COVC Monats - Gazette

Nummer 141 September 2019

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene

Das war die Zauberberg Classic

Fuhrmann-Motor

Der heilige Gral der Porsche Motoren wird gerade auf ebay versteigert.

Es handelt sich hierbei um einen Fuhrmann Motor. Der Motor stammt aus einem Porsche Carrera GT und hat die Motornummer P90781. Er ist komplett restauriert worden von einem der führenden Spezialisten. Der Motor wird in Amerika auf ebay versteigert und das Höchstgebot liegt im Moment bei $ 98.200,- mit einem Auktionsende in zweieinhalb Tagen.

Als Fuhrmann-Motor wird der Porsche-Motor Typ 547 bezeichnet, entwickelt und konstruiert von Ernst Fuhrmann. Der Typ 547 ist ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxermotor mit vier obenliegenden Nockenwellen (zwei pro Zylinderbank), die über vier Königswellen angetrieben werden. Der Motor ist mit einer Doppelzündung ausgestattet und hat pro Zylinderbank einen Fallstrom-Doppelvergaser. Kurbelgehäuse, Zylinder und Zylinderköpfe sind aus einer Aluminiumlegierung. Die Entwicklung des Motors begann 1952.

Honorarprofessor wird Ernst Fuhrmann erst 1977 durch die Universität Wien. Zu dieser Zeit ist er schon fünf Jahre Vorstandsvorsitzender bei Porsche. Anfang der 50er begründet auch den Ruhm des späteren Professors.

Nach ihm ist das Projekt mit der Nr. 547 inoffiziell benannt. Es geht um die Veränderung eines immer noch sehr auf dem Käfermotor basierenden Triebwerks hin zu einem Rennmotor seiner Zeit. Man darf sich das nicht zu einfach vorstellen, denn haltbar ist der Käfermotor nur solange, wie man ihm nicht viel Leistung abverlangt.

Immerhin hat man bei Porsche schon die langen, boxertypischen Ansaugrohre durch mehr Vergaser ersetzt. Auch der

Ölhaushalt ist vergrößert worden und mit zusätzlicher Kühlung und Filterung versehen. Der von Fuhrmann vollzogene Schritt ist aber komplizierter. Immerhin bringt er gute Voraussetzungen mit, denn er hat über Ventiltriebe von Rennmotoren promoviert.

Ein Boxermotor bleibt in seinem Aufbau relativ einfach, wenn man nur eine untenliegende Nockenwelle (ohv) verwendet. Will man aber auf DOHC aufrüsten, werden direkt 4 Nockenwellen fällig. Also nimmt Fuhrmann der Serien-Nockenwelle die Nocken weg und verpasst ihr ein kleines Kegelrad. Mit diesem treibt er zwei Königswellen zu den beiden Zylinderköpfen jeder Seite an und verzahnt dort wiederum mit der unteren Auslass-Nockenwelle jeweils direkt und mit der anderen über eine weitere Zwischenwelle.

Es sind also außer den vier Nockenwellen noch vier andere Wellen nötig. Und trotzdem bringt der Motor erheblich mehr Leistung. Er bleibt natürlich ein Zweiventiler, aber mit V-förmiger Anordnung dieser beiden. Zusätzlich hat er eine doppelte Zündung, die durch je einen Verteiler unterschiedlich eingestellt werden kann. Bei den ersten Motoren sind die noch an den Einlass-Nockenwellen angeflanscht, aber weil sich dort alles Spiel des komplizierten Antriebs addiert, werden sie später direkt mit der Kurbelwelle verbunden. Übrigens, da die Ölkühlung außerhalb des

Motors stattfindet, kann auch der Ölkühler im Luftfilterkasten entfallen. Der wird dadurch deutlich schlanker und kein Zylinder ist mehr bei der Kühlung benachteiligt. Die gepanzerten Leitungen von der zusätzlichen Pumpe zum Ölkühler sind deutlich zu erkennen. Dort fehlen auch die Luftleitbleche um die Zylinder, wodurch diese als luftgekühlt besser zu erkennen sind.

Der Fuhrmann-Motor kam in verschiedenen Modellen und Leistungsstufen zum Einsatz:

550/1500 RS (1954)
645 (1956)
550 A/1500 RS (1957)
718/1500 RSK (1957)
356/1600 GS Carrera (1958)
356/1500 GS Carrera (1958)
Motor: 4-Zylinder-Boxermotor (Viertakt)

Das Buch dazu:

Wikipedia

ÖMVV Tipp:

„Eintrag in die Datenbank“ FAHRZEUG ÜBER 10 JAHRE ABGEMELDET – IST ES IN DER DATENBANK? Davon betroffen sind Fahrzeuge mit österreichischen Papieren (Typenschein oder Einzelgenehmigung), die länger als 10 Jahre abgemeldet sind. Da seit ca. 2 Jahren alle Datenbanken miteinander verknüpft sind, also Zulassungsdaten und § 57a Daten, kann es zu folgenden Problemen kommen: Das Fahrzeug ist nicht mehr in der Datenbank, die Begutachtungsstelle kann daher keine § 57a Überprüfung durchführen, bzw. diese in die Datenbank eingeben. Wer kann diesen Eintrag (Datenerfassung) vornehmen? - Die Begutachtungsstelle über den Systembetreiber des Begutachtungsprogramms, eine Kopie des Typenscheins wird von der Begutachtungsstelle an den Systembetreiber übermittelt und das Fahrzeug in der Datenbank erfasst. Die Vorgangsweise ist in der Hilfe-Funktion des Programms erklärt. - Über die Zulassungsstelle der Versicherung, hier der sinngemäße Vorgang: eine Kopie des Typenscheins wird an eine zentrale Stelle übermittelt (Zulassungskoordinator), wo die Datenerfassung vorgenommen wird. - Theoretisch auch eine Prüfstelle der Landesregierung, hier ist der Eintrag jedoch kostenpflichtig. Hinweis: die Datenerfassung kann 2 – 3 Tage dauern, wenn sie daher ein Fahrzeug nach längerer Abmeldung wieder auf die Straße bringen wollen, bitte rechtzeitig mit der Begutachtungsstelle Kontakt aufnehmen – am besten mit der Terminvereinbarung für die erforderliche § 57a Überprüfung. Unter folgendem Link können sie überprüfen, ob ihr Fahrzeug in der Datenbank eingetragen ist: https://gdb.vvo.at/kfz-finanzsperrauskunft/

Diese Überprüfung ist auch beim Kauf eines Fahrzeuges ohne Papiere („Scheunenfund“) sinnvoll – hier sollte aber dann kein Fahrzeug aufscheinen, sonst fährt unter Umständen wer anderer mit dem Typenschein des Fahrzeuges.

www.oemvv.at

Erinnerung an Nenette

1957 kam ich mit meinen Eltern am Naschmarkt, früher hatte mein Vater seine selbst gezüchteten Champignon am Naschmarkt geliefert, ab 1957 hatten wir einen eigenen Verkaufsstand am Naschmarkt, interessante Autos hatten wir immer, früher gab es keine Verkaufsstellen wo man Autopflege und Zubehör so wie heute kaufen konnte.
Am Naschmarkt wo die ganze Welt sich traf, war auf der rechten Wienzeile höhe Mitte Naschmarkt das „blaue Autohaus“, das Geschäft ging so gut dass daneben das „rote Autohaus“ aufmachte und bei beide bekam man fast die selben Produk-

te. Einmal kaufte mein Vater einen Staubwedel der in einer Blechdose steckte mit der Aufschrift Nenette dieser hatte einen eigenartigen Geruch. Damit konnte man staubige Fahrzeuge zu einem schönen Glanz bringen.
Den alten Wedel haben wir immer noch, wenn er ganz schwarz war konnte man ihn immer noch verwenden, wenn man ihn gewaschen und getrocknet hat wurde er mit Nenetol , einem Flüssigwachs, wieder neu getränkt, und er war wieder gebrauchsfähig. Heute habe ich so einen Staubwedel in jedem Auto, ich nehme an, dass nicht viele Auto -und Oldtimerbesitzer, den guten Staubwedel kennen - nur zur Information das erste mal ist er 1947 auf den Markt gekommen und ist bis heute verfügbar.

Heinz Ries

PS/ aus der Werbung die Beschreibung dazu:
Staubwedel „Nénette“

Der beste Abstauber, den es je gab ... „Nenette“ reinigt, poliert und konserviert

zugleich!
Mit diesem Staubwedel haben Sie einen flinken Helfer? Er wischt und poliert Lack und Cromflächen. Ganz leicht bindet der Mop des Nénette den Staub in seinen langen, anschmiegsamen Baumwollfasern, ohne ihn aufzuwirbeln oder nur zu verteilen. La Nénette hinterlässt keinen Ölfilm. Der Staubwedel ist gebrauchsfertig.

Den Staubwedel nach Gebrauch ausschütteln und im Schutzköcher aufbewahren. (Austrocknungsgefahr)
Nicht auf saugende Materialien (z.B. Tücher, Stoffe, Papier, usw.) legen, da sonst dem Staubwedel die Imprägnierung entzogen wird.
„La Nenette“ kann jahrelang in guten Zustand erhalten bleiben, wenn man den Wedel von Zeit zu Zeit mit lauwarmer Seifenlauge (bis 40 Grad) auswäscht.
Danach gut trocknen lassen und mit Nénétol neu imprägnieren.

Info für Citroen DS/ID, HY und 2CV Besitzer

Brief von Clubfreunden

Einen schönen guten Tag aus Salzburg und dem Innviertel!
Dieses Mail richtet sich an alle Oldtimerfahrer, die einen Citroen Traction Avant oder eine Göttin fahren.
Wir sind ein Oldtimerclub mit dem Hauptaugenmerk auf Traction, DS/ID, HY und 2CV und bestehen nun genau seit dreißig Jahren
Wir haben ein clubeigenes Ersatzteillager mit originalen, gebrauchten Ersatzteilen für Traction und DS, wovon wir nur einen Teil für uns selbst benötigen.
Daher bieten wir die Teile allen Interessierten zum Kauf an. Sie finden die Teile auf Fotos bzw. eine Liste auf unserer WEB – Site, die Preise bitten wir bei Interesse anzufragen.
www.tractionclub-Salzburg.com
Unterhalb der umfangreichen Fotos (einige sind doppelt…bitte um Verständnis, wird laufend bearbeitet und korrigiert…) finden Sie eine Liste.
Wie schon geschrieben ist diese nicht vollständig; sollte jemand einen bestimmten Teil suchen, bitte anfragen, wir schauen dann gerne nach....

Sollten Fragen sein, bitte gerne jederzeit unter dieser Mailadresse (bernd.hofrichter@aon.at)

Mit den besten Grüßen
Bernd Hofrichter
www.tractionclub-Salzburg.com

BMW E36 M3

Ein BMW E36 M3 in Jägermeister-Optik birgt ein besonderes Fahrwerkgeheimnis
BILSTEIN kuriert alte Rennstoßdämpfer

2016 kauft der Firmenkundenberater Dennis Voll einen BMW M3 E36, Baujahr 1993. Dieser war mit einem ganz besonderen Fahrwerk gesegnet, wie sich später herausstellte. Die Abteilung Kundensonderwunsch von BILSTEIN machte es schließlich wieder flott, doch zuvor mussten noch andere Baustellen angegangen werden: etwa der nicht optimale Look.
Mehr aus der Not geboren, entschied sich Voll für den historischen Jägermeister-Auftritt aus dem Motorsport. Schließlich ist der gebrauchte M3 innen und außen orange lackiert. Ein „Neuanstrich“ hätte ein zu großes Loch ins Budget gebrannt. Zudem waren Prinz Leopold von Bayern und Christian Menzel trotz überschaubarer Erfolge in ihren „Jägermeister-BMW“ 320i absolute Publikumslieblinge im Rennsport der späten 90er Jahre. Mehr Investitionsbedarf bestand an anderer Stelle: „Das Auto war technisch weitgehend gut, aber optisch schrecklich hässlich. Das Bodykit sah verboten aus“, grinst Dennis. Ein neues Bodykit und neue Räder von BBS in den Dimensionen 10×18 Zoll vorne und 11×18 Zoll hinten mussten schon sein, um die Optik geradezurücken.
Und auch sonst wurde der M3 erheblich optimiert, wie sein Besitzer erläutert: „Ich habe das Auto komplett auf links gedreht. Das BILSTEIN-Fahrwerk habe ich drin gelassen.“ Aus gutem Grund: Denn es entpuppte sich als lupenreines Rennsport-Fahrwerk, das BILSTEIN seinerzeit zusammen mit BMW Motorsport entwickelt hatte. „Mir war schnell klar, dass es sich um ein mega-hochwertiges, hochprofessionelles Fahrwerk handelt“, ergänzt der 32-Jährige. „Weil der Vorbesitzer hinten andere BILSTEIN-Stoßdämpfer verbaut hatte, die nicht zum Rest passten, nahm ich Kontakt zu BILSTEIN auf“, erinnert sich der Rennsportfan.
Der „Jägermeister-M3“ erhielt hinten neue Stoßdämpfer, das Fahrwerk wurde komplett revidiert, neu eingestellt und ist heute absolut neuwertig. „Für mich gab es nie einen Grund, ein neues Fahrwerk einzubauen“, ist Dennis überzeugt. „Cool ist, dass ich mich auch als Nicht-Ingenieur meinem perfekten Setup recht einfach mit klar spürbaren Klicks nähern kann“, erzählt er über sein in Zug- und Druckstufe parallel einstellbares Fahrwerk.
Technisch auf dem neuesten Stand, ist der rund 360 PS starke BMW M3 mittlerweile in der „Grünen Hölle“ zuhause. „Das Fahrwerksetup ist speziell auf die Nordschleife ausgelegt, das passt also“, so Dennis, der bereits seit 2012 regelmäßig dort fährt. In der Nürburgring-Szene ist er mit seinem „Jägermeister-BMW“ mittlerweile bekannt wie ein bunter Hund. Einmal mehr zeigte sich zudem, dass BILSTEIN nicht nur bei Neufahrwerken eine gute Adresse ist, sondern auch dann, wenn alte Stoßdämpfer gekonnt revidiert werden müssen.

www.bilstein.com

Dachlast/Erdgas News

Wenn die Dachlast zur Gefahr wird
Wichtige Regeln für den Gepäcktransport auf dem Autodach

Bei der Fahrt in den Urlaub reicht häufig der Kofferraum für das Gepäck nicht aus. Dann bleibt meist nur die Möglichkeit, die restlichen Gepäckstücke auf dem Dachgepäckträger oder in der Dachbox zu verstauen. AUTO STRASSENVERKEHR gibt wichtige Tipps, damit die Urlaubsfahrt mit Dachgepäck nicht zum Albtraum wird.
Zunächst gibt es klare Grenzen für die Dachlast zu beachten: Die Gesamthöhe von vier Metern und die Breite 2,55 Metern dürfen nicht überschritten werden. Das gleiche gilt für die Maximaldachlast eines Autos, die in der Betriebsanleitung vermerkt ist. Wichtig: Das Gewicht des Dachgepäckträgers muss eingerechnet werden, um die Gesamtlast zu ermitteln.
Außerdem muss die Last immer gut gesichert werden. Dafür sollte man grundsätz-

lich stabile Spann- und Zurrgurte mit Prüfsiegel verwenden. Sie verhindern, dass sich die Gepäckstücke bei einer Vollbremsung oder plötzlichen Ausweichmanövern hin- und herbewegen, stark verrutschen oder gar herabfallen. Autofahrer sollten außerdem darauf achten, dass die Ladung keinen vermeidbaren Lärm erzeugt.

Weil nicht oder nur schlecht gesicherte

Ladung schnell zur Gefahr werden kann, hat der Gesetzgeber dafür hohe Strafen festgelegt: Der Autofahrer riskiert in jedem Fall einen Punkt in der Verkehrssünderkartei. Zusätzlich werden mindestens 60 Euro Bußgeld fällig, wenn eine Ladung nicht verkehrssicher verstaut wurde, so dass sie andere Verkehrsteilnehmer gefährdet – wenn es zu einem Unfall kommt, sogar 75 Euro. Das höchste Bußgeld von 120 Euro wird verhängt, wenn die Ladung nicht den Vorschriften entspricht (also zu lang, zu breit oder zu schwer für das Fahrzeug ist) und es dadurch zu einem Unfall kommt.

Wichtig ist auch, dass der Fahrer den Reifendruck dem höheren Fahrzeuggewicht anpasst und sich auf einen deutlich höheren Treibstoffverbrauch einstellt. Durch die Dachlast verschlechtert sich die Aerodynamik mitunter enorm: So kann der Transport von mehreren Fahrrädern den Verbrauch um bis zu 40 Prozent erhöhen, ermittelte die Redaktion von AUTO STRASSENVERKEHR in einem Test.

Erdgas-Auto spart gegenüber einem Diesel ab Kilometer 1

Dünnes CNG-Tankstellennetz bleibt der größte Nachteil von Erdgas

Der Treibstoff Erdgas verursacht wesentlich weniger Schadstoffe als Benzin oder Diesel. Im Vergleich zu E- oder Hybrid-Autos ist ein PKW mit Erdgas wesentlich günstiger in der Anschaffung. Aber auch im Vergleich zu den herkömmlichen Kraftstoffen hilft CNG (Compressed Natural Gas), Kosten zu sparen. „Gegenüber dem teureren 2.0 TDI spart er ab dem ersten Kilometer, und selbst der knapp 2000 Euro günstigere 1.5 TSI verursacht schon bei geringer Jahresfahrleistung höhere Monatskosten“, berichtet AUTO STRASSENVERKEHR in seiner neuesten Ausgabe.

Die Autozeitschrift der Motor Presse Stuttgart hat für einen Vergleich die Benzin-, Diesel- und CNG-Variante des Beststellers VW Golf verglichen. In der Ausstattung Comfortline kostet der 1.5 TGI 30.285 Euro und ist damit allein beim Kauf um über 5.000 Euro günstiger als der e-Golf oder der GTE als Hybrid und 665 Euro günstiger als der Diesel 2.0 TDI. Allerdings ist der Erdgas-Golf knapp 2000 Euro teurer als ein vergleichbar ausgestatteter Benziner (1.5 TSI).

Im Vergleich der Monatskosten bei Jahresfahrleistungen von 10.000, 20.000 und 30.000 Kilometern schlägt der Golf TGI seine vergleichbaren Baureihen-Gegner mit Benzin und Diesel deutlich. Ohne eingerechneten Wertverlust (Haltedauer von drei Jahren) verursacht die CNG-Version bei einer Jahresfahrleistung monatlich Kosten von 149 Euro, der Benziner 190 Euro und der Diesel 236 Euro, also 87 Euro mehr. Bei einer Jahresfahrleistung von 30.000 Kilometern und dem eingerechneten Wertverlust müssen für die CNG-Version monatlich 789 Euro veranschlagt werden, für den TDI dagegen 928 Euro, also 139 Euro mehr. Die Benzinversion liegt mit 892 Euro dazwischen.

Dass allerdings bislang trotzdem nicht viele Kunden den Kostenjoker CNG ziehen, liegt am dünnen Tankstellennetz für das Erdgas. In Deutschland sind es rund 900. Außerdem bietet der Golf TGI wegen der größeren Tanks etwas weniger Kofferraum. Außerdem ist beim Golf die Motorleistung etwas geringer. Bei Autofahrern jedoch, die beim Schonen der Umwelt auch Geld sparen wollen, fällt das wohl kaum ins Gewicht.

Motorpresse.de

Elektrik für Mini

Bei klassischen britischen Automobilen war die Elektrik stets eine heikle Sache. Mini Spares bietet daher für den klassischen Mini einen hochwertigen Sicherungskasten an.

Weiters hat „Mini Spares“ für viele Automarken Teile im Sortiment.

Kontakt Mini Spares
Mini Spares Centre Ltd.
Cranbourne Industrial Estate, Cranbourne Rd
Potters Bar, Herts EN6 3JN.
United Kingdom
Tel: +44 1707 607700
Email: sales@minispares.com
www.minispares.com

Das PUCH-Automobil-Buch

Vor rund 30 Jahren erschien das Buch „Puch-Automobile von 1900–1990“. Alle Auflagen sind restlos vergriffen, vor Ihnen liegt ein komplett neues Buch zu dieser Thematik. Drei Jahrzehnte dynamischer Automobilentwicklung haben das ehemalige Puch-Werk in Graz Thondorf grundlegend verändert. Heute befindet sich dort mit der Nachfolgefirma Magna der bedeutendste Fahrzeug-Produktionsbetrieb Österreichs. Automarken aus aller Welt lassen in Graz ihre Fahrzeuge fertigen.

Begonnen hatte alles jedoch auf Initiative eines Mannes mit eisernem Willen und genialem technischem und kommerziellem Weitblick: Johann Puch. Dieses nunmehr unter dem Titel „Das Puch-Automobil-Buch“ vorliegende Werk bietet viele bislang unbekannte Fakten und neue Erkenntnisse zur Frühzeit der Puch-Automobile.

Friedrich F. Ehn, Prof. Dipl.-HTL-Ing. ist gelernter Maschinenbauer und war über Jahrzehnte Lehrer und Direktor an der Berufsschule für KFZ-Technik in Wien. Von 1976 bis 1982 war er Pressereferent für Puch-Fahrzeuge in der Steyr-Daimler-Puch AG. 1980 gründete er das „Erste österreichische Motorradmuseum“ in Sigmundsherberg / NÖ. Er ist Autor zahlreicher Fachbücher, wie beispielsweise „Das neue Puch-Buch“, „KTM – Weltmeistermarke aus Österreich“, „Lohner Roller und Mopeds“ etc., arbeitet journalistisch und ist gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger für historische Kraftfahrzeuge.

Neue Karosserie für VW T1

Neue Karosserie VW T1 als Reprokarosserie in verschiedenen Ausführungen aus Neuteilen mit KTL-Beschichtung und oder

sogar mit Rohbaulackierung. Bestellungen und Info info@carblast-stuttgart.de #herbertdiess #instacar #vwbulli #vwbusner #bulliworld #vwbus #carbody#repro #goforelectric #carblast @ Carblast Fahrzeugtechnik GmbH

Triumph Heckblech

Das Heckabschlussbereich gehört bei stählernen Karosserien zu den typischen Rostnestern, die Modelle TR4 und TR5 von Triumph machen da keine Ausnahme. Nun hat Bastuck besagtes Blech neu auf-

legen und aus galvanisch verzinktem Tiefziehblech nachfertigen lassen (Artikel Nr. KA 13TR4). Es kommt bereits Grundiert zum Kunden und weist laut Anbieter eine „perfekte Passform“ auf, die der des Erstausrüsters Stanpart in nichts nachstehen soll. Für 385,56 Euro ist es zu beziehen bei:
www.bastuck.de, Tel. 0049/6881/9249101

Nach fast 100 Jahren in „Rente“

Manfred Milz ist mehr als der Tankwart an der Gemarkenstraße im Essener Stadtteil Holsterhausen. Er kennt jeden und jeder kennt ihn. Seit 50 Jahren arbeitet er an Deutschlands wohl ältester Tankstelle.

Mit Blumen wird Tankwart Manfred Milz von seinen Kunden verabschiedet. Jetzt ist aber Schluss. Am Freitag den 31.05.2019 war Manfred Milz das letzte Mal für seine Kunden da. „Ich will auch noch etwas vom Leben haben.“ Die Autofahrer in Essen sind traurig und haben versucht, ihn zum Weitermachen zu überreden. Aber alle Versuche waren vergeblich.

Seit 1924 gibt es die Tankstelle an der Gemarkenstraße. Nach vielen Jahren harter Arbeit will Manfred Milz nun sein Leben genießen. Der 69-Jährige geht in den Ruhestand. Mit seiner Frau möchte er mit seinem geliebten Wohnmobil die Welt erkunden.

Trotz Vorfreude auf den neuen Lebensabschnitt, war der letzte Tag für ihn sehr emotional. Manfred Milz blickte wehmütig auf seine Zeit an der Tankstelle zurück. Für seine Kunden hatte er über 50 Jahre alles gegeben.

„Ich komme gerne hier her und ich glaube, genau das merken die Kunden auch und kommen deswegen gerne. Hier geht es nicht nur um ihr Auto, hier geht es in erster Linie um den Menschen“, sagte Manfred Milz.

BMW R 90 Motor-Modell

Ein Traum für Motorrad-Enthusiasten: BMW R 90 S Boxermotor zum Selberbauen, der FRANZIS Verlag erweckt die BMW-Motorradikone der 70er-Jahre zu neuem Leben

Es sind 200 Teile bis zum Ziel: Der FRANZIS Verlag hat ein transparentes und wertiges Funktionsmodell des BMW R 90 S Boxermotors entwickelt. Der originalgetreue Modellbausatz des historischen Motorradmotors im Maßstab 1:2 ist ein echtes Highlight für BMW-Fans und Oldtimer-Freunde.

Nach rund drei Stunden Aufbau (alle Teile lassen sich einfach – ganz ohne Kleben – zusammenstecken und -schrauben) begeistert das fertige Modell nicht nur durch seine hochwertige Erscheinung, sondern auch durch den originalen Motorsound und das realgetreue schaltbare 5-Gang-Getriebe. Alle Teile des BMW R 90 S Boxermotorbausatzes bewegen sich wie beim Originalmotor.

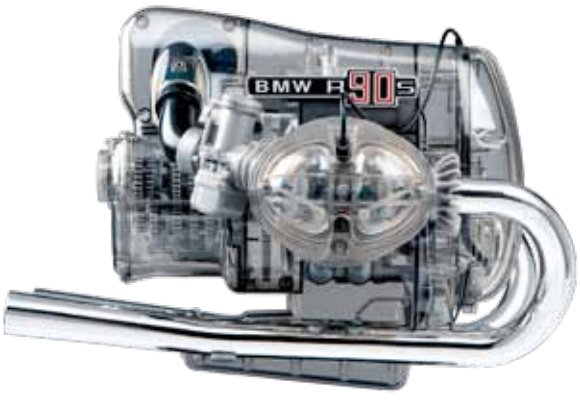
Motorrad-Ikone mit luftgekühltem Boxermotor und minimalistisch-elegantem Design

Die BMW R 90 S kam 1973, als eines der schnellsten Serienmotorräder seiner Zeit, auf den Markt. Damit behauptete sich die bayerische Motorradschmiede gegen die wachsende Konkurrenz leistungsstarker Maschinen aus dem asiatischen Raum. Das Spitzenmodell der „Strich-Sechs“-Baureihe entwickelte sich in den 1970er-Jahren zu einer wahren Motorradikone, und Motorradfans weltweit schwärmen noch heute davon.

Das für die /6-Reihe typische Getriebe war in den 1970er-Jahren eine komplette Neukonstruktion: Mit neu berechneten Übersetzungsstufen und einem neu hinzugefügten Gangradpaar sorgte die

BMW R 90 S für ein einzigartiges Fahrgefühl. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h bei 67 PS spürten auch sportliche Fahrer den ultimativen Kick. Durch Optimierungen in der Auswuchtung und Abdichtung der Kurbelwelle sorgte BMW zudem für einen ruhigeren und länger anhaltenden Fahrspaß.

Die Maschine mit dem außergewöhnlichen Design wurde vom deutschen Designer Hans A. Muth entworfen. 1973 wurde sie erstmals in der Farbe Silberrauch vorgestellt. 1975 gab es die BMW R 90 S auch in der berühmten Farbvariante Daytona Orange. Im Jahr 1976 brachte die BMW R 90 S den Sieg über prestigeträchtige 200 Meilen in Daytona ein. Außerdem feierte die R 90 S Erfolge in zahlreichen weiteren Rennen.



Der Modellbausatz des Motorradmotors aus dem FRAN-

ZIS Verlag wird zusammen mit einem hochwertigen Handbuch geliefert. Dieses entführt Oldtimerfans in die BMW-Motorradwelt und ermöglicht ihnen den Einblick in eine fast 100 Jahre andauernde Erfolgsgeschichte der Bayerischen Motorenwerke. Es punktet mit detailliert beschriebenen und ausdruckstarken Bildern und Grafiken sowie begleitenden Informationen, unter anderem zu den Baureihen /5, /6 und /7.

Im hinteren Teil des Handbuchs finden Hobby-Ingenieure eine ausführliche Aufbauanleitung. In 83 Einzelschritten wird detailliert beschrieben, wie die 200 Einzelteile zum transparenten, hochwertigen Funktionsmodell zusammengefügt werden können.

Das Handbuch ist sowohl in Deutsch als auch in Englisch verfasst und ist somit eine ideale Wochenend- oder Feierabendbeschäftigung für BMW-Fans weltweit. Der Modellbausatz des BMW R 90 S Boxermotors ist bei FRANZIS und ausgewählten Versandhändlern zu einem UVP von 199,00 € erhältlich.

Tel.: +49 89 388 892 012
franzis@allisonpr.com

Klimaziele:

Oldtimer-Fahrer wollen nicht auf der Strecke bleiben
Debatte darüber, ob Oldtimer als Kulturgut Weltkulturerbe-Status haben sollen.

3,7 Milliarden Euro – das ist der geschätzte Wert des Gesamtbestandes aller Oldtimer in Österreich. Angesichts der Debatten rund um Diesel-Fahrverbote, autonomes Fahren, Elektro- und Wasserstoffantrieb sowie Klimawandel sorgen sich immer mehr Besitzer, wo eigentlich ihr Oldtimer in Zukunft seinen Platz finden und vor allem, wie sich dessen Wert entwickeln wird.

„Grundsätzlich sprechen wir bei einem Oldtimer von einem Kulturgut", sagt Christian Schamburek, Generalsekretär des Kuratoriums Historische Mobilität Österreich. Der Weltverband der Oldtimerclubs Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) berät derzeit die UNESCO, ob der Oldtimer als Kulturgut einen Welterbe-Status haben sollte. „Hier gibt es Gespräche", bestätigt Schamburek.

Anhaltend beliebt

In der Bevölkerung genießen Oldtimer ungeachtet aller Diesel-Fahrverbotsdiskussionen nach wie vor große Beliebtheit. 59 Prozent der Österreicher freuen sich laut der Studie „Oldtimer in Österreich", von Schamburek und Marktforscher Robert Sobotka, wenn sie einen solchen auf der Straße sehen. „Was in Zukunft die Digitalisierung auf die Straße bringen wird, ist derzeit noch ein großes Fragezeichen", sagt Schamburek. Werden Oldtimer und die Autos der Zukunft nebeneinander oder getrennt unterwegs sein? Auf Hauptverkehrsadern, wie Autobahnen, wird sich das autonome Fahren durchsetzen, vermutet der Experte. Aber abseits davon, auf Landstraßen und in kleinen Ortschaften, wo sich die Leidenschaft der Oldtimerfahrer abspielt, werde es ein Miteinander geben müssen.

Foto: Bundesarchiv

Ob in 30 Jahren noch Autos mit Verbrennungsmotoren auf der Straße sein werden, ist keine oldtimerspezifische Frage, meint Schamburek. Jedenfalls müsse man die Relationen zurechtrücken. „Der Individualverkehr wird derzeit groß diskutiert, die größeren Umweltsünder sind aber kalorische Kraftwerke, Industriebrand, Flugzeuge, Container- und Kreuzfahrtschiffe und Nutztierhaltung." Auf Oldtimer würden nur 0,2 Prozent aller gefahrenen Kilometer entfallen, die von Pkw zurückgelegt werden. Der Anteil sei also verschwindend.

Aufbruch

Die Rolle von Fahrzeugen – insbesondere von Oldtimern – in der gesellschaftspolitischen Entwicklung würde eine entsprechende Würdigung verdienen, meint der Experte. Immerhin begann mit dem Ford T, dem ersten ab 1908 serienmäßig gefertigten Auto, ein Aufbruch in eine neue Zeit. Die Menschen seien ab da nicht mehr lokal verankert gewesen, was sich auf ihr Arbeitsleben genauso wie auf ihr Freizeit- und Urlaubsverhalten ausgewirkt habe. So gesehen sei die dadurch erlangte Mobilität ein für den Menschen ähnlicher Meilenstein wie das Buch oder das Internet.

690 Millionen Euro Umsatz

Die Oldtimer-Branche ist in Österreich nach wie vor sehr robust und lebendig. 690 Millionen Euro werden pro Jahr umgesetzt, die Mehrheit der Unternehmen rechnet mit einer positiven Umsatzentwicklung. Einziges Problem: „Es gibt zu wenig Nachwuchs bei Mechanikern", sagt Schamburek. Alte erfahrene Handwerker gehen in Pension, junge kommen kaum nach. Und das, obwohl die Aussichten gut sind und die Arbeit interessant ist.

Emotionaler Anker

Besser sieht es beim Fahrernachwuchs aus. Junge würden sich nach wie vor für Oldtimer interessieren. Was als Oldtimer gesehen werde, sei aber einer laufenden Veränderung unterzogen. „Meistens gibt es einen emotionalen Anker", sagt Schamburek. Oft ist es das Auto des Vaters, des Großvaters oder eines, dass in der Kindheit bleibenden Eindruck hinterlassen hat. Daher verwundert es nicht, dass Oldtimer immer „jünger" werden, sprich deren Baujahr auf der Zeitachse nach vorne wandert. Interessierten sich früher Oldtimerfahrer eher für Modelle aus den 60er-Jahren, rücken heute immer öfter auch Autos aus den 80er- und 90er-Jahren in den Fokus. Ein VW Golf, ein Opel oder ein Mazda MX-5 kann da schon darunterfallen.

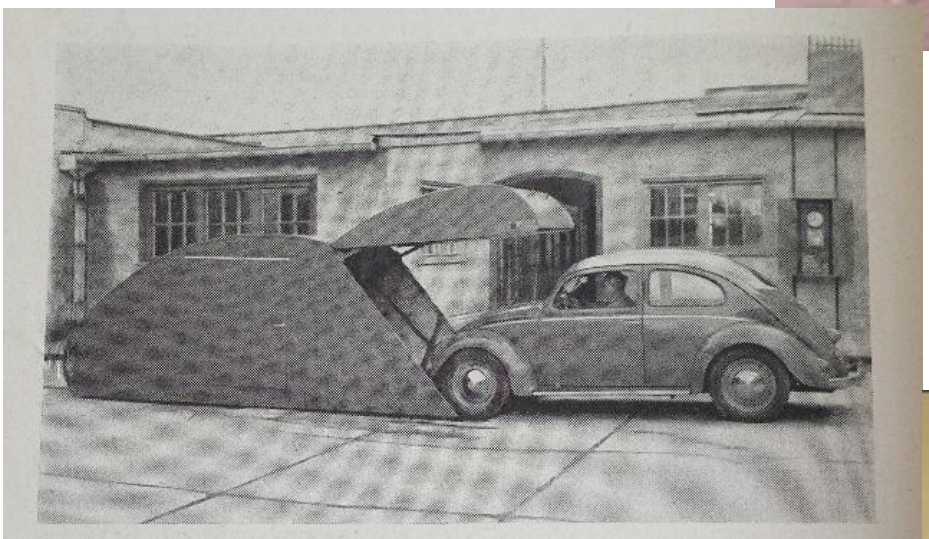
In Österreich sind 257.800 Oldtimer zugelassen. 96.000 Personen besitzen mindestens ein historisches Fahrzeug, 1,2 Millionen würden gerne eines besitzen. Der typische Oldtimer-Fahrer ist männlich und zwischen 41 und 60 Jahre alt. Die durchschnittliche Fahrleistung liegt jährlich bei 700 Kilometern. 64 Prozent sehen Oldtimer als Kulturgut an, das erhalten werden soll.

Kurier v. 10.06.2019/Schamburek

„No Stress on Cres“

Wenn es bei uns in Nussdorf mal nach 2 Monate Hitze regnet....

Die Lilibox



Auto-Box

Das ist der Name für ein Gehäuse, in dem unser Wagen, wenn er einer normalen Garage entbehrt, eine prächtige Unterkunft findet. Von der Schädlichkeit der Wettereinflüsse und von der Diebstahlsgefahr brauchen wir hier nicht zu sprechen; die Auto-Box-Garage für obdachlose Wagen erfüllt alle Wünsche, die man an eine Garage stellen kann — und noch einige dazu:

Man kann sie in wenigen Stunden auf kleinstem Raum, im Hof, Garten oder auf einem sonstwie freien Platz aufstellen. Sie ist stabil, wetterfest und gegen Einbruch doppelt gesichert. Der Deckel der Einfahrt hebt sich durch Federdruck selbsttätig hoch; der Aus- und Einstieg erfolgt durch zwei seitliche Türen, die der Lage unserer VW-Türen angepaßt sind. Trotz der Enge des Raumes gibt es beim Hineinfahren kein Rangieren und keine Schrammen, weil eine Führungsschiene unseren Wagen in die wahre Richtung zwingt.

ASFINAG

ASFINAG nutzt HappyOrNot Smiley Terminals und sammelt 1,8 Millionen Bewertungen an Ort und Stelle ein

Das auf allen 51 Rastplätzen der ASFINAG installierte Bewertungssystem von HappyOrNot wurde auch in den letzten zwölf Monaten von sehr vielen spontan gleich vor Ort genutzt. Von Juli 2018 bis Juli 2019 haben fast 1,8 Millionen Rastende „ihre Stimme abgegeben", also bewertet, ob und wie sehr sie mit den Rastplätzen und insbesondere mit der Sauberkeit zufrieden sind. In Summe liegt der Zufriedenheitsgrad bei 80 Prozent, acht Prozent sehen Verbesserungspotenzial und 13 Prozent waren klar unzufrieden.

System ermöglicht rasche Reaktion

Das auch von Flughäfen oder aus dem Handel bekannte System – vier Smiley-Knöpfe von grün bis rot stehen zur Auswahl – ermöglicht es der ASFINAG, schnell zu reagieren, wenn die Qualität nicht passen sollte. „Der jeweils zuständige Autobahnmeister bekommt von jedem Rastplatz eine Auswertung", sagen Abteilungsleiter Heimo Maier-Farkas und Projektleiter David Kollenhofer von der Betrieblichen Erhaltung der ASFINAG Service Gesellschaft, „wenn die Bewertungen auffallend negativ werden, können wir sofort eingreifen und zum Beispiel eine zusätzliche Reinigung veranlassen."

Das ist vor allem jetzt im Sommer zur Hauptreisezeit ein enormer Vorteil weil Zeitvorsprung. Durchschnittlich besuchen täglich in etwa 1.500 Personen einen der Rastplätze. Aber ab Mai bis in den September hinein verdoppeln sich diese Durchschnittswerte. Vereinzelt gibt es sogar Tage mit mehr als 8.000 Besucherinnen und Besuchern, die nur bei einem Rastplatz an einer wichtigen Reiseroute auch die Toiletten benützen. Dann hilft das Bewertungssystem etwaige hygienische Missstände sofort zu beheben.

ASFINAG Tipp: Auch wenn man schnell ans Ziel kommen will, sind Pausen – natürlich auch an den knapp 90 Raststationen – für eine sichere Fahrt unbedingt notwendig. Alle zwei Stunden oder nach 200 Kilometern Fahrt sollte man eine Pause einlegen. Nur so ist man wieder fit und konzentriert unterwegs.

Besuchen Sie HappyOrNot auf https://www.happy-or-not.com/de/

Ein paar Bilder zur Zaubergerg Classic von unserer Internet Seite

Termine 2019

5. Oktober Schlussfahrt
7. November Generalversammlung
5. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

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

CityCopyService.at

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

Impressum

Herausgeber	COVC A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4
Redaktion:	Herbert Fischer www.covc.at
Auflage:	60 Stück
Druck:	City Copy Service, A-1190 Wien