

COVC Monats - Gazette



Nummer **138** April 2019

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...warum habe ich so lange mit der Restauration gewartet...

Historischer Pflasterbelag

Den Wolfrathplatz bedeckt ein historischer Pflasterbelag: Er ist eine der letzten steilen Verkehrsflächen Wiens mit einer Fahrbahn aus „Geritzten“.

Über Jahrtausende waren unbefestigte Verkehrswege die Norm und Befestigungen auf Bereiche weichen oder sumpfigen Bodens beschränkt. Holz, Sand und Kies waren die frühen Wegebaustoffe. Die erste Kommune, die in der nachrömischen Zeit wieder begann, zur Erleichterung des Verkehrs die Straßen zu pflastern, war Paris. 1185 wurde dort das erste Pflaster



Die Hietzinger Hauptstraße vor 1908. Gepflastert waren nur der Gleiskörper der Dampftramway, der rechte Gehsteig und ein Straßenübergang. © Bezirksmuseum Hietzing

verlegt. Im 13. Jahrhundert folgten die großen italienischen Städte wie Florenz, Bologna, Verona, Modena und Padua diesem Beispiel. In Deutschland und England wurde dieser Sitte erst Anfang des 15. Jahrhunderts gefolgt, den Anfang machte Nürnberg, ihm folgten Regensburg und Augsburg und schließlich 1417 auch London.

Es bedurfte weiterer Jahrhunderte, ehe dieser Gedanke auch in Wien Fuß fasste und zum unerlässlichen Erfordernis städtischen Lebens wurde. Darstellungen von Wiener Straßen zeigen bis ins späte 17. Jahrhundert keine Pflasterungen, nur für spezielle Bereiche wie Innenhöfe sind Rundschotterpflasterungen

ab dem Beginn des 17. Jahrhunderts bestätigt. Einer historischen Quelle zufolge soll es bereits im Jahr 1676 eine Satzung der Wiener Pflasterer gegeben haben, die 1717 neu bestätigt wurde. Pflasterungen auf wichtigen Plätzen sind ab 1725 und Probepflasterungen für die Wiener Straßen ab 1765 überliefert. Mit der systematischen Pflasterung Wiens (heutiger 1. Bezirk) wurde 1778 begonnen und erst in den 1820er-Jahren auch in den damaligen Vorstädten. Mitte des 19. Jahrhunderts war die Innere Stadt nahezu vollständig gepflastert, weite Bereiche des heutigen Stadtgebietes mussten aber noch lange mit Schotterstraßen auskommen. Im Jahre 1900 waren noch ca. die Hälfte der Straßen mit Schotter oder Makadam (speziell konstruierte Schotterstraße) bedeckt, 1938 waren es noch 40 %.

Das erste Wiener Pflaster bestand aus Schieferplatten bzw. Flyschsandstein, dann aus Granitbruchsteinen. Die ersten Granite wurde ab 1800 aus Mauthausen nach Wien geschifft, und die Steinbrüche dieser Gegend blieben die Hauptbezugsquelle für den Wiener Straßenbau. Die Pflasterung begann überall mit der



Anwendung von nur auf der nach oben gekehrten Seite behauenen Bruchsteinen, und schritt dann zur Anwendung rechtwinkelig behauener Steine vor. Sie ließen sich dichter aneinanderlegen und bildeten eine Zusammenhängende und damit widerstandsfähigere Fläche die auch leichter zu reinigen war. Unter den verschiedenen Ausführungsmethoden nahm schließlich die Wiener Methode des Würfelpflasters mit Abstand den ersten Rang ein, und der meist aus den Mauthausener Steinbrüchen stammende 1826 eingeführte „Wiener Granitwürfel“ mit 18,5 cm Seitenlänge war über lange Zeit der klassische Wiener Straßenbelag, der sich bis in unsere Tage hielt.

Natürlich war er nicht unumstritten, den mit zunehmendem Verkehr nützte er sich an der Oberfläche ab und bekam eine zunehmend konvexe Gestalt, die die Straße holprig machte. Die fugenreiche Straße war schwer zu reinigen, die Reparatur

teuer und die gesundheitsschädliche Wirkung des zerriebenen Granitstaubes bald erkannt. Auch verursachte der Verkehr auf diesem Pflaster gehörigen Lärm. International ausprobierte Alternativen wie Klinker oder anderer künstlicher Stein, Holzpflaster, Eisenwürfel oder -platten, Zement- und Kautschukpflaster konnten aber nicht überzeugen.

Damit begann sich der Asphalt durchzusetzen. Natürlicher Asphalt war ein von Bergteer durchdrungener Kalkstein. Als Binde- und Dichtungsmittel war der Asphalt oder bituminöse Kalk schon im frühesten Altertum bekannt und angewendet, etwa an den Bauten Baby-lons. Nach Jahrtausenden während der Vergessenheit wurde der „teilweise brennbare Stein“ in einer Lagerstätte im Juragebirge (Val de Travers) Anfang des 18. Jahrhunderts wiederentdeckt und seine praktische Verwendbarkeit auch für den Straßenbau erkannt. Doch erst nach Versuchen in den 1830er-Jahren in Lyon und auch Paris

folgte ab der Mitte des 19. Jahrhunderts eine breite Anwendung in Paris, das von der Nähe zu den großen Lagerstätten profitierte, und später auch in London. Neue Fundstätten wurden nutzbar gemacht, doch der Asphalt aus dem Val de Travers blieb dank seines hohen Bitumengehalts von 11–12 % überlegen und die Eisenbahn ermöglichte die Verteilung in ganz Europa.

Der Siegeszug des Asphalts in allen europäischen Städten wurde dank seiner erwiesenen Vorteile (bequemer, geringer Rollwiderstand, hohe Dauerhaftigkeit, leicht zu reinigen) von Fachleuten bald nicht mehr bezweifelt, doch konnte er von einer breiten Opposition verzögert werden. Über Nachteile wie zu geringe Festigkeit und seine Rutschigkeit für Pferdehufe hinaus waren auch mate-

rielle Interessen im Spiel, schließlich hatten viele Kommunen in Steinbrüche investiert. Ökologische Argumente wie die Totalversiegelung, die geringere Reparaturfähigkeit mit die höhere Abfallmenge waren noch nicht das Thema.

In Wien wurden die ersten größeren



Versuche mit Asphalt ab 1872 unternommen und ab 1894 Asphaltbeläge zunächst für Gehsteige vom Magistrat zugelassen. Ab 1922 wurden auch Pflasterstraßen vermehrt asphaltiert, doch waren bis 1938 erst 3,2 % der Wiener Straßen davon betroffen. Die verwendeten Asphaltmischungen und Methoden der Aufbringung wandelten sich im Laufe der Zeit, und der Einsatz industriell verwerteter Ressourcen wie vor allem des Erdöls stieg. Heute werden unter Asphalt Mischungen aus Bitumen, Sand und Splitt verstanden.

Mit dem Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg setzte der industrielle Wegbau ein und die Vergabepolitik der Stadt Wien bevorzugte die großen Bau-firmen und den Asphalt. Auch die Bauordnung bevorzugte den Asphalt und bei Hausrenovierungen müssen die Gehsteige mit Asphaltguss ausgeführt werden. Die ehemals gut entwickelte Tradition des Pflastererhandwerks versiegte.

Der 13. Wiener Gemeindebezirk war im Jahr 1895 (damals inkl. dem heutigen 14. Bezirk) mit einem gepflasterten Straßenanteil von nur 11,2 % bei weitem das Schlusslicht in der Straßenbefestigung Wiens (12. Bezirk 38,1 %). Der Rest waren Makadamstraßen, die bis



zum zweiten Weltkrieg zunehmend eine Teerschicht erhielten, oder unbefestigte (einfach geschotterte) Straßen. Der Asphaltanteil und andere Straßenbefesti-

gungen waren damals vernachlässigbar. 1938 hatte sich der gepflasterte Anteil auf immerhin 50 % gesteigert.

Die um die Wende vom 19. ins 20. Jahrhundert und auch noch später entstandenen Straßenansichten Ober St. Veits sind sehr aufschlussreich, zeigen sie doch in den meisten Fällen bereits das Vorhandensein der gepflasterten Gehsteige und meistens unbefestigte Straßenflächen. Nur die Gleisanlagen der Dampftramway und später der elektrischen Straßenbahn waren mit Pflastersteinen ausgelegt. Gegen die Staubentwicklung der geschotterten und zur Reinigung der gepflasterten Straßen gab es die Spritzwägen. Jedes Jahr wurden per Stadtratsbeschluss die Verkehrsflächen und die Häufigkeit ihrer Besprengung kundgemacht. Das Verzeichnis von 1915 zeigt, dass alle Straßen mindestens zweimal täglich mittels Sprengwagen oder Schlauchkarren bespritzt wurden, die Hauptstraßen sogar dreimal. An Sonn- und Feiertagen wurde auch die Ghelengasse vom Stock im Weg bis zu Dolls Weinschank, dem heutigen Lindwurm, in die Betreuung einbezogen. Die Schöpfbrunnen und Schöpfwerke gab es nicht mehr, dafür eine lange Liste „Hochquellen-Hydranten“.

Die Obere Hietzinger Hauptstraße und der Wolfrathplatz. Fotografiert vor 1908. Zu sehen ist die Dampftramway und der damals schon teilweise gepflasterte steile Bereich des Wolfrathplatzes. Die Fahrbahnen sind noch unbefestigt.

Josef Holzapfel
Fotos: Bezirksmuseum Hietzing

Der Stroler

Der Stroler (Kunstwort, Stroller= Kinderwagen) ist ein ganz legales Elektrofahrrad, ein e-Bike oder Pedelec, mit dem Sie auf dem Radweg fahren dürfen. Bis zu 25 km/h elektrisch unterstützt und schnell erfüllt er alle gesetzlichen Bedingungen. Legal.



Der Stroler ist gleichzeitig sehr viel auf ein Mal. Ein Elektro-Fahrrad, in Österreich und der Schweiz ein e-bike in der EU ein Pedelec. Er kann auch ein Elektro-Moped bis 45 km/h, also auch ein s-Pedelec, sein. Er ist Retro vom Aussehen und auch neu, denn es hat ihn noch nie vorher gegeben: er ist einmalig. Es gibt 7 Farben – ansehen auf www.lohner.at

Ein kleiner Stauraum und Möglichkei-

ten Satteltaschen zu montieren, machen ihn ideal für das Arbeitsleben in der Stadt oder einen Ausflug ins Grüne. Praktisch.

Und der Stroler sieht wirklich gut aus. Sagen uns zumindest sehr viele, die ihn live erlebt haben.



Wenn jemand was „günstiges“ sucht... hab versucht anzurufen, geht aber keiner ran..

Nachwuchsförderung

Nachwuchsförderung für Oldtimerfahrer Jugendförderung ist im Rahmen der Verbandsarbeit des ÖMVV ein wichtiges Thema. Daher unterstützt der ÖMVV eine Initiative von Kari Seidler. Im Frühjahr 2019 wird es beim ÖAMTC in Teesdorf eigene Fahrtechnikkurse für den Oldtimernachwuchs geben. Diese Halbtage-



gекurse sind speziell für Neulinge im Bereich der Oldtimer ausgerichtet. Besonderes Augenmerk wird dabei auf die „Übergabe“ der Autos an die nächste oder übernächste Generation gelegt. Die alten Herren können in diesem Rahmen die Jugend mit ruhigem Gewissen und auf „gesichertem Terrain“ ans Steuer der „heiligen Kuh“ lassen. Es werden spezielle Übungen für das richtige Bremsverhalten, Kurvenfah-

ren, Handlingparcours... kurz gefasst für „Nanny-free-driving“ angeboten. Pro Fahrzeug sind 2 Personen vorgesehen, aber nicht Pflicht. Kostenpunkt € 250,- pro Fahrzeug. (Verpflegung ist im Kursbeitrag nicht enthalten!) Infos und Anmeldung: restaurations-shop.at, Kari Seidler 0664 120 38 16, office@por15.at. Termine: Samstag, den 23.3.2019 und Samstag, den 27.4.2019 im ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Teesdorf

Bosch und Daimler

San José soll zur Pilotstadt für automatisierten Mitfahrerservice werden

- Testgebiet befindet sich entlang der Hauptverkehrsader zwischen Stadtzentrum und West San José
- Der App-basierte Mitfahrerservice bietet ausgewählten Kunden ein automatisiertes Fahrerlebnis.

Mit mehr als einer Million Einwohnern ist San José am Südufer der San Francisco Bay im Silicon Valley die drittgrößte Stadt des US-Bundesstaates Kaliforniens. Geplant ist, dass die Metropole im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2019 Pi-



lotstadt für die Erprobung des kürzlich von Daimler und Bosch angekündigten, App-basierten, vollautomatisierten und fahrerlosen (SAE Level 4/5) Mitfahrerservices (Ride-Hailing) wird. Dazu haben die drei Parteien eine Absichtserklärung unterzeichnet. Bosch und Daimler wollen den Service mit automatisierten Mercedes-Benz S-Klasse Fahrzeugen ausgewählten Kunden zur Verfügung stellen. Das Testgebiet befindet sich entlang der Verkehrsader San Carlos Street/Stevens Creek Boulevard zwischen Stadtzentrum und West San José. Mit einem zu erwartenden Bevölkerungswachstum von 40 Prozent innerhalb der nächsten zwei



Jahrzehnte steht die Metropolregion vor wachsenden Herausforderungen, auch im Straßenverkehr. Darüber hinaus will sich San José für eine Zukunft mit autonomen Autos auf den Straßen vorbereiten.

BOSCH/Daimler

E-Fahrzeug – die ideale Lösung?

Professor Jörg Wellnitz von der Technischen Hochschule Ingolstadt (THI) und Inhaber einer Professur in Melbourne, hat sich akribisch mit allen Aspekten der E-Mobilität auseinandergesetzt.

Das Ergebnis:

„Sie kann und wird nie so kommen, wie von Industrie und Politik prognostiziert.

In der Volksmeinung ist E-Mobilität eine tolle Sache“, sagt der Professor, „aber sie macht überhaupt keinen Sinn, wenn man sich alle Aspekte des Themas einmal vor Augen führt.“

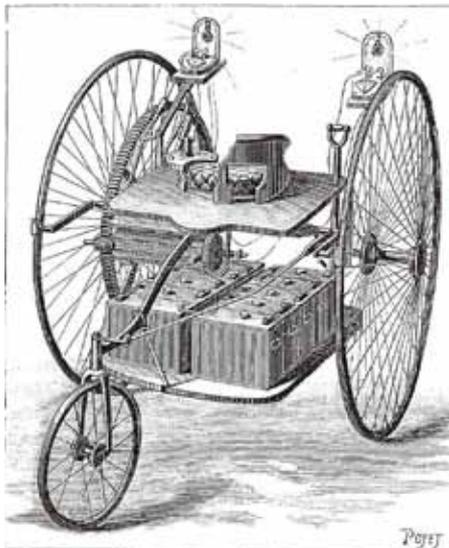
Für gerade einmal 16 % des klimaschädlichen Kohlendioxidstoßes ist der Autoverkehr verantwortlich. „Belastender ist da ja schon die Massentierhaltung und die landwirtschaftliche Monostruktur“, so Wellnitz.

Von den großen Containerschiffen auf den Weltmeeren ganz zu schweigen.

330 dieser Schiffe gebe es aktuell.

15 von ihnen produzierten so viel CO₂ wie alle 750 Millionen Autos zusammen.

Vom Flugverkehr und den großen Kreuzfahrtschiffen mal ganz zu schweigen.



„Bis eine Batterie für einen Tesla gebaut ist, kann man 8 Jahre lang mit einem Verbrennungsmotor fahren (bzw. 200.000 km), um die gleiche Umweltbelastung zu erzielen“, so Wellnitz.

Denn seiner Meinung nach ist es nur noch eine Frage der Zeit, bis der Strom zum Aufladen der Batterien – der zudem

in der Hauptsache alles andere als sauber produziert wird – ebenso besteuert wird wie Benzin oder Diesel. Und dann lägen die Kosten für ein Elektroauto bei rund 800 Euro pro Monat.

Und der hat aufgrund der möglichen Ladezyklen eines Akkus in 8 Jahren fast nur noch Schrottwert.

Und das weiß die Autoindustrie nicht? „Alle wissen es“, sagt Jörg Wellnitz, „aber es geht weder um die Umwelt, noch um die Kunden.“

Warum Hersteller wie Audi, BMW und andere derzeit Milliarden in die neue Technologie investieren, liege ganz wo anders.

„Zum einen lassen sich Milliarden an EU-Fördergeldern kassieren. Daneben bewahren E-Autos die großen Hersteller vor Strafzahlungen wegen Nichterreichens der europäischen Klimavorgaben, da sie mit angeblichen Zero-Emissions-



modellen den Flottenmix nach unten drücken.

„Es geht selbstredend auch um das Markenimage, um ein grünes Mäntelchen und um Technologiekontrolle.“ Man baue die E-Autos im Wissen, dass sie alles andere als die automobiler Zukunft seien.

„Es zu machen ist billiger, als es nicht zu machen“, hat mir mal ein Automanager gesagt!

„Es ist sinnlos, aber es kostet weniger.“

Und – so ganz nebenbei – geht es natürlich auch darum, noch mehr Autos zu verkaufen. 1,6 Milliarden Fahrzeuge gibt es heute bereits weltweit. 80 Millionen werden pro Jahr produziert.

Die E-Autos sind für die Hersteller kein Ersatz für Verbrenner, sondern ein Zusatzgeschäft, um als Zweit- oder Drittfahrzeug noch mehr Autos an den Mann zu bringen.

Doch dieses Zusatzgeschäft stößt an seine Grenzen, wenn es um die benötigten Rohstoffe für den Bau von Akkus geht, deren Abbau in Chile (Lithium) und Zentralafrika (Kobalt) nicht nur extrem



umweltunverträglich ist und in weiten Teilen mit unverträglicher Kinderarbeit einhergeht. „Würde Audi den A4 in großer Serie rein elektrisch bauen, müssten sie den halben Weltmarkt an Kobalt leerkaufen.“

Bei VW – so Wellnitz – habe man so eine Rechnung schon mal aufgemacht und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Konzern für seine Produktion von E-Autos rund 130.000 Tonnen Kobalt benötigen würde.

Die Weltproduktion jedoch liegt derzeit bei 123.000 Tonnen!

Und die meisten Schürfrechte liegen in China, was, wie Professor Fritz Indra sagt, der auch mal bei Audi beschäftigt war, „einen veritablen Wirtschaftskrieg auslösen kann“.

„Die Chinesen haben sich in Afrika weitgehende Schürfrechte gesichert. Kobalt wird zum Beispiel im Kongo teils unter brutalsten Bedingungen von Kindern aus dem Boden gekratzt“, so Indra.

„Man braucht zudem Graphit, Mangan und Lithium. Bei all diesen Themen begeben wir uns voll in eine chinesische Abhängigkeit, wir müssen das alles von den Chinesen kaufen.“

Wie für Professor Jörg Wellnitz liefert auch für „Verbrennerpapst“ Indra das Elektroauto „in einer gesamtheitlichen Betrachtung“ keinen Beitrag zum Klimaschutz.

Wellnitz, für den der Dieselmotor nach wie vor der sauberste und umweltfreundlichste Antrieb ist, macht noch eine andere bemerkenswerte Rechnung auf:

Ein Auto-Akku liefert 100 Wattstunden Leistung pro kg Gewicht,

ein Benzinler 12.000 Wattstunden und Wasserstoff (für Wellnitz der Treibstoff der Zukunft) 33.000 Wattstunden Leistung pro kg Gewicht.

Würde man eine aufrichtige Ökobilanz aufmachen, basierend auf Preis, Bauraum und Leistung, dann „kommt hinten der Ottomotor raus oder ein kleiner Diesel“, sagt Jörg Wellnitz.

Und: „Das Wasserstoffauto wird ganz sicher kommen.“



LIQUI MOLY steigt in die Formel 1 ein

Februar 2019 – LIQUI MOLY eröffnet das Geschäftsjahr 2019 mit einer Sensation: Der Öl- und Additivspezialist steigt in die Formel 1 ein. Bei elf Rennen wirbt er an der Strecke – als eine von nur wenigen Marken. „Wir hoffen, dass von den mehr als eine Milliarde Zuschauern, die weltweit diesem Spektakel am Fernseher beiwohnen, der eine oder andere auf die Idee kommt, sich mit LIQUI MOLY näher zu befassen und unsere Produkte zu kaufen“, erklärt Geschäftsführer Ernst Prost.



Bereits beim Großen Preis von Bahrain am 31. März wird sich LIQUI MOLY das erste Mal groß in Szene setzen. „Die Formel 1 und LIQUI MOLY passen gut zusammen, denn beide stehen für absolute Spitzenleistung“, sagt Ernst Prost.

Nach den Großen Preis von Bahrain wird das LIQUI MOLY-Logo bei der Hälfte der Rennen zu sehen sein. Dafür nimmt das Unternehmen einen Millionenbetrag in die Hand. „Wenn man so viele Menschen weltweit erreichen will, darf man kein Pfennigfuchser sein, sondern muss global denken und gewaltig investieren“, so Ernst Prost. Die Formel 1 ist für die Schmierstoffmarke kein Neuland. In den Nullerjahren war LIQUI MOLY schon einmal beim Team Jordan engagiert.



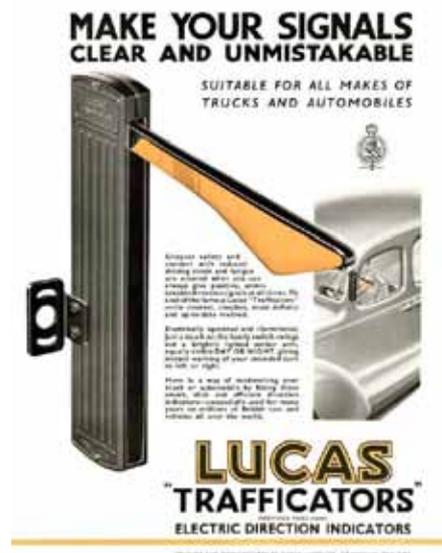
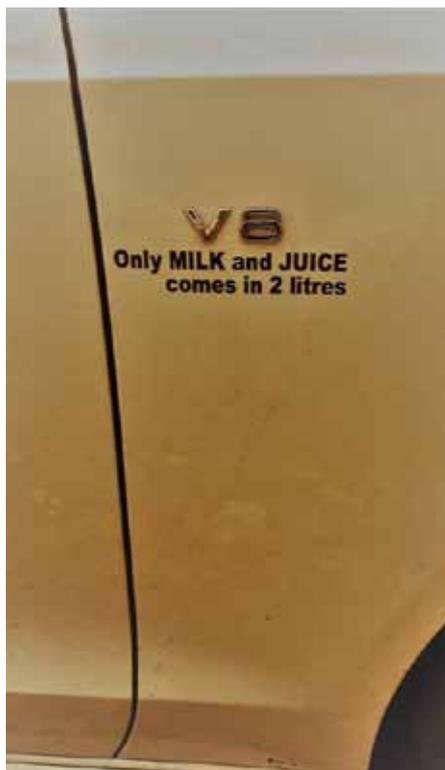
„Ziel für die Werbung in der Formel 1 ist die Steigerung unserer Markenbekanntheit. Öle und Additive verrichten ihr Werk unsichtbar in den Tiefen des Motors. Es sind keine Produkte, die der Autofahrer jeden Tag sieht und sich an ihnen erfreut. Deswegen ist die Sichtbarkeit der Marke umso wichtiger für LIQUI MOLY. Spitzenqualität alleine hilft wenig, wenn sie keiner kennt und um deren Nutzen weiß“, erklärt Ernst Prost.

Neben der Formel 1 gehören zu den internationalen Aktivitäten von LIQUI MOLY die Motorradweltmeisterschaft MotoGP und die Tourenwagenmeisterschaft TCR. Dazu kommen zahllose weitere Engagements auf nationaler, regionaler und sogar lokaler Ebene. „Wir holen die Kunden da ab, wo sie zuhause sind, und das ist die Heimat“, so Günter Hiermaier, Vertriebschef und zweiter Geschäftsführer von LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY beschränkt sich aber nicht auf Motorsport. Das blau-rot-weiße Logo war und ist in diesem Winter zu sehen bei der Handball-WM, die alle Rekorde schlug; bei der Eishockey-WM, bei der Vierschanzentournee, bei der Ski-WM und in der NBA bei den Chicago Bulls. „Das erschließt uns neue Zielgruppen und Kunden und überbrückt die Winterpause im Motorsport. Stets geht es dabei um drei Faktoren: die Anzahl der Zuschauer vor Ort, die Medienpräsenz und die Möglichkeit, positive Ableitungen für das eigene Markenimage herzustellen“ erklärt Marketingchef Peter Baumann.

„Formel 1, MotoGP, Handball-WM, Eishockey-WM – das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen“, betont Ernst Prost. „Das zeigt das Niveau, auf dem wir inzwischen unterwegs sind. Höher geht es kaum noch. Ohnehin kaufen wir als Sponsor nur exzellente Sportveranstaltungen mit hervorragender TV-Reichweite ein. Vor allem Events mit internationaler und globaler Auswirkung.“

Liqui Moly



Glasspar G2

oder wie eine kleine amerikanische Firma den Sportwagenbau revolutionierte

Man stelle sich vor, wie Enzo Ferrari, Battista Pininfarina, Gioacchino Colombo und Sergio Scaglietti auf dem Bug eines Ferrari 250 GT Lusso stehen, um dessen Stabilität und Zukunftsorientierung zu demonstrieren. Undenkbar und vermutlich schlecht für die Blech-/Aluminium-Haut des Sportcoupés.

Doch genau dies taten vier Männer in den frühen Fünfzigerjahren in den Kalifornien, nur dass sie Jerry Niger, William Tritt, Otto Bayer und Louis Solomon hießen. Das Auto, auf das sie sich stellten, nannte sich Glasspar G2 und es war einer der ersten amerikanischen Sportwagen mit Kunststoff-Karosserie.

Kunststoff-Pioniere

Niger, Tritt, Bayer und Solomon hatten bereits 1951 in Costa Mesa begonnen, Kunststoffrümpfe für Boote zu bauen. Mit einigem Erfolg. Kurz darauf wurden sie von einem Major Brooks der US Navy beauftragt, eine Sportwagenkarosserie zu bauen. Diese sollte auf ein Grossserienchassis mit entsprechend breit verfügbarer Technik gesetzt werden.

Tritt und seine Kollegen entschieden sich für ein Ford-Fahrgestell und fabrizierten eine Roadster-Karosserie mit fließenden Formen und kurzen Türen, so dass Fahrer und Beifahrer hinter der eigentlichen Öffnung zu sitzen kamen, um bei einer sich versehentlich öffnenden Tür nicht aus dem Auto zu fallen.

Die Neukonstruktion, genannt „Brooks Boxer“, wurde an der Los Angeles Motorama im Jahr 1951 präsentiert, zusammen mit drei anderen Kunststoffsportwagen (Eric Erwins „Lancer“ sowie der „Skorpion“ und dessen Prototyp „Wasp“ von Jack Wills und Ralph Roberts).

Eigentlich nur Karosserien

Es folgte ein weiterer Prototyp namens

„Alembic I“, dann entschieden sich Tritt & Co, die Karosserie in Serie zu fertigen, um sie an geschickte Heimwerker zu verkaufen, die sie dann auf ein Grossserienchassis von Ford oder einem anderen Hersteller montieren konnten.

Die Automobil Revue war eine jener Zeitschriften, die als erste über diese Innovation berichtete:

„Obwohl zurzeit noch keine Kunstharzkarosserien in Serie gebaut werden, findet dieses Material von Seiten der Hersteller immer größere Aufmerksamkeit. Die kalifornische Glasspar Co., die Boote aus geschichtetem Plexiglas herstellte, hat kürzlich ein Willys-Chassis mit einer etwas über 80 kg schweren Roadster-Karosserie ausgerüstet.



Diese besteht aus gepressten Schichten von Kunstharz und Fiberglasgeflecht, die auf eine Matrize aufgelegt wurden und angeblich weder Wärme noch Druck zum Verformen benötigte. Die erste Karosserie wurde der Firma U. S. Rubber geliefert; weitere sollen für 625 Dollar an andere Interessenten abgegeben werden, um der Kunstharzkarosserie neuen Auftrieb zu geben. Nach U. S. Rubber sollen diese stärker als Stahlblech sein, weder rosten, quietschen noch sich verbiegen. Auch Reparaturen sollen billiger auszuführen sein. Ein Riss von 20 cm Länge in einem Kotflügel wurde in einer halben Stunde mit einem Materialaufwand von 50 Cent wieder instandgesetzt.“

Auch die ADAC Motorwelt erfuhr von Glasspar und schrieb:

„Neuerdings sind in den Vereinigten Staaten von der Glasspar Co. Kunststoffkarosserien entwickelt worden, von denen es heißt, daß sie künftig in kleinen Serien hergestellt werden sollen. Dabei handelt es sich zunächst um eine offene Sportkarosserie für „Willys-Fahrgestelle von 2540 mm Radstand. Diese Karosserie wiegt knapp 85 kg und soll zu einem Preis von 650 Dollar auf den Markt gebracht werden können. Das Material, aus dem diese Karosserie gefertigt ist, heißt Vibrin und ist ein Polyesterkunstharz, das mit Glasfasermatten und Glasfasergewebe verstärkt ist. Seine Zusammensetzung verteilt sich auf rund 65% Kunstharz und 35% Glasfasern. Das Material wird in einer Stärke von etwa 5 mm ver-

wendet. Die Attrappe wird wie bei Stahlaufbauten aus Holz und Gips hergestellt. Als unterste Schicht dient Glasfasermatte, darüber kommen Glasfasergewebe und dann Kunststoff.“

Auch im Kino erhielt man (z.B. in Großbritannien) Kenntnis vom innovativen Kunststoff-Sportwagen.

Positive Erfahrungen

Wieder war es die Automobil Revue, die im Jahr 1953 von den Fortschritten mit Kunststoffkarosserien berichtete. Inzwischen waren sowohl die Chevrolet Corvette als auch der Kaiser Darrin im Stadium der mehr oder weniger industriellen Serienproduktion. Im Bericht der AR war unter anderem zu lesen:

„Bevor die technische Anwendbarkeit der armierten Kunststoffe im Karosseriebau den heutigen Stand erreichte, mussten vorerst viele Erfahrungen gesammelt werden. So baute die Glasspar Co. für ihre Kunststofflieferantin, die U.S.Rubber, einen Versuchswagen, der über mehr als 45'000 km geprüft wurde. Nach den ersten 6000 km Fahrt von Kalifornien bis Philadelphia verlor der Wagen die beiden Bolzen, mit denen die Kühlerverkleidung an der Karosserie befestigt war. Kurz nach Behebung dieses Schadens wurde das Heck von einem andern Wagen angefahren und leicht angekratzt; das Material erhielt jedoch keine Beulen, und es wurde lediglich die Farbe lädiert. Nach weiteren 3000 km und einem Winter, während dessen



man den Wagen auch bei Temperaturen unter Null im Freien parkierte, mussten die Bolzen wiederum ersetzt werden; auch lösten sich drei der metallischen Verbindungsstücke zwischen Kunststoffkarosserie und Metallchassis. Eine Untersuchung ergab, dass die Verbindungskammern nicht sachgemäß befestigt worden waren. Um einer Wiederholung vorzubeugen, wurden die einander zugehörigen Oberflächen aufgeraut und mit einer Glasfaser-Kunstharz-Mischung versehen, die nach rund 15 Minuten eine

einwandfreie Verbindung herstellte.

Einer der ersten verbürgten Unfälle, in die ein Kunststoffwagen verwickelt war, ereignete sich im Frühling dieses Jahres. Die Seitenpartie nahe der einen Tür wurde eingedrückt, aber der Rahmen blieb unbeschädigt. Der Fahrer wurde nicht verletzt, was er auf die starke Dämpfung des Zusammenpralles zurückführte.“

Das Geschäft lief nicht schlecht, doch schließlich erkannten die Glasspar-Leute, dass ein für den Aufbau optimiertes



Fahrgestell bessere Fahreigenschaften und Stabilität bieten würde, als ein Standard-Ford-Chassis. So entwickelten sie ihre eigenes Fahrgestell, das natürlich weiterhin mit Grossserienkomponenten komplettiert wurde. Sie ließen das Chassis bei MAMECO bauen und konnten daher ab 1953 das gesamte Paket aus Fahrgestell und Karosserie anbieten, sogar Komplettfahrzeuge waren möglich.

Nach etwa 100 bis 150 Karosserien aber wandte sich William Tritt neuen Herausforderungen zu, eine war es wohl, für Volvo den P1900 mit Kunststoffkarosserie zu entwickeln.

Auch beim Woodill Wildfire war Glasspar beteiligt, genauso wie beim Kaiser Darrin. In beiden Fällen lieferte Glasspar zumindest die Karosserien für die ersten Exemplare.

Einer der wenigen Überlebenden

Der Glasspar G2 war eventuell nicht der erste amerikanische Kunststoff-Sportwagen, aber sicherlich eine Pionierleistung. Etwa 30 (bis 50) dieser Fahrzeuge mit den unterschiedlichsten Komponenten an Bord

sollen (grossteils in den USA) überlebt haben.

Eines von ihnen wurde 1953 durch Emilio Pistoressi gekauft, der Chrysler-Händler in Madera war. Er wollte einen DeSoto Hemi-V8 mit 4,7 Litern Hubraum (291 cubic inch) samt Getriebe montiert haben. Die starre Hinterachse stammte von einem Ford aus dem Jahr 1940. Bis in die Siebzigerjahre diente der G2 der Pistoressi-Familie als Transportmittel, dann wurde er für eine Restaurierung demontiert.



Wie so manches derartige Projekt wurden diese Arbeit nie fertiggestellt, dann kaufte Gary Hatfield, ein Restaurierer aus Texas, das Auto in Teilen Pistoressis Sohn ab.

Hatfield machte keine halben Sachen und brachte den Glasspar auf Concours-Standard, wovon der erste Preis beim Concours von Santa Fe im Jahr 2016 hinweist.

Gefahren wurde der Sportwagen nur wenig und jetzt kam er an der Amelia-Island-Versteigerung von RM/Sotheby's am 7./8. März 2019 unter den Hammer. USD 65'000 bis 90'000 mögen nach viel Geld tönen, aber erstens wird der Wagen auch zugeschlagen, wenn weniger geboten wird (no reserve), zweitens dürfte dieser hübsche Roadster ein günstiges "Eintritts-Ticket" für Concours-Platzierungen sein, und drittens dürfte alleine die Restaurierung deutlich mehr Geld verschlungen haben.

Bruno von Rotz, Zwischengas
Fotos: Rasy Ran - Courtesy RM/Sotheby's

Aston Martin elektrifiziert Klassiker

Aston Martin will seine Oldtimer fit für die verbrennungslose Zukunft machen und Umrüstungen zum elektrischen Antrieb anbieten.

Vom Aston Martin DB6 Volante wurden seit 1966 140 Exemplare gebaut. (2 Fotos: Aston Martin)



Der britische Autohersteller

Aston Martin folgt seinem Konkurrenten Jaguar und will seinen Kunden anbieten, die Klassiker in ihrem Besitz zu elektrifizieren. Um seine Kompetenz auf diesem Gebiet zu beweisen, hat das Unternehmen zunächst ein Auto des Modells DB6 Volante umgerüstet, geht aus einer Mitteilung von Aston Martin hervor. Insgesamt geht es darum, dass die Oldtimer auch dann noch herumfahren dürfen, wenn Verbrennungsmotoren nicht mehr erlaubt sind.

Für sein Heritage EV genanntes, für 2019 geplantes Umrüstungsprogramm verwendet Aston Martin Technik, die in der Schlussphase der Entwicklung des vor drei Jahren als Konzept vorgestell-

ten Rapid E sowie für künftige Lagonda-Modelle eingesetzt wird. Der elektrische Antriebsstrang wird als „Kassette“ dort im Auto untergebracht, wo ursprünglich Motor und Getriebe sitzen. Das Power-Management wird über ein diskret im Innenraum eingebautes Display gesteuert. Für den Werterhalt der Autos kann der Einbau des elektrischen Antriebs wieder rückgängig gemacht werden.

Aston Martin sieht in dem Konzept eine „mutige und fortschrittliche Lösung für ein wachsendes Problem“ – nämlich die Umweltbelastung. Aston Martins ruhmreiche Vergangenheit bekomme so eine strahlende und nachhaltige Zukunft. Konkurrent Jaguar rüstet alte Exemplare seines Sportwagen E-Type auf Elektroantrieb um. Erste Modelle sollen 2020 erhältlich sein, sie werden dann E-Type Zero genannt; auch können Besitzer eines E-Type (der Umbau kostet rd. 70.000 Euro)

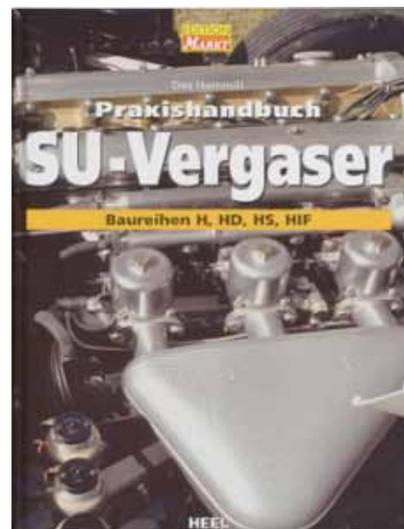


ihr Auto umrüsten lassen. So wie Aston Martin will auch Jaguar darauf achten, dass sich äußerlich an dem Charakter ihrer Autos nichts ändert.

Aston Martin Works

SU-Vergaser, das Buch

Dieses Buch beschäftigt sich ausführlich mit Vergasern der Marke SU- Über die Modelltypen H, HS, HD, HIF wird einerseits Grundwissen vermittelt und andererseits werden Bereiche wie Wiederholung, Einstellung und Bedüsung detailliert beschrieben. Der Autor Des Mam-



mill ist gelernter Ingenieur und baute bereits für mehrere Rennställe Rennmotoren auf.

Autor: Des Hammill, 85 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, Format: 297 x 210 mm, gebundene Ausgabe, Sprache: Deutsch

Austin Healey BN1 bis BJ8, Jaguar XK120-150, E-Type Serie 1, Serie 2 & Serie 3, Mark II, 420, 420G, MKVII bis MKX, S-Type, XJ6 & XJ12 Vergasermodelle, Daimler V8, Dart SP250...MG MGA, MGB, MGC, MG TA bis TF, Mini alle Mini, Range Rover Range Rover alle V8 Vergasermodelle, Sprite / Midget alle Sprite und Midget, Triumph TR2-6, TR7, Spitfire, Herald, GT6, Vitesse...

Best.-Nr.:485613 bei Limora
Buch:76,47 €

Supersportwagen Maguari HS1 GTC

Treibende Kraft hinter der Neuauflage von Hispano Suiza ist der österreichische Designer Erwin Himmel. Bereits 2010 präsentierte er auf dem Genfer Autosalon eine Studie, die ein erster Vorbote des nun vorgestellten Supersportwagens Maguari HS1 GTC war. „Wir möchten die exklusivsten und komfortabelsten Luxus-sportwagen bauen, atemberaubende Meisterstücke“, sagt Himmel über den neuen Maguari HS1 GTC.

Der Hispano Suiza Maguari HS1 GTC befindet sich in der letzten Testpha-



se. Getreu der Philosophie der Marke sind Exterieur, Interieur und technische Hauptmerkmale von den klassischen Hispano Suiza Modellen in die Moderne transportiert, erklären die Macher. Der 5.2 Liter V10 Bi-Turbo Motor generiert mit Hilfe von elektrisch betriebenen Kompressoren 1.085 PS und beschleunigt das Auto in 2,8 Sekunden auf 100 km/h bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 380 km/h (elektronisch abgeregelt).

Angesichts der Eckdaten darf man davon ausgehen, dass der V10-Zylinder-Motor von Lamborghini geliefert wird. Für Gewichtsreduktion soll die Karbon-Karosserie des Maguari HS1 GTC sorgen.

Entwicklung in Villach

Im März findet der internationale Automobil-Salon in Genf statt, hier soll Offiziell der neue Hispano Suiza Supersportwagen präsentiert werden und ausgewählte (und entsprechend betuchte) Kunden werden zur Fahrzeugpräsentation eingeladen. Die Hispano Suiza Automobilmanufaktur AG hat den Firmensitz in Zug/Schweiz, die Entwicklung passiert in Kärnten in Villach. Zudem hat man Repräsentationsbüros in New York, Abu Dhabi, Hongkong und ein Design Studio



in Paris.

Preis für den Maguari HS1 GTC: etwa 2,2 Millionen Euro.

PS/ sogar der KURIER vom 4. März widmet eine ganze Seite dem Maguari...

Änderungen für 2019

Rechts abbiegen bei Rot - voraussichtlich ab 1. April 2019 startet ein einjähriger Probetrieb für „rechts abbiegen bei Rot“ un Linz und Wels, weitere Orte sind möglich.



Wertminderung für Oldtimer - die von Österreichischen Gerichten in der Vergangenheit zum Teil vertretene Ansicht, eine Wertminderung komme starr nur dann in Betracht, wenn das beschädigte Fahrzeug nicht älter als fünf Jahre sei und die Laufleistung maximal 100.000 km betrage, ist überholt. Der Wert von Oldtimern sinkt nämlich nicht, sondern steigt mit zunehmendem Fahrzeugalter an; dies jedenfalls dann, wenn es sich nicht um ein Unfallfahrzeug handelt.

Ein lückenlos dokumentiertes Fahrzeug und eine nachweisliche Unfallfreiheit sind mittlerweile Voraussetzung für den Anspruch. Dies vorausgesetzt wird nach einer unfallbedingten Reparatur auf dem Fahrzeugmarkt ein geringerer Marktwert im Vergleich zu einem unfallfreien Fahrzeug zu erzielen sein.

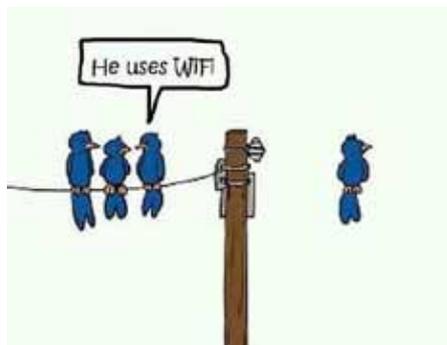
Im Falle der Veräußerung muss auf Grund der Offenbarungsverpflichtung auf den eingetretenen Unfallschaden hingewiesen werden. Es liegt auf der Hand, dass der Kaufinteressent in diesem Falle der Kaufpreis zu drücken versuchen wird und sich letztlich nur ein geringerer Verkaufspreis erzielen lässt, als dies bei einem vergleichsweise unfallfreien Fahrzeug der Fall gewesen wäre.

Es geht also allein um die Frage, ob die Bewertung des Verkaufspreises des Fahrzeuges nach dem Unfall trotz ordnungsgemäß behobenen Schadens gesunken ist. Wäre das der Fall, ist ein merkantiler Minderwert eingetreten. Der Minderwert richtet sich nicht nach dem Umfang der Reparaturkosten, sondern bildet die

Wertdifferenz zwischen einem unfallfreien Fahrzeug und einem Fahrzeug mit einem im Verkaufsfall offenbarungspflichtigen Unfall.ab.

Der Verlust von Originalität führt in der Regel immer zu einem Minderwert; dieser ist durch einen Kfz-technischen Sachverständigen zu ermitteln.

Mag. Günter Lippitsch, www.oldtimer-anwa



Termine 2019

- 27. April Saisonstart, Org. Fam. Wondrak
- 6. Juli Zaubenberg Classic
- 5. Oktober Schlussfahrt
- ? Oktober Church Hill Climb
- 7. November General Versammlung
- 5. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag 9. Mai 2019, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5



Inhaltsverzeichnis

Historischer Pflasterbelag	1
Der Strolcher	3
Nachwuchsförderung	3
Bosch und Daimler	3
E-Fahrzeug – die ideale Lösung?	4
LIQUI MOLY steigt in die...	5
Glasspar G2	5
Aston Martin elektrifiziert Klassiker	7
SU-Vergaser, das Buch	7
Supersportwagen Maguari HS1 GTC	7



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