

COVC Monats - Gazette



Nummer **140** Juni 2019

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...Ausfahrt in einen wunderschönen Sommer wünsche ich uns...

Baut uns den Oldtimer von morgen!

Moderne Autos werden immer komplexer, die verwendeten Materialien exotischer und der Computer samt Software omnipräsenter. Kein Wunder, glauben viele Leute, darunter auch Experten und Ingenieure, nicht mehr daran, dass die Autos von heute auch noch in 30 oder 50 Jahren gewartet und am Laufen gehalten werden können. Es wird sogar gemunkelt, dass manche Teile im Auto "Ablaufdaten" aufweisen und eine gewisse Zeitspanne gar nicht überleben werden.

Wie aber müsste ein Auto von heute aussehen, das man auch in 30 oder 50 Jahren noch fahren

und am Leben halten kann?

Erstens müsste es wohl so konstruiert sein, dass es auch morgen noch ohne Roboter-Infrastruktur repariert werden kann. Materialien und Formen

müssten so beschaffen sein, dass man sie nachproduzieren kann. Computer-Prozessoren und Schaltkreise müssten offen konzipiert werden und möglichst auf Standard-Technologien basieren. Die

Software selber müsste "open source" (der Quellcode also offen) sein, so dass sie später auf zu dem Zeitpunkt verfügbare Hardware übertragen werden kann. Bus-Systeme müssten ebenfalls offen und transparent sein.

Auch die technischen Komponenten, z.B. Bremsen und Aufhängungsteile, sollten möglichst einfach konstruiert sein und idealerweise auch in Grossserienfahrzeugen Verwendung finden, damit der Ersatzteilnachschub gesichert ist.



Und, baut jemand derartige Autos heute? Teilweise vielleicht schon. Morgan, Caterham oder Lotus müssen schon aus ökonomischen Gründen derartige Wege gehen, aber sie sind auch von den heutigen Zulieferern und Grossserien-Autoherstellern abhängig. Und müssen Normen einhalten, die teilweise zu komplexer Bauweise führen.

Aber vielleicht wäre das "Open Source"-Auto durchaus marktfähig und es gäbe genug Leute, die an einem auf lange Lebensdauer ausgelegten Automobil Interesse hätten ...

Bruno von Rotz, Zwischengas

MK I

Frage im Internet:

Einer weit verbreiteten Ansicht nach, die sicherlich auch in OLDTIMER MARKT schon das eine oder andere Mal zitiert wurde, erhielt der Jaguar MK 1 erst mit Erscheinen des Nachfolgers MK 2 diese inoffizielle Typenbezeichnung. Ab Werk hieß er je nach Motor schlicht 2.4 oder 3.4 Litre.



Im Fahrerlager von Goodwood stand an einem Wochenende im März allerdings ein Auto mit einem Schriftzug „MK 1“ auf dem Kofferraumdeckel. Kennt jemand die Hintergründe? Wir sind ebenso neugierig wie lernwillig!

Antwort:

Dies war mal ein Mk IX Schriftzug, X weg und schon hat man einen Schriftzug für einen 2/3.4 den es so nie gab! Genial!

Rechtstipp: Gerichtszuständigkeit beim Oldtimerkauf

Viele Kaufverträge (An- und Verkauf) von Oldtimerfahrzeugen finden auf internationaler Ebene statt. Nicht immer ist dabei klar, weil vertraglich nicht festgelegt, welches Recht zur Anwendung gelangt und welches Gericht seine Zuständigkeit entfaltet. Wird etwa ein Fahrzeug in das (europäische) Ausland verkauft,

ist vorab die internationale Zuständigkeit nach dem EuGVVO zu prüfen. Grundsätzlich ist der Beklagte (also bei einer Veräußerung aus Österreich) an seinem Wohnsitz, also in Österreich zu verklagen. Daneben existiert der Gerichtsstand des Erfüllungsortes auch auf internationaler Ebene, wobei dieser eine Prüfung dahingehend vorsieht, wo der Kaufvertrag abgeschlossen und wo die Übergabe des Fahrzeuges stattgefunden hat. Dies gilt auch für den Fall, als etwa ein deliktisches Verhalten (Täuschung, Betrug u.a.) behauptet würde. Wird aber der Kaufvertrag im Inland geschlossen, also auch dort die Täuschung und irrumsbedingte Vermögensverfügung vorgenommen, bleibt der Gerichtsstand in Österreich, also am Wohnsitz des Beklagten. Der Ort des reinen Vermögensschadens (finanzieller Verlust auf dem Bankkonto) eröffnet keine internationale Zuständigkeit. In weiterer Folge ist das anzuwendende Recht auf Basis der ROM-II-VO zu überprüfen. Möglich wäre sogar die Anwendung von deutschem Recht vor einem österreichischen Gericht. Für den Fall des Oldtimerverkaufes aus Österreich in das europäische Ausland geht es um vertragliche Ansprüche. Die Verordnung über anzuwendendes Recht (ROM-I-VO) sieht vor, dass bei Kaufverträgen über bewegliche Sachen (Fahrzeuge) das Recht des Staates einschlägig ist, in dem der Verkäufer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Es ist daher bei einem Verkauf in das europäische Ausland österreichisches Recht anzuwenden. In diesem Sinne hat am 19.03.2018 das Landgericht Stuttgart zugunsten eines Österreicherers entschieden, der sein Oldtimerfahrzeug nach Deutschland verkauft hat. Die Klage des deutschen Käufers wurde gänzlich kostenpflichtig abgewiesen.

Mag. Günter Lippitsch, www.oldtimer-anwalt.at

Andere Länder, andere Sitten. Und auch andere Verkehrsregeln.

Regel 1:

In Frankreich ist es verboten, Blitzer-Warn-Apps zu benutzen oder auch nur installiert zu haben. Wird man damit erwischt, sind bis zu 1500 Euro fällig.

Regel 2:

Telefonieren im Auto? Kein Ding in Spanien. Obwohl: Erlaubt ist dafür nur



eine Freisprecheinrichtung. Kopfhörer und selbst Headsets sind nicht gestattet.

Regel 3:

Sehr skurril, also very british: In England darf man am hinteren Reifen des eigenen Wagens urinieren, so lange man mit einer Hand den Wagen berührt. Nun gut.

Regel 4:

Vor Fahrtantritt ist in Dänemark das Auto zu checken. Und zwar gewissenhaft. Es muss unter anderem auch nachgeschaut werden, ob sich unterm Auto jemand zum Schlaf niedergelassen hat.

Regel 5:

Rauchen im Auto ist eklig. Dachte sich Norwegen und verbot die Glimmstängel während der Fahrt. Aber nur innerhalb von Ortschaften.



Regel 6:

Schweden ist groß. Dennoch gibt es Parkplatzprobleme. Zumindest ist es nicht erlaubt, an öffentlichen Straßen und Plätzen das eigene Auto länger als fünf Tage in Folge stehen zu lassen.

Regel 7:

Hoffentlich gut versichert! Die Isländer sind da ganz weit vorne. Auf ihrer Insel muss sich jeder, selbst Mietwagenlenker, zusätzlich noch gegen Wind und Vulkanasche versichern.

Regel 8:

Die Griechen sind leidenschaftliche Raucher. Aber nicht, wenn im Auto Kinder unter zwölf Jahren mitfahren. Dann herrscht strengstes Rauchverbot.

Regel 9:

Vignettenpflicht auf Ungarns Autobahnen. Und bitte das richtige Kennzeichen eintragen. Klappt das nicht, droht ein hohes Bußgeld.

Regel 10:

Portable Navis pappt wohl jeder von uns instinktiv mittig an die Frontscheibe. In der Slowakei ist das keine gute Idee. Dort darf ein solche Gerät nur links unten im Fenster angebracht werden.

Regel 11:

Ampel springt auf Gelb, schnell nochmal Gas geben, damit man gerade noch so mit herüber kommt. Ist nicht drin in Slowenien. Dort heißt Gelb: stehen bleiben. Wer sich nicht dran hält, wird noch vor Ort zur Kasse gebeten.

Regel 12:

Keine Übernachtung im Auto, zumindest nicht auf Straßen und Parkplätzen in Kroatien. Junge Pärchen müssen sich also wohl doch eher ein Hotelzimmer nehmen. Ist doch auch bequemer.

Regel 13:

Keine Nachtfahrten zwischen 23.00 und 05.00 Uhr für Personen unter 24 Jahren in Bosnien. Damit sollen gefährliche Suff-Fahrten verhindert werden. Als wenn nur die Jugend trinken würde.

Regel 14:

Wer mit dem Auto in die Türkei möchte, dessen fahrbarer Untersatz wird an der Grenze gleich mal desinfiziert. Angst vor Seuchen. Für die fällige Desinfektionsgebühr sollte man immer genügend Geld dabei haben.

Regel 15:

Russland mag keinen Dreck. Wer in einem schmutzigen Auto unterwegs ist, riskiert ein Bußgeld in Höhe von bis zu 200 Euro.

Regel 16:

Don't drink and drive. Italien verfolgt diese Regel besonders drakonisch. Wer mit mehr als 1,5 Promille am Steuer erwischt wird, dem droht im schlimmsten Fall die Zwangsversteigerung seines Wagens.

Regel 17:

Die Schweizer sind eher die gemüthlichen Fahrer. Schnell fahren ist nicht. Schon gar nicht innerhalb von Ortschaften. Wer innerorts 100 km/h fährt, auf den wartet eine Haftstrafe von einem Jahr.

Regel 18:

Österreicher sind derart geschult in Sachen Geschwindigkeitsverletzung, dass sie bei Übertretungen von bis zu 30 km/h nicht einmal ein Gerät brauchen. Ihre Adleraugen erkennen die Raser auch so. Der wird dann zur Kasse gebeten.

Regel 19:

Last, but not least Deutschland. Hier gibt es nichts Skurriles? Weit gefehlt!



Denn hier darf man auch komplett nackt fahren! Bei einem Unfall gibt es dann nur Ärger, wenn barfuß gefahren wurde. Also Schuhe anziehen und dann freie Fahrt für FKK-Menschen.

Lancia Hyena Zagato

Obwohl Zagatos Interpretation des Lancia Delta Integrale innovativ war, hatte das Projekt Hyena kein Glück. Weil das Interesse an jungen Klassikern steigt, erinnert Classic Driver an dieses seltene, faszinierende Coupé, das Mitte der neunziger Jahre entstand und vor kurzem unter den Hammer kam.

Kurz war sie, die Geschichte von Lancias Hyena Zagato, Fiat bekam Schiss, als es ernst wurde mit dem von Zagato designten Lancia Hyena. 500 Stück soll-



ten auf Geheiß der Designschmiede entstehen. Aber nach der Premiere im Jahr 1992 wurden nur 24 Exemplare gebaut. Das Zagato-Coupé übernahm auch den Zweiliter-16V-Vierzylinder-Turbo aus dem Integrale, die im Evo 1 deftige 210 PS leistende Maschine erstartet auf 250 PS. Damit soll das kleine Coupé in 5,4 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Dazu konstruierte Pedracini die Außenhaut des Lancia Hyena aus Aluminium, im Innenraum verlegten die Italiener aus Mailand großflächig Kohlefaser: Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türabdeckungen bestehen aus Carbon. 200 Kilogramm soll die Hyäne leichter sein als der Delta Integrale.



Produktionsnummer 15, die einzige in giftgrün produzierte Hyäne mit nur 7.000 Kilometern auf dem Tacho war beim Auktionshaus Artcurial auf der Liste der Versteigerungsobjekte. Schon der Schätzwert überstieg den Wert eines neuen Porsche 911 Turbo S.

Herbert Fischer, Fotos: Wikipedia

Wolfgang Denzel

Wolfgang W. Denzel, geb. 11. Jänner 1908 Graz, † 15. April 1990 Berg am Starnberger See (wohnhafte Zug, Schweiz; in der Wiener Zeit wohnhafte 13, Wattmannsgasse 10; Hietzinger Friedhof), Unternehmer, Sohn des Oberbaurats und Chefs der Post- und Telegraphendirektion Graz Ignatz Denzel, der nach seiner Pensionierung (1918) eine Elekt-

romotorenfabrik in Graz kaufte, aus der sich das größte steirische Elektrownunternehmen („Elektrobau“) entwickelte. Denzel entstammte einer 1430 nach Marburg (Slowenien) ausgewanderten Glockengießerfamilie. Er gründete 1930 eine Betriebsabteilung des väterlichen Unternehmens, die sich mit elektromedizinischen Geräten befasste, widmete sich aber auch seinem Hobby als Amateurrennfahrer auf BMW-Automobilen und -Motorrädern (bis 1956 über 300 Siege bei verschiedenen Motorrad- und Automobilveranstaltungen, darunter acht Siege in der Sechstagesfahrt und acht Siege bei den österreichischen Alpenfahrten; nach dem Zweiten Weltkrieg im selbstkonstruierten Rennwagen, der als Denzel-Roadster und -Coupé bis 1959 in Serienproduktion war); ab 1955 war Denzel Hochseesegler (unter anderem 1977 Vizeweltmeister, 1978 Weltmeister der 2-t-Klasse in Brasilien).

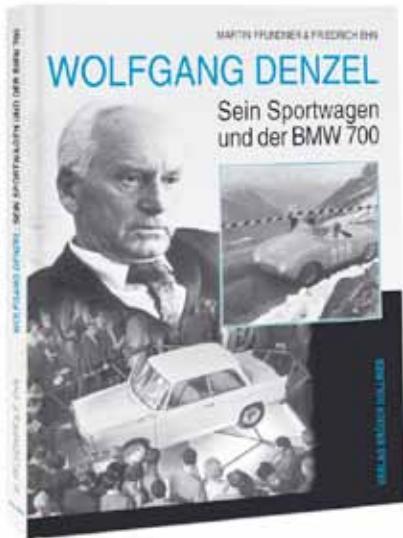
Die sportlichen Erfolge führten 1934 zu einem Vertragsverhältnis mit BMW; aus dieser Beziehung entwickelte sich 1938 der Import von BMW-Erzeugnissen in die Steiermark und nach Kärnten. 1945-1978 war Denzel BMW-Importeur für



ganz Österreich (wobei er mit eigenem Engagement und mit Hilfe der Denzel-Konstruktionsabteilung Ende der 1950er Jahre den auf dem Denzel-Roadster basierenden BMW 700 schuf, der dem Mitte der 1950er Jahre in Bedrängnis geratenen BMW-Werk das Überleben sicherte), 1960 übernahm er den Import von Vol-



BMW 700 RS



vo- und 1961 von Ferrari-Automobilen für Österreich sowie 1978 den Import der Japanischen Mitsubishi Corporation für Automobile und Electronics. 1970 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt; es besitzt Betriebsstätten und Verkaufsniederlassungen in Wiener, Wiener Neustadt, Graz, Klagenfurt, Innsbruck, Salzburg und Linz. 1979 trat Denzel in den Ruhestand, war jedoch als Präsident seiner Gesellschaft in beratender Funktion weiter tätig. Großes Goldenes Ehrenzeichen Republik Österreich, Goldenes Ehrenzeichen Land Wien, Ehrenbürger der Stadt Graz.

Wikipedia

Heidi Hetzer †

Heidi Hetzer wurde als Tochter des Unternehmers Siegfried Hetzer geboren, der 1919 in Berlin einen Victoria-Fahrzeughandel gegründet und ab 1933 als Opel-Autohaus geführt hatte. Ab 1954 erlernte sie den Beruf der Kfz-Mechanikerin im Familienbetrieb. Nach einem Versuch, sich mit 21 Jahren selbständig zu machen, arbeitete sie wieder im väterlichen Betrieb. Mit 31 Jahren übernahm Heidi Hetzer nach dem Tod ihrer drei Jahre älteren Schwester und ihres Vaters im Jahr 1969 das Unternehmen mit Sitz in Berlin-Charlottenburg, das sie zu einem der größten Autohäuser Berlins ausbaute und bis 2012 leitete. Da weder Tochter noch Sohn den Betrieb weiterführen wollten, verkaufte sie die Firma.

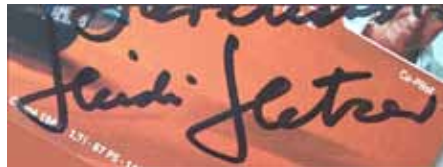
Als eine der wenigen erfolgreichen Unternehmerinnen ihrer Branche und als Rennfahrerin, aber auch durch ihr soziales Engagement gehörte Heidi Hetzer zu den bekanntesten Persönlichkeiten der Berliner Wirtschaft. Ihre hohe Medienpräsenz durch Zeitungsberichte, Interviews und Talkshowauftritte haben sie auch



über Berlin hinaus bekannt gemacht.

Heidi Hetzer lebte in Berlin-Charlottenburg und hatte eine Tochter und einen Sohn. Am 21. April 2019 wurde sie tot in ihrer Wohnung aufgefunden. Sie wurde 81 Jahre alt.

Im Jahr 1953 nahm Heidi Hetzer erstmals an einer Rallye um die Müggelberge teil – auf einem Lambretta-Motorroller. Seither hat sie an einer großen Zahl von Wettfahrten, unter anderem mit Oldtimern aus ihrer Sammlung, teilgenommen und bei Rallyes über 150 Preise gewonnen.



Unter anderem nahm sie an den folgenden Wettbewerben teil:

- Mille Miglia von Brescia nach Rom und zurück,
- Rallye Monte Carlo,
- Rallye Paris – Berlin mit einem Opel-Rennwagen 8/30 aus dem Jahre 1911,
- Panama-Alaska-Rallye vom 1. bis 25. Juni 1997 mit einem 1969er Opel Kadett B,
- mehrfach Rallye 2000 Kilometer durch Deutschland, u. a. mit einem Hispano-Suiza,
- Rallye Düsseldorf-Shanghai vom 17. August bis 28. September 2007 mit einem 1964er Opel Rekord A Coupe.

Bei der Carrera Panamericana in Mexiko und der Tour d'Europe 1989 belegte sie jeweils den dritten Platz. Bei letzterer gewann sie zudem die Teamwertung mit ihrem Damenteam.

Ihr jüngstes Projekt war eine Fahrt

um die Erde über die wir auch in unserer COVC Gazette berichteten, die sie auf den Spuren von Clärenore Stinnes mit einem Hudson Great Eight aus dem Jahre 1930 unternahm. Der Start erfolgte am 27. Juli 2014 in Berlin. Beifahrer war zunächst der Reisefotograf Jordane Schönfelder, der aber schon unmittelbar nach dem Start ausschied. Der Berliner Patrik Heinrichs ersetzte ihn als Beifahrer ab Istanbul, stieg aber seinerseits am 18. September 2014 in Taschkent aus dem Projekt aus.

Die Fahrt führte über Osteuropa nach Teheran, anschließend über China Richtung Australien. Am 4. April 2015 kam sie in Neuseeland an. Nach der Überführung auf den amerikanischen Kontinent fuhr sie durch Kanada und erreichte Ende August 2015 bei Emerson die Grenze zu den Vereinigten Staaten. Sie fuhr weiter durch die USA und Südamerika und erreichte nach der Atlantiküberführung im August 2016 Südafrika, von wo aus sie Afrika durchquerte und etwa 2 ½ Jahre nach dem Start wieder in Europa ankam.



Am 12. März 2017 beendete sie ihre Fahrt in Berlin und wurde vor dem Brandenburger Tor von Freunden, Fans und der Berliner Staatssekretärin Sawsan Chebli empfangen.

Am 16. April kehrte die Berliner Opel-Händlerin vom ersten Teil einer Tour aus Afrika zurück.

Nach ihrer Rückkehr wollte sie sich eine Sommerpause in Berlin gönnen. Von November 2019 bis Mai 2020 plante sie erneut eine Reise entlang der afrikanischen Westküste. Daraus wurde leider nichts...

Herbert Fischer, Foto: Wikipedia

Hubert Hahne †

Der frühere Rennfahrer Hubert Hahne ist tot. Er starb am 24. April im Alter von 84 Jahren. Bekannt wurde Hahne dafür, als erster Fahrer in einem Tourenwagen die magische Zehn-Minuten-Marke auf dem alten Nürburgring unterboten zu haben. Bei einem Rennen im Rahmen des Großen Preises von Deutschland benötigte er in einem BMW 2000 TI exakt 9:58,5 Minuten für die damals noch 22,8 Kilometer lange Strecke in der Eifel. Der Rekord überstrahlte medial beinahe



sogar das am darauffolgenden Tag stattfindende Formel-1-Rennen.

Hahne begann 1960 mit dem Rennfahren. Bereits 1963 gewann er auf einem BMW 700 die Europapokalwertung für Tourenwagen. Im Jahr darauf siegte er in 14 von 16 Läufen der Deutschen Rundstreckenmeisterschaft – natürlich auf einem BMW 1800. Der bayrischen Marke war er allerdings auch abseits der Rennstrecke verbunden: als BMW-Händler.

Neben seinem Rundenrekord in der Eifel war 1966 aber auch mehrfach für ihn bedeutend: Nur einen Tag nach der



Rekordrunde trat er in einem Matra beim GP von Deutschland in der Formel 2 an und beendete das Rennen als Zweiter. Später im Jahr gewann er zusammen mit Jacky Ickx das Sechs-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps. Als sein erfolgreichstes Jahr in der Formel 2 gilt die Saison 1969, die er als Zweiter im Gesamtklassement abschloss. 1970, nach lediglich einer Dekade im aktiven Rennsport, zog sich Hubert Hahne von den Rennstrecken zurück und widmete sich anderen Aktivitäten, wie beispielsweise seinem Autohaus. Später machte er sich als BMW-Händler selbstständig. Hinzu kamen ein BMW-Tuning und der Alleinimport für Lamborghini in Deutschland. Außerdem testete er Honda-Motorräder für die Zeitschrift „power-slide“.

Herbert Fischer, Fotos: Wikipedia



Bentley Speed Six trailerd Bentley GT 3. Atemberaubend...



Wunderbare Autobeschriftung, den würde ich nehmen als Handwerker...

Wir fragen nach einem Motor, der - basierend auf einem erfolgreichen Vorkriegsmodell – 25 Jahre lang nur in Details verbessert in unzähligen Stückzahlen gebaut wurde. Der eingebaut in Motorrädern einer heimischen Marken im In- und Ausland für unzählige Siege auf Rennstrecken, Geländeprüfungen und Wertungsfahrten gut war, gleichzeitig aber in biederen Alltagsfahrzeug oft als einzig vorhandenes Transportmittel im Haus für leistbare Mobilität in der Nachkriegszeit sorgte, Einsatz- und Be-



Neue Bücher

Puch 250 Hansdampf in allen Gassen

ISBN: 978-3-85119-373-2

Ausstattung: Hardcover, ca. 320 Seiten, zahlreiche Farbfotos, Autor Hannes Denzel, € 39,00



hördenfahrzeuge von Polizei, Gendarmerie, Bundesheer, Post und Straßenwacht antrieb, der heute noch ein Riesenkontingent an mittlerweile zu Oldtimern gereifte Zwei- und Dreiräder am Leben erhält, aber vielerorts immer noch als nahezu unkaputtbares Alltagsfahrzeug gebraucht wird?

Die Antwort auf diese Frage gibt Hannes Denzel in seinem Buch „PUCH 250 von 1945 bis 1970 - Hansdampf in allen Gassen“.

Auf ca. 320 Seiten, werden - durchgängig in Farbe - 60 Exemplare der 250er Puchs portraitiert, die von den vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der steirischen Wunderwaffe erzählen.



So was von Öko!

Und ich bin nicht dabei – schon wieder nicht! Obwohl alle schon so was von öko sind, mit ihren E Bikes, den Hybriden, den Vollelektrischen, den Startstoppfern, mit ihren Nullenergiehäusern und ihren Infoboards.

Meine Individualmobilität und meine Wohnumstände stammen im Gegensatz zur Mode aus den Anfängen der Industrialisierung, lebe mit meiner Familie in einem 250 Jahre alten Haus, fahre ein 35 Jahre altes Auto, mein Fahrrad hat keinen Elektromotor und nichts ist Stand-by in meinem Zuhause. Und mein ökologischer Fußabdruck ist, auf Grund der Nutzung eines 250 Jahre alten Hauses, auch oder gerade weil es keine Vollwärmeschutzfassade hat sondern 80 cm dicke Mauern, in der Größe eines Hamsterfußabdruckes anzusiedeln.

Mein Haus ist - legt man die Nutzungsdauer für ein Wohnhaus von 60 Jahren zu Grunde - vier Mal nicht gebaut worden, es steht unverändert für ein Vierteljahrtausend uns Menschen zur Verfügung, die Ziegel wurden nur einmal gebrannt, die Holzdecken wurden vor 250 Jahren geschnitten und die Kastenfenster ohne Dichtungen ließen keine Schimmelpkulturen in den Wohnungen wachsen. Es wurden eben nicht hunderte Tonnen Bauschutt entsorgt, Kunststoffe aus Erdöl erzeugt, Vollstyroporfassaden geklebt. Es wurde nur gewohnt.

Und erst mein katalysatorloses Automobil, der alte Stinker, seit 35 Jahren emittiert er giftiges Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe und säuft wie ein Loch. Mein Auto wurde sogar 5 Mal nicht gebaut, es wurden keine Einzelteile aus den Antipoden herangekarrt, vor 35 Jahren produzierte man noch in lokalem Umfeld rund um die Herstellerfabrik, es gab keine Compoundvollschaumsitze, elektrisch verstellbar, mit Heizung und Belüftung, es gab bloß Sitze. Ich fuhr bisher bis zum Mond und habe die Rückkehr schon zur Hälfte geschafft, jedes Service und die wenigen Reparaturen wurden in der Nachbarschaft erledigt.

Das Auto hat in seinem fünfunddreißigjährigen Leben 7 Akkus mit einem Gesamtgewicht von 140kg verbraucht und auf einer Fahrstrecke von 600.000 Kilometern 72.000 Liter Benzin verbrannt – ohne Kat.

Es stellt sich die Frage ob ein Verbrauch von 72.000 Liter Benzin mit der damit einhergehenden CO Emission giftiger ist als die Produktion von 5 Neufahrzeugen, die zwar mit einem weitaus geringeren Kraftstoffkonsum und einer ungiftigeren Abgaskonfiguration punkten, jedoch auch nicht mit Aqua Destillata zu betreiben sind. Der Benzinverbrauch wird sich im besten Fall um 60% gegenüber dem alten Stinker reduzieren lassen, alleine die Transportkoeffizienten für die

Einzelteile, welche überall auf dem Planeten Erde verstreut produziert werden, lassen den Verbrauchsvorteil gegen Null konvergieren. Bleibt dann noch der ökologische Fußabdruck für die Fertigung von 5 Autos und die damit einhergehende Entsorgung derselben. Bleibt noch der Ressourcenverbrauch für 5 Autos. Bleibt noch die Schürfung von seltenen Werkstoffen ohne die ein modernes Auto nicht husten kann als da sind: Lithium, Rhodium, Platin, Silber, Gold, Palladium, Beryllium, Nickel, Aluminium, Magnesium, Natrium, Chrom, Kupfer, Zinn, Zink, Mangan, Vanadium, Wolfram und der Rest des Periodensystems.

So stellt sich eine zweite noch viel wichtigere Frage: Warum braucht der Standardeuropäer spätestens alle 7 Jahre ein neues Auto, neue Möbel, neue Konsumgüter? Weil spätestens nach diesem Zeitraum die Waschmaschine, der Kühlschrank, das Auto und alles andere technische Gerät sowie die Einrichtungsgegenstände zu Müll zerfallen.

Eine Bohrmaschine von Bosch aus dem Industrieprogramm der Siebzigerjahre hatte eine Lebensdauer von 20 Jahren und konnte bloß bohren. Bohren mit einer Geschwindigkeit, ohne elektronische Regelung und ohne Schlagbohrfunktion, aber mit einem unzerstörbaren Getriebe, einem Elektromotor für die Ewigkeit. Aufgrund der Lebensdauer dieser Maschine wurde nur einmal in 20 Jahren die Mehrwertsteuer fällig und nicht alle 2 Jahre, weil schon wieder eine neue Bohrmaschine angeschafft werden muss. Reparaturen rechnen sich in fast keinem Fall mehr, da die Ersatzteile und die Arbeitszeiten ungleich teurer als der Neukauf ausfallen. So haben europäische Hersteller mit großem Namen die Produktion in die dritte Welt verlegt und packen nur mehr um. So hat unser Planet den Ressourcenverbrauch, den Transportunsinn auszuhalten und die Aktionäre das unermessliche Anwachsen ihrer Bankkonten.

Dem Ammenmärchen von der Vollbeschäftigung und dem florieren der Wirtschaft, wenn die Großindustrie und multinationale Konzerne volle Auftragsbücher hätten, ist entgegenzusetzen, dass viel mehr Menschen ungleich befriedigendere Arbeit ausüben könnten, wenn sie in lokalem Umfeld für ein lokales Publikum schaffen.

Meine Wohn- und Mobilitätssituation ist - das gebe ich gerne zu – schon sehr elitär, wer hat schon die Möglichkeit im eigenen 250 Jahre alten Haus zu leben und ein Fahrzeug länger zu nutzen als 10% aller Ehen halten. In meinem Fall hat mein Großvater im Jahre 1953 ein vollkommen devastiertes Haus in der Nähe von Schönbrunn erworben, die ersten beiden Jahre mit Frau und 2 Kleinkindern in einem Lagerraum des Hauses gewohnt und in Folge das Anwesen

Stück für Stück zu sanieren begonnen. Als mein Vater zu heiraten beabsichtigte, musste er erst einmal einen Dachboden ausbauen, um für Frau und Kinder Platz zu schaffen. Ich habe schon als Kind erfahren dürfen wie toll eigener Besitz so ist, weil ich immer eingeladen war am Haus mitzuarbeiten. Ich bin in diesem Haus gleichsam zur Welt gekommen und habe die Ehre diese Liegenschaft nun für die 4. Generation zu erhalten, da meine 3 Söhne nicht daran denken wo anders zu wohnen.

So hat die Entscheidung einer Familie ein großes Haus zu erhalten und über 4 Generationen zu bewohnen zu einem ökologischen Fußabdruck geführt der niemals von einem noch so perfekten Ökohaushaus getoppt werden kann. Möbel aus dem Biedermeier werden über 200 Jahre verwendet und zwar nicht als Museumsstücke, sondern als Gebrauchsgegenstände, Parkettböden, Solnhofener Marmor, 100 jährige Lärchenfenster und eine 60 Jahre alte Massivholzküche werden bewohnt und das ist nachhaltig! Gerade das Wort „Nachhaltig“, zum Schimpfwort mutiert, aus den grünideologischen Lügenmündern geplappert und in allen Gazetten der politisch Korrekten präsent, in meinem Leben ist es stimmig.

Und unsere Mobilität? Alt! Sehr alt! Meine Söhne kommen nun in das führungsscheintaugliche Alter und so bekommen sie eines meiner abgelegten Autos und müssen es wieder zum Leben erwecken.

Was nämlich nichts kostet ist auch nichts wert. So sollen die Buben aus dem scheinbar wertlosen Auto wieder ein wertvolles Stück Automobilgeschichte machen und auch gleich erfahren wie es ist, wenn man selbst etwas wieder zum Funktionieren bringt.

Ein Mercedes 190E aus dem Jahr 1987 mit Kat wird der erste mobile Untersatz für sie sein, auch er ist immerhin schon 4 Mal nicht gebaut worden. Er darf also 55 Liter Sprit auf 100Km verbrauchen und ist dabei so ökologisch wie ein neuer Prius. Er braucht aber nur 10 Liter! Sollen wir die restlichen 45 Liter zur Ökobank bringen für schlechte Zeiten?

Vor kurzem besuchte mich ein Kunde mit einem Tesla S und bei der Verabschiedung gratulierte ich ihm zu seinem Braunkohleauto. Er war indigniert! Und wieso Braunkohle und überhaupt? So sah ich mich gezwungen ihm von der Primärenergieverteilung aller europäischen Kraftwerke zu berichten, als da sind: 47% aller europäischen Kraftwerke verfeuern Braun und Steinkohle, Erdgas und Erdöl 27% aller europäischen Kraftwerke werden mit Atomenergie ohne Endlager betrieben 13% aller europäischen Kraftwerke fahren mit Wasserkraft 9% aller europäischen Kraftwerke laufen mit Windrädern und Sonnenkollektoren 4% aller europäischen Kraftwerke laufen mit Biogas, Erdwärme und Gezeiten.

Also doch ein Braunkohleauto!

Und wenn später nicht jeder Tausendste sondern jeder Zehnte ein Braunkohleauto fahren will? Müssen wir dann zum Mars fliegen, um Kupfer zu holen, damit wir die Leitungen für die Ladestationen legen können?

Und dann habe ich dem Herrn Tesla S noch ein Rätsel auf den Weg mitgegeben. Er soll den Energieinhalt von einem Kilogramm Benzin ermitteln und in KWH darstellen.

Neugierig?

Einem Kilogramm Benzin wohnen 11,6 KWH inne und einem Tank von 100 Kilogramm Inhalt demzufolge 1.160 KWH. Wenn nun dieses Auto 7 Kilogramm auf 100 KM verbraucht, so verbraucht das Auto 81,2 KWH für 100 KM Fahrstrecke. Alle deutschen PKW, das sind 46,5 Millionen Autos, fahren in einem Jahr 726 Milliarden Kilometer, das sind pro Fahrzeug im Schnitt 15.612 Kilometer und 12.677 KWH. Sohin verbrauchen alle deutschen PKW Autos 50.820.000 Tonnen Kraftstoff. Diese Menge Saft muss auch gefördert, transportiert, raffiniert und verteilt werden, damit wir alle fahren können.

Ein rein elektrisch betriebenes Auto verbraucht im Schnitt zwischen 15 KWH als Kleinwagen bis zu 26 KWH für einen Tesla S pro 100 KM. Der ungleich geringere Energieverbrauch beim Elektroauto resultiert aus dem Wirkungsgrad der



1888_Flocken_Elektrowagen

verbauten Gleichstrommotoren von mehr als 90%. Dazu kommen noch zusätzliche Verbräuche bei ungünstigen Witterungsverhältnissen wie Regen, Kälte bzw. große Hitze im Sommer, da alle Verbraucher wie Scheibenwischer, Heizung, Klimaanlage rein von der Batteriekapazität gespeist werden. Als großes Plus ist die Energierückgewinnung beim Bremsen und Bergabfahren zu werten, wobei die Bremsanlage sehr entlastet und die Feinstaubemissionen reduziert werden.

So verbraucht ein Elektroauto im Durchschnitt 20 KWH auf 100 KM und für die mittlere Fahrstrecke von 15.612 KM pro Jahr 3.122 KWH. Das ist ein Viertel des Energieverbrauches eines Autos mit Verbrennungsmotor.

Aber:

3.122 KWH mal 46,5 Millionen Autos,

wenn alle PKWs rein elektrisch fahren, so sind das 145.173.000.000 KWH. Also 145 Milliarden 173 Millionen! Und welche Kraftwerke sollen diese Energiemenge liefern?

Und wie viel Kupfer muss verhüttet werden für diese „Energiewende“?

Und wie viele Ladestationen müssen gebaut werden mit einem Kabelquerschnitt von 4 cm?

Und wie viele Leitungsverluste haben wir vom Kraftwerk bis in den Lithium-Ionenakku?

Das sind immerhin 28,5% der aus dem Kraftwerk emittierten Energiemenge. Das ist ungefähr so, wenn man in einen Tank ein Loch bohrt, aus dem während der Fahrt 28,5% ausrinnen.

Und wer kann auf die Ladung warten, wenn er die Nummer 10 in der Warteschlange ist? So viel Urlaub hat niemand!

Die einzig ökologische Nutzung eines Kraftfahrzeuges ist nicht fahren und wenn doch, dann mit Bedacht und nur wenn es notwendig ist.

Ein Elektroauto kann aufgrund der derzeitigen Entwicklung von Akkus und dem Ladeleitungsnetz keine ökologische Art der automobilen Fortbewegung sein, egal wer was dazu zu gackern hat.

Die Bilanzen für die Bergung von Lithium und Nickel in Verbindung mit der Produktion von KFZ Akkus disqualifizieren bereits in diesem Stadium das Elektroauto als ökologisch unbrauchbar.

Von Recyclezyklen ist noch gar keine Rede. Der Monsterakku ist für maximal 1000 Ladezyklen verwendungsfähig - das sind nicht einmal 7 Jahre - dann ist der Akku zu entsorgen. Der CO2 Wahnsinn ist bei der Produktion des Akkupaketes besonders signifikant, weil pro Kilowattstunde Akkukapazität 200 KG CO2 anfallen. Das sind für eine 100 KW Batterie immerhin 20 Tonnen CO2 bevor das Auto einen Meter gefahren ist. Mein altes Stinkeauto fährt aber 100.000 Kilometer weit bis 20 Tonnen CO2 emittiert werden.

Und wenn wir schon bei vielen Tonnen sind:

Es gibt auf unserem Erdenrund immerhin 2.300 Kohlekraftwerke, davon 170 in der EU, die pro Jahr 960.000.000 Tonnen Kohle innerhalb Europas verfeuern. Kolumbien verkauft 10.000.000 Tonnen, die bösen Russen liefern 37.000.000 Tonnen an Deutschland und Australien schippte weitere 9.500.000 um den Globus, damit die Germanen ökologisch Auto fahren können. Nur fährt im Moment bloß eine Hand voll mit einem elektrischen Auto. Diese immerhin fast 60 Millionen Tonnen Kohleimporte pro Jahr werden für die Energieversorgung Deutschlands gebraucht, da ist noch kein Platz für die Elektromobilisierung der Deutschen. Und die Alternativenenergieversorgung kann die Kohlemengen nicht ansatzweise abfedern.

Wie sieht es weltweit aus mit der lieferbaren Energie?

Ebendiese 2.300 Kohlekraftwerke liefern 41% der elektrischen Energie, die sehr seltenen 439 Atomkraftwerke liefern bloß 10% und die 3.000 Gaskraftwerke 26%, 17% wird von Erdöl beigesteuert, Wasserkraft erzeugt immerhin 3% und weitere 3% von diesem Rest speisen alternative Energien ein, wenn die Sonne scheint oder er Wind bläst.

Die Energiewende Europas ist die größte Mogelpackung seit Erfindung der Menschheit, da dem Homo Sapiens Sapiens Ökologismus vorgegaukelt wird, er wäre durch die Verwendung eines Fahrzeuges mit elektrischem Antrieb quasi von allen wie auch immer gearteten Vorhalten der Umweltverschmutzung freigesprochen.

China plant 1.000 neue Kohlekraftwerke, in Österreich, genauer in der Steiermark, stehen 4 Ölkraftwerke für das Ökostromnetz Deutschlands als Puffer für die Ausfälle der alternativen Energien, Indonesien baut 100 Kohlekraftwerke, Indien baut ebenfalls an ihrer Kohlefeuerung für einen größeren technischen Wirtschaftsaufschwung.

Pro Jahr werden derzeit 6.120.000.000 (das sind Milliarden!!) Tonnen Steinkohle abgebaut und davon 4.720.000.000 weltweit verfeuert. Das ist schon richtig ökologisch für die Elektromobilität.

Der Transport von Kohle um den Globus funktioniert mit Sicherheit nach streng ökologischen Gesichtspunkten, da so ein Erzfrachter bloß 14.000, manchmal auch 20.000 Liter Schweröl pro Fahrstunde verbraucht und in einer Stunde immerhin 32 Kilometer weit fährt. Von Australien bis nach Hamburg ist es nur ein Katzensprung und die kleine Strecke über den Atlantik von Kolumbien nach Bremerhaven ist nicht einmal der Rede wert.



15 solcher Triple E Schiffe emittieren so viel Abgase wie 750.000.000 Autos.

60 von den fast 400 auf allen Routen fahrenden Triple E Schiffe emittieren mehr Abgase als aller Individualverkehr auf unserem Planeten, ohne KAT, Partikelfilter, Blue Tech und anderer Technik. Braucht man auch nicht, weil niemand eine TÜV Plakette einfordert oder Umweltzonen verordnet mit Fahrverboten und Bußgeldbescheiden.

So können wir unser unglaubliches Sparpotential in Europa von immerhin

0,16% an den weltweiten Abgasemissionen nutzen und Partikel an Ausfallstraßen zählen, NOx Filter bis zum Abwinken bauen und unseren Wohnort direkt im Keller jener Fabrik wählen in der wir bis zur Rente malochen, damit wir nicht Autofahren müssen. Und als Ablassleistung für den deutschen Anteil von 0,019% an den Emissionen das Trinkgeld von 50 Milliarden Euro abliefern, dass es nicht wärmer wird und die Partikel zu Hause bleiben.

Autor leider unbekannt,

Clubnachrichten

Frühjahrsausfahrt des COVC am 27. April 2019

Am Samstag, den 27. April 2019, fand die von der Familie Jäger-Wondrak organisierte Frühjahrsausfahrt statt. Um das Wissen der Teilnehmenden zu den Themenbereichen „Römer in Österreich“ und „Eisenbahnen“ zu erweitern, standen Führungen in der Römerstadt Carnuntum und im Eisenbahnmuseum „Das Heizhaus“ in Strasshof an der Nordbahn am Programm.

Treffpunkt in der Früh war die Panoramaschenke am Laaer Berg, wovon sich kurz nach 09:00 Uhr die 78 Teilnehmenden mit 41 Fahrzeugen im Konvoi Richtung Petronell-Carnuntum aufmachten. Trotz des eher regnerischen und windigen Wetters der vergangenen Tage, schienen alle Teilnehmenden am Vortag brav aufgegessen zu haben, da uns der „Wettergott“ bereits vormittags mit Sonnenschein beschenkte.

Am Museumsgelände angekommen, wurden wir für die einstündig angesetzte Führung in zwei Gruppen aufgeteilt. Um einen Einblick zu erhalten, wie die Römerstadt zu ihrer größten Ausdehnung gegen Ende des 2. Jahrhunderts n. Chr. ausgesehen hat, wurde uns ein Modell im Maßstab 1:300 gezeigt. Die Villa Urbana, ein sehr großzügig und luxuriös ausgestatteter Stadtpalais mit einem erhaltenen römischen Fußbodenmosaik, veranschaulichte uns in eindrucksvoller Weise den Lebensstil der Carnuntiner Oberschicht. Insbesondere der Hauptsaal – in dem der Hausherr seine Gäste empfing – mit der von einer steinernen Halbkuppel überwölbten Apsis, beeindruckte sehr.

Auch die Ausmaße der römischen Therme mit den unterschiedlich temperierten Räumen frigidarium (lat. „kalt“), tepidarium (lat. „mäßig warm“), caldarium (lat. „warm“) und die Latrinen, zeugten vom Luxus der damaligen Zeit. Ebenfalls wurde uns der Betrieb der Fußbodenheizung, dem im heutigen Niederösterreich viele Wälder zu Opfer fielen, ausführlich erklärt.

Nach den lehrreichen Eindrücken mussten wir uns erst mal stärken und so ging es für uns zu Mittag weiter zum Gasthof „Heidentor“, wo wir mit einer großen Auswahl an frisch zubereiteten Speisen verwöhnt wurden. Gegen 14:00 Uhr machten wir uns auf den Weg in Richtung Hainburg über die Donaubrücke ins Marchfeld, wo bereits zwei Führer im Eisenbahnmuseum „Das Heizhaus“ in Strasshof auf uns warteten.

Hier tauchten wir in eine Atmosphäre von Kohle, Ruß und Öl ein. Auf der Entdeckungsreise durch das weitläufige Museumsgelände sahen wir Loks und Waggons aus verschiedenen Jahrhunderten. Erwähnenswert ist ein Original-Lazarettwagen vom Ersten Weltkrieg, der uns eindrucksvoll die medizinische Versorgung zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigte. Für Gelächter sorgte die Bezeichnung einer Dampflok mit dem Beinamen „Der Dorftrottel“, die im Zweiten Weltkrieg ihren Dienst in Tirol leistete, anschließend im Raum München verwendet wurde und sich nun im Museum zur Restauration befindet.



Leider war keine der acht Dampfloks aufgrund technischer Gebrechen bzw. anstehender Überprüfungen betriebsbereit. Bewundernswert sind die vielen ehrenamtlichen Helfer, die in ihrer Freizeit an der Instandhaltung großartige Arbeit leisten.

Zu einem gemütlichen Ausklang dieses wirklich schönen Tages kam es im Heurigen „Moser“ in Klein Engersdorf. Bei gutem Wein und erstklassiger Hausmannskost – die Grammelknödel mit Sauerkraut waren eine Wucht – konnten wir den Tag in Ruhe Revue passieren lassen.

Unser Dank gilt ganz besonders Josi Jäger und Peter Wondrak, die einen rundum gelungenen Tag organisiert haben und unserer Vereinsgemeinschaft damit ermöglichten wieder in Austausch mit-



einander zu treten. Dabei war nicht nur unsere gemeinsame Liebe zu Oldtimern Gesprächsthema Nummer eins, sondern auch die Eindrücke aus Carnuntum und dem Heizhaus.

Auf das nette Beisammensein mit „Gleichgesinnten“ bei der nächsten Ausfahrt am 5. Oktober 2019 freuen wir uns bereits jetzt, weshalb der Termin auch schon groß in unserem Kalender – und hoffentlich auch in Eurem – markiert ist.

Andrea und Werner Hobeck

Termine 2019

- 6. Juli Zaubenberg Classic
- 14. Juni 240 Jahre Geburtstagsfeier, Glashaus
- 16. Juni Sommerfest LIONS
- 5. Oktober Schlussfahrt
- 7. November Generalversammlung
- 5. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Nach der Sommerpause: Donnerstag 5. September 2019, 19,00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5

Inhaltsverzeichnis

Baut uns den Oldtimer von morgen!	1
MK I	2
Rechtstipp: Gerichtszuständigkeit beim Oldtimerkauf	2
Andere Länder, andere Sitten. Und auch andere Verkehrsregeln.	2
Lancia Hyena Zagato	3
Wolfgang Denzel	3
Heidi Hetzer †	4
Hubert Hahne †	4
Neue Bücher	5
So was von Öko!	6
Clubnachrichten	8



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