COVC Monats - Gazette

Nummer 137 März 2019

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

Der neue Jaguar E-Type Lightweight

Vom „normalen“ E-Type sollten 1963 sollten 18 Leichtbau-Versionen gebaut werden. 12 Autos verließen wie geplant das Werk „Browns Lane“ in Coventry und wurden im Rennsport eingesetzt. Von den restlichen sechs blieben einzig und allein die für sie reservierten Chassis-Nummern übrig. Und dies rund 50 Jahre lang, bis man 2013 beschloss die restlichen sechs Autos doch noch zu bauen. Wieso nicht alle geplanten Autos damals schon gebaut wurden, ist nicht genau bekannt. War es die Einführung des 250 GTO Ferrari, die das Leben des Engländers auf der Rennstrecke sofort schwer machte, war es die große Nachfrage nach dem Serien E-Type, welche die Prioritäten weg vom Rennwagen zum Straßenauto legte, oder gab es noch ganz andere Gründe?

Was auch immer den Ausschlag gab, es wurden damals jedenfalls nur zwölf Einheiten gebaut, elf originale sollen nach wie vor noch erhalten sein, hinzu kamen eine ganze Reihe von Lightweight-Umbauten. Somit sind heute deutlich mehr als 12 Autos im Umlauf. Und jetzt kommen also noch sechs weitere mit den damals übrig gebliebenen Fahrgestellnummern hinzu.

Die sechs neuen E-Typs: sind es nun Replicas oder doch auch Originale? Darüber lässt sich streiten. Bei Aston Martin nannte man die nachgebauten DB4 GT Zagato “Sanction”-Modelle.

Im seit Jahren stillgelegten Werk „Browns Lane“ wurden die sechs Autos nun in Handarbeit, unter Verwendung der alten Vorgaben, aber zeitgenössischer Materialien, nachgebaut. Die Nummern-Lücke wurde also für immer geschlossen.

Die Verarbeitungsqualität, die an diesem Halbdutzend Autos demonstriert wurde, beeindruckt extrem. Exakte Spaltmasse, alle Abstände gleichmäßig. Waren die damals „Neugeborenen“ doch jeder für sich einzigartig, so bilden diese sechs „Spätgeburten“ eine Einheit für sich. Das schlägt sich natürlich auch im Preis von rund 1,4 Millionen Euro nieder, was aber im Vergleich zum „Original“, welches sich heute in der Gegend von rund 5 Millionen Euro bewegt, wiederum fast ein Schnäppchen ist.

Die Nachfrage übertrifft hier das Angebot, sechs neue Lightweight auf die ganze Welt verteilt, das erinnert an den be-

rühmten kalten Tropfen auf dem heißen Stein. Die Sammler standen Schlange, Jaguar aber verteilt die Autos an ausgesuchte, exklusive Kunden.

Die wunderschönen „Spätlinge“ sind bis auf das rund 50 Jahre klaffende Loch ihrer Geburtstage identisch.

So wiegen sie genau wie ihre Geschwister 1040 kg, also 114 kg weniger wie die Basis E-Types. Das Herz ist der klassische XK 3,8-Liter-Sechszylinder mit Aluminiumblock, aufgerüstet mit Trockensumpfschmierung, drei Weber-Vergasern (alternativ gab es auch die mechanische Einspritzung von Lucas) und Spezial-Zylinderkopf mit größeren Ventilen.

Ein Viergang-Getriebe, mit einem unendlich langen ersten Gang (bis 80 km/h), bringt die Leistung von 340 PS auf die Hinterräder. Das Leistungsgewicht von 3,1 kg pro PS liegt etwa auf der Höhe eines 911 Turbo. Auch das Fahrwerk entspricht exakt dem seiner Vorgänger.

Der Einstieg in den Lightweight ist durch die relativ kleine Türöffnung und das montierte Hardtop, das etwas von der Kopffreiheit des Cabrios raubt, bereits eine kleine Turnübung. Wer kein Gardemaß aufweist, ist hier im Vorteil. Ein Cabriolet mit Hardtop verband die Vorteile der aerodynamisch besseren Coupé-Silhouette mit dem niedrigeren Cabrio-Gewicht, da das Hardtop aus Kunststoff leichter war als das Coupé-Blechdach.

Sitzt man aber endlich hinter dem großen Lenkrad auf der rechten Seite, so fühlt man sich sofort wohl. Die tiefe Sitzposition in dem genieteten Alucockpit nahe der Hinterachse vermittelt eindrückliche Rennatmosphäre. Der Ganghebel links hat genau den Abstand, den man sich dafür wünscht. Der Schaltknopf liegt genau dort, wo die Hand aus der 9-Uhr-Lenkradhaltung blitzschnell hinübergreifen kann.

Alles klar, jetzt die Benzinpumpe einschalten, die Kupplung treten und den Anlasser betätigen. Das Tier in der Front erwacht. Da erklingt kein künstlicher Designersound, sondern der wahre echte Reihen- Sechszylinder brüllt umgedämpft seine Arie in die Landschaft.

Es macht Spaß, einfach nur Spaß mit der langen Nase die Kurven anzupeilen und zu spüren wie die einzeln auf-

gehängten Räder sich dem Willen des Fahrers unterordnen. Enge Kurven sind nicht wirklich die Spezialität des Rennstrecken-E-Types, er liebt es vielmehr, mit sachten Lenkbewegungen und beherztem Gasfuß durch langgezogene schnelle Bögen getrieben zu werden.

Die Bremspunkte müssen jedoch sorgfältig gewählt werden, denn es braucht Kraft und Zeit, das erreichte Tempo wieder rechtzeitig zu senken. Die Bremsen sollen damals schon ein Schwachpunkt im Kampf gegen den italienischen Gegner Ferrari 250 GTO gewesen sein. Doch heute ist dies eigentlich völlig egal, denn es geht um den reinen Fahrspaß und nicht um die Resultatlisten der Vergangenheit.

	E-Type Serie (1963)	E-Type Lightweight (1963)
Leergewicht kg	1120	920
Kompression	9:1	10:1
Leistung	269	324
bei U/min	5500	5750
Drehmoment mkg	35.95	42.9
bei U/min	4000	4500
Oktanbedarf	Super	100
Tankinhalt l	64	64, auf Wunsch 109 oder 140
Vergaser/Einspritzung	3xSU HD 8	3x Weber 45DCO3 oder mechanische Lucas-Einspritzung
Getriebe	4-Gang Jaguar	4-Gang Jaguar oder 5-Gang ZF
Reifen	6.4-15	vorne 6.50-15, hinten 6.50-15 oder 7.00-15
Vmax km/h	240	282
Benzinverbrauch l/100 km	15	14.1

Am liebsten möchte man gleich alle Alpenpässe an einem Abend bezwingen, den Blick über die lange, organisch geformte Haube gerichtet, im Ohr das ekstatische Motorgebrüll, welches ungedämpft den Innenraum in Resonanz versetzt.

Die Landstrasse bliebt dem wunderschönen Wagen zumindest hierzulande allerdings verwehrt. Obschon der Sportwagen hundertprozentig dem Original

entspricht, das damals natürlich ein Nummernschild am Heck tragen durfte, bleibt den Nachgeborenen nur die Rennstrecke, um ihre Talente zu zeigen.

Und somit kommen nur wenige in den Genuss, am edlen Lenkrad der sechs E-Type mit Fahrgestellnummern ab 850670 zu drehen.

Fotos: Jaguar

Historische Straßen

In Ergänzung zu dem Bericht „...Holzweg...“ in Gazette No. 136 folgen noch einige dazu passende Anmerkungen aus dem Deutschen Raum.

Sechs Meter breit und mehrere hundert Meter lang: im Untergrund der südbrandenburgischen Stadt Dahme/Mark (Teltow-Fläming) verbirgt sich ein fast

Foto: Wikipedia

800 Jahre alter Bohlenweg. Seit 2014 kommen bei Arbeiten für die innerstädtische Bundesstraße B102 immer wieder Abschnitte des historischen Weges ans

Foto: AAB-Archäologie

Tageslicht, erläuterte Stefan Pratsch, Kreisarchäologe im Landkreis Teltow-Fläming.

Der Fund ist aber nicht von Dauer und kann trotz seiner Besonderheit nicht für die Nachwelt gesichert werden. Sobald die schützende Erdschicht in einer Tiefe von etwa 1,50 Meter von dem Stämmen entfernt sei, beginne das Holz an der Luft zu verrotten, sagte Pratsch.

Die Baumstämme sind laut Untersuchungen zwischen 1192 und 1247 gefällt worden. Der Ort Dahme/Mark wurde erstmals 1186 urkundlich erwähnt. Er lag im Mittelalter an einer bedeutenden Handelsstraße, die von Magdeburg über Jüterbog und Luckau nach Schlesien führte.

Wenn man nach solch alten historischen Straßenbelägen recherchiert gibt es noch weitere Funde wie die bei den Bauarbeiten zur Ortsdurchfahrt Oberberken (BRD) in der Wangener Straße. Hier wurde beim zweiten von fünf Bauabschnitten ein interessanter Fund gemacht: Gut erhaltenes Holz, das wie ein Steg unterhalb der Straße verläuft. Aktuell werden Teile des Holzes auf ihr Alter beim Landesamt für Denkmalpflege in Hemmenhofen am Bodensee untersucht. Die Baggerarbeiten für die Sanierung der Ortsdurchfahrt Oberberken mussten kurzzeitig unterbrochen werden.

Herbert Fischer

PS/ In der nächsten Gazette möchte ich dann noch über den ältesten Straßenbelag in Wien berichten - aus 1908!

Druckluftauto

Ein Druckluftauto (engl.: compressed air car) ist ein Kraftfahrzeug, das mit Hilfe von Druckluft und einem Gasexpansionsmotor angetrieben wird. Die komprimierte Luft wird in Druckbehältern mitgeführt und dem Motor zugeführt.

Es handelt sich daher um ein emissionsfreies Fahrzeug gemäß kalifornischen Abgasstandards mit alternativer Antriebstechnik.

Druckluftautos für den öffentlichen Straßenverkehr werden seit den 1990er Jahren unter dem Oberbegriff der alternativen Fahrzeugtechnik immer wieder vorgestellt, eine Serienproduktion fand bisher nicht statt. Der indische Fahrzeughersteller Tata Motors will gemeinsam mit MDI (Motor Development International) 2020 ein serienreifes Auto einführen.

Stationäre Druckluftmotoren finden sich vielfältig in Maschinen und Werkzeugen.

Verschiedene Nischenanwendungen mit Druckluftantrieb, wie Straßenbahnen in Bern und druckluftbetriebene Lokomotiven, z. B. beim Bau des Gotthardtunnels oder Grubenlokomotiven, wurden in der Vergangenheit realisiert. Viele dieser speziellen Einsatzgebiete sind heute durch elektrische Antriebssysteme abgelöst worden, die einfacher und ebenfalls emissionsfrei sind.

Industriell genutzte Speicherdampflokomotiven haben ein ähnliches Konzept sowie ähnliche Technik.

Bereits 1838 wurde von Adraud und Tessié du Motay in Paris ein Druckluftauto konstruiert und 1840 vorgestellt. Im Schienenverkehr wurde diese Antriebsform erstmals 1879 bei der Straßenbahn in Nantes (Frankreich) eingesetzt. Die Systeme wurden von dem französischen Ingenieur polnischer Abstammung Louis Mékarski entwickelt.

Zum Rennen Paris-Rouen 1894 waren sechs Fahrzeuge aus Frankreich mit Druckluftantrieb gemeldet, keines erschien jedoch am Start:

Die US-Hersteller MacKenzie & McArthur in New Haven (Connecticut) und die Autocrat Manufacturing Company in Hartford (Connecticut)beschäftigten sich mit dem Druckluftauto. Den Namen American Pneumatic sollte ein mit Druckluft angetriebenes Automobil tragen, dessen Planung im Februar 1900 von der American Vehicle Company angekündigt wurde. Ebenfalls nicht vermarktet wurde Druckluftfahrzeuge der Marken Automatic Air, Carrol, Meyers, Muir und Pneumatic. Gemäß der frühen US-amerikanischen Fachzeitschrift The Hub wur-

de 1899 in Delaware die United States Vehicle Company mit einem gewaltigen Aktienkapital von 25 Mio. US$ gegründet zum Zweck der „Entwicklung der Erfindungen von Stackpole und Francesco sowie zur Herstellung von Mittelklasse-Automobilen mit Druckluftantrieb“. Das Unternehmen wird 1900 mit der Adresse 1129 Broadway im Buch Horseless Vehicles, Automobiles and Motorcycles von Hiscox erwähnt und findet sich noch 1911 im Register der Stadt New York mit Sitz an 52 Broadway. Was mit diesem enormen Kapitaleinsatz letztlich erreicht wurde, ist unklar.

Der Druckluftantrieb arbeitet ohne Verbrennungsvorgänge und ohne die Gefahr von Funkenbildung, wie sie an elektrischen Anlagen besteht. Er ist daher sehr gut in explosiven Umgebungen einsetzbar, wie z. B. im Bergbau unter Tage.

Dem gegenüber stehen jedoch Einschränkungen, die gegen den Einsatz als Massenverkehrsmittel sprechen. Um eine ausreichende Menge Antriebsenergie mitzuführen, sind große (schwere) Drucklufttanks notwendig. Die Energiedichte des Antriebssystems ist bereits im Vergleich mit einfachen Bleiakkumulatoren ungünstig.

Druckluft ist einer der teuersten Energieträger. Ihre Erzeugung ist energetisch mit sehr großen Verlusten behaftet. Wenn die bei der Kompression entstehende Wärme nicht genutzt werden kann, ist sie für die Energiebilanz verloren. Ein effizienter Druckluftmotor benötigt eine mehrstufige Entspannung mit Zwischenerwärmung und ist daher aufwändig (Motorenkonzept). Durch Entspannung der Druckluft kommt es zu einer Abkühlung des Motors. Es muss Wärme aus der Umgebung zugeführt werden. Ist das nicht ausreichend gewährleistet, sinkt die Leistung des Expansionsmotors. Dieser Effekt wird bei niedrigen Umgebungstemperaturen verstärkt.

Bild: Der TATA OneCAT ist ein Prototyp eines Druckluftautos

Mit seiner Firma MDI aus Frankreich begann der französische Formel-1-Motorkonstrukteur Guy Nègre Anfang der 1990er Jahre, einen speziellen Druckluftmotor für den Fahrzeugantrieb zu entwickeln. Diese Bemühungen führten zum Konzeptfahrzeug Tata OneCAT.

Pressemitteilungen kündigten seit 1995 immer wieder den geplanten Produktions- und Verkaufsstart an, und seit Jahren wird jeweils für das nächste Jahr eine Serienfertigung angekündigt. In Zusammenarbeit mit dem indischen Fahrzeughersteller Tata-Motors wird weiter an der Entwicklung gearbeitet. In Europa wird ein neuartiges Konzept zur Produktion angekündigt, bei dem die Fahrzeuge direkt beim Händler produziert werden sollen.

Guy Nègre war 2002 für den Eurosolar-Preis für alternative Verkehrssysteme nominiert. Die Nominierung wurde jedoch zurückgezogen, nachdem Fragen zu Betriebserfahrungen der Prototypen nicht beantwortet werden konnten. Die angegebenen Fahrleistungen konnten bisher nicht unabhängig überprüft werden. Ein Crashtest fand in der Praxis ebenfalls noch nicht statt.

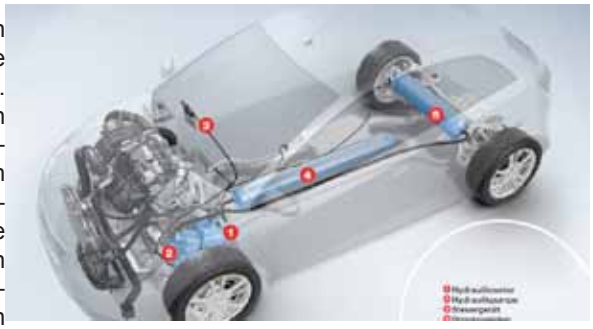
Als Vorteile werden vom Entwickler niedrige Wartungskosten und eine lange Lebensdauer angegeben. Die Funktionsweise des von Nègre entwickelten Motors unterscheidet sich nicht grundsätzlich vom bekannten Prinzip eines Gasexpansionsmotors: Druckluft expandiert in zwei Zylindern, deren Kolben den Wagen antreiben. Die Motoren der nur 500 bis 700 Kilogramm schweren Fahrzeuge sollen eine Leistung von 30 PS (22 kW) haben. Als Schmierstoff wird Speiseöl verwendet.

Für eine Tankfüllung werden 90.000 Liter Luft (etwa 110 Kilogramm) auf einen Druck von 300 bar verdichtet und in vier mit Kevlar ummantelten Druckluftflaschen mit einem Gesamtvolumen von 300 Litern gespeichert. Laut Herstellerangaben dauert der Ladevorgang an einer 230-Volt-Steckdose etwa vier bis sechs Stunden, an einer entsprechenden Kompressorstation zwei Minuten.

Laut Hersteller fallen für den Betrieb lediglich Kosten für elektrische Energie, Verschleißteile, Schmierstoffe und Steuern an, für eine Tankfüllung seien nur 20 kWh nötig (je nach Stromtarif etwa 3 bis 6 Euro). In der Vergangenheit sprach der Hersteller von 240 km Reichweite bei konstant 60 km/h, bei der Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h sollten 100 Kilometer möglich sein. Um höhere Reichweiten zu ermöglichen, soll es Modelle mit einem Verbrennungsmotor geben, der weitere Druckluft erzeugt. Aktuell wird vom Hersteller eine Reichweite von etwa 70 Kilometern angegeben. Diese Werte wurden von Fachleuten als deutlich zu optimistisch angesehen. Eine unabhängige Referenz für die Herstellerangaben existiert nicht.

Auf dem Genfer Autosalon 2009 wurden von MDI zwei neue Modelle, AirPod und OneFlowAir, vorgestellt.

Bei dem AirPod handelt es sich um einen knapp über zwei Meter langen Viersitzer mit 220 kg Leergewicht. Laut Spezifikation besteht das vordere Fahrwerk aus einer vertikalen Einachssteuerung mit Schubkarren-Rädern in Doppelausführung (auch bekannt als „Möbelrollensteuerung“), mit der Größe 10×4.00-5 (Auszug aus den veröffentlichten techn. Daten: «Train avant: Diabolo deux roues, Pneumatiques Avant : 10×4.00-5»).



Hybridfahrzeug von Peugeot

Der OneFlowAir ist ein 3,40 m langes und bis zu fünfsitziges Cabrio, das von der Form her dem Citroën Méhari ähnelt. Der OneFlowAir soll neben dem Druckluftantrieb einen Verbrennungsmotor zur Reichweitenverlängerung enthalten.

Auch gab es 2013 Entwicklungen Druckluft für Hybridantriebe in Kraftfahrzeugen zu nutzen.

In einer Studie der University of California, Berkeley wurde ein Vergleich zwischen Benzinauto, batterieelektrischem Auto und Druckluftauto in Bezug auf Treibhausgasemission, Treibstoffkosten, Primärenergieverbrauch und Tankvolumen bezogen auf den US-Bundesstaat Kalifornien angestellt. Als Vergleichsobjekte dienten ein konventioneller Smart Fortwo, ein batterieelektrischer Smart Fortwo ED und ein hypothetisches Druckluftauto. Dabei wurden die technischen Parameter des Druckluftautos, sofern unbekannt, optimistisch geschätzt. In den Punkten Treibhausgasemission, Treibstoffkosten und Tankvolumen schnitt das Druckluftauto für Kalifornien deutlich schlechter als das Benzin- oder das Batterieauto ab. Lediglich im Punkt Primärenergieverbrauch ergab sich ein Vorteil gegenüber dem Benzinauto, aber nur beim Betrieb mit erneuerbarer Energie. Das Batterieauto schnitt in allen Punkten deutlich besser als das Druckluftauto ab.

Weitere Kritik an MDI wird derzeit von aktuellen und ehemaligen Geschäftspartnern geübt, hauptsächlich im Hinblick auf versprochene Leistungen und Technologietransfers, die nie ausgeführt wurden.

PS/ Einige Hersteller forschen jedoch schon seit geraumer Zeit an Alternativen.

So entwickelte der PSA-Konzern (Peugeot und Citroën) zusammen mit Bosch seit 2009 einen Druckluft-Hybridantrieb zur Serienreife (Foto: PSA)

Fiat 1400

Auf dem Genfer Salon im Frühjahr 1950 wurde Fiats erste Neukonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg, der Fiat 1400 als viertürige Limousine und zweitüriges Cabriolet präsentiert.

Er hatte eine selbsttragende Karosserie und einen Vierzylinder-Reihenmotor mit 1395 cm³ Hubraum und einer Leistung von 44 PS (32 kW) bei 4400/min. Über ein bis auf den ersten Gang synchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung und eine geteilte Kardanwelle wurde die

starre Hinterachse angetrieben, die an viertelelliptischen Blattfederstreben geführt wurde und Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und einen Stabilisator hatte. Die Vorderräder waren einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängt. Auch vorn gab es Schraubenfedern Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, dazu eine

Rollenlenkung. An allen Rädern wirkten hydraulisch betätigte Trommelbremsen, die seilzugbetätigte Handbremse saß am Differential. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 120 km/h.

Der ab 1952 hergestellte Fiat 1900 hatte die gleiche Grundkarosserie, aber mit mehr Chrom, eine erheblich bessere Ausstattung wie z. B. ein halbautomatisches 5-Gang-Getriebe, einen Motor mit der Bezeichnung entsprechendem, größerem Hubraum und höherer Leistung, 80 PS im Modell 1900 B.

1953 erschien in der viertürigen Karosserie Fiats erster Personenwagen mit einem Dieselmotor. Der Vierzylinder-Reihenmotor hatte einen Hubraum von

1901 cm³, eine Leistung von 40 PS (29 kW) und war auch im Geländewagen Fiat Campagnola und dem Leicht-LKW Fiat 615 N verbaut. Der Wagen erreichte max. 100 km/h. Trotz des größeren Hubraums hieß das Modell Fiat 1400 Diesel.

1954 wurden beide Modelle überarbeitet und hießen nun Fiat 1400 A und Fiat 1400 A Diesel. Beim Ottomotor stieg die Leistung auf 50 PS (37 kW), die Höchstgeschwindigkeit auf 125 km/h, der Diesel blieb unverändert.

1956 wurde der Wagen nochmals überarbeitet. Der Motor des Fiat 1400 B leistete 54 PS (39,7 kW), die Höchstgeschwindigkeit stieg auf 136 km/h, der Diesel wurde eingestellt. 1958 lief die Produktion aus.

Das Modell wurde in Österreich bei Steyr-Daimler-Puch ab 1953 in Lizenz gebaut und dort mit eigenen Motoren mit 2 l Hubraum ausgestattet.

Wikipedia

Peugeot 204

Der Peugeot 204 ist ein Pkw von Peugeot und wurde von Frühjahr 1965 bis Sommer 1976 produziert. Mit dem 204er brachte das französische Unternehmen nach längerer Pause wieder ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse auf den Markt, denn der Peugeot 202 war schon

im Jahre 1949 eingestellt worden. Der 204 war zudem der erste Peugeot mit Frontantrieb und Scheibenbremsen an der Vorderachse.

Der intern als „projet D 12“ entwickelte 204 wurde am 23. April 1965 in Paris vorgestellt und war zwischen 1969 und 1971 in Frankreich das meistverkaufte Auto.

Die moderne Konstruktion hat technisch mit den eher konservativen Mittelklassemodellen 403 und 404 nichts gemein: Der 204 hat an Vorder- und Hinterachse Einzelradaufhängung: vorn an MacPherson-Federbeinen und Querlenkern, hinten gezogene Schwingen. Der quer eingebaute 1130 cm³-Motor mit obenliegender Nockenwelle mit Kettenantrieb und V-förmig hängenden Ventilen hat eine maximale Leistung von 39 kW (53 PS) bei 5750/min und ein maximales Drehmoment von 80,4 Nm bei 3500/min. Die Leistung variiert je nach Baujahr zwischen 53 PS und 58 PS. Der Motor ist kurzhubig (Bohrung × Hub: 75 mm × 64 mm) ausgelegt. Motorblock (mit nassen

Laufbuchsen aus Grauguss) und Zylinderkopfbestehen aus einer Aluminiumlegierung.

Das Vierganggetriebe liegt unter dem Motor und wird mit Motoröl geschmiert und wird im 204 stets über eine Lenkradschaltung betrieben. Der Kühler sitzt vorn

204 Coupe

im Bug und wird parallel zur Fahrtrichtung durchströmt. Daher läuft der Keilriemen vom Quermotor zum längs eingebauten Ventilator über zwei Umlenkrollen. Bei frühen Baureihen des 204 wird die obere dieser Umlenkrollen durch die senkrecht montierte Lichtmaschine gebildet. Erst spätere Baujahre haben eine konventionell montierte und über einen zweiten Keilriemen angetriebene Lichtmaschine, hier gibt es eine zweite echte Umlenkrolle. Der umgelenkte Keilriemen treibt auch

einen auf der Wasserpumpe sitzenden, elektromagnetisch gekuppelten Kühlerventilator an.

Ab 1968 wurde auch eine Dieselvariante angeboten. Mit 1255 cm³ und einer Leistung von 40 PS (29 kW) war er damals der kleinste Diesel-Pkw der Welt.

In der ersten Serie wurde der 204 noch

1967, Spezialkarosserie von Autobleu, gezeichnet wurde dieses Sondermodel von FRUA

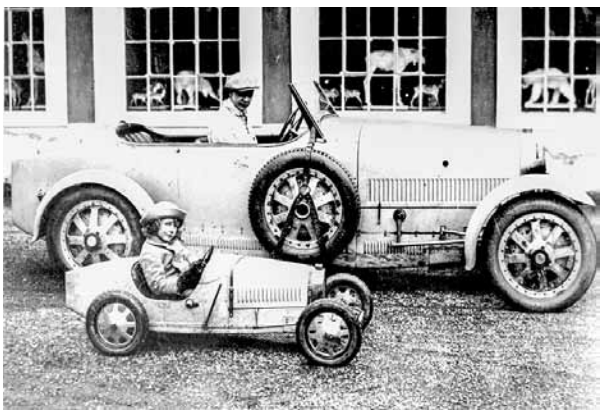
mit offenen Gelenkwellen ausgeliefert, die nach kurzer Zeit durch Antriebswellen mit Gummimanschetten ersetzt wurden.

Das dreitüriges Coupé wurde ab Januar 1967 bis März 1970 hergestellt. Elegante Formen und zeitlos attraktive Karosserielinien – das ist es, was die Coupés und Cabriolets von Peugeot traditionell auszeichnen soll. Das war vor 50 Jahren ein ambitioniertes Ziel, welches das sportive Doppel der Löwenmarke mit revolutionärer Technik unter traumhaft schönen Formen verfolgte. War die Modellreihe 204 doch der erste Peugeot mit Frontantrieb. Und dies in Verbindung mit so vielen weiteren technischen Innovationen, dass Peugeot die Neuerungen bei der Publikumspremiere nicht zu stark betonte, um die damals eher konservative Kundschaft nicht zu irritieren. Dabei war Skepsis gegenüber den Novitäten gar nicht notwendig, denn Zuverlässigkeit und vorbildliche Qualität zählten von Beginn an zu den Stärken aller Peugeot 204, wie die Fachmedien feststellten.

Herbert Fischer
3 Fotos: Wikipedia

KINDERLIEBE in den 30er Jahren:

Authentisch war die Vorderradaufhängung



mit halbelliptischen Federn, weniger nah dran am Original waren die Trommelbremse mit Holz-Bremsklotz an jedem Rad. Die Gestaltung anderer Details war dem Vorbild sehr nahe – von den 355×45-Wulstreifen über die Kühler-Attrappe bis hin zur Motorhaube mit 16 Lüftungsschlitzen auf jeder Seite. Selbstverständlich konnte man die entzückenden Reifen abnehmen und die Haube öffnen.

Smog-Katastrophe in London 1952

Die große Smog-Katastrophe (The Great Smog) in London geschah vom 5. bis 9. Dezember 1952. Wegen der extremen Luftverschmutzung bekamen zehntausende Menschen Atemprobleme, an denen Tausende starben. Schon vorher gab es Smog-Ereignisse in London, von denen jedoch keines auch nur annähernd solche Ausmaße wie das von 1952 hatte.

London war von 1825 bis 1925 die Stadt mit der größten Einwohnerzahl der Welt. Das führte schon früh zu großen Umweltproblemen. Eines davon war die Emission von schwefeldioxidhaltigem Rauch durch die weit verbreiteten Kohle-Heizungen. Schon seit dem 13. Jahrhundert hat es in London möglicherweise Smog gegeben. Diese Art des Smogs bezeichnet man als Wintersmog (Inversionswetterlage mit Schadstoffen im Kaltluftbereich).

Dies führte auch schon vor der Katastrophe von 1952 immer wieder zu extremen Smog-Ereignissen. So am 27. Dezember 1813, vom 7. bis 13. Dezember 1873, im Januar 1880, im Februar 1882, im Dezember 1891 und im November 1948. Bei jedem dieser Ereignisse stieg die Anzahl der Toten pro Tag in London signifikant an. Bis zur Katastrophe von 1952 nannten die Londoner diesen Smog verharmlosend pea soup (englisch, zu deutsch Erbsensuppe).

Vor der Katastrophe

Der Verkehr in London hatte nach dem Zweiten Weltkrieg stark zugenommen. Ebenso konnten sich die Menschen wieder Kohle für ihre Kamine und Öfen leisten. Zudem waren im Öffentlichen Personennahverkehr die bisher elektrisch betriebenen Fahrzeuge der Straßenbahn in London kurz vorher endgültig durch Omnibusse mit Verbrennungsmotoren ersetzt worden. So nahm die Luftverschmutzung in London auch durch den Personenverkehr immer schlimmere Ausmaße an. Im Dezember 1952 stellte sich im Bereich einer Hochdruckzone im Süden von England eine Inversionswetterlage ein. Am Boden strömte kalte Luft nach London, während die Luft in größerer Höhe wärmer war. Aufgrund der Kälte heizten die Londoner kräftig ein und so strömten aus den Schornsteinen große Mengen an Kohlenrauch. Dazu kamen Emissionen aus Fabriken und Kraftwerken. Die Schadstoffe konnten aufgrund der Inversionswetterlage nicht entweichen.

Am Morgen des 5. Dezember 1952 war die Luft in London noch klar. Die feuchte Luft kühlte sich allmählich bis auf den Kondensationspunkt ab und erste Nebelschwaden entstanden.

Am Abend des 5. Dezember 1952 verdichtete sich plötzlich der Nebel, die Sichtweite ging auf wenige Meter zurück. In der Nacht und in den folgenden Tagen war es sogar für Fußgänger unmöglich, sich zurechtzufinden. Viele sonst ortskundige Menschen verirrten sich. Autofahren war unmöglich, selbst wenn jemand mit einer Lampe dem Auto voranging. Viele Menschen ließen einfach ihre

Autos stehen und versuchten, sich zu Fuß durchzuschlagen. Der Smog wurde so dicht, dass die Sicht fast auf „Null“ zurückging. Augenzeugen berichten, dass Menschen, die an sich herab blickten, alles, was unterhalb ihrer Taille war, nicht sehen konnten, und wenn sie die Arme ausstreckten, verbarg der Smog ihre Hände.

Die Sichtweite betrug örtlich kaum einen Fuß (30 cm). Zeitweise konnte man den Weg nur finden, indem man sich an Wänden entlangtastete. Der Smog drang

auch in die Gebäude ein, so dass Kino- und Theatervorführungen abgesagt werden mussten, weil Leinwände oder Bühnen aus dem Zuschauerraum nicht mehr zu sehen waren. Andererseits hätten aber auch die Menschen den Weg dorthin nicht mehr gefunden.

Immer mehr Menschen mit schweren Atemwegsproblemen fanden sich in den Notaufnahmen der Kliniken ein, die überlastet waren. Es wurde berichtet, dass der Smog auch in den Notaufnahmen so dicht war, dass man nicht von einer Wand bis zur anderen sehen konnte. Wenn man sich nur kurz im Freien aufgehalten hatte, war man schon mit Ruß bedeckt und musste mit Hustenanfällen rechnen.

Die Busse verkehrten entweder gar nicht mehr oder verfuhren sich, und das selbst dann, wenn der Schaffner zu Fuß den Bus zu führen versuchte. Der Smog hob sich erst wieder am 9. Dezember 1952.

Als der Nebel sich gelichtet hatte, wurde Bilanz gezogen. Es stellte sich heraus, dass sich in den Tagen des extremen Smogs die Todeszahl in London nahezu verdreifacht hatte.

Die Todeszahlen der Altersgruppe der zwischen 55- und 65-jährigen stieg um 142 Prozent, die der 65- bis 75-jährigen stieg um 235 Prozent. Die maximale SO2-Konzentration betrug 3,82 Milligramm pro Kubikmeter Luft und damit ein Vielfaches der heute in der EU zulässigen Konzentration von 0,5 mg/m³.

Insgesamt starben nach verschiedenen Berechnungen zwischen 4.000 und 12.000 Menschen an den Folgen des Smogs. Vor allem waren Babys, Kleinkinder und ältere Menschen betroffen sowie Personen, die bereits vorher mit Atemwegs- und Herzerkrankungen zu kämpfen hatten. Als Folge der Smog-Katastrophe wurde im Jahr 1956 der „Clean Air Act“ beschlossen, ein Bündel von Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung in London. Vor allem wurde die Zahl der offenen Kamine drastisch reduziert.

Die Umsetzung erfolgte jedoch zu langsam, weswegen es im Jahr 1962 zu einem weiteren, jedoch weniger gefährlichen Fall von starkem Smog kam.

Seitdem hat sich die Luftqualität in London stark verbessert, sodass weitere solche Smog-Ereignisse nicht mehr aufgetreten sind.

Wikipedia

Ein besonderer Zug - Für besondere Tage

museumsbahn@gschwindl.at plant jederzeit gerne Ihre ganz individuelle Zugfahrt für besondere Anlässe. Begeistern sie Freunde, Familie oder Kollegen bei einem Tag unter einem ganz besonderen Motto. Von einer nostalgischen Hochzeit im Waggon aus k.u.k. Zeiten, biszu einer Mottoparty ganz im Zeichen der 50er Jahre - ihrer und unserer Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. Unsere zahlreichen Gastronomie- und Freizeitpartner bieten zusätzlich zu der Fahrt mit der Museumsbahn die Möglichkeit, einen Tag ganz nach ihren Vorstellungen zu gestalten. Ein köstliches Catering am überdachten Bahnhofsgelände in Sulz kann ihren Tag kulinarisch bereichern. Gerne geht museumsbahn@gschwindl.at auf ihre Wünsche und Ideen ein.

Ein Katalog (mit vielen Paket Vorschlägen) mit Preisangabe wird auf Anfrage gerne zugesandt Tel. 01/8104001.

Ein Tagesausflug soll wie ein kleiner Urlaub wirken und ihre Seele entspannen. Der Verein „k.u.k. Museumsbahn Weinviertel“ macht es möglich eine Zeitreise auf Schienen im südlichen Weinviertel zu erleben. Wie der Name schon verrät, wurde die Strecke bereits zu Kaiserzeiten im Jahr 1911 in Betrieb genommen. Vor allem Bad Pirawarth war damals für das Kurbad, welches auch von der Kaisergamilie genutzt wurde, bekannt. Einzigartige Momente, wie zu Omas Zeiten und das Wohlgefühl sich in einer besonders idyllischen Lamdschaft zwischen sanften Weinbergen wiederzufinden, warten auf sie. Die 9 Kilometer lange Strecke führt durch die Orte Bad Pirawarth, Klein Harras, Hohenruppersdorf und Sulz im Weinviertel.

Herbert Gschwindl Urlaub & Reisen GmbHHubertusgasse 22201 Hagenbrunn01/810 40 01office@gschwindl.at

www.gschwindl.at

Reise- und Linienbusbetrieb

Trauzlgasse 11210 Wien01/810 400 163reisebus@gschwindl.at

Fahrtenbuchartige Aufzeichnungen

In der letzten Beiratssitzung „Historische Fahrzeuge“ beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Anfang November wurden nun folgende inhaltliche Punkte für die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen definiert: Fahrzeugdaten: - Marke/ Type / Fahrgestellnummer / Erstzulassung / Kennzeichen - Durchnummerierung der Tage 1,2,3,4… Vor Antritt der Fahrt: - Datum - Startort - Kilometerstand Nach der Fahrt: - Zielort - Kilometerstand Auslandsfahrten: Auch Fahrten in Ausland müssen eingetragen werden, sie gelten als Fahrbeschränkungs-relevant im Sinne des KFG (120 Tage, 60 Tage) Fahrten auf Privatgrund sind nicht Fahrbeschränkungs-relevant (Anzahl Tage) aber sollten um die Nachvollziehbarkeit der Kilometeraufstellung zu gewährleisten km-mäßig eingetragen werden. Im Rahmen der § 57a Überprüfung für Historische Fahrzeuge wird primär die An-

zahl Tage kontrolliert um dem Sinn des KFG zu entsprechen. Damit im Zusammenhang steht aber auch die Nachvollziehbarkeit und Konsistenz der anderen Einträge. Die Fahrbeschränkungen 120 Tage für Kraftfahrzeuge und 60 Tage für Krafträder gelten auf Kalenderjahr. Die Regelungen in Bezug auf die Kontrolle der Eintragungen im Rahmen der §57a Überprüfung: Das Vorliegen der fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen in dieser neuen Form wird ab 1. 1. 2018 kontrolliert.

Die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen sind für die letzten zwei vollständigen Kalenderjahre vorzulegen. Kontrolliert werden die Aufzeichnungen in der neuen Form z. B. im Jahr 2020 für die Jahre 2018 und 2019 sowie das laufende Jahr 2020. Im Zuge einer Ersatzplakette können bei andersfarbigen Plaketten bei historisch typisierten Fahrzeugen diese auf rote Plaketten getauscht werden. Das Fahrtenbuch ist dem Fahrzeug zugeordnet.

Ab 1.1.2018 muss dieses beim Verkauf mitgegeben werden – ein Vermerk zur Übergabe im Kaufvertrag ist zu empfehlen. Ebenso die Anfertigung von Kopien von Seiten des Verkäufers.

Neuzulassung: Bei Erwerb eines Fahrzeuges und einem damit einhergehenden Kennzeichenwechsel wäre dieser im Fahrtenbuch des jeweiligen Fahrzeugs zu vermerken und dieses dann weiterzuverwenden. Gibt es ältere Fahrtenbücher, sind jedenfalls alle Fahrtenbücher aus den letzten zwei vollständigen Kalenderjahren und das laufende Jahr vorzulegen. Kann im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung gem. § 57a nicht nachgewiesen werden, dass die Fahrbeschränkungen eingehalten wurden, wird von der Begutachtungsplakettendatenbank die zuständige Zulassungsbehörde verständigt. Diese hat in einem Ermittlungsverfahren festzustellen, ob die Fahrbeschränkungen eingehalten wurden. *Die Nichteinhaltung kann zu einer Verwaltungsstrafe führen. Die § 57a Plakette wird bei offenen Fragen zum Fahrtenbuch, bei Einhaltung aller sonstigen Vorschriften trotzdem vergeben.* Eine digitale Variante eines Fahrtenbuchs für Historische Fahrzeuge (App) ist in Prüfung. www.oemvv.at

Rechtsgutachten zu Bewohnerparken: Verkehrszeichen gelten, solange sie hängen

Univ.-Prof. Piska: „Politische Fantasievorstellung, dass ‚alte' Anrainerparkzonen durch neue Verordnung außer Kraft treten." – Neue Verordnungen „inhaltlich verfassungswidrig"

Wien (OTS) - Seit 1. Dezember gelten in mehreren Bezirken die Bewohnerparkzonen aufgrund neuer Verkehrszeichen nur noch eingeschränkt. Es handelt sich dabei allerdings nicht um die von Wirtschaftskammer und Vizebürgermeisterin viel erwähnte Öffnung für Handwerker und Lieferanten. Die Öffnung gilt für eine Vielzahl von Unternehmern – vom Gastronomen bis zum Immobilienmakler – sowie für Hotelgäste. Zig tausende Unternehmer aus allen 23 Bezirken haben diese Berechtigung für den 1. und 8. Bezirk. Beide Bezirke haben sich klar gegen diese Umstellung ausgesprochen. Daher haben die Finanzausschüsse die Finanzierung der zur Kundmachung der neuen Regelung benötigten Verkehrszeichen abgelehnt. Damit kommt es zu einer besonderen Situation. Denn es gibt keine gesicherte Antwort auf die Frage was jetzt in den Bewohnerparkzonen gilt, da es keine einheitliche Rechtsmeinung gibt. Offenbar ist strittig was passiert, wenn die Verordnung und die Kundmachung durch Verkehrszeichen inhaltlich auseinanderfallen. Es vertreten damit unterschiedliche Gruppierungen verschiedene Positionen. Aufgrund dessen wurde der Verkehrsrechtsexperten Univ.-Prof.

Christian Piska gebeten, ein Gutachten zu diesem Thema zu erstellen, welches in einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Bezirksvorsteher MMag. Markus Figl und Bezirksvorsteherin Mag. Veronika Mickel-Göttfert präsentiert wurde.

„Verkehrsrecht ist kein Wunschbrunnen der Vizebürgermeisterin. Es gilt das, was kundgemacht – also ausgeschildert – ist. Der Bürger muss sich darauf verlassen können, dass gilt, was auf den Verkehrszeichen steht. Das bestätigt nun auch das Gutachten des renommierten Verkehrsrechtsexperten Univ.-Prof. Christian Piska. Die zuständige Stadträtin muss mit sofortiger Wirkung dieses Faktum anerkennen und die Bewohnerparkplätze in der Inneren Stadt wieder entsprechend behandeln", betont Bezirksvorsteher MMag. Markus Figl.

„Die Neuregelung entspricht weder den Bedürfnissen und Wünschen der Bewohnerinnen und Bewohner der Josefstadt, noch ist diese rechtskonform. Diese wurde trotz der Widersprüche der Bezirke im Dezember eingeführt, seitdem herrscht Unklarheit bei den Parkplatzsuchenden. Schon der Hausverstand sagt uns, dass gelten muss, was auf den Schildern steht. Alles andere ist vollkommen unerklärlich. Nun leitet auch die Volksanwaltschaft ein Prüfverfahren ein. Unser Ziel ist es wieder Fairness für die Parkplatz-

suchenden im Bezirk herzustellen, daher hoffen wir, dass die Verordnung durch den VfGH aufgehoben wird. Stadträtin Vassilakou wäre gut beraten, die Verordnung bereits jetzt zurückzunehmen, denn die Einleitung eines Prüfverfahrens durch die Volksanwaltschaft ist ein starker Hinweis, dass diese rechtswidrig ist", so Bezirksvorsteherin Mag. Veronika Mickel-Göttfert.

Das Kurzgutachten von ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Christian Piska, Verkehrsrechtsexperte am Institut für Staats- und Verwaltungsrecht des Juridiciums der Universität Wien hält folgendes fest:

„Die Ansicht der MA 46, wonach es mit Inkrafttreten der neuen Verordnungen kein Anwohnerparken mehr gebe, solange die neuen Zusatztafeln nicht aufgehängt seien, ist aus meiner Sicht indiskutabel und schlicht als falsch zu verweisen, weil sie jeglichen Kundmachungsgrundsätzen vollends entbehrt und zuwiderläuft."

„Nach herrschender und zutreffender Judikatur sind Verkehrszeichen, solange sie angebracht sind, von den Verkehrsteilnehmern auch zu beachten."

„Einmal gehörig kundgemachte Verkehrszeichen behalten ihre Gültigkeit, solange sie angebracht sind. Daran vermag aufgrund der spezifischen Natur von Verkehrszeichen auch eine Systemänderung durch eine im Amtsblatt des Magistrats kundgemachte Verordnung nichts zu ändern, weil dadurch die Publizitätswirkung aufgehängter Verkehrszeichen – auf dem Boden rechtsstaatlicher Grundsätze – nicht durchbrochen werden kann."

„Man kann den Verkehrsteilnehmern

nicht zumuten […] Verordnungen ausheben zu müssen, bevor sie sich – im Verkehrsfluss – danach richten."

„Eine Verordnung, die derart unnötig komplex und verästelt gefasst ist, erfüllt die Voraussetzung der Wahrnehmbarkeit im Verkehrsfluss nicht. Generell ist höchst fraglich, ob ein derart ausufernder – kaum fasslicher – Norminhalt überhaupt den verfassungsrechtlichen Anforderungen an Klarheit und Nachvollziehbarkeit gerecht wird."

„Ein Forschen in der Online-Version des Amtsblatts der Stadt Wien und die anschließende Interpretation des unnötig komplexen und gänzlich unübersichtlichen Textes erfüllen die Anforderungen nicht im Ansatz."

„Die Kundmachung des Anwohnerparkens durch bloßen Verweis auf ein Amtsblatt muss daher wegen Verstoßes gegen rechtsstaatliche Grundsätze als nicht gehörig angesehen werden. Mit der von der MA 46 gewählten Kundmachungstechnik wurde die Grenze dessen überschritten, was auf dem Boden rechtsstaatlicher Argumentation noch vertretbar ist."

https://www.ots.at/email/paul.schmidinger/wien.gv.at

Das Ferrari Logo

Enzo Ferrari gewann am 17. Juni 1923 ein eher unbedeutendes Rennen in Savia (nahe Savenna), doch er gewann dies mit einem eindrucksvollen Sieg. Er wurde gefeiert und beglückwünscht. Und Enzo Ferrari wurde von Graf Enrico Baracca, einem Adeligen aus der Gegend, in sein Haus eingeladen.

Enrico Baracca war der Vater von Francesco Baracca, welcher ein Spitzen-Kampfflieger im 1. Weltkrieg war. Er hatte in 63 Luftschlachten 34 feindliche Maschinen abgeschossen. Am 19. Juni 1918 wurde er über Österreich abgeschossen.

Das Cavallino Rampante im Ferrari Logo

Seit 1916 prangte am Flugzeug Francesco Baraccas in Erinnerung an seine Zeit bei der Kavallerie ein Wappen. Das springende Pferd (Cavallino Rampante) in Schwarz auf weißem Grund.

Francesco Baracca - Und der Vorläufer des Ferrari Logos auf seinem Flugzeug

Dieses Wappen wurde nach dem Absturz abgetrennt und den Eltern übersandt. Die Mutter von Francesco Baracca übergab das Wappen dann an Enzo Ferrari als dieser bei ihnen eingeladen war. Es solle ihm und seinem Rennwagen Glück bringen.

Enzo Ferrari hielt das Geschenk hoch in Ehren. Er setzte das springende Pferd in Schwarz auf ein gelbes Schild (Schwarz und Gelb waren die Stadtfarben von Modena, der Heimatstadt von Enzo Ferrari). Zum ersten Mal wurde das Emblem beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps 1932 auf einem Rennwagen der Scuderia angebracht. Das Ferrari Logo war geboren.

Das Ferrari Logo ist auch heute noch in fast unveränderter Form im Einsatz.

Die Bedeutung des SF im Ferrari Logo

Die Buchstaben SF im Wappenlogo von Ferrari stehen für „Scuderia Ferrari". Scuderia Ferrari war ein Rennstall, der von Enzo Ferrari geführt wurde. Er existierte von 1929 bis 1938.

1940 wurde dieser Rennstall dann umbenannt in „Auto Avio Construzioni Ferrari" und bereits 1948 nahm dieser Rennstall mit traditionell roten Autos schon an einem Grand Prix Rennen teil. Seit 1950 gibt es die Formel 1 Weltmeisterschaft - und Ferrari gehört seitdem als fester Bestandteil dazu.

Die Erfolge geben Ferrari Recht - in Siegen und Konstrukteurs-Weltmeisterschaften ist Ferrari sicherlich das erfolgreichste Team in der Formel 1 Geschichte.

Wikipedia

FIA Auszeichnung

FIA-Auszeichnung für originalgetreuen Nachbau des Marcus-Wagens, Lehrende und Schüler der HTL Steyr wurden mit dem Heritage Cup gewürdigt Was im Jahre 2004 als Projekt in der Abteilung Maschinenbau der HTL Steyr begann, wurde nun mit dem Heritage Cup des FIA Founding Members' Club ausgezeichnet. Der Wanderpokal, der nach 2013 – damals wurde Martin Pfundner, „der Mann, der die Formel 1 nach Österreich brachte" damit geehrt – bereits zum zweiten Mal nach Österreich ging, wurde während der Prize Giving Ceremony im Rahmen der FIA Generalversammlung in St. Petersburg durch FIA Präsident Jean Todt überreicht. Zwölf Jahre lang

bauten sowohl Schüler als auch Professoren der HTL Steyr den Siegfried-Marcus-Wagen – die Mutter aller Automobile – originalgetreu nach. „Der ÖAMTC hat das Projekt von Beginn an begleitet und auch für diese Auszeichnung nominiert", so Werner Kraus, Ehrenpräsident des ÖAMTC. „Das Original befindet sich seit 1905 im Besitz des Mobilitätsclubs und wurde von den Schülern für den Nachbau gemeinsam mit den Technikern des Clubs eingehend vermessen." In weiterer Folge wurden dann Konstruktions-, Planungs-, Messungs- und Fertigungsarbeiten Bestandteil von zahlreichen Diplom- und Abschlussarbeiten und trugen somit wesentlich zum Gelingen dieses Projekts bei. Nach jahrelanger Arbeit und tausenden Arbeitsstunden der 118 beteiligten HTL-Schüler, konnte der Nachbau 2016 – inklusive einer Probefahrt durch den damaligen Bundespräsidenten Heinz Fischer – der Öffentlichkeit präsentiert werden.

Bosch - 60 Jahre Motorsport in Österreich

Die Motorsport-Geschichte reicht praktisch zurück bis in die Anfänge des Automobil. Bereits mit den ersten großen Autorennen um 1900 wurde technische Entwicklungen von Bosch in Automobilen eingesetzt. Mit dem Magnetzündapparat für Motorkutschen, der erstmals im Jahr 1886 an einen Kunden ausgeliefert wurde, kann Bosch auf seinen ersten wesentlichen Produktmeilenstein zurückblicken. Im Jahr 1903 siegten die ersten

Rennfahrzeuge mit Magnetzündapparaten des Stuttgarter Unternehmens und in den 1960er Jahren fuhren Rennfahrzeuge bereits mit einer direkten Benzineinspritzung sowie Zündanlage und Zündkerzen von Bosch erfolgreich in internationalen Autorennen. Der Erfindergeist der Bosch Entwicklungsingenieure ruhte nicht. Gerade Rennsportserien sind oft Erprobungsfelder für Entwicklungen, die dann in der Großserie auch dem Normalverbraucher zugutekommen. Ab 1980 passte Bosch elektronische Serien-Benzineinspritzungen und -Motorsteuerungen auch an Formel 1-Fahrzeuge an. Diese Technik wurde unter dem Namen „Motronic“ bereits seit 1979 in der Pkw-Serienfertigung eingesetzt. Weitere erfolgreiche Beispiele für Bosch-Technik im Motorsport sind die Benzin-Direkteinspritzung BDE, deren Motorsportversion in den Siegerfahrzeugen der 24-Stunden-Rennen von Le Mans von 2001 bis 2005 eingebaut war. Ebenso erfolgreich ist dort die Bilanz mit Diesel-Einspritzsystemen. 2006 bis 2009 gewannen Boliden mit Common Rail-Dieseltechnik von Bosch das berühmte Langstreckenrennen. Zahlreiche weitere prominente Meilensteine wie Dieseleinspritzpumpe, elektronische Benzineinspritzung Jetronic, Antiblockiersystem, Elektronisches Stabilitätsprogramm und Common Rail begleiteten den Weg des heutigen Unternehmensbereichs Kraftfahrzeugtechnik zum global aufgestellten Anbieter eines breiten Spektrums an Systemen, Komponenten und Dienstleistungen für Mobilität.

Wenden wir nun den Blick zurück in die Geschichte und nach Österreich. Seit Ende der 50er Jahre ist Bosch hierzulande im Motorsport mit Sponsoring und technischer Betreuung aktiv. Eng verbunden mit dieser Erfolgsgeschichte sind echte Menschen aus Fleisch und Blut, die mit dem ganzen Herzen bei der Sache sind. Einer davon ist Norbert Jurkowitsch. Seit über 40 Jahren ist er Motorsportverantwortlicher für Bosch in Österreich und begleitete und prägte damit praktisch die gesamte Zeitspanne. Er ist immer noch gemeinsam mit Willi Angerer aktiv, der ihn bei unzähligen Motorsporteinsätzen mit dem legendären Bosch Renndienst-Bus begleitete – damals im Profirennsport heute oft bei historischen Veranstaltungen.

Der Ursprung

Graf Erwein Schönborn-Buchheim, Gründer des Bosch Racing Team Vienna, nahm Jurkowitsch unter seine Fittiche und führte ihn in die Rennsportszene ein. Jurkowitsch kannte den Job, die Werkstätten, die Menschen auf der Kundenseite und im Unternehmen von der Pike auf. 1975 wurde das Aufgabengebiet des Motorsportleiters Bosch Österreich frei und Jurkowitsch, reiste nach Deutschland um sich beim damaligen Bosch Motorsport Chef Ing. Fritz Jüttner vorzustellen. „Es war eine erste Bewährungsprobe“, sagt er heute im Rückblick. Jüttner gefiel der enthusiastische 27-jährige Österreicher, Jurkowitsch nahm die Herausforderung an und baute die Bosch Motorsportabteilung in Österreich weiter auf. Bosch erkannte die Wichtigkeit über den aktiven Renneinsatz die Marke erfolgreich aufzuladen und zu entwickeln. In Amerika gab es in den 50er Jahren ein geflügeltes Wort: „Win on Sunday – sell on Monday“ und frei nach diesem Motto war die Palette der Bosch-Motorsportaktivitäten breit und bunt. Jurkowitsch verstand es meisterlich Bosch-intern den Motorsport aktuell zu halten und den jeweiligen Vorständen die Vorteile schmackhaft zu machen: „Glücklicherweise war das nicht wirklich schwer, die Bereitschaft ist immer vorhanden gewesen. Und das ist im Prinzip auch der Grund, warum das Zusammenleben Bosch & Motorsport schon so lange erfolgreich zusammenhält“ sagt Jurkowitsch heute. Hierbei half ihm auch sicher seine „wirtschaftliche“ Grundeinstellung, als Mister 110% mit ausgesprochener Teamorientierung war es ihm immer wichtig, dass alles was in den Motorsport investiert wird, der Marke und dem Unternehmen Bosch etwas bringen muss.

In den vielen Jahrzehnten fuhren praktisch alle prominenten Piloten im Bosch Racing Team, wie Niki Lauda, Dieter Quester, Jo Gartner, Franz Wittmann, Franz Wurz und viele andere mehr. Jurkowitsch kennt sie alle und es entstanden dadurch auch lebenslange Freundschaften.

Mit diesen Fahrern war Bosch auch in allen erdenklichen Motorsport-Arten vertreten. Formel 1, Formel 2, Formel 3, Formel-Renault, Tourenwagen, Rallye, Motorboot, Motorrad, Speedway, Kartsport und andere. Auch die breite Palette an Cups die gesponsert wurden, trug vieles zur Bekanntheit der Marke Bosch in Österreich, aber auch international bei. Nicht zuletzt auch dadurch, dass das Bosch Racing Team überaus erfolgreich agierte, sämtliche Titel wie Weltmeister, Europameister, Weltpokal, Mitropa Cup, viele Staatsmeistertitel und europäische Zonenmeistertitel konnte man sich auf die Siegesbrust heften. Bezeichnend für die Popularität des Rennteams unter Jurkowitsch war eine Schlagzeile in einer österreichischen Tageszeitung, die das Bosch Racing Team Vienna mit dem österreichischen Nationalteam im Motorsport gleichsetzte - „Bosch Racing Team Vienna = Österreichisches Nationalteam.“ Eine Besonderheit und ein Zeichen für das erfolgreiche Engagement von Bosch war, dass es auf drei österreichischen Rennstrecken sogenannte „Bosch-Kurven“ gab. Eine davon war jene am 1970 eröffneten Österreichring, sie war eine geliebte und gefürchtete Hochgeschwindigkeitskurve. Die zweite „Bosch-Kurve“ befand sich am Salzburg-Ring und die dritte auf einem Asphaltrundkurs für Karts in Michelhausen.

Bosch Renndienst in Österreich

Die Bosch Motorsportaktivitäten in Österreich wären undenkbar ohne den legendären Bosch-Renndienstbus. Im Jahr 1963 erblickte der Renndienstbus bei Mercedes Benz in Stuttgart unter der Bezeichnung LP 323 das Licht der Welt und wurde im Jahr 1973 vom Generalvertreter für Bosch in Österreich, dem Unternehmen Elektro-Diesel, nach Österreich gebracht und bei den heimischen Motorsportveranstaltungen eingesetzt. Bei Fahrzeugbau Vetter wurde das Fahrzeug als Bosch Renndienstbus geplant und gebaut. Das Fahrzeug ist bis heute im Originalzustand erhalten. Eine technische Besonderheit macht den Wagen geländegängig. Das Fünfgang-

getriebe verfügt über einen speziellen Kriechgang mit extrem kurzer Übersetzung für schwieriges Gelände, etwa bei Moto-Cross Austragungsorten. An allen vier Seiten des Fahrzeugs garantieren hydraulische Stempel, die einzeln gehoben werden können exakte Prüf-, Wartungs- und Reparaturarbeiten. Der Bus ist eine fahrende Bosch-Werkstatt. Damals wie heute mussten Zündkerzen, geprüft und gewechselt werden. Der Bus hatte ein ständiges Sortiment von rund 60 verschiedenen Zündkerzentypen, Zündsystemen, Zündverteiler, Zündspulen und vieles andere mit an Bord. An der Rennstrecke musste mit Bordmitteln des Fahrzeugs geprüft und eingestellt werden. Ebenso ist der Wagen für Reparaturen aller Art der elektrischen Systeme von Lichtmaschinen bis zur Einspritztechnik von Rennfahrzeugen gerüstet. Es gibt im Wagen unter anderem eine Werkbank, einen Schraubstock und ein Sandstrahlgebläse. Er diente aber auch als Journalistentreff. In einer

gemütlichen Konferenzecke im Heck des Busses konnten Reporter, Fachkollegen oder Piloten Fragen stellen, fachsimpeln oder Interviews geführt werden. Der Bus verfügt über eine eigene Wasserversorgung, einen Kühlschrank für Erfrischungen und Snacks und einen Stromgenerator. Die Farben des Busses sind prägnant in Gelb/Rot gehalten, was allerding nicht immer so war, über die Jahrzehnte wurde der Rennbus fünfmal umlackiert, wobei der Urzustand der Beschriftung aus dem Baujahr 1963 heute wiederhergestellt ist. Gemeinsam mit dem Bosch-Schriftzug war und ist der Renndienst-Bus immer noch optisch auffallender Werbeträger.

Seit 1991 wird er auch von der Obersten Nationalen Sportkommission (OSK, heute AMF - Austrian Motorsport Federation) bei der technischen Abnahme für die Abgasüberprüfung der Rallyefahrzeuge mit dem Bosch Abgastester genutzt.

Seit 1987 sind Abgaskatalysatoren bei den teilnehmenden Fahrzeugen der Österreichischen Rallye-Staatsmeisterschaften Pflicht. Die Crew des Bosch Renndienst-Busses prüft die einwandfreie Funktion der Katalysatoren an den teilnehmenden Rennfahrzeugen. Bei den Fahrzeugrennen kommt der Bosch Vier-Gas-Abgastester für Benzin, Diesel, Methanol und Gas zum Prüfeinsatz. Alle 4 Treibstoffarten kommen in der Österreichischen Meisterschaft zum Einsatz.

In den Jahren wurden 1.028 Einsätze und 265.500 Kilometer im Dienste des Bosch-Motorsports gefahren. Heute ist der legendäre Bosch Renndienst-Bus nun 54 Jahre jung und immer noch unterwegs.

Und heute

Noch heute pflegt Bosch die Authentizität und Historie der Marke bei historische Veranstaltungen, wenngleich Bosch heute als internationaler Konzern in unzählige Wirtschaftssegmenten aktiv ist. Der Bosch Renndienst-Bus wird weiterhin von Norbert Jurkowitsch betreut, und es ist ihm zu verdanken, dass der Renndienst-Bus auch heute noch neugierige Blicke an den Rennstrecken Europas auf sich zieht. Bei heutigen Veranstaltungen bei denen der Bus im Einsatz ist, steht oft die Software elektronischer Komponenten im Vordergrund. Die klassischen Aufgaben, wie Zündkerzen sind weitgehend in den Hintergrund getreten.

Bosch Automotive Tradition ist heute ein wichtiger Brückenschlag vom jetzt in die Vergangenheit um auch in Zukunft klassische Fahrzeuge auf den Straßen als rollendes Kulturgut zu erhalten. Bei der Bestimmung des passenden Ersatzteils unterstützt Bosch Automotive Tradition die Liebhaber von Old- und Youngtimern mit einer umfangreichen Wissensdatenbank im Internet. Unter dem Navigationspunkt „Wissen“ auf der Internetseite www.automotive-tradition.de stehen über 16 500 Dokumente zum kostenlosen Download bereit. Die Recherche in den Dokumenten liefert Antworten beispielsweise auf die Frage, welcher Starter in einem Fahrzeug ursprünglich verbaut war, in welchen unterschiedlichen Fahrzeugen ein bestimmter Generator eingesetzt wurde, oder auch Informationen zu alternativ verwendbaren Ersatzteilen.

Die Geschichte des Motorsports in Österreich ist mit der Marke Bosch untrennbar verbunden und ist damit ein herausragendes Beispiel einer nachhaltigen und erfolgreichen Markenstrategie.

Oldtimer Guide, Christian Schamburek

Der Sonntagsausflug

Ein herrlicher Frühlingstag brach an, wir saßen beim Frühstückskaffee, die Morgensonne lacht durch das Fenster und meine Liebste fragte mich: Wollen wir nicht einen Ausflug mit dem Oldtimer machen nach dieser langen Winterpause? Ich überlegte nicht lange, sagte zu und wir begaben uns Richtung Oldigarage in den schönen Wienerwald. „womit fahren wir?“ fragte meine Holde, mit dem Buckelvolvo? Ok, war mir recht, war er doch bestens gewartet über den Winter. Also dann, wir kamen bei der Garage an, Volvo den Pyjama ausgezogen, da stand er in seiner ganzen knallroten Pracht, bereit für ein schönes Sonntagsabenteuer. Es roch ein bisschen muffig drin, aber das würde sich bei offenen Fenstern bald verflüchtigen. Wir stiegen ein und fuhren los. nach ca. 2km Fahrt sagte meine Copilotin: Duuu, hast du die Nummerntafeln umgesteckt? Natürlich nicht. „warum sagst du das nicht rechtzeitig“ ich vernahm nur ein leises Grummeln: „Immer bin ich schuld“ Was? fragte ich... „Nix“ sagte sie. Also zurück gefahren, die Nummerntafeln vom NSU auf den Volvo gesteckt und los gings.

Nach einer kurzen Steigung und einer längeren Ebene kam so richtig das Gefühl von Freiheit und Zufriedenheit auf ... bis, nach einer kurzen Ruckeln die Karre stand. Wir sahen uns betroffen an „ kann nicht viel sein“ sagte ich. „Darf ich was fragen?“ sagte sie, OK frag. „haben wir genug Benzin oder hast du vielleicht falsch getankt? „Wir haben genug Sprit und auch den Richtigen im Tank“ Zur allgemeinen Erklärung: Nach einem Autowechsel vor vielen Jahren von Diesel auf Benzin, hatte ich einmal falsch getankt, na und, kann ja mal passieren, das hängt mir Jahre nach.

Ok, also ausgestiegen, das Pannendreieck aufgestellt, ich hatte extra ein neues gekauft, absolut Sturm- Erdbeben und Zunami sicher, das beste was es am Markt gab. Dazu ein Verbandspacket welches dem Rucksack eines Notfallsanitäters glich. Da war alles drinnen, sogar ein Defibrillator und ein Schwangerschaftstest, wozu auch immer der war egal. Danach machte ich mich daran, bei geöffneter Motorhaube nach der Ursache der Panne zu suchen. Ich bin ja ein Werkzeugfetischist, bei meinem Werkzeugsortiment würde jeder Baumarkt vor Neid erblassen. Nur im Moment hatte ich nix mit, gar nix, nicht einmal mein geliebtes Letherman Super Tool. Na Bravo, zum Glück war der Benzinschlauch ohne Schlauchklemme am Vergaser angesteckt. Also zog ich ihn ab und sagte zu meiner Frau: kannst du mal bitte kurz starten, ganz kurz, wirklich nur einen Wimperschlag lang, ich dachte das würde sie am besten verstehen. Ok, sie startete... und startete... und startete... AUSSSSS schrie ich und spukte Benzin. Ich sagte „KURZ“ .

Das war es also nicht, kam nur die Stromversorgung in Frage. Aber wie prüfst du einen Zündfunken ohne Werkzeug? Ich hatte eine Idee. Ich bat meine beste Ehefrau doch mal kurz das abgezogene Zündkabel zu halten. Ich setzte mich ins Auto und rechnete damit, wenn ich jetzt kurz starte und sie macht einen Plärrer, dann stimmt der Zündfunke. Ich startete... nix geschah... „hältst du das Zündkabel? fragte ich sie. „Ich bin ja nicht dämlich, halt´s doch selber“ Ich mag Frauen mit technischem Verständnis, aber das half mir nicht weiter, noch dazu wo sie das Zündkabel weggeworfen hatte, dieses sich beim Starten im Kühlerventilator verfing, und so über die Hälfte abgeschält wurde. Also gut, was blieb mir über als das Kabel selbst zu halten, Gott sei Dank hatte ich keinen Herzschrittmacher. Kannst du bitte kurz, gaaaaaaanz kurz, wirklich nur einen Hauch eines Flügelschlags eines Schmetterling, wie der Atemzug eines Engels, ich dachte damit hätte ich ihre esoterische Ader getroffen, starten. Mach ich, sagte sie und startete. Als ich wieder zu mir kam, stand ein Notfallsanitäter neben mir, den ein vorbeifahrende Autofahrer gerufen hatte, weil

er dachte ich hätte einen epileptischen Anfall. Ich schickte ihn weg im Wissen wie der Defi in meinem Erste Hilfe Packet nun funktioniert.

Ich war nervlich fix und fertig, ich musste runterkommen, setzte mich in den Volvo und versuchte nachzudenken. „darf ich dich was fragen?“ tönte es vom Beifahrersitz. „ da vorne geht es doch bergab, wir sollten den alten Schweden anschieben, vielleicht springt er dann an?“ Wie in aller Welt soll er anspringen, der Starter funktioniert ja der fffuuunnnkkkttttiiiooonnniiieeerrrtt!!!!!. sagte ich genervt. „wenn du meinst, sagte sie pikiert, „aber vielleicht solltest du mal den Stromkreis kurz unterbrechen, das sagen sie immer bei den Sience Busters“. Ich verbiss mir die Antwort. Um des Friedens Willen stimmte ich zu, die Mistkarre anzuschieben. Ich setzte mich rein, und sagte zu ihr, „bitte schieb mich das Stück bis zum Gefälle vor, dann läuft er von selber“, „geht nicht“ sagte sie, sieh dir meine hohen Absätze an, die brechen sofort ab, OK lass mich reinsetzen. Ich hatte zwar ein ungutes Gefühl, stimmte aber trotzdem zu. Ich instruierte sie: „du setzt dich rein, gibst den zweiten Gang rein, drehst die Zündung auf und wenn du schnell genug bist lässt du die Kupplung kommen“ Wie gesagt, ich hatte kein gutes Gefühl bei der Aktion.

Als sie drin sah‘s rief ich noch kurz „los geht‘s“ und versuchte den Volvo anzuschieben, welcher sich aber nicht vom Fleck bewegte. Ich stemmte mich mit dem Rücken an den Wagen, sozusagen, Buckel an Buckel und stemmte mich mit aller Kraft dagegen. In diesem Moment vernahm ich ein Klicken, sie hatte die Handbremse gelöst, der Wagen machte einen Satz nach vorne ich schlug mit dem Hinterkopf auf die Stoßstange aus massiven Schwedenstahl auf. Ich rappelte mich hoch und sah wie der Volvo die gerade Straße immer schneller hinunter rollte. Ich schrie: „KUPPLUNG LOSLASSEN“. Der alte Schwede rollte weiter bis zu einer leichte Rechtskurve, wo er gerade aus fuhr und sich in einer Ligusterhecke einbaute. Ich lief hin riss die Tür auf; „was zum Teufel war das?“

Sie sah mich an und sagte: „Die Lenkung ist kaputt, lässt sich nicht lenken, schau mal, steckt fest“ „DU HAST DIE ZÜNDUNG NICHT EINGESCHALTET“ „schrei mich nicht an“ sagte sie. Einige Minuten war gespenstische Stille zwischen uns Drei. Dann sie: „darf ich mal probieren zu starten?“ Warum in aller Welt sollte er jetzt anspringen, sagte ich, aber ok, mach was du willst. Ich drehte mich weg und hörte ein starten und starten und starten und auf einmal ein paar Fehlzündungen. Ich wollte noch schnell den Auspuff zuhalten, damit er ja nicht ansprang, diesen Triumph wollte ich ihr nicht gönnen, es war zu spät, er lief!

Den Gesichtsausdruck als sie ausstieg werde ich ein Leben lang nicht vergessen, ich hatte noch keinen Olympiasieger gesehen, der annähernd triumphierend um sich blickte. Als ich zum Wagen gehen wollte, hörte ich ein Knirschen, drehte mich um, und sah wie ein Bauer mit seinem Traktor mein Hightech Pannendreieck überfuhr. Ich nahm‘s gelassen hin.

Hans Past

COVC Clubnachrichten

Nachruf

Wir trauern um Elisabeth Gattermaier, die am 3. Februar 2019 nach langer, schwerer Krankheit im 63. Lebensjahr verstorben ist.

Als Lebensgefährtin unseres Kassiers, Gründungs- und Vorstandsmitglieds Michi Braun, trat Elisabeth am 24.10.2002 dem COVC als Mitglied bei und war ab diesem Zeitpunkt bis zum 31.10.2012 als Kassier-Stellvertreterin mit für die ordnungsgemäße und fehlerfreie Führung der Vereinskassa und Geldgebarung verantwortlich. Sie hat alle Arbeiten für den COVC verlässlich, richtig und genau erledigt und wir sind ihr für diese langjährige Hilfe sehr dankbar.

Elisabeths Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft hat dazu geführt, dass sie überaus beliebt war und es sind daraus viele langjährige Freundschaften entstanden.

Eine schwere Krankheit hat eine Veränderung ihrer Lebensumstände mit weitgehend eingeschränkter Mobilität ergeben, was auch zur Rücklegung ihrer Funktion und zum Austritt aus unserem Club per 31.10.2014 geführt hat.

Neben den trauernden Familienangehörigen und Freunden waren auch viele Mitglieder des COVC am Inzersdorfer Friedhof am 14. Februar 2019 beim Begräbnis anwesend und haben Elisabeth auf Ihren letzten Weg begleitet. Wir werden sie nie vergessen.

Otto Goschenhoder
Obmann

Termine 2019

24. März	Bowling Turnier
5. April	„Start in den Frühling“ Slot car 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 4. April 2019, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Der neue Jaguar E-Type Lightweight	1
Historische Straßen	3
Druckluftauto	3
Fiat 1400	5
Peugeot 204	5
KINDERLIEBE in den 30er Jahren:	6
Smog-Katastrophe in London 1952	6
Ein besonderer Zug - Für ...	7
Fahrtenbuchartige Aufzeichnungen	7
Rechtsgutachten zu Bewohner..	8
Das Ferrari Logo	9
FIA Auszeichnung	9
Bosch - 60 Jahre Motorsport ...	9
Der Sonntagsausflug	11
COVC Clubnachrichten	12

CityCopyService.at

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

Impressum

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

Redaktion: Herbert Fischer
www.covc.at

Auflage: 60 Stück
Druck: City Copy Service, A-1190 Wien