	USA GP
	15.11. - 17.11.	Brasilien GP
	29.11. - 01.12.	Abu Dhabi GP

Wichtige Neuerungen für das Jahr 2019

- Rechts abbiegen bei Rot
- 140 km/h auf der Autobahn
- Neues Vormerkdelikt
- Änderungen bei Fahrradregeln, Moped- und Führerschein-Prüfung

- Verwaltungsstrafgesetz-Novelle u.a.
- Digitale Vignette ohne Warte frist, erhältlich beim ÖAMTC
- Sachbezug für Dienstwagennutzer
- Normverbrauch-Messungen
- E-Mobilität 2019



Samstag übermotiviert im Training die rechte Seite eingedrückt - Sonntag dann beim Rennen auf die Dopplerhütte 1967...Herbert F. aus W. - lang ist es her und der finanzielle Schmerz ist längst verfliegen.

Oldtimer in Österreich

Eine Studie „Oldtimer in Österreich“/ Christian Schamburek wurde im KURIER am Sonntag den 6. Jänner 2019 veröffentlicht. Nachstehend die Essenz daraus:

In Österreich gibt es 96.000 Besitzer von historischen Fahrzeugen

3,2 Fahrzeuge hat der typische Oldtimerbesitzer in seiner Garage



41 -60 Jahre alt und männlich ist der typische Oldtimerfahrer

3,7 Milliarden Euro beträgt der Gesamtwert der zugelassenen Oldtimer
23.000 Euro ist ein Fahrzeug durchschnittlich wert

257.800 Oldtimer sind in Österreich insgesamt zugelassen
700 Kilometer fährt ein Oldtimer im Schnitt im Jahr

0,2 Prozent der in Österreich jährlich insgesamt gefahrenen Kilometer werden mit Oldtimern gemacht

690 Millionen Euro Umsatz wird in Zusammenhang mit Oldtimern jährlich gemacht

65 Prozent der Unternehmen im Oldtimersegment haben Schwierigkeiten geeignetes Personal zu finden

55 Prozent der Unternehmer im Oldtimersegment rechnen mit steigenden Umsätzen in den kommenden Jahren

Das Getriebeoil-Additiv von LIQUI MOLY sorgt kostengünstig für Abhilfe

Oktober 2018 – Gerade bei älteren Autos tritt es öfter auf: Die Gangschaltung wird hakelig. Ursache ist meist Verschleiß im Getriebe. Eine mechanische Reparatur würde so richtig ins Geld gehen. Aber es geht auch anders: Vom deutschen Additivspezialisten LIQUI MOLY gibt es mit dem Getriebeoil-Additiv einen Zusatz fürs Getriebeöl, das die Probleme bei Handschaltungen häufig beseitigt.

Das Getriebeoil-Additiv muss lediglich zum Getriebeöl gegeben werden. Dort verringert es die Reibung und erleichtert das Schalten. Es enthält den Festschmierstoff MoS₂, der die Unebenheiten der Metalloberflächen ausgleicht und den Verschleiß reduziert. Außerdem wird die thermische Belastung im Getriebe damit kleiner. Denn es enthält keine korrosiven chemisch wirksamen Komponenten, die die empfindlichen Buntmetalle im Getriebe angreifen könnten. Daher lässt es sich mit seinen hervorragenden Verschleißschutzeigenschaften trotzdem problemlos in Oldtimern und auch bei neuen Fahrzeugen mit synchronisierten Getrieben einsetzen.



Getriebeoil-Additiv ist kein Zauberkraut, der grobe mechanische Defekte verschwinden lassen kann. Aber in vielen Fällen kann es das Problem lösen, die Symptome verringern, oder das Fortschreiten des Defekts stark verlangsamen. Der große Vorteil liegt in seiner einfachen und kostengünstigen Anwendung. Das erlaubt es, auf eine aufwendige und teure Diagnose zu verzichten und ohne großes Risiko oder auch vorbeugend das Additiv einzusetzen. Entweder ist das Problem damit gelöst und der Fall erledigt. Falls das Problem weiterhin besteht, ist fast nichts verloren, weil der Zeit- und Kostenaufwand minimal war. Aber die Chance ist groß, dass man sich Zeit und

Geld für Diagnose und mechanische Reparatur sparen kann.

Davon profitiert nicht nur der Autobesitzer. Auch die Werkstatt, die diesen Service anbietet, kann punkten. Zum einen kann sie Umsatz mit Kunden machen, die ansonsten vor den hohen Reparaturkosten zurückgeschreckt wären. Und zum anderen unterstreicht die Werkstatt ihre technische Kompetenz, indem sie eine kostengünstige Alternative anbietet. Das erhöht die Kundenloyalität und verbessert die Reputation der Werkstatt.

Liqui Moli

COVC Clubnachrichten

Termine 2019:

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

Nächster Clubabend

Donnerstag 7. März 2019, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

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



Inhaltsverzeichnis

Liebeserklärung an ...	1
Gardner Diesel	2
Als ein Porsche noch 21 Sek. ...	2
Historic racing and classic flying	3
26. BCCM St. Moritz	3
Rallye der 1000 Minuten, ein Blick zurück	4
Citroen DS und der Rallyesport	6
Spanien führt Umweltzonen ein!	7
Kraftstoffpumpe für Vergasermotoren	7
Borgward Restauration	8
Hans Kohlruß	8
Karl Schreiner	9
Holz-Bohlen Straßen	9
Auf dem Holzweg: 300 Jahre alter...	9
Porsche 904, Buch	10
Gebühren für Tunnel- und Brücken...	10
KTM und Elf	10
Die Motor Show kracht durch Essen	11
§ 57a	11
Formel 1 Termine 2019	11
Wichtige Neuerungen für das Jahr 2019	11
Oldtimer in Österreich	11
COVC Clubnachrichten	12



Impressum

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

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

Druck: City Copy Service, A-1100 Wien

Auflage: 60 Stück