

COVC Monats - Gazette



Nummer **139** Mai 2019

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Artgerechte Haltung von Luxuslimousinen...

McNamara Racing

McNamara Racing war ein zwischen 1968 und 1971 bestehender deutscher Rennstall und Hersteller von Formelwagen mit Sitz in Lenggries, der von Francis McNamara gegründet und geleitet wurde. Francis McNamara fuhr auch selbst bei Rundstrecken- und Bergrennen.

Neben gekauften Fahrzeugen wurden eigene Fahrzeuge entwickelt und eingesetzt.

Francis Eugene McNamara (geb. 17. August 1938 in Galesburg, Illinois) wuchs bei seinen Großeltern auf, nachdem seine Eltern gestorben waren. Das Reparieren von Autos und Schweißen brachte er sich selbst bei. Er schrieb sich 1954 bei der Armee

ein und diente in Okinawa, Thailand und Vietnam. Er wurde, mittlerweile bei den „Green Berets“ 1966 zum Leutnant befördert. Bad Tölz, ein Nachbarort von Lenggries, war Standort der Green Berets in Deutschland. Hierhin wurde er versetzt. 1966 heiratete er Bonnie Kiplinger aus Washington D.C. Da seine Frau zur Hochzeit die Bedingung machte, dass er aus dem Militärdienst ausschied, reichte er seine Entlassung ein und gründete eine eigene Firma. Deren Ziel war der Einsatz von Tourenwagen und Monopostos im Motorsport.

Francis McNamara hatte in den USA schon Rennerfahrung gesammelt, beispielsweise in Midget-Cars, Sprintrennen und NASCAR-Stockcars. Außerdem nahm er an einem Fahrerlehrgang in

Brands Hatch teil. Hierbei lernte er Peter Arundell und Dan Hawkes als Instruktoren kennen, die später für ihn arbeiteten.

Francis McNamara zog mit seiner Frau in eine Wohnung im Lenggrieser Ortsteil Fleck. Diese Wohnung diente auch anfangs als Stützpunkt für die rennsportlichen Aktivitäten. Zunächst wurden Räume und Werkzeuge eines Metallbetriebes in Lenggries gemietet. 1968 ergab sich die Gelegenheit, in einem alten Sägewerk am Urtlmühlweg den Betrieb unterzubringen.

Die Karosserien wurden anfangs in einer GFK-verarbeitenden Unternehmen fremdgefertigt. Später übernahm eine eigene Fiberglas-Werkstatt auf der anderen Straßenseite die GFK-Verarbeitung. Leiter der Abteilung wurde Edward Wa-

termann.

Im Februar 1969 war das Gelände zu klein geworden, und zusätzliche Lager- und Montageräume mussten in einem knappen Kilometer Entfernung angemietet werden. Durch weitere Anmietungen vervierfachte sich die Fläche der Betriebsstätten. Die konkurrierenden Hersteller um den Markt mit einsitzigen Fahrzeugen, speziell Formel Ford, hießen damals:

- Crosslé Car Company
- Merlyn
- Lotus
- Russell-Alexis und
- Titan

Die Saison 1967 kann noch nicht der Firma McNamara Racing angerechnet werden, sondern dem Privatfahrer Francis McNamara in der Formel V. Er diente noch in der Armee und fiel aus verschiedenen Gründen bei fast jedem Rennen aus. Im April hatte er einen Motorschaden in der 11. von 15 Runden auf der Nordschleife und wurde nicht gewertet (DNF). In Hockenheim verpasste er mit neuem Motor um einen Platz die Qualifikation; er erreichte Position 33. 32 Autos waren zugelassen; aber trotzdem durfte er als Letzter starten. In Mainz-Finthen kollidierte er beim Transport des Rennwagens zur Rennstrecke mit einem Pkw, der wenden wollte, und wurde verletzt, sodass er bis September ausfiel. Danach brach beim Training in Hockenheim eine Benzinleitung, und sein Apal wurde durch Feuer zerstört.

Francis McNamara hatte zwar einmal die Bestzeit im Training gefahren, die Saison insgesamt war aber ein Misserfolg. Nach und nach reifte der Plan, einen eigenen Rennwagen in ordentlicher Qualität und mit einem Feuerlöschsystem zu bauen. Fremdwerkstätten, die dazu in der Lage gewesen wären, sah Francis McNamara nicht in Deutschland.

Bis zum 11. Mai 1968 konnte kein eigenes Fahrzeug auf die Räder gestellt werden. Also musste ein Fremdfabrikat für das erste Rennen erhalten. McNamara fuhr auf einem FUCHS-Formel-V beim Wallbergrennen, wo er den neunten Platz erzielte. Das Rennen wurde unfallbedingt abgebrochen; mit einem zweiten Lauf hatte er sich eine bessere Platzierung ausgerechnet.

Ab dem 4. August kam der von ihm selbst zusammen mit Dan Hawkes konstruierte Sebring Mk I zum Einsatz. Beim ersten Rennen auf dem Nürburgring erzielte Peter Arundell von der 48. Position gestartet, den 16. Platz. Im weiteren Verlauf der Saison wurden die Platzierungen besser; den ersten Sieg erzielte Helmut Töpfl am 1. Oktober in Hockenheim. Rainer Braun war im Training die schnellste Zeit gefahren, fiel aber im Rennen nach Unfall aus.

1969 wurden weiter gute Ergebnisse eingefahren, inzwischen auf Sebring Mk II. Legendär ist der Lauf um den Deutsch-

land-Pokal auf dem Nürburgring im Rahmenprogramm des Großen Preises von Deutschland, bei dem Marko sich knapp vor Lauda auf Kaimann behauptete. Beide stellten neue Rundenrekorde auf und distanzierten das restliche Feld um eine halbe Minute.

Rainer Braun war Kunde bei McNamara und erreichte einen Klassensieg beim Presberg-Rennen, nur 5,2 Sekunden langsamer als der Tagesschnellste. McNamara selbst gewann beim Preis von Hockenheim am 12./13. April 1969.

Quantitativer Höhepunkt war das Hansapokalrennen am Nürburgring, bei dem neun Formel-V-Wagen betreut wurden, fast alles Kundenfahrzeuge. Die ersten Plätze gingen aber an Fremdfabrikate: Breinsberg auf Kaimann vor Peter Peter auf Austro.

Am 31. Januar 1969 wurde in Daytona, wo auch das erste Formel-V-Rennen überhaupt stattgefunden hatte, eine inoffizielle Weltmeisterschaft in Form eines 250-Meilen-Rennens ausgetragen, zu dem 76 Autos antraten. 35 schieden durch Unfall aus. McNamara Racing setzte vier Fahrzeuge ein, die Fahrer waren Bross, Huber, Dr. Marko, Töpfl. Marko wurde in einen bemerkenswerten Unfall mit Bill Bean verwickelt, der mit den Rädern touchierte, dadurch aufstieg, über Marko hinwegflog und dabei Reifenspuren auf dem Sebring Mk I hinterließ.

Auch Töpfl wurde in eine Kollision verwickelt, und Bross schied durch technischen Defekt (Zündkerze) aus. Huber blieb ohne Benzin liegen, fuhr aber die schnellste Rennrunde.

Der Betrieb in den kleinen Rennformeln ging weiter, obwohl die Produktion heruntergefahren wurde. Einzig der Sebring Mk3B wurde als Neuentwicklung eingeführt. Die Autos konnten in den verschiedenen Klassen gute Platzierungen einfahren, fielen aber auch oft aus.

Das Team konzentrierte sich auf Entwicklung und Einsatz des T 500.

Der T 501 wurde entwickelt und ohne Erfolg eingesetzt. Bonnie McNamara starb kurz vor dem Rennen in Indianapolis. Nach dem Ende der Zusammenarbeit mit STP meldete McNamara Racing Konkurs an.

Die Fahrzeuge:

Den Anfang machte Francis McNamara mit dem Ex-Penske Chevrolet Camaro und dem Apal-Formel-V von Anton Fischhaber. Nachdem der Apal durch Feuer zerstört war, diente ein gekaufter FUCHS-Formel-V als Rennfahrzeug.

Der Camaro stammte aus einer Kleinserie mit dünnem Stahlblech, hatte speziell für den Motorsport homologierte Motor- und Getriebeeinheiten und musste aus lizenzrechtlichen Gründen umlackiert werden. Später fuhr er mit KLM-Aufklebern. McNamara hatte sie als Vertragspartner für Transporte der Wagen in die USA gewonnen. Später sollte er im Tourenwagen-Europapokal einge-

setzt werden.

Gebaut wurden seinerzeit Formel V, Formel Ford, Formel-3-Rennwagen und Indy-500-Rennwagen. Der erste Formel-V-Prototyp wurde Sebring Mk I genannt, die erste Evolutionsstufe, die lediglich Details umfasste, ebenfalls Sebring Mk I. Die zweite Evolutionsstufe hieß Sebring Mk II, der F3 Sebring Mk III.

Die eigenen Rennwagen und die Werkzeuge und Ersatzteile wurden mit zwei Transportern zu den Rennstrecken befördert, einem Hanomag F65 und einem Mercedes-Benz T2. Dem Transport von Personen diente ein damals in Deutschland kaum bekannter Fahrzeugtyp: ein „Campermobil“, ein Chevy Pickup mit Wohnwagenaufbau. Zusätzlich wurde im Fahrerlager noch ein Zelt mit Stehhöhe aufgebaut, in dem die Mechaniker nachts untergebracht waren.

Ganz im Anfang wurde der Rennwagen auf einem offenen einachsigen Anhänger hinter dem Pickup mitgeführt.

Zu den Fahrzeugen, die mehr als eine Lackierung auf dem Lenggrieser Werksgelände bekamen, gehören auch zwei oder drei Ford Capri, über deren Einsätze keine Details vorliegen. Allgemein hinterließen die Capris einen sehr guten Eindruck.

Sebring Mk I

Bei der Einführung 1968 galt noch ein sehr restriktives Reglement, das 1969 ein wenig gelockert wurde (Änderung der Spurweite hinten). Alleinstellungsmerkmal waren verchromte Radträger, Aufhängungen und Antriebswellen, außerdem eine ungewöhnlich leistungsfähige Feuerlöschanlage. Darüber hinaus hatte das Fahrzeug einen doppelten Überrollbügel und eine zusätzliche horizontale Versteifung im hinteren Cockpitbereich.

Durch die Zusammenarbeit mit einem GFK-verarbeitenden Betrieb konnte die Karosserie aus diesem leichten Material gebaut werden. Als Nebeneffekt war zu verzeichnen, dass die Rückspiegel nicht vibrierten.



Für den amerikanischen und den europäischen Markt gab es zwei Motorvarianten: 1200 und 1300 cm³ Hubraum entsprechend dem lokal gültigen Reglement.

Nicht nur wegen seiner guten Verarbeitung und dem daraus resultierenden Aussehen wurde das Auto gelobt, sondern

vor allem das generelle Handling fand Anklang (Tracktest von Peter Arundell).

Der Wagen wurde als Basis-Kit vermarktet, bestehend aus Chassis, dreiteiliger Karosserie und Hinterradaufhängung. Zugekauft werden mussten: Motor, Getriebe, Vorderachse, Lenkung, Bremsen, Felgen und Reifen, damit ein fahrfähiges Auto entstand. Die Kunden konnten zwischen Bilstein- und Armstrong-Dämpfern wählen.

Sebring Mk II

Dieses Fahrzeug unterschied sich vom Vorgänger durch den Motor, für den wieder ein neues Reglement galt (Nockenwelle, Leistungssteigerung auf ca. 75 PS und eine neu gestaltete Karosserie). Mit der Aufnahme der Tätigkeit für STP wurde die Produktion eingestellt.

Formel Ford

Äußerlich unterscheidet sich der Formel Ford bis auf die schmalen Räder nicht viel vom gleichzeitig gebauten Sebring Mk III. Allerdings war ein Gitterrohrrahmen aus nahtlosem Stahl ST 35 Vorschrift, während 1970 Monocoques in der Formel 3 Einzug hielten. Die technischen Daten waren:

- Gewicht 420 kg
- Einziger erlaubter Motor war der Ford 1600 GT „Kent“-Motor. Bohrung 81 mm, Hub 77,6 mm. McNamara Racing gibt eine Motorleistung von 96 PS bei 6500/min an.
- Felgenreife 5.5x13. Stahl war als Material vorgeschrieben; empfohlen wurde zweimal wöchentliche Sichtkontrolle auf Risse und Auswechseln alle halben Jahre.
- Radstand 234 cm, Spurweite vorn 147,5 cm, hinten 145 cm.

Vom Mk II wie vom Mk III unterschieden sich auch Stoßdämpfer und Bremszangen. Der Kühlwasser- und Ölkreislauf im Formel Ford und im Mk III waren identisch. Die Fahrgestellnummern folgten einer anderen Nomenklatur: vorangestellt war eine durchlaufende Zahl für jedes Chassis, nach einem Schrägstrich die Jahreszahl. In jedem Jahr begann die erste Stelle wieder bei 01.[4] Mit der Aufnahme der Tätigkeit für STP wurde die Produktion eingestellt.

Sebring Mk III

1968 bis 1970 war die Hubraumgröße in der Formel 3 auf 1000 cm³ begrenzt. Bilder zeigen auch den „Screamer“ genannten Motor in einem McNamara-Chassis. Ab 1. Januar 1971 galt ein Hubraumlimit von 1600 cm³; ein Restriktor mit einem Durchmesser von 20 mm war nun vorgeschrieben. Da die neuen, hubraumstärkeren Fahrzeuge langsamer waren als die alten „Screamer“, wurde 1972 der Lufteinlass auf 21,5 mm erhöht. McNamara bevorzugte italienische „Nova“-Motoren, die manchmal schwer zu bekommen waren.

- Radstand 234 cm
- Spurweite 147,5 cm vorn, 145 cm hinten

- Mindestgewicht 400 kg

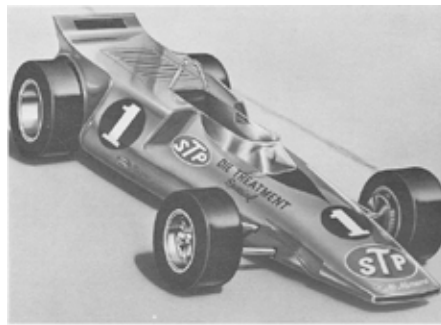
Sebring Mk3B

Wesentlicher Unterschied zum Vorgänger war eine überarbeitete Achsgeometrie. Am 1. Mai 1970 traf Niki Lauda in dem weiter unten beschriebenen Wagen in Magny-Cours auf James Hunt, der einen Lotus 59 fuhr. Der Rest der Geschichte wird in dem Spielfilm Rush – Alles für den Sieg erzählt.

Mit der Aufnahme der Tätigkeit für STP wurde die Produktion eingestellt.

T 500

Jo Karasek lernte auf der Wiener Autoausstellung (heute Vienna Autoshow) im Herbst 1969 den STP-Beauftragten Bill Dunn kennen. Beim allgemeinen Gedankenaustausch stellte man fest, dass der STP-Fahrer Mario Andretti für 1970 kein Auto hatte. Das Reglement speziell für das Indy 500 war in kurzer Zeit mehrfach geändert worden (Verbot von Turbinen, starke Benachteiligung des Vierradantriebs über die Reifengröße usw.), und STP-Präsident Andy Granatelli suchte



einen Partner, nachdem eine Zusammenarbeit zwischen Colin Chapman vom Team Lotus und Ferrari nicht zustande gekommen war.

Am Abend des 21. November 1969 wurden von Karasek, Brunner und Francis sowie Bonnie McNamara die Details besprochen, sowohl was die Gestaltung der Fahrzeuge (anfangs ging man von zwei Exemplaren aus) als auch der Finanzen betraf. Über den Newsletter der Familie Bonnies war man über Wechselkursprognosen (bevorstehende starke Abwertung des Dollars) informiert.

Der Preisrahmen für ein IndyCar lag zwischen 600.000 (mit Turbine und Vierradantrieb) und 300.000 \$, wobei viel Geld darauf entfiel, das Fahrzeuggewicht nicht zu hoch über dem erlaubten zu halten. Mit der Eigenfertigung der Felgen (14x15 Zoll) betrat man technisches Neuland. Für die exakte Ausrichtung der Montageböcke wurde ein neuer Estrich verlegt.

Das Chassis war als Monocoque mit zwei hinteren Hilfsrahmen geplant, welche den Methanoltank bzw. einen der zwei möglichen Motoren aufnahmen und als Anlenkpunkte für das Fahrwerk dienten. Die beiden Motorvarianten bestanden aus dem quasi-Einheitsmotor Ford V8 2,6 l mit Turboaufladung, der von vielen Teams verwendet wurde, und dem Ford V8 5,2 l Saugmotor mit gusseiser-

nem Zylinderkopf. Der Ansaugtrakt als höchster Punkt im Heck bedingte eine natürliche Keilform des Wagens, die für einen gewissen Anpressdruck sorgte.[6]

Diskussion gab es über die Gültigkeit von Festigkeits-Zertifikaten, die McNamara bei Dornier in München erstellen ließ, in den USA aber nicht anerkannt wurden. Schließlich half der Hubschrauberhersteller Bell aus, den McNamara aus seiner Armeezeit kannte.

Am 9. Februar 1970 kam eine Delegation, bestehend aus Andy und Vince Granatelli und Mario Andretti nach Lengries, um die bisherige Arbeit zu überprüfen und eine Sitzprobe zu machen. Nach dem Stand der Verträge waren vier Chassis vorgesehen, wobei Andrettis Vorjahreswagen als Backup diente und für die ersten frühen Rennen vorgesehen war. Ein Chassis war für Straßenkurse ausgelegt.

Die erste Abstimmungsfahrt auf dem Indianapolis-Kurs verlief unglücklich. Das Auto brach aus, nachdem ein Kardangelen gebrochen war, und fuhr heftig in die Betonwand ausgangs von Kurve 4. Man musste auf das Ersatzchassis zurückgreifen und dort die Anlenkpunkte der Radaufhängungen ändern. Resultat des Qualifyings war der achte Startplatz; im Rennen erreichte Andretti Platz sechs.

Nachträglich ließ sich ermitteln, dass eine Spiralfeder sich auf dem Federteller verklemmt hatte und ein Rad nicht belastet wurde. Beim Rennen holperte Andret-



Formel V Rennen am 12. Juli 1975
13 und 17 = Kaimann, # 39 Lola T 320

ti einmal über das Gras des Infields, so dass die Feder sich setzte. Das Fahrverhalten war danach grundlegend besser.

Das wieder zurückgebaute Chassis für Straßenkurse brachte Andretti in Castle Rock (Colorado) beim 150-Meilen-Rennen Pole-Position und Sieg.

T 501

Das Nachfolgemodell des T 500 sollte T 501 heißen und in fünf Exemplaren gebaut werden; drei für Ovalkurse und zwei für Straßenkurse. Weitere vier Exemplare für den Rennstall von A. J. Foyt waren möglich. Dann änderte die USAC ihre Meisterschaftsbestimmungen dahingehend, dass nur noch Rennen auf Ovalkursen gewertet wurden.

Der T 501 war keine Weiterentwicklung des T 500, sondern eine völlige Neukonstruktion. Zum Testen gab es mehrere frühe Rennen, bei denen der erste 501 völ-

lig zerstört wurde. Andrettis Teamkollege Steve Krisiloff musste auf den 69er Brawner Hawk-Ford umsteigen. Beim Rennen in Phoenix wurde Andretti Neunter. Der Fahrreindruck war gut. In Trenton schied er mit gebrochenem Turbolader aus. Im Qualifying für Indianapolis erreichte er den 9. Platz und Krisiloff, jetzt wieder im McNamara den 27. Im Rennen schieden beide aus. Das Rennen von 1971 ging in die Geschichte ein, weil das Pace Car nach dem Start in die Fotografentribüne fuhr und 29 Personen verletzte, zwei davon schwer.



Fahrer:

- Mario Andretti fuhr 1970 sieben Rennen auf dem T 500, 1971 elf auf T 501
- Peter Arundell
- Peter Brand sechs Rennen zwischen 1969 und 1971
- Helmut Bross
- Horst Eiteneuer
- Helmut Koinigg
- Helmut Marko zählte nicht nur zu den Fahrern, sondern war auch im Management und als Rechtsberater der Firma tätig.
- Jochen Mass startete 1970 beim Bergrennen Bad Neuenahr und bei einem AvD-Rennen am Nürburgring, fiel aber beide Male durch Motorschaden aus.
- Gerold Pankl
- Werner Riedl
- Toni Sailer
- Bill Scott, erfolgreicher Fahrer aus den USA
- Helmut Töpl

Der Status der aufgeführten Fahrer und der nicht aufgeführten ist nicht immer genau definiert; insbesondere liegen keine Daten zu Honoraren vor. Viele bekannte Namen aus der Zeit, beispielhaft sei nur Niki Lauda genannt, fuhren zu irgendeinem Zeitpunkt ihrer Karriere einen Wagen von McNamara Racing. Der Kauf-

preis schloss in der Regel zwei Testtage ein, wobei die Streckenmiete vom Käufer zu entrichten war. Niki Laudas Formel 3 wurde von dessen Vater gekauft; ein separater Vertrag mit ihm selbst sah vor, dass er einen eigenen Mechaniker bei McNamara Racing schulen lassen konnte, die Vermittlung von Gesprächen mit Shell zwecks kostenloser Lieferung von Treib- und Schmierstoffen und ein Kontokorrentkonto für Ersatzteile. Im Erfolgsfalle bei Rennen (unter den ersten fünf) wurden die Ersatzteile kostenfrei geliefert. Im Gegenzug mussten die beschädigten Teile zurückgegeben werden, und McNamara Racing verpflichtete sich zur Zahlung einer Konventionalstrafe von 5000 DM bei verspäteter Lieferung des Wagens; pro verpasstem Rennen kamen noch 1000 DM dazu.

In dem unter Literatur angegebenen Werk sind auf Seite 91 noch weitere Details eines Fahrervertrages zu sehen.

Andere Angestellte

- Gustav Brunner
- Von Lotus kam 1968 deren ehemaliger Konstrukteur Dan Hawkes
- Jo Karasek, der 1969 von Lola abgeworben wurde. Mit entscheidend dürfte dessen Wunsch gewesen sein, wieder in einem deutschsprachigen Land zu arbeiten.
- Edward Marley von Brabham
- Peter Reinhardt von Roger Penske

Betriebsführung

So ambitioniert der Rennbetrieb war, so nachlässig wurde die deutsche Bürokratie berücksichtigt. 1969 stellte sich anhand einer Zahnarztrechnung heraus, dass die Geschäftsführung ihre Angestellten nicht krankenversichert hatte. Francis McNamara hatte einfach die amerikanischen Verhältnisse, wo die Angestellten sich selbst um ihre Krankenversicherung kümmern, in Deutschland angewendet. Selbstverständlich bezahlte er die Rechnung und holte das Versäumte nach. Die Belegschaft wurde mit einem Essen, zu dem auch eine Tasse Schildkrötensuppe gehörte, besänftigt.

Zur Kontaktpflege bei wichtigen Auftraggebern wurden auch schon Mal Tischdamen in einem Nachtclub in München bezahlt, wenn von drohenden Terminüberschreitungen abgelenkt werden sollte.

1969 wurde die Produktion auf Betreiben von Jo Karasek von einer reinen Einzelanfertigung (es dauerte acht Tage, bis Rahmen und Karosserie zusammengebaut werden konnten) auf eine Art Serienproduktion (Mitarbeiter drehen, schweißen oder fräsen eine Vielzahl von Teilen „auf Vorrat“) umgestellt. So konnte die Lieferung von Fahrzeugen leichter garantiert werden.

Neben der reinen Produktion und der Betreuung an den Rennstrecken verlegte McNamara sich auf Serviceleistungen

für fremde Rennautos, an denen er Reparaturen und Anpassungen durchführte. Durch die Lagerhaltung einer Vielzahl an Teilen fühlte er sich dazu fähig.

Am 30. Juni 1970 wurde McNamara Racing als Kommanditgesellschaft ins Handelsregister eingetragen. Bonnie McNamara war mit 25.000 DM Gesellschafterin, ihre Mutter LaVerne Kiplinger mit 50.000 DM.

Streitfälle und Ende

Parallel zu den Kaufverträgen für Formel-3-Rennwagen wurden vielfach Fahrerverträge für die Formel V bzw. Formel Ford abgeschlossen. 1970, als sich abzeichnete, dass die „kleinen“ Formeln nicht weiter produziert werden, waren diese Verträge nicht kündbar, und es drohten Konventionalstrafen, wenn der Fahrer zu einem anderen Rennstall wechselte. Manchmal strittig war auch die kostenlose Lieferung von Ersatzteilen bei guten Platzierungen. Werner Riedl hatte aus drei Motoren einen zusammengebaut, der gut lief, und konnte nicht mehr genau sagen, welchen er zurückgegeben hatte.

Ein durch Chassisbruch beschädigter Formel 3 von Gerold Pankl konnte nicht rechtzeitig repariert werden, und Pankl bot an, dass seine Mechaniker die Arbeit übernehmen. Er sollte 40 DM pro Werkstattstunde zahlen, bei Arbeit unter freiem Himmel immer noch 20 DM.

Für Unruhe unter den Fahrern sorgte auch ein bestimmter Bolzen in der Rad-aufhängung, der Millers-Bolzen. Er brach zuerst in Helmut Markos Formel 3 im Rahmenprogramm des GP von Monaco, und das ihn betreuende Roy-Winkelmann-Team nahm auch den zweiten McNamara aus dem Rennen. Die Firmenleitung unterließ es aber, andere Fahrzeugbesitzer zu informieren, und wollte einen Teil der Schuld auf die Monteure abwälzen, die vom Fahrer gestellt wurden. Es steht aber fest, dass der Bolzen schon fehlerhaft, mit einer Bohrung im Gewinde, die ihn schwächte, ausgeliefert worden war.

Strittig war auch eine Restschuld von 30.000 \$, die STP an McNamara Racing zahlen sollte. Die Hauptgesellschafterin LaVerne Kiplinger erwirkte eine einstweilige Verfügung, dass der Betrag vom Indianapolis Motor Speedway zurückgehalten werden müsse, bis eine endgültige Entscheidung gefallen sei. Da 1971 beide Autos ausfielen, wurden keine Prämien fällig, die man hätte zurückhalten können.

Die Firma wurde aufgelöst; das gepfändete Inventar half noch, die Gehälter für die Angestellten für den Juli 1971 zu sichern. Am 13. Juni 1975 wurde McNamara Racing aus dem Handelsregister gelöscht.

Heute steht auf dem Gelände das Konferenzzentrum eines Hotels.

3 Fotos: Wikipedia

Dopplerhütte Bergrennen

Bei der Durchsicht meiner alten Fotos bin ich auch auf ein Bild mit meinem damaligen Auto gestoßen, 1967 und dies bei schlechtem Wetter. Nun wollte ich ein wenig recherchieren über diese Veranstaltungen im Internet, nur so richtig fündig bin ich nicht geworden, ein paar Einträge...Fritz Baumgartner, Niki Lauda, Peter Peter, Rudi Lins etc. waren dabei.

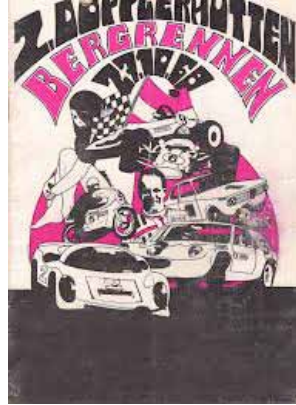


Die Dopplerhütte im Gebiet der Gemeinde Königstetten zählt nicht nur zu einem der beliebtesten Ausflugsziele, sondern hat auch in der heimischen Motorsporttradition einen hohen Stellenwert. Die rund 2 km lange Strecke von Königstetten zum leider geschlossenen Gasthof Dopplerhütte wurde unmittelbar nach dem Abzug der russischen Besatzungstruppen als Bergrennstrecke entdeckt und hat bis heute sein Flair erhalten. Vor 55 Jahren begann die Jagd um die Bestzeit auf der damals noch naturbelassenen Sandstraße. Durch Jahrzehnte war der „Treffpunkt Dopplerhütte“ ein fester Bestandteil der Wiener Motorsportszene. Den Streckenrekord hält auf ewige Zeiten Rudi Lins auf Porsche 906. Die ersten Renneinsätze finanzierte Rudi Lins über den elterlichen Betrieb. 1965 wurde



er auf einem Porsche 356 österreichischer Sportwagenmeister und sicherte sich ab 1966 dreimal in Folge in den Titel eines österreichischen Bergmeisters. Als er 1967 auf einem Porsche 906 Carrera 6 die Europa-Bergmeisterschaft für Sportwagengewinn, war er längst Werksfahrer bei Porsche. Auf der Rundstrecke wurde er Ende der 1960er-Jahre zu einem erfolgreichen Sportwagenpiloten und gehörte zum illustren Kreis der Porsche-Werkspiloten. 1968 wurde er gemeinsam mit Vic Elford auf einem Porsche 910 Zweiter beim 1000-km-Rennen

von Paris und 1969 mit Richard Attwood Vierter beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring sowie mit Joe Buzzetta Dritter beim 6-Stunden-Rennen von Watkins Glen. Beide Male war ein Porsche 908 das Einsatzfahrzeug. Seinen größten internationalen Erfolg feierte der Vorarlberger 1970 beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, wo er als Partner von Helmut Marko den dritten Rang in der Gesamtwertung belegte. Nach dem 1000-km-



Rennen von Zeltweg 1971, das er gemeinsam mit Erwin Kremer als Zehnter



beendete, erklärte er überraschend seinen Rücktritt. Die nächsten Jahre verbrachte er mit Abenteuerreisen und übernahm Mitte der 1970er-Jahre das elterliche Autohaus.

Niki Laudas Erfolge der Saison 1968 endete mit dem Bergpreis am 27. Oktober von Königstetten auf die Dopplerhütte, geführt als Kary-Seitz-Gedächtnisrennen.

Bei schönem Spätherbstwetter verfolgten beachtliche Zuschauermassen die letzte Bergwertung „Dopplerhütte“ des Jahres 1968. Es waren wieder alle großen Namen des heimischen Motorsports vertreten. Platz 1 und 2 gingen an die „Plastikbomber“ aus Zuffenhausen, Rudi Lins gewann auf 910 vor Peter Peter auf 906. Lauda übte sich erstmals als Doppelstarter. Platz acht erreichte er mit dem Porsche 911 und Platz neun, 3 Zehntel langsamer, mit dem Kaimann Mk III aus der Rennwagenschmiede von „Masta“ Kurt Bergmann. Unmittelbar vor Niki platzierte sich Stefan Sklenar mit dem interessanten Ferrari 250 LM, mit dieser Art Fahrzeug gewann Rindt die spannenden 24 Stunden von Le Mans 1965.

Herbert Fischer

Iso Grifo

Der Iso Grifo ist ein von 1964 bis 1974 von dem italienischen Automobilhersteller Iso Rivolta gebauter Sportwagen. Nach dem viersitzigen Coupé Iso Rivolta IR 300 präsentierte Iso 1964 das konzeptionell ähnliche, aber sportlicher ausgelegte zweisitzige Iso-Grifo-Coupé, ein Gran Turismo für wohlhabende Herrenfahrer.

Maßgeblich an der Entwicklung des Grifo beteiligt war Ingenieur Giotto Bizzarrini, ein ehemaliger Ferrari-Mitarbeiter, der das Werk des Commendatore Ferrari im Streit verlassen und 1963 ein eigenes Konstruktionsbüro in Livorno eröffnet hatte. Bizzarrini entwarf einen Plattformrahmen mit Kastenträgern, der – abgesehen von einem um zwanzig Zentimeter gekürzten Radstand – dem des Iso Rivolta IR 300 ähnlich war. Als Antrieb waren amerikanische V8-Motoren vorgesehen, und zwar zunächst ein aus der Chevrolet Corvette stammender 5,4-Liter-V8 (der gleiche Motor wurde in zahlreicher Version auch in den großen Opel-Modellen angeboten). Weitere Technikkomponenten wurden ebenfalls dazugekauft: Die Lenkung kam von Burman, das Sperrdifferential von Salisbury, die Scheibenbremsen von Dunlop, manuell zu schaltende Getriebe mit fünf Gängen von ZF Friedrichshafen, Vierganggetriebe von Mancia oder Borg-Warner oder eine Dreigangautomatik von Borg-Warner.

Das Design des Coupés steuerte, wie schon beim Iso Rivolta IR 300, Bertone bei; konkret war es eine Arbeit des jungen Giorgio Giugiaro, den Bertone kurz zuvor zum Designchef ernannt hatte. Giugiaro zeichnete eine niedrige, katzenhafte Fließheck-Karosserie mit sanft gerundeten, knapp geschnittenen Kotflügeln und deutlich erkennbarem, leicht geneigtem Überrollbügel. An der niedrigen Front sah man runde Doppelscheinwerfer. Die Heckpartie war von einer großen Panoramasscheibe geprägt, die in einen Kofferraumaufsatz überging, und verjüngte sich zum Wagenabschluss hin deutlich. Zwischen den vorderen Radläufen und der A-Säule waren große Entlüftungsöffnungen vorgesehen, die bei einigen Modellen verchromt waren. Die Grundzüge des Designs gehen auf den Pininfarina Rondine I zurück, ein Showcar, das der Amerikaner Tom Tjaarda 1963 auf der technischen Basis der Chevrolet Corvette entworfen hatte.

Der Prototyp des Grifo wurde Ende 1963 auf dem Turiner Autosalon unter dem Namen A3/L (Lusso) gezeigt. Seine Linie entsprach bereits weitestgehend dem späteren Serienmodell; lediglich die Frontpartie unterschied sich durch schräg angesetzte Scheinwerfer und einen dreidimensional angelegten Kühlergrill. Zwischen dem vorderen Radlauf und der A-Säule fand sich eine auffällige

ge Entlüftungsöffnung, die mit einzelnen verchromten Streben abgedeckt war und den Blick auf ein dahinter liegendes Auspuffrohr im Stile amerikanischer „Sidepipes“ offenlegte. Dieses Designelement wurde nicht in die Serienproduktion übernommen.

Die L-Version war das Straßenmodell. Außerdem war eine leichtere und stärkere Rennsportvariante geplant, der Grifo A3/C (Competizione). Dieses Modell startete 1964 beim 24-Stunden-Rennen



von Le Mans. Der Belgier Pierre Noblet und der Schweizer Edgar Berney fuhren den Wagen an die 14. Stelle der Gesamtwertung und zum Sieg in der Klasse für Prototypen über 5-Liter-Hubraum. Das Rennsport-Konzept wurde allerdings von Iso Rivolta nicht weiter verfolgt. Nach einem Zerwürfnis zwischen Firmenchef Rivolta und Bizzarrini wurde der A3/C von Bizzarrini in Eigenregie gebaut und unter dem Namen Bizzarrini GT 5300 Strada (als Straßenversion) und Corsa (eine nochmals sportlichere Wettbewerbsversion mit Kunststoffkarosserie) verkauft.

1965 begann die Serienproduktion des Grifo, die bis 1974 andauern sollte. In dieser Zeit gab es ein Facelift: 1970 änderte Rivolta die Frontpartie, indem Klappscheinwerfer im Stil des Iso Lele eingeführt wurden, die die Frontscheinwerfer im Ruhezustand halb verdeckten. Abgesehen von diesen geringfügigen äußerlichen Änderungen bot Iso Rivolta im Laufe der Zeit immer neue Motorisierungen mit unterschiedlichen Leistungen an. Bei den damals angegebenen (nachstehend aufgeführten) Leistungsdaten handelte es sich allerdings durchweg um Werte nach der SAE-Norm; die DIN-Werte liegen etwa 30 % darunter.

Das Basismodell hieß zunächst Iso Grifo Lusso; später erhielt es die Zusatzbezeichnung IR 8. Es wurde im Laufe der Zeit mit verschiedenen amerikanischen Triebwerken zwischen 5,4 Litern und 5,8 Litern Hubraum angeboten:

- Zwischen 1965 und 1972 war als Standardmotor ein 5,4 Liter großer Achtzylinder von Chevrolet (Chevrolet Turbofire) vorgesehen, der durch unterschiedliche Tuningmaßnahmen zwischen 300 und 395 PS leisten sollte. Das deutsche Fachblatt Auto Motor und Sport untersuchte 1967 einen Iso Grifo 350. Das Fahrzeug erreichte im Test eine Höchst-

geschwindigkeit von 247 km/h und erreichte die 100 km/h nach nur 6,4 Sekunden.

- Zwischen 1970 und 1972 gab es zudem eine 5,7 Liter große Version des Chevrolet Turbofire mit Leistungen zwischen 300 und 365 PS.

- Im Laufe des Jahres 1972 stellte Iso auf Ford-Motoren um. Grund dafür dürften Meinungsverschiedenheiten mit General Motors über die Bezahlung der Chevrolet-Motoren gewesen sein. Die bisherige Motorenvelfalt war nun Ge-



sellschaft; für den Grifo gab es zwischen 1972 und 1974 nur noch einen 5,8 Liter großen Achtzylinder von Ford (Cobrajet) mit 325 PS. Die Borg-Warner-Automatik wurde im selben Jahr durch eine Cruise-O-Matic von Ford ersetzt.

Grifo 7 Litri und Grifo Can Am

Iso Grifo Can Am mit der „Penthouse“ genannten Lufthutze auf der Haube und den halben Schlaufen der Serie II



Der Iso A3/C (für Competizione) ist eine für den Rennsport bestimmte Version des Grifo. Seine Konzeption geht auf Giotto Bizzarrini zurück, der der Ansicht war, dass der Verkauf eines Straßenfahrzeugs durch eine im Rennsport erfolgreiche Wettbewerbsversion gefördert werden könne. Er wurde bis 1965 in etwa dreißig Exemplaren bei Bizzarrini in Livorno produziert und jedenfalls teilweise unter der Bezeichnung Iso vermarktet und bei Rennveranstaltungen gemeldet. Nachdem sich Renzo Rivolta und Giotto Bizzarrini im Sommer 1965 im Streit getrennt hatten, setzte Bizzarrini die Produktion des Sportwagens ohne größere technische oder formale Änderungen in eigenem Namen fort. Der Wagen wurde daraufhin bis 1968 unter der Bezeichnung Bizzarrini GT 5300 angeboten.

Neben diesen Basismodellen bot Iso zwischen 1968 und 1972 eine deutlich sportlichere Ausführung des Grifo an. Hierbei wurde jeweils auf erheblich größere Motoren von General Motors zurückgegriffen, die potenter, aber auch schwerer waren und einige Änderungen an Karosserie, Chassis und Fahrwerk erforderten. Die Ära der großen Grifo endete 1972, als Iso seinen Motorenlieferanten wechselte: Die Big-Block-Motoren von Ford, die beispielsweise im AC 428 verwendet wurden, hielten keinen Einzug in die Grifo.

Von 1968 bis 1970 stand neben dem Basismodell der Iso Grifo 7 Litri im Angebot, eine besonders sportliche Version des Grifo mit einem deutlich größeren Motor. Zum Einsatz kam eine 7,0 Liter große Ausführung des Turbofire-Triebwerks (Turbo-Jet) mit 406 PS. Der große Motor sorgte für überragende Fahrleistungen. Iso Rivolta gab eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h an. Dieser Wert dürfte zu hoch gegriffen sein; je nach Übersetzung der Hinterachse waren maximal 275 km/h realistisch. Auch dies war freilich noch ein Wert, der den Grifo in die Leistungsbereiche von Ferrari und Lamborghini brachte. Das riesige Triebwerk paßte nicht unter die serienmäßige Motorhaube des Grifo, so dass eine ausladende Hutze – im Werksjargon „Penthouse“ genannt – installiert werden

musste, die der Linie des Autos abträglich war. Die 7 Litri waren freilich angesichts mangelhafter Wärmeabfuhr thermisch sehr problematisch, obwohl Iso die serienmäßige Ölwanne des Chevrolet Turbo-Jet gegen eine vergrößerte, mit zusätzlichen Kühlrippen versehene Aluminiumversion getauscht hatte. Bei schneller Fahrt heizten sich Motor und Kühlwasser dennoch stark auf; es kam wiederholt zum Platzen von Motoren. Der

deutsche Importeur Auto Becker in Düsseldorf hatte in seiner Werkstatt zeitweilig eine Abteilung reserviert, die sich mit dem zügigen Austausch der Motoren des Grifo 7 Litri beschäftigte.[2]

- Das Nachfolgemodell des 7 Litri war der Grifo Can Am. Er wurde zwischen 1970 und 1972 angeboten und wurde nunmehr von einer 7,4 Liter großen Version des Turbofire-Triebwerks angetrieben. Auch hier wurde die maximale Leistung mit 406 PS angegeben.

Der Can Am wies ebenso wie der 7 Liter ein „Penthouse“ auf der Motorhaube auf.

- Der Iso Grifo wurde überwiegend als geschlossenes zweiseitiges Coupé mit Fließheck-Karosserie verkauft. Mehrere Fahrzeuge hatten auf Kundenwunsch ein Stahlschiebedach, einzelne wurden auch mit einem Faltschiebedach ausgerüstet.



- Zwischen 1966 und 1970 fertigte der Mailänder Karosseriehersteller Pavesi 17 Grifo mit einer Targa-Karosserie. Das Fahrzeug blieb mit Ausnahme des herausnehmbaren Dachteils (zwischen Fensterrahmen und Überrollbügel) unverändert.

- Noch vor Beginn der Serienproduktion stellte Bertone im Januar 1964 einen Spyder auf der Basis des Iso Grifo vor. Abgesehen von der Dachpartie entsprach das Fahrzeug bis auf wenige Details dem späteren Coupé, insbesondere die Frontpartie war bereits auf Serienniveau. Das sehr elegante Fahrzeug wurde nicht zur Serienreife entwickelt; es blieb bei einem Einzelstück, das heute noch existiert.

Die Produktionszahlen

Zwischen 1965 und 1974 wurden insgesamt 412 Iso Grifo hergestellt, 17 davon als Targa. Die 7-Liter-Version wurde in sieben Exemplaren hergestellt, die Can-Am Version in zwanzig Exemplaren. Von den späten Grifo mit Ford-Motoren gab es etwa 25 Exemplare.

Fotos: Wikipedia

Bentley – 100 Jahre

Walter Owen Bentley, 1888 als jüngstes von neun Geschwistern geboren, († 1971), gründete am 10. Juli 1919 das Unternehmen, das seinen Namen trägt. Einen Namen der heute, 100 Jahre später, auf der ganzen Welt dafür bekannt ist, luxuriöse Autos zu schaffen, die eine einmalige und unübertroffene Mischung aus Leistung, feinsten Verarbeitung und Materialien bieten.

W.O. Bentley war gelernter Maschinenbauer sowie ein genialer Konstrukteur von Automobilen. 1912 gründete er mit seinem Bruder Henry einen Automobilhandel unter den Namen „Bentley & Bentley“. Zudem war W.O. leidenschaftlicher



Rennfahrer und verbesserte selbst die Rennautos, die er fuhr, technisch in entscheidenden Details. Infolge dieser technischen Optimierungen an den Autos, konnte er schließlich diverse Rennen gewinnen und die Idee zur Gründung eines eigenen Automobil-Labels wurde geboren. Und so konnte 1919 schließlich das



erste Fahrzeug namens Bentley hergestellt werden. Die ersten Automobile der Marke Bentley zeichneten sich dadurch aus, dass sie sich um straßentaugliche Rennautos handelte. Mit diesen konnten ihre Besitzer an freien Tagen Rennen



fahren und sie unter der Woche als ganz normale Autos nutzen.

Doch der Erfolg währte nicht lange, die Wirtschaftskrise machte sich auch hier bemerkbar und zu wenige Fahrzeuge konnten verkauft werden. So musste das junge Unternehmen 1926 die Automobilproduktion aufgeben und stieg auf Flugzeugmotoren um. Aber auch dies war

nicht vom Erfolg gekrönt, Bentley Motors Ltd. ging Konkurs und wurde im Jahr 1931 von Rolls-Royce übernommen. Hier wurde Bentley zunächst lediglich der Markenname für modifizierte Autos von Rolls-Royce.

Der sportliche Charakter der Bentleys schien verloren, bis schließlich in den 80ern der Mulsanne Turbo und der Bentley Turbo R den wahren Charakter wieder aufleben ließ. Dies war der Beginn des Siegeszugs Bentleys, die Verkaufszahlen steigen an und in den frühen 90ern überstieg der Umsatz der Bentleys zum ersten Mal derer von Rolls Royce. 1998 kommt es zur Trennung der zwei Luxusmarken: während Rolls Royce von BMW gekauft wird, geht Bentley in den Besitz der Volkswagen AG.

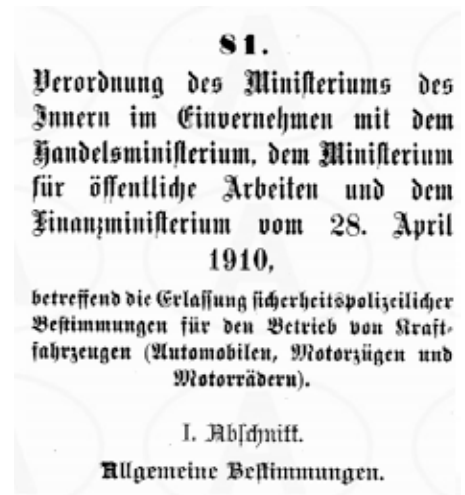
Wichtige Etappen waren nun auch die Siege im Motorsport in Le Mans. 2001 nahm Bentley mit dem Modell Bentley EXP Speed 8 am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil. Hierfür wurde auch auf das Wissen der Rennwagen von Audi zurückgegriffen, die mit dem R8 in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2004 und 2005 siegreich war. Im Jahre 2003 gewann der Bentley Speed 8 mit einem Doppelsieg zum sechsten Mal in Le Mans – nach 70 Jahren mit fünf Siegen in den 1920er Jahren.

Bentley wird 100 Jahre alt und legt zum Jubiläum eine streng limitierte und exklusiv ausgestattete Version des Mulsanne auf. Vom Mulsanne W.O. Edition by Mulliner wird es nur 100 Exemplare geben. Premiere feiert das Sondermodell in Pebble Beach.

Fotos: Bentley

Österreichische Kraftfahrzeugkennzeichen Geschichte

Kfz-Kennzeichen wurden in Österreich vergleichsweise spät, nämlich erst mit Verordnung vom 27. September 1905, eingeführt. Dieses war an jedem Auto und Motorrad vorne und hinten in schwarzer Schrift auf weißem Grund anzubringen. Es durfte entweder aufgemalt oder in Form einer Tafel am Fahrzeug angebracht werden.



Das erste Kennzeichen wurde am 7. Jänner 1906 in Wien zugewiesen.

In den Jahren seit 1899 hatten unter anderem schon die Schweiz, Italien, Frankreich, England, Holland und die meisten Bundesstaaten des damaligen Deutschen Reiches für die Kraftfahrzeuge das Führen von Registriernummer vorgeschrieben. Hierzulande formierte sich der Widerstand gegen den „Nummernzwang“, da die damaligen „Herrnfahrer“ es als entwürdigend empfanden, sich einer behördlichen Aufsicht zu unterstellen und ihre Fahrzeuge wie Kutschen nummerieren zu lassen. Der „Österreichische Automobil Club“, Vorgänger des heutigen „ÖAMTC“, unterstützte jedoch die verpflichtende Kennzeichnung, da „durch die rasch zunehmende Zahl an Automobilen, es immer schwieriger wird, flüchtige Lenker auszuforschen“.

Die ersten – und daher auch die niedrigsten Registriernummern – wurden an den Hochadel vergeben. Das erste offizielle Verzeichnis der Autonummern: Seine k.u.k. Hoheit Erzherzog Eugen hatte die Nummer A 1, wohnhaft im ersten Wiener Gemeindebezirk am Parkring 8. Angemerkt wird noch, dass das „Automobil zeitweilig in Innsbruck eingestellt“ ist. Den beiden Kraftfahrzeugen seiner k.u.k. Hoheit Erzherzog Friedrich waren die Kennzeichen A2 und A3 zugeteilt, A4 seiner k.u.k. Hoheit Erzherzog Franz Fer-



dinand d'Este, A5 und A6 der königl. Hoheit Ernst August von Cumberland. Das Kennzeichen A 11 war der k.u.k. Hoheit Prinzessin Elisabeth von Windischgrätz zugewiesen, der Tochter von Kronprinz Rudolf, die später als „rote Erzherzogin“ in die Geschichte einging. Damals wurde wohl der Begriff des „Nummernadels“ geschaffen, der sich bis in die zweite Republik hielt.



...bis 1930

Zweites System (1930 bis 1939)

1930 trat ein neues Kraftfahrzeuggesetz in Kraft. Die Schilder waren nun schwarz mit weißen Buchstaben. Auch das Kennzeichensystem selbst wurde völlig neu geordnet und blieb bis 1990 – nur unterbrochen durch die Zeit des Anschlusses an Deutschland – im Wesentlichen unverändert.

Auffälligste Änderung war die Umkehr der Farben nach dem damaligen britischen Vorbild, weiße Schrift auf schwarzem Grund und die ausschließliche Verwendung arabischer Ziffern. Für Probe- bzw. Überstellungsfahrten wurden Kennzeichen mit weißer Schrift auf blauem Grund vorgesehen.



Die Kennbuchstaben wurden beibehalten, darüber hinaus der Landeshauptstadt Graz das K (nicht G!), der Landeshauptstadt Linz das L und der Bundespost BP zugewiesen. Die Polizeidirektionen Wien, Graz und Linz gaben die Zahlenreihen mit 1 beginnend fortlaufend aus, den übrigen Behörden wurden vom jeweiligen Landeshauptmann volle Tausenderserien zugeteilt. Nach dem Ausschöpfen einer Serie wurde diese im Sprungverfahren erweitert, in Niederösterreich um 30.000, von B 1.000 auf B 31.000 und B 61.000, in Oberösterreich um 20.000, von C 9.000 auf C 29.000, und von E 15.000 auf E 25.000 in Tirol. Die Kraftfahrverordnung wurde im Jahre 1937 überarbeitet und die Liste der Kennbuchstaben erweitert. Wien bekam zusätzlich zum Buchstaben A das V, und für die Kraftfahrzeuge der Bundesbahnen wurde ÖB vorgesehen.

Drittes System (1939 bis 1945 beziehungsweise 1947)

1939, nach dem Verlust der Eigenstaatlichkeit (siehe Anschluss Öster-



reichs), wurden die deutschen Tafeln mit neuen Kennbuchstaben (beispielsweise W für Wien, Nd für Niederdonau, vormals Niederösterreich) eingeführt.

Viertes System (1945 beziehungsweise 1947 bis 1990 – auslaufend)

Im August 1945 wurden nur in den von der Roten Armee besetzten Gebieten (Niederösterreich, Burgenland, Teile Oberösterreichs und Wiens) neue Kennzeichentafeln ausgegeben: schwarzer Grund, weiße Zahlen, links das Bundeswappen, rechts das Landeswappen. Die restlichen Gebiete behielten die Kennzeichen und Kennzeichentafeln von 1939 bei.

1947 wurde in ganz Österreich das derzeit noch gültige, aber auslaufende Kennzeichensystem eingeführt. Die Kennzeichentafeln mit Wappen wurden umgetauscht. Bestimmte Nummerngruppen wurden auch speziellen

Fahrzeugen (Taxis, Autobussen, Fahrzeugen von Gebietskörperschaften) zugeteilt. Dafür entfielen die

Kennungen „BP“ und „OB“. Die Kennzeichentafeln für Anhänger bekamen eine rote Umrandung. Ferner wurde mit Wirkung vom 19. September 1938 österreichweit die Rechtsfahrordnung



eingeführt und damit eine nationale Besonderheit beseitigt. Straßenpolizeiliche Vorschriften trennten bis dahin das Staatsgebiet in ein Links- und ein Rechtsfahrgebiet.

In den Bundesländern Vorarlberg, Tirol, Kärnten und den an Tirol grenzenden Teilen Salzburgs (der Bezirkshauptmannschaft Zell am See, sowie dem Dientner- und Gasteinertal) fuhr man auf der rechten Seite der Fahrbahn, im übrigen Salzburg, den Bundesländern Wien, Niederösterreich, Oberösterreich, Burgenland, Steiermark, jedoch auf der linken Straßenseite.

Mit der „Kundmachung des Reichstatthalters in Österreich, wodurch das Gesetz über Gebietsveränderungen im Lande Österreich vom 1. Oktober 1938 bekannt gemacht wird“, Gesetzblatt für das Land Österreich, Nr. 443/1938, wurde u. a. das Bundesland Burgenland auf Niederösterreich und Steiermark aufgeteilt und Osttirol an Kärnten angegliedert.

Danach wurde mittels „Änderung der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr (Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung) vom 6. April 1939“ durch das Reichsverkehrsministerium die Anfangs- und Folgebuchstaben der Kennzeichen neu bestimmt. Diese ergaben sich nunmehr aus den Namen der Reichsgaue: W - Wien, Nd - Niederdonau, Od - Oberdonau, Sb - Salzburg, St - Steiermark, K - Kärnten und TV - Tirol-Vorarlberg. Graz und Linz verloren ihre eigenen Kennbuchstaben mit der Begründung, daß auch im Altreich Städte vergleichbarer Größe keine eigenen Kennbuchstaben hätten. Die Exekutive, der auch die Feuerwehren zugerechnet wurden, war mit Pol gekennzeichnet.

Die Form und Gestaltung der Kennzeichen wurde denen des übrigen Deutschen Reiches, weißer Grund und schwarze Schrift, bei Werkstättenkennzeichen weißer Grund und rote Schrift, angepasst.

Das „Gesetz über den Aufbau der Verwaltung in der Ostmark (Ostmarkgesetz)“ vom 14. April 1939, in Österreich kundgemacht im „Gesetzblatt für das Land Österreich“ am 21. April 1939, regelte ab 1. Mai die verwaltungsmäßige Gliederung neu, die am 31. März 1940 mit der

Einstellung des „Gesetzblatt für das Land Österreich“ endgültig abgeschlossen wurde. Später wurde mit der fortschreitenden Expansion des Dritten Reiches in den Osten der Begriff „Ostmark“ durch „Donau- und Alpengaue“ ersetzt.

Die Nachkriegszeit

Unmittelbar nach Ende des 2. Weltkrieges kam es wieder zu Änderungen. Zunächst wurde generell der rote Stempelabdruck mit dem Reichsadler übermalt oder ausgekratzt, in Oberösterreich und für kurze Zeit in Niederösterreich zusätzlich das „d“.

Die Kennzeichen der Steiermark wurden auf Weisung der britischen Besatzungsbehörden mit „MG“ für Military Government vor dem St ergänzt. Ansonsten blieb in den westlichen Besatzungszonen zunächst die reichsdeutsche Form -Kennzeichnung erhalten. In der sowjetische Besatzungszone und in ganz Wien kam es im August 1945 allerdings zu gravierenderen Veränderungen. Die Kennzeichen wurden wieder schwarz mit weißer Beschriftung. Die Kennbuchstaben wurden abgeschafft.

1947 – Wieder eine bundesweite Regelung. Obwohl das damals dafür zuständige Handelsministerium mit der Blickrichtung in die Schweiz ebenfalls die Wappenkennzeichen empfahl, da „das propagandistische Element das Erscheinen von Landeswappen im Verkehrsbild erwünscht sein lässt“, kam es anders. Mit Ausnahme Niederösterreichs sprachen sich alle anderen Bundesländer gegen diese Art aus. Die Kennzeichen wurden mit weißer Schrift auf schwarzem, Probefahrt- und Überstellungskennzeichen mit weißer Schrift auf blauem Grund gefertigt. Die Bundesländer bzw. die Städte erhielten die jeweiligen Anfangsbuchstaben ihres Namens:

B – Burgenland, K – Kärnten, N – Niederösterreich, O – Oberösterreich, S – Salzburg, St – Steiermark, T – Tirol, V – Vorarlberg und W - Wien. Die Landeshauptstädte Graz – G und Linz – L erhielten wieder eigene Kennbuchstaben. Solche Kennzeichen sind auf älteren Kraftfahrzeugen heute noch im Straßenverkehr zu sehen:

1988 – die komplette Neuordnung

Die geplante völlige Neugestaltung des Systems der Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen führte auch zu Überlegungen, die bisher zwar zweckdienlichen, aber schmucklosen Kennzeichen im Aussehen geschmackvoller zu gestalten. Je-



denfalls sollten die Landeswappen bzw. bei Sachbereichskennzeichen das Bundeswappen auf den Kennzeichen aufgebracht sein. Arbeitsgruppen, amtliche und zivile, befassten sich gründlich mit

dem Thema. Der Künstler Friedensreich Hundertwasser und der damalige Verkehrsminister Dr. Rudolf Streicher waren in der Frage „schwarz auf weiß“ oder „weiß auf schwarz“ erbitterte Gegner.



Nach heftigen öffentlichen Diskussionen regelten die 12. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz, BGBl. Nr. 375/1988, sowie die 25. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 643/1988 sowohl das Aussehen, als auch die Art der Registrierung neu.

Die neuen Kennzeichen haben je nach Verwendungszweck schwarze Schrift auf weißem Grund, oder weiße Schrift auf blauem, grünem oder rotem Grund. Wunschkennzeichen sind nunmehr möglich.

EU-Kennzeichen

Mit der 21. KFG-Novelle, BGBl. I 80/2002, werden in § 49 Abs. 4 die gesetzlichen Grundlagen für die sogenannten „EU-Kennzeichen“ – das internationale Unterscheidungszeichen am linken Rand der Kennzeichentafel in einem blauen Feld – geschaffen. Um diesen blauen Balken auf der Tafel unterzubringen, mußte die Strichstärke der Buchstaben und Ziffern verändert werden. Für Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasser-



stoff- Brennstoffzellenantrieb wird in der 34. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz, BGBl. I Nr. 9/2017, ein neues Kennzeichen mit grüner Schrift auf weißem Grund normiert, für Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge eine grüne Umrandung des Kennzeichens. Für bereits vor Inkrafttreten dieser Bestimmung zugelassene Kraftfahrzeuge können vom Zulassungsbesitzer Kennzeichentafeln nach dieser Rechtsnorm beantragt werden.

Da es bisher keine gesetzliche Frist für das Auslaufen der alten Kennzeichen gibt, sind auf Österreichs Straßen derzeit noch alle drei Systeme zu sehen.

Herbert Fischer

Kaimann-Team

Das Kaimann-Team war ein österreichischer Motorsport-Rennstall, der 1966 von Kurt Bergmann in Wien-Eßling gegründet wurde. Gelegentlich trat Bergmann unter einem Sponsornamen auf wie Bosch Racing-Team, Wien.

Bergmanns Gespür für junge Talente und deren Entwicklung zu Spitzenfahrern im Kaimann-Team führten etliche Fahrer in die Formel 1. Das Team war in allen bedeutenden Meisterschaften der Formel V erfolgreich und gewann 1971 den jährlichen Vergleichskampf USA – Europa auf dem Daytona Speedway in den USA. Aufbauend auf den Erfolgen seiner Werksfahrer baute Bergmann ab 1968 den Kaimann Mk III in Serie für Privatfahrer. Über 200 Kaimann-Rennwagen waren auf den internationalen Rennstrecken im Einsatz. Die Jahre bis etwa 1979 waren eine Epoche großer österreichischer Erfolge im internationalen Motorsport.

Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein brachte 1964 die Formel V aus den USA nach Europa und präsentierte sie am 16. Mai 1965 beim Bergrennen in Eberbach und am 1. August 1965 im Rahmenprogramm des Großen Preises von Deutschland dem Publikum. In Österreich wurde die Kart-Elite zu einem Rennen nach Innsbruck eingeladen. Von der Idee fasziniert baute Opel-Händler und Kartfahrer Kurt Bergmann 1966 die beiden ersten Rennwagen mit Aggregaten des VW Käfer 1200 nach amerikanischem Vorbild. Das Kaimann-Team war geboren, Kurt Bergmann der Teamchef. Die ersten Einsätze fuhr der Kart-Champion Werner Riedl. Der zweite Wagen wurde Fritz Glatz zur Verfügung gestellt, der für das Team auch den ersten Sponsorpartner brachte. Im Herbst der ersten Saison kam mit Dieter Quester ein wei-



Foto: Hallo Fahrerlager

terer Fahrer in das Team. 1967 fuhren Dieter Quester und Erich Breinsberg für Kurt Bergmann. Den ersten Sieg auf einem Kaimann errang Dieter Quester im Flugplatzrennen Aspenn.

1968 gab es eine wichtige Änderung im Reglement. Motoren und Aggregate kamen nun von dem stärkeren VW 1300. Die Wagen mit 1300-cm³-VW-Motor und einem Vergaser erreichten mit ca. 70 PS eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 180 km/h. Sie wogen entsprechend dem Reglement 375 kg. Für den Kaimann

Mark III wurde ein steifer Rohrrahmen konstruiert. Unterstützt wurde das Kaimann Team von der Technischen Universität Wien und den damaligen Assistenten Fritz Indra und Heinz Lippitsch. Lippitsch entwarf als Versteifung des Rahmens einen Torsionsturm, der sich überzeugend bewährte. Als Fahrer wählte Kurt Bergmann Helmut Marko Gün-



Vornweg - Die „Kaimänner“ von Erich Breinsberg (#5) und Günther Huber diktieren 1967 in Innsbruck das Tempo. Dahinter Peter Peter (Astro V) und Dr. Helmut Marko (Kaimann)

Foto: Hallo Fahrerlager

ther Huber und Erich Breinsberg. Marko gewann mehrere Rennen und für das Team die österreichische Meisterschaft. Er wechselte über die Formel 3 zu Martini Racing. 1971 gewann Helmut Marko auf Porsche 917 die 24 Stunden von Le Mans. Im selben Jahr fuhr er für BRM im Formel-1-Team. Nach 9 Grand-Prix-Starts musste er seine Fahrerkarriere beenden. Marko wurde Motorsportmanager und ist heute Mastermind bzw. treibende Kraft des Red-Bull-Formel-1-Teams.

Das nächste Jahr sah die Kaimann-Boliden mit einer neuen, schlanken Karosserie. Mit dem jungen Niki Lauda erwies sich Kurt Bergmann



Kaimann FSV 1600 (Ex Tibor Meray und Kennerth Persson)

wieder als Talent-Entdecker. Lauda und Breinsberg waren mit mehreren Siegen erfolgreich, die Meisterschaft ging diesmal an Breinsberg. Der erst zwanzigjährige Niki Lauda wurde Dritter in der Meisterschaft. Mit Helmut Bross gewann ein privater Kaimannfahrer die hart umkämpfte deutsche Meisterschaft. Niki Laudas Erfolgsweg führte über die Formeln 3, 2 und 1 zu Ferrari. Dreimal wur-

de er Weltmeister in der Formel 1 und gründete mehrere Fluglinien. Heute ist er Teilhaber und Aufsichtsrat im Mercedes-Formel-1-Team.

1970 wurde das bis dahin erfolgreichste Jahr für Kurt Bergmann. Die „Kaimänner“ wurden von Erich Breinsberg, Harald Ertl und Peter Peter pilotiert. Erstmals gelang es, mit Erich Breinsberg den begehrten Europapokal nach Eßling zu holen. Die österreichische Meisterschaft ging ebenfalls an Breinsberg, diesmal vor Harald Ertl. Damit ging im Kaimann-Team die Ära Formel V 1300 zu Ende. Die nächste Herausforderung wurde für Kurt Bergmann ein weiterer Meilenstein. Harald Ertls Weg ging über die Formel 2 und die deutsche Rennsportmeisterschaft ebenfalls in die Formel 1. Er fuhr insgesamt 21 Formel-1-Rennen für Hesketh, Ensign und ATS Ford.

1971 kreierte Volkswagen eine stärkere und schnellere Nachfolgeserie. Die Formel Super V 1600 hatte wieder Volkswagen-Aggregate, war in Leistung und Speed bereits auf dem Niveau der internationalen Formel 3. Das erste Rennen für Kurt Bergmanns Kaimann Super-V-Team 1971 war die Trans Atlantic Challenge. Der jährliche Vergleichskampf USA – Europa fand auf dem Daytona Speedway in den USA statt; vier europäische Marken gegen die US-Phalanx. In einem Herzschlagfinale siegte der Kaimann Super V mit Erich Breinsberg vor dem amerikanischen Meister Tom Davey – der erste Sieg für Europa in den USA.

Von Volkswagen wurde eine internationale Meisterschaft mit zehn europäischen Rennen ausgeschrieben, der „Super V Goldpokal“. Kurt Bergmann wählte für sein Super-V-Team die Fahrer Helmut Koinigg, Werner Riedl und wieder Erich Breinsberg. Es wurde das erfolgreichste Jahr für das Kaimann-Team. Nach dem Sieg in Daytona ging auch die Goldpokal-Meisterschaft an Erich Breinsberg vor dem Schweden Greger Kronegard vom Bonnier-Lola Team. Kurt Bergmann wurde mit der erstmals vergebenen Konstrukteurs Trophy ausgezeichnet. Erich Breinsberg beendete seine aktive Rennsportkarriere auf einem Brabham BT21/V8. Mit diesem Auto wurde er 1971 und 1972 Vizemeister in der österreichischen Bergmeisterschaft.

1972 fuhr wieder Helmut Koinigg für das Kaimann-Team und als Paydriver Kennerth Persson und Harald Menzel.

Manfred Schurti auf Royal gewann den Goldpokal knapp vor Helmut Koinigg. 1973 war wieder Helmut Koinigg der Werkspilot, ihm zur Seite die Schweden Kennerth Persson und Tommy Brorsson. Diesmal siegte Koinigg wieder im Goldpokal. In der GTX Trophy siegte Kennerth Persson für das Kaimann-Team. Kurt Bergmann gewann die Konstrukteurs-Trophy ein zweites Mal. Helmut Koinigg gelang 1974 der lang ersehnte Sprung in die Formel 1 in das Team von John Surtees. Bereits in seinem zweiten Rennen, dem Grand Prix der USA, verunglückte er tödlich.

Als neues Projekt baute Kurt Bergmann mit Ludwig Apfelbeck einen Motor auf Opel-Basis für die Formel 2. Zunächst sollte ein gebrauchtes March-Chassis als Versuchsträger dienen. Der Motor war nicht standfest. Das Projekt sprengte den Finanzrahmen und wurde eingestellt. 1974 fuhren nur Skandinavi-



Der wichtigste Sieg (Erich Breinsberg) für das Kaimann-Team - Daytona 1971



Ehrung zum 80. Geburtstag (von rechts) Kurt Bergmann, Helmut Marko, Niki Lauda, Erich Breinsberg. Datum, 21. Februar 2009

er im Kaimann-Team. Zu Kennerth Persson und Tommy Brorsson kam der Finne Keke Rosberg. Diesmal ging der Goldpokal an Freddy Kottulinsky vom Bonnier-Lola Team vor Kennerth Persson und Keke Rosberg. Die GTX Trophy gehörte Kaimann mit Kennerth Persson vor Keke Rosberg. 1975 fuhr Keke Rosberg wieder auf Kaimann, diesmal jedoch mit Leopold Prinz von Bayern als Teamkollege für das deutsche Kern-Team. Der Goldpokal ging wieder an das Bonnier-Lola Team mit Mikko Kozarowitzky vor Kennerth Persson auf Kaimann. Noch erfreulicher war die GTX Trophy: Keke Rosberg auf Kaimann siegte in 8 Rennen und verwies Mikko Kozarowitzky auf Platz zwei. Außerdem gewann er in diesem Jahr mit dem Kaimann Super V die deutsche und die skandinavische Meisterschaft. Keke

Rosberg wechselte 1976 in die Formel 2 und 1978 in die Formel 1, in der er 114 Rennen fuhr. 1982 wurde er Weltmeister im Team von Frank Williams.

Ende der Erfolgsserie

Nach dem Abgang von Keke Rosberg ging mit der Saison 1978 das erfolgreiche Jahrzehnt in Kurt Bergmanns Kaimann-Team zu Ende. Es gab noch einzelne Achtungserfolge, Jo Gartner gewann noch einige Rennen mit dem Kaimann Super V mit 1,6-Liter-Motor und einer Leistung von etwa 150 PS. Die Meisterschaften gingen an die englischen und skandinavischen Teams. Kurt Bergmann konnte auf ein effizientes Kapitel Renngeschichte zurückblicken. Er war ein Mitgestalter in der für den österreichischen Motorsport so ruhmreichen Epoche. In etwas mehr als einem Jahrzehnt baute er über 200[2] dieser begehrten Rennwagen. Nur auf der britischen Insel gab es ähnlich erfolgreiche Teams.

Kurt Bergmann war Entdecker und Förderer einer siegreichen Fahrergeneration. Er gab den besten dieser „ungeschliffenen Diamanten“ das Material, mit dem sie ihr fahrerisches Potential beweisen konnten. Seine perfekt vorbereiteten Rennwagen waren das Werkzeug für den Weg nach ganz oben. Acht erfolgreiche Kaimann-Piloten schafften den Weg in die Formel 1. Niki Lauda und Keke Rosberg wurden Weltmeister, Lauda gleich dreimal. Außer diesen beiden Champions holten noch Helmut Marko, Helmut Koinigg, Dieter Quester, Harald Ertl, Jochen Mass und Jo Gartner ihre ersten Siege auf den Kaimann-Rennwagen, ehe sie in die große Welt des Grand Prix aufstiegen.

*Wikipedia
Fotos: Wikipedia*

Clubnachrichten

Peter Müller †

Ende März 2019 verstarb Peter Müller völlig plötzlich und unerwartet im 60. Lebensjahr.

Im Jahr 1998 trat Peter Müller, gemeinsam mit sechs anderen Vereinsmitgliedern, aus dem damals bestehenden „Jaguar-Daimler-Saloon-Car-Club“ aus und gründete daraufhin den COVC. Die Gründungsmitglieder waren neben Peter Müller als Obmann die Herren Nelson Arsenis, Peter Bellant, Michi Braun, Manfred Ebner, Peter Püschner und Reinhard Raggl.

Es ist Peter Müller gelungen, den neugegründeten Club innerhalb kurzer Zeit in der Österreichischen Oldtimerszene bekannt zu machen und zu etablieren. Hilfreich dabei war eine aufwändig gestaltete und produzierte Oldtimergazette, deren Herstellung den jungen COVC finanziell überfordert hätte – es gab ja nur geringe Einnahmen aus Mitgliedsbeiträgen - , also bezahlte Peter Müller diese

durchaus nennenswerten Kosten aus privaten persönlichen Mitteln.

Ich habe Peter Müller als äußerst hilfe-reichen und freundlichen Berater im Jahr 2004 kennen- und schätzen gelernt. Nachdem ich damals schon seit längerer Zeit auf der Suche nach einem Jaguar XK 150 war, in den sich meine Frau und ich verliebt hatten, konnte mir niemand mit Beschaffungs-Informationen (auch nicht die sogenannten Experten vom Jaguars-Owners-Club) helfen. Der Zufall führte Peter Müller und mich im Frühjahr 2004 zusammen und er borgte mir – dem völlig Unbekannten – sofort nach Erklärung meiner Wünsche mehrere Jaguar-Bücher. Und er gab mir die Empfehlung, im April die weltgrößte Oldtimermesse „Techno-Classica“ in Essen zu besuchen – er wäre auch dort anwesend.

Meine Frau und ich flogen also nach Düsseldorf und von dort ging es mit dem Zug weiter nach Essen, als das Telefon läutete. Am Apparat Peter Müller mit den Worten: „Kommen Sie auf die Messe in Halle 3, Stand 22, Ihr Auto ist schon hier“. Und dort stand es auch, in Ausführung, Motor, Farbe, Leder, etc. genau meinen Idealvorstellungen entsprechend. Als ich am selben Nachmittag den Kaufvertrag für diesen XK 150 unterschrieb stand Peter Müller dabei und legte mir anschließend den Antrag auf Mitgliedschaft beim COVC zur Unterschrift vor.



Peter Müller war bis 2004 als großer Lederwarenhändler selbständig tätig, nach der Liquidation seiner Firma arbeitete er als selbständiger Veranlagungsberater, eine Tätigkeit, die mit großem Zeitaufwand verbunden war. Das führte dazu, dass er nach 6 Jahren die Funktion des Obmanns unseres Clubs zurücklegte. Von 2004 bis 2014 hat dann unser sehr verdienstvoller Wolfgang Nowotny den COVC geführt und weiter ausgebaut. Peter Müller wurde 2004 von der General-

versammlung zum lebenslangen Ehrenmitglied ernannt.

Der Beruf hat Peter Müller stark ausgefüllt und terminlich belastet, sodass er wenig Zeit für den COVC aufwenden konnte. Im heurigen Jahr haben wir uns daher sehr gefreut, dass er mehrmals zu Clubabenden gekommen ist mit der Aussage, zukünftig wieder aktiver am Clubleben teilnehmen zu können und zu wollen.

Sein unerwarteter Tod hat das leider verhindert. Wir trauern jetzt um unseren Clubgründer und ersten Obmann und werden ihm stetes ein ehrendes Andenken bewahren.

Otto Goschenhofer

Bowlingturnier Lions Wien Donau – COVC 24. März 2019

Man glaubt es kaum, wir haben es nach sechs Jahren wieder einmal geschafft die Löwen von der Donau zu besiegen. Aber wie heißt es so schön: Die Hoffnung stirbt zuletzt! Wir haben diese nie aufgegeben und so war es heuer wieder einmal soweit.



Der Pokal ist für EIN Jahr unser und wird in der Donaustadt einen schönen Platz erhalten. Rund 20 COVC'ler kämpften gegen rund 20 Lions und mit einem Johann, in der Form seines Lebens, heuer einfach unschlagbar. Wie auch das eindeutige Ergebnis zeigt. Anfeuerungsrufe durch Gün-



ter und Manfred trieben Johann anscheinend zu der Höchstleistung an diesem Tage. Ein war ein schöner Nachmittag in angenehmer Runde. Ausgeklungen ist die Veranstaltung wie immer im „alten Presshaus“ in Hernalers. Ausgehungert vom Powerplay warteten wir auf die Ergebnisse. Das gute Essen verkürzte die Wartezeit. Endlich war es soweit: Christian Liedauer (mit einer Träne im Auge) verkündete das – für uns – erfreuliche Ergebnis. Nähere Details entnehmt bitte der Ergebnisliste



Räumlichkeiten aufzugeben. D.h. wenn es nächste Jahr wieder heißt – wir starten in den Frühling – wird es wahrscheinlich an einem anderen Ort stattfinden. Nichts desto trotz möchten wir uns heuer auch wieder bei Herbert und Gerhard für ihre Organisation und den gemütlichen Abend bedanken.

Brigitte Adrian



staltung teil. Gestärkt durch Riesenpizzen begab man sich an den Start und drehte seine Runden. Das Duell hieß auch heuer wieder Christian gegen Walter und wogte ständig hin und her. Aber am Ende hieß der Sieger dann doch wieder Walter.

Nachfolgend die Ergebnisse:

1. Walter
2. Christian
3. Richard
4. Michi
5. Wolfgang
6. Heinz
7. Günter

Termine 2019

- 6. Juli Zaubenberg Classic
- 5. Oktober Schlussfahrt
- 7. November Generalversammlung
- 5. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag 6. Juni 2019, 19,00 Uhr,
Panoramaschenke, 1100 Wien, Film-
teichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

McNamara Racing	1
Dopplerhütte Bergrennen	5
Iso Grifo	5
Bentley – 100 Jahre	7
Österreichische Kraftfahrzeugkennzeichen Geschichte	7
Kaimann-Team	9
Clubnachrichten	11

auf www.covc.at. Wie immer recht herzlichen Dank für die tolle Organisation an Sabine und Christian. Es ist immer wieder schön zu sehen, daß zwei Clubs mit unterschiedlichen Interessen so gut zusammen arbeiten. Dieser freundschaftliche Wettkampf führte die Mitglieder der beiden Clubs näher zusammen und wir freuen uns schon auf die nächste gemeinsame Veranstaltung z.B. das Sommerfest in den Blumengärten Hirschstetten am 16 Juni 2019.

Brigitte Adrian

14. „Start in den Frühling“ Slot Car Racing 5. April

Und wieder einmal war es soweit, die Saisonöffnung mit den kleinen Boliden erfolgte bereits zum 14. Mal im Flatrace Wien 14. Eine kleine, aber feine gemütliche Runde nahm heuer an dieser Veran-



und bei den Damen:

1. Caroline
2. Barbara
3. Eva
4. Martina
5. Maria
6. Brigitte



Wir gratulieren den Gewinnern recht herzlich.

Traurig stimmte uns nur die Nachricht, dass dies vermutlich die letzte Veranstaltung in diesen Räumlichkeiten sein wird. Denn das Dreamteam Herbert und Gerhard haben sich entschlossen, diese



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

