

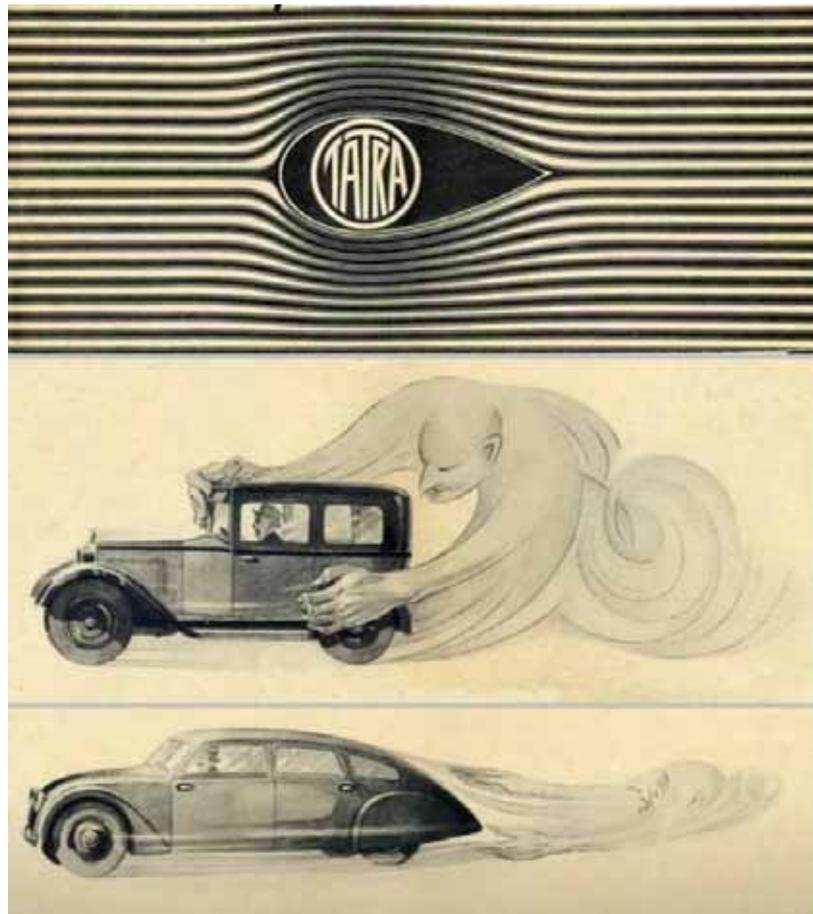
COVC Monats - Gazette



Nummer **143** November 2019

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Stromlinienform

Stromlinienform heißt die Form eines Körpers, die sich durch einen geringen Strömungswiderstand gegenüber dem umströmenden Medium, zumeist Luft oder Wasser, auszeichnet. Ein quantitatives Maß für die Stromlinienförmigkeit ist der Strömungswiderstandskoeffizient C_w -Wert, dieser ist in erster Näherung nur von der Form, nicht der Größe des umströmten Körpers abhängig. Je niedriger sein C_w -Wert, umso stromlinienförmiger ist der Körper. Qualitativ ablesbar ist Stromlinienform an einem glatten, weitestgehend wirbelfreien Verlauf der Stromlinien, die in numerischen Simulationen oder Windkanalexperimenten sicht-

bar gemacht werden können.

Fahr- und Flugzeuge, Schiffe und U-Boote werden meist nach den Regeln der Fluidodynamik entworfen, um möglichst stromlinienförmig zu sein. Auch die Natur zeigt bei einigen Tieren eine besondere Stromlinienform. So sind speziell Fische, Wale und Pinguine besonders stromlinienförmig. Vögel haben eine besonders gute Anpassung an die Regeln der Aerodynamik. Ziel ist es, sich mit möglichst wenig Energieaufwand durch ein Medium zu bewegen.

Der Begriff Stromlinienform wurde Anfang des 20. Jahrhunderts im Zuge der immer höheren Geschwindigkeiten von motorisierten Luft- und Landfahrzeugen und der aufkommenden Problematik des

Luftwiderstandes geprägt. Nicht zuletzt Luftschiffe, allen voran Zeppeline, wurde zu einem Synonym für die Stromlinienform und des technischen Fortschritts, obwohl der Zeppelin-Konkurrent Schütte-Lanz diese Form bei Luftschiffen eingeführt hatte. Viele wissenschaftliche aerodynamische Grundlagen stammen aus dieser Zeit.

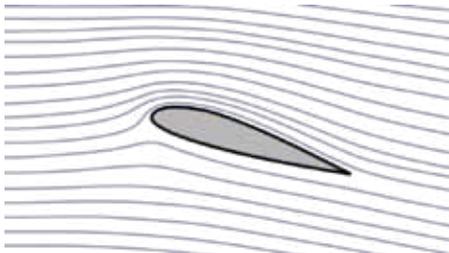
Berühmt sind z. B. die Stromlinienformen älterer Autos, die sich durch besonders geschwungene Linien darstellten. Da sich die Stromlinienform aber meist auf Andeutungen beschränkte und kaum im Windkanal geforscht wurde, war der tatsächliche Widerstandsbeiwert sehr schlecht. Strömungsgünstige Fahrzeuge wie der Tropfenwagen von Edmund



Foto: Mercedes Benz

Rumpler vom Herbst 1921 mit einem Cw-Wert von nur 0,28 und der Chrysler Airflow von 1934 scheiterten am Markt. In Europa in den dreißiger Jahren am erfolgreichsten waren der Tatra 77 und seine Nachfolger. Forschungen von Paul Jaray und Wunibald Kamm wurden wenig beachtet und später vom Zweiten Weltkrieg unterbrochen.

Erwähnenswert sind auch die Stromlinienlokomotiven. Beispielhaft dafür ist z. B. die deutsche DR-Baureihe 03.10 oder die DR-Baureihe 05 (Weltrekord 1935 mit 200,4 km/h), die Stromlinienausführungen der US-amerikanischen Hudson-Lokomotiven und die englische Lokomotive Mallard (bis heute bestehender Weltrekord für Dampflokomotiven mit 201,2 km/h). Parallel dazu wurden ganze Stromlinienzüge entwickelt, beginnend mit dem dieselektrischen Fliegenden Hamburger und dem dampfbetriebenen Henschel-Wegmann-Zug. Seit den 1930er Jahren stellten diese Züge den



Premium-Service des Eisenbahnverkehrs. Sie bildeten auch die Grundlage für die heutigen Hochgeschwindigkeitszüge.

Bedeutenden Pioniere des auch nur kurz als Streamlining bezeichneten Stromliniendesigns waren Raymond Lowey, Norman Bel Geddes, Henry Dreyfuss und Otto Kuhler.

Wikipedia

PS/

Schon früh experimentierten Ingenieure mit Torpedo- und Tropfenformen für Autos. Der geringe Luftwiderstand sollte höhere Geschwindigkeiten bei Rennen ermöglichen. Heute steht die Senkung des Verbrauchs im Zentrum.

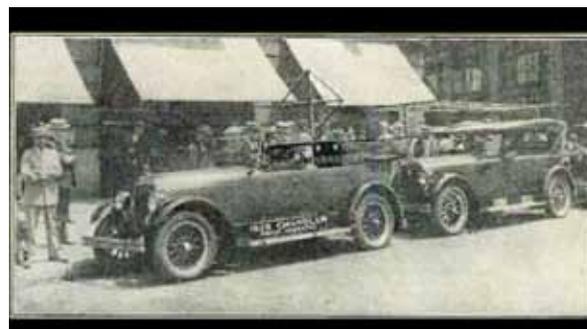
Edmund Rumpler und Wunibald

Kamm - geht es um die Aerodynamik von Autos, fallen immer wieder die Namen dieser Pioniere. Beide Ingenieure machten sich früh Gedanken darum, wie Fahrzeuge möglichst widerstandsfrei durch den Fahrtwind kommen. Doch sie waren nicht die ersten, die sich um schnittige Formen kümmerten. Bereits 1914 ließ der Italiener Graf Marco Ricotti einen Alfa-Romeo nach Vorbild eines Luftschiffs bauen - den 40-60 HP Aerodinamica. Ab 1919 entwickelte Rumpler den Tropfenwagen, denn die Form des Tropfens galt zu jener Zeit als ideale Form der Aerodynamik. Damalige Messungen ergaben, dass der Luftwiderstand des Tropfenwagens gegenüber herkömmlichen Autos dieser Zeit um die Hälfte gesenkt werden konnte.

Selbstfahrendes Auto 1925

Die Houdina Radio Control Comp. Manufaktur, welche vom US Army Ingenieur Francis P. Houdina gegründet wurde, war die erste welche ein unbemanntes ferngesteuertes Auto auf den Straßen New York City bewegten. Als „American Wonder“ wurde das Fahrzeug damals von der Presse bezeichnet. Es fuhr geradeaus, konnte abbiegen, beschleunigen und verzögern und es konnte auch gehupt (auch heute anscheinend noch sehr wichtig bei vielen Automobilen Zeitgenossen) werden.

Gegen Ende der Demonstrations-Fahrt fuhr das Demo-Auto dann in ein anderes Fahrzeug in dem mehrere Fotografen



A loose housing around the shaft to the steering wheel in the radio car caused the uncertain course as the procession got under way. As John Alexander of the Houdina Company, riding in the second car, applied the radio waves, the directing apparatus attached to the shaft in the other automobile failed to grasp it properly.

As a result the radio car careened from left to right, down Broadway, around Columbus Circle, and south on Fifth Avenue, almost running down two trucks and a milk wagon, which took to the curbs for safety. At Forty-seventh Street Houdina lunged for the steering wheel but could not prevent the car from crashing into the fender of an automobile filled with camera men. It was at Forty-third Street that a crash into a fire engine was barely averted. The police advised Houdina to postpone his experiments, but after the car had been driven up Broadway, it was once more operated by radio along Central Park drives.

saßen...

Dies war der Beginn der „Driverless Car Era“ welche vor mehr als 90 Jahren begann.

Herbert Fischer

Bentley Blower

Bentley hat vor kurzem bekannt gegeben, dass der berühmte Bentley Blower von 1929 wieder gebaut werden soll.

Es sollen insgesamt 12 Stück des legendären Bentleys von 1929 originalge-



Foto: Bentley

treu nachgebaut werden. Damit möchte Bentley einen Teil seiner Geschichte mit neuem Leben füllen.

Vom Nachbau entstehen damit genau drei Mal so viele Exemplare wie vom Original. Der Bentley Blower ist 1929 nämlich nur vier Mal gebaut worden.

Ein originaler Bentley Blower wurde zuletzt beim Concours d'Elegance in Pebble Beach der Öffentlichkeit gezeigt.

Wann und um welchen Preis die Neuauflage des Bentley Blower erscheinen

wird, hat Bentley noch nicht verraten.

Man kann aber davon ausgehen, dass der Nachbau wohl zum teuersten Bentley im derzeitigen Modellprogramm werden wird.

Mercedes SL

Erste Mercedes SL der Baureihe R129 werden Oldtimer Lorinser Classic gibt Kauf Tipps – rasant steigende Nachfrage

Sein Vorgänger R107 wurde stolze 18 Jahre lang gebaut. Umso eklatanter mutete 1989 der Wechsel zum topmodernen SL der Baureihe R129 an, der bei seiner Präsentation in Genf wie vom anderen Stern wirkte. Viele seiner Features, etwa der automatisch ausfahrende Überrollbü-



gel, der erstmals im Automobilbau realisiert wurde, waren wegweisend. Kaum zu glauben, dass die ersten Exemplare der vierten SL-Generation 2019 schon ein H-Kennzeichen tragen dürfen. Thomas Hähnel, Leitung Lorinser Classic und Verkauf Gebrauchtfahrzeuge, kennt das Modell aus dem Effeff: Schließlich hat die Oldtimerabteilung des bekannten Mercedes-Tuners in den letzten Jahren so einige Exemplare des Roadsters verkauft.

Hähnel hält den Zeitpunkt für günstig, sich jetzt noch ein gutes Exemplar des R129 für einen fairen Preis zu sichern: „Die Nachfrage steigt extrem, da die Preise im Vergleich zu Alternativen wie Mercedes R107 oder Porsche 911 noch sehr bezahlbar sind.“ Viel falsch machen könne man mit einem guten Exemplar sowie so nicht, da eine Wertsteigerung langfristig so gut wie sicher ist. Allerdings sollte der Zustand schon stimmen, da Reparaturen schnell ins Geld gehen können. Im Grunde ist das Fahrzeug aber recht solide. „Der R129 ist sehr hochwertig und viel rostresistenter als sein Vorgänger oder auch der zeitgenössische W124. Lediglich die Achsgummis sind eine bekannte Schwachstelle“, erläutert Hähnel.

Wer auf Nummer sicher gehen möchte, sollte bei einem Mercedes-Classic Partner kaufen. Hier werden qualitativ hochwertige Fahrzeuge angeboten, die zudem vor Auslieferung nach einem genau festgelegten Punktekatalog geprüft und überholt werden. Lorinser Classic in Waiblingen ist eines von nur 46 Au-

thäusern in Deutschland mit diesem Gütesiegel. Die äußerst sehenswerte Oldtimerabteilung, eine Passion von Geschäftsführer Marcus Lorinser, ist auch für Restauration, Wartung und Reparatur eine optimale Anlaufstelle. 2019 standen dort auch zahlreiche SL der Baureihe R129 zum Verkauf, die jedoch schnell Abnehmer fanden. „Jetzt ist ein guter Zeitpunkt einzusteigen“, so Thomas Hähnel: „Die Preise ziehen nur moderat an, da noch genügend Fahrzeuge aus Asien und Amerika auf den deutschen Markt kommen.“

Gefragt sind seiner Expertise nach vor allem die 8- und 12-Zylinder-Typen 500 SL und 600 SL; beziehungsweise SL 500 und SL 600, wenn man die Nomenklatur der frühen Modelle verwendet. Bei den Ausstattungen „ziehen“ vor allem die limitierten Serien wie die Final-Edition-Fahrzeuge. Besondere Extras wie das Glashardtop oder AMG-Felgen werden ebenfalls honoriert. Doch egal, wie man sich am Ende entscheidet: Im Vergleich mit seinen Vorgängern fährt sich der R129 auch heute noch modern und bietet ein hohes Maß an Komfort auf. Dadurch und durch seine zuverlässige Technik macht der von 1989 bis 2001 gebaute Roadster als Alltagsklassiker jede Menge Spaß.

Details und Bestelladressen unter www.sportservice.lorinser.com.

Vienna Classic Days

Das Motorenbrummen der Vienna Classic Days verstummt für ein Jahr und der Wiener Walzer klingt wieder wie früher.

Mit Walzertakt wurden – wie in den letzten 20 Jahren – die Vienna Classic Days eröffnet und nach zwei ereignisreichen, stimmungsvollen Tagen auch wie-

der verabschiedet.

240 Oldtimer aus ganz Europa waren zu Gast und wurden von mehr als 20.000 Zuschauern entlang der Strecke mit Applaus begleitet. Der hohe Sympathiewert, die Gastfreundschaft und die gemeinsame Freude war bei jedem der Programmpunkte und Etappen spürbar.

Begeisterung bei den Gästen, faszinierende Fahrzeuge aus über 100 Jahren Automobiltechnik in der Kulisse der Wiener Prachtbauten unterwegs zu sehen und ganz nahe dabei zu sein ist eine Zeitreise der Emotionen und Erinnerungen.

Höhepunkt ist immer wieder die Parade auf der gesperrten Wiener Ringrasse, da rollen sie dahin die geschichtsträchtigen Kulturgüter auf 4 Rädern wie Rolls Royce, Horch, Bugatti, Mercedes, aber auch längst vergessene Marken wie Singer oder die ganz Alten, wie Ford T, Lea Francis, Österreichische Autotradition mit Puch 500, Steyr Baby und dem Postautobus aus den 50er Jahren.

Sie alle sind die Geschichte und eine Kultur die mit Veranstaltungen wie den Vienna Classic Days erhalten bleibt. Stimmungsvoll auch die Gastfreundschaften und die Gemütlichkeit in VHP-Very Happy Lounge, bei der Magistratsabteilung 48 die mit einer zünftigen Grillparty, die Gäste verwöhnt hat, der abendliche Ausklang im Schloss Neugebäude und das entspannte Oldtimer-Picknick im Donaupark.

Die Wertungsprüfungen, bei denen es natürlich auch um Hundertstel-Sekundenging, brachten natürlich auch Ergebnisse:

Gesamtsieger:

1. Platz - Erich+ Alexandra Hemmel-mayer – Ford Model A Coupe 1929
2. Wolfgang Schöbel / Marion Nussgraber – Jaguar MK 2 1963
3. Rudolf Czirny / Eva Czirny – Triumph Spitfire 1965



Fahrverbote nehmen zu

Frankreich: Die Fahrverbote nehmen zu – Nun sind neben Paris und Lyon auch Anney, Lille und Straßburg betroffen!

Berlin, 24.07.2019. Die Hitzewelle nimmt in Frankreich weiter zu, was in der Folge zu einer noch höheren Luftbelastung durch Ozon sowie weiter um sich greifenden Fahrverboten führt. Die Ozonwerte in den Großräumen Anney, Lille, Lyon und Paris haben nach offiziellen Messungen der Luftschutzinstitute entweder bereits den Wert von 180 µg/m³ überschritten oder stehen kurz davor, genau auch wie in den Regionen Isère, Grenoble und Marseille.



Lokale Einwohner, wie auch Touristen und Durchreisende im Bus- und Wirtschaftsverkehr sollten sich auf viele zusätzliche Verkehrsbeschränkungen und Verbote einrichten, insbesondere in den großen wetterbedingten Umweltzonen des Landes.

Zu einer guten Vorbereitung zählt nicht nur eine französische Crit'Air Vignette



am Fahrzeug zu haben, sondern durch die Green-Zones-App genau zu wissen, wie und wann welche der temporären Zonen für eine Einfahrt gesperrt worden ist oder ob dies am nächsten Tag in weiteren Zonen geschehen kann.

Nachfolgend einige Hinweise für Reisende in und nach Frankreich, die in den nächsten Tagen geplant hatten, das Land zu bereisen, bzw. als Bus- und LKW-Fahrer ihr Ziel im Lande ohne Strafen und Verzögerungen erreichen wollen.

Fahrverbote:

- Anney: Fahrzeuge ohne Plakette bzw. mit Crit'Air 5 und 4 dürfen nicht mehr fahren. Die Benutzung des ÖVPN ist mit einem Tagespass für 1€ möglich.

- Lille: 12 Gemeinden in der Metropole von Lille sind von Fahrverboten betroffen. LKW EURO 0-3 (ohne Vignette und Crit'Air 5) sowie Fahrzeuge <3,5t ohne Vignette und mit Crit'Air 5, 4 sind vom Verkehr ausgeschlossen. Eine Tageskarte (Umweltpass) kann für 1,65 Euro erworben werden.

- Lyon: Das Fahrverbot für die

wetterbedingte Zone in und um die Städte Lyon, Villeurbane und Caluire-et-Cuire wurde durch den Präfekten des Departements aktiviert. Fahrzeuge ohne Plakette bzw. mit Crit'Air 5 und 4 sind seit dem 23.07.2019 bereits zur Einfahrt verboten. Hier kann bereits seit dem 22.07. ein besonderes Angebot des ÖVPN genutzt werden, die so genannten Tick'air Karte für 3 Euro für den ganzen Tag.

- Paris: Seit Dienstag, den 23.07.2019, sind bereits Fahrverbote verhängt worden, die der örtliche Präfekt beschlossen hatte. Die Präfektur hat im Großraum Paris innerhalb des Autobahnringes A86 Fahrzeuge mit den Vignetten 3, 4 und 5 vom Verkehr ausgeschlossen, was nach Aussagen der Stadt etwa 5 Millionen Fahrzeuge betrifft, die ab 5.30h morgens nicht mehr fahren dürfen. Im öffentlichen Nahverkehr wird eine vergünstigte Tageskarte für nur 3,80 Euro angeboten, die bis zum nächsten Tag um 3h gilt.

- Straßburg: Ab dem 25.07.2017 dürfen im Zeitraum 6 bis 22 Uhr keine Fahrzeuge mehr ohne Plakette bzw. mit Crit'Air 5 und 4 in die Metropole einfahren. Als Alternative gilt u.a. ein Tagesticket für den ÖVPN ab 1,80€.

Vorwarnungen:

- Chambéry, Grenoble: Die Luftqualität wird ab 25.07.2019 noch schlechter und zudem sind Fahrverbote zu erwarten. Betroffen würden die Fahrzeuge ohne Plakette (Chambéry), bzw. die Crit'Air 5, 4 (Grenoble), sein.

- Isère: In diesem Departement, in welchem auch die Metropole Grenoble liegt, wird die Crit'Air Vignette für alle Fahrzeuge im Fall der andauernden Luftverschmutzung Pflicht. Dies gilt auch für die Autobahnen in der Region.

- Marseille: Wer vor einige Woche in Marseille keine Crit'Air Vignette besessen hatte, konnte noch auf die Kulanz der Polizei hoffen. Die Schonfrist für Geldbußen ist nunmehr vorbei!

Wie ein Morgan entsteht

Jeder Morgan wird auch heute noch weitgehend in Handarbeit hergestellt. Von Fließbandarbeit keine Rede!

Er durchläuft auf seinem Entstehungsweg verschiedene Stationen: Zuerst verbinden gewiefte Mechaniker das Chassis

mit dem Fahrwerk und dem Motor. Bereits auf eigenen Rädern, aber noch nicht mit der Kraft seines eigenen Motors, gelangt der Morgan dann in die Karosserie-Tischlerei, wo ihm sein Eschenholzkorsett aufgesetzt wird. In einer dritten Phase kommen die Karosseriespengler zum Zug. Sie beplanken den Holzrahmen mit Aluminiumblechen und setzen die Windschutzscheibe ein.

Dann rollt der Morgan in die Lackierei-



rei, wo er wieder auseinandergenommen wird und die einzelnen Metall-Teile lackiert werden, natürlich in der Wunschfarbe des Kunden. Schließlich rollt der Morgan in eine weitere Werkhalle, wo er seine elektrische Ausrüstung und den Innenausbau erhält. Jeder Wagen wird anschließend auf öffentlichen Straßen einer Probefahrt unterzogen und endgültig aufs genaueste untersucht, gereinigt und für den Abtransport zum Händler/neuen Besitzer bereitgestellt.



Alle Morgan-Modelle außer dem Aero 8 haben immer noch ein Holzgerüst für die Karosserie auf einem Stahlrahmen – Morgan ist damit das letzte Automobilunternehmen, das noch für Personenkraftwagen die klassische Gemischtbauweise verwendet, wie sie im Boots- und Kutschenbau üblich ist. Ältere Morgans neigen zu Karosserieschäden, weil der Aufbau nicht sehr dicht ist und nur von außen lackiert wurde. Daher rostet das Blech von innen und das Eschenholzgerippe verrottet, sobald Wasser eindringt.

Die älteren vierrädrigen Modelle haben einen stählernen Fischbauchrahmen aus nach außen gebogenen Z-Profilen. Der Boden ist aus Sperrholz. Die unabhängige Vorderradaufhängung besteht aus

zwei starr mit dem Rahmen verbundenen Querträgerrohren mit einer Geradwegfederung, ein Patent von Morgan aus dem Jahre 1909. Die hintere Starrachse ist an Blattfedern aufgehängt, sie wird bei den stärkeren Modellen mit einem Sperrdifferential ausgerüstet. Der Rahmen läuft („underslung“) unter der Achse her.



Der auf dem Rahmen aufgesetzte Aufbau besteht aus einem Gerippe aus Eschenholz, je nach Modell und Baujahr mit Stahl- oder Alublech beplankt.

Das Modell Aero 8 ist von modernerer Machart. Federführender Konstrukteur des Aero8 war Chris Lawrence, der 1962 bereits auf einem von ihm persönlich modifizierten und getunten Morgan +4 Super Sports die 2-Liter-Klasse des 24-Stunden-Rennens von Le Mans gewinnen konnte.

Beim Aero 8 ist das Chassis ein aus weitgehend ebenen Aluminiumblechen zusammengeklebtes und genietetes Monocoque, mit handgetriebenen Verkleidungsblechen (Kotflügel, Motor- und Kofferraumhauben), auch aus Aluminium. Vorder- und Hinterräder sind einzeln an Doppelquerlenkern aufgehängt.

Herbert Fischer

Nachtrag zur Zauberberg Classic:

MIT DER NÖN DABEI

Oldtimer in der Stadt zu Gast

NEUNKIRCHEN | Am vergangenen Samstag war der Neunkirchner Hauptplatz der Startpunkt für die mittlerweile sechste Auflage der Oldtimer-Rallye „Zauberberg Classic“, veranstaltet vom „Classic Oldtimer Veteranen Club“. Über 80 Fahrer mit ihren Automobilklassikern, von denen die ältesten über 90 Jahre alt waren, gingen an den Start. Bei solchen automobilen Raritäten geht es bei einer Rallye allerdings nicht um die schnellsten Zeiten, sondern um die Gleichmäßigkeit beim Bewältigen der Sonderprüfungen. Aber nachdem traumhaftes Wetter herrschte, genossen die Lenker und ihre Befahrer natürlich auch das Fahrgefühl mit ihren Automobilveteranen in der Semmering-Rax-Schneeberg-Region. So konnte als Höhepunkt der Veranstaltung auch die Strecke des ältesten Automobilbergrennens der Welt mit einer behördlichen Sondergenehmigung befahren werden.

Mehr Fotos auf NON.at

Mit Kennerblick begutachtete All-Nationalrat und Oldtimer-Fan Hans Hechtl diesen zum Start aufgestellten Lagonda Compressor, Baujahr 1930.

Christina Gruber und Karin Günther, das einzige rein weibliche Team, im Cockpit ihres Morgan Competition aus dem Jahr 1974.

Fotos: Thomas Wohlmüt

Helmut Trimmel senior und Helmut Trimmel junior aus Seebenstein gingen mit einem VW-Käfer, Baujahr 1966, an den Start.

Organisator Otto Goschenhofer und Schriftführer Herbert Fischer waren für den reibungslosen Ablauf verantwortlich.

Auch Theo und Joey, die Söhne von Stadtrat Armin Zwanzl, waren von den Oldtimern begeistert, wie diesem Bentley aus dem Jahr 1949.



Tatra JK 2500

Der Tatra JK 2500 ist der Prototyp eines zweiseitigen Coupés des damals tschechoslowakischen und heute tschechischen Herstellers Tatra. Er wurde 1954 gebaut.

Einer der herausragendsten Konstrukteure in der Tschechoslowakei der Nachkriegszeit war Julius Kubinský. Er wurde durch Renn- und Sportwagen-Prototypen bekannt. Als sein Meisterstück bezeichnet man zweifelsohne den nach ihm benannten „JK 2500“, ein Supersportwagen, gebaut in der Mitte der Fünfzigerjahren.

Der Tatra JK 2500 wurde vom herausragendsten Konstrukteur dem Slowaken Julius Kubinski gezeichnet, daher das Signet „JK“. Als sein Meisterstück bezeichnet man zweifelsohne den nach ihm benannten „JK 2500“, ein Supersportwagen, gebaut in der Mitte der Fünfzigerjahren.

Er besaß den luftgekühlten 2,5-Li-



ter-V8-Motor des Tatra 603, der allerdings vorne eingebaut war. Die angetriebenen Hinterräder hingen an einer De-Dion-Achse.

Über eine Holzrahmen Konstruktion wurde in klassischer Karosseriebau Kunst die Blechkarosserie gedengelt.

Das Coupé mit Speichenrädern, das in seiner Form an den italienischen Iso Grifo erinnert, erreichte zunächst eine Höchstgeschwindigkeit von 170 km/h. Eine Überarbeitung des Motors im Tatra-werk 1957 erbrachte dann eine Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h.



Foto: M. Krupicka

Als Prototyp der Firma Tatra wurde der Wagen mehrfach geändert und Kubinsky verwendete danach den Wagen selbst in den folgenden 15 Jahren. Danach verkaufte er den JK2500 und dieser landete später in traurigen Zustand in einer Scheune. Hoffentlich erbarmt sich nun jemand denn das Objekt sollte überleben.

Herbert Fischer

Adventskalender für 911 Fans

Ein Porsche 911 für das Wohnzimmer: Der FRANZIS-Adventskalender für Sportwagen-Enthusiasten:

Jedes Türchen enthält einen Teil des Bausatzes – pünktlich zu Weihnachten ist das detailgetreue Diorama mit einem Modell des historischen Porsche 911 dann komplett

Wer ein Porsche-Fan und begeisterten Modellbau-Bastler eine vorweihnachtliche Freude bereiten möchte, wird bei FRANZIS fündig. Der Verlag bietet in Kooperation mit dem Porsche

Museum einen qualitativ hochwertigen und originellen Adventskalender an, der Liebhaber des legendären Sportwagens begeistern wird. Der Adventskalender enthält eine kleine Porsche-Erlebniswelt: rund um den sechsteiligen Bausatz eines baliblauen Porsche 911 im Maßstab 1:43 entsteht nach und nach eine komplette Kulisse mit Kunststoffbasis, Soundmodul und Miniatur-Dekoartikeln.

Tag für Tag werden das Fahrzeug und das Diorama weiter zusammengesetzt. Die Kunststoffbasis enthält ein batteriebetriebenes Sound-Modul, mit dem sich nach vollständigem Aufbau der Porsche-Sound abspielen lässt. Zusammen mit kleinen Figuren und Dekorationen, die das Bild vervollständigen, erhält der Beschenkte eine Porsche-Winterwelt im Miniaturformat. Wenn der Winter vorbei ist, lässt sich das Hintergrundbild anpassen: ein zweites Set an Bildtafeln für das Diorama zeigt ein historisches Motiv aus der Porsche-Produktion. Ebenfalls enthalten ist ein detailliertes Begleitbuch mit Bauanleitung und einem täglichen Beitrag über die Hintergründe der Entwicklung des ikonischen Porsche-Modells 911.



Mit diesem innovativen und hochwertigen Adventskalender des FRANZIS Verlags wird die Vorweihnachtszeit noch schöner, wenn das eigene Porsche-Modell jeden Tag etwas mehr Form annimmt. An Heiligabend steht das Porsche-Diorama dann vollständig unter dem Weihnachtsbaum. Die einzelnen Bauteile des großformatigen Kalenders sind in 24 unterschiedlich gestalteten Boxen verpackt. Nachdem das jeweilige Bauteil entnommen wurde, dreht man die Schachtel mit dem Datum nach unten um und setzt sie wieder in den Rahmen des Kalenders. Nach und nach setzt sich so ein Bild zusammen, das einen grauen Porsche aus der 911er-Serie zeigt.

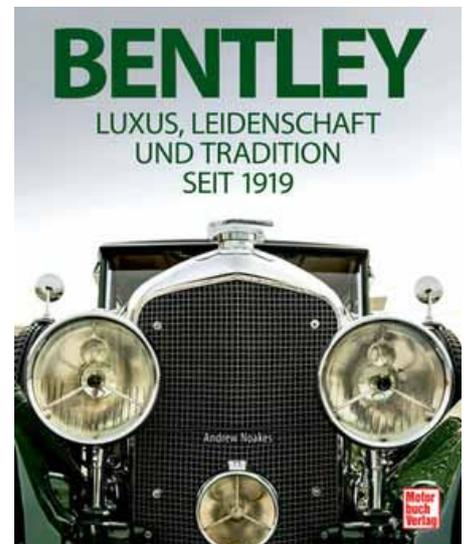
Hochwertiges Begleitbuch mit Bauanleitung und spannenden Hintergrundinformationen.

Die Adventszeit wird dem Autoliebhaber zusätzlich durch ein ausführliches Begleitbuch verkürzt. Dieses enthält informative Einblicke und Details zu verschiedenen Modellgenerationen sowie wichtige Episoden rund um das historische 911-Modell. Zusätzlich bietet es Informationen zu wichtigen Persönlichkeiten, die in der Unternehmensgeschichte und speziell in der Entwicklung des Modells 911 tragende Rollen gespielt haben. Sämtliche Texte sind von Jürgen Lewandowski, einer Autorenkoryphäe im Automobilbereich, sowohl auf Deutsch als auch auf Englisch verfasst. So eignet sich der Kalender als ausgezeichnetes Vorweihnachtsgeschenk – nicht nur für deutschsprachige, sondern auch für internationale Porsche-Begeisterte.

Der Porsche Adventskalender ist für UVP 59,95 € bei FRANZIS und weiteren Versandhändlern erhältlich.

Bentley

Noakes beschreibt stets die Modellreihen, weshalb sich die Beschreibung einzelner Modelle (zum Beispiel jene über das Modell T) über mehr als ein Jahrzehnt erstrecken. Dadurch ist es auch leicht möglich, dass sich der Leser kompaktes Wissen über ein bestimmtes Modell zu Gemüte führen kann, ohne in verschiedenen Kapiteln blättern zu müssen. Es ist erstaunlich, wie genau der Autor auf Details achtet: Wo sonst erfahren Sie, dass im Mulspanne auf einer LED Anzeige die verstrichene Fahrzeit angezeigt wurde?



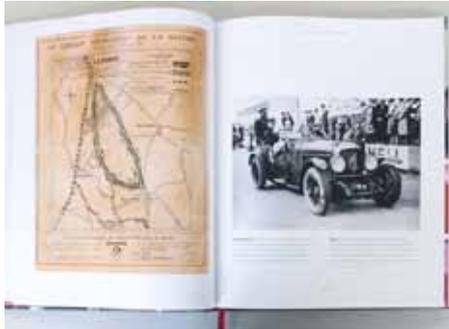
Anschaulich und ausführlich beschrieben ist auch die Zeit nach der Fusion mit Vickers 1980, als Bentley nach schwierigen Jahren wieder auferstanden war und mit sportlichen Modellen attraktiver wurde.

Nach fast 20 Jahren unter dem Dach von Vickers wurde die Marke Bentley schließlich an Volkswagen verkauft, in deren Besitz sie heute noch ist.

Wer sich nur für Modelle aus einer be-

stimmten Periode oder ein bestimmtes Modell interessiert, für den mag der Inhalt des Buches wohl zu weit greifen, was naturgemäß die Detailtiefe einschränkt. .

Für alle, die sich für die gesamten 100 Jahre der Marke interessieren, ist es auf jeden Fall eine passende Lektüre. Ein Buch, das man gemütlich am Abend vor dem Kamin lesen kann, um in die verschiedenen Perioden der Geschichte von Bentley einzutauchen.



Bibliografische Angaben

- Titel: Bentley - Luxus Leidenschaft und Tradition seit 1919
- Autor: Andrew Noakes
- Sprache: Deutsch
- Verlag: Motorbuch Verlag
- Auflage: 1. Auflage, 25. September 2019
- Format: Gebunden, 24,8 x 2,3 x 25,7 cm
- Umfang: 224 Seiten, viele neuzeitliche Farbbilder, einige Schwarzweiss-Fotos
- ISBN: 978-3613041981
- Preis: EUR 49,90

Der Weg zur historischen Typisierung

Um in Österreich ein Fahrzeug „historisch“ zu typisieren - korrekt heißt es eigentlich den Eintrag „historisch“ in die Fahrzeugdokumente zu erhalten - müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein. - Das Fahrzeug muss älter als 30 Jahre sein, d.h. 2019 sind wir im Baujahr 1989 - Darf nicht zum täglichen Gebrauch sein - Muss sich in erhaltungswürdigem originalen Zustand (Zustandsnote 1-3) befinden - Muss in der Approbierten Liste „Historische Fahrzeuge“ des BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) eingetragen sein Die Approbierte Liste wird vom Kuratorium Historische Mobilität Österreich geführt www.khmoe.at.

Hier erhält man auch Informationen per Email unter office@khmoe.at oder findet auf der Webseite unter „Fahrzeugsuche“ ein Tool um zu prüfen ob das eigene Fahrzeug in der Liste eingetragen ist oder nicht. Auch ein Antrag auf Aufnahme kann hier gestellt werden. Sollte eine Bestätigungsurkunde benötigt wer-

den ist diese ebenso einfach und rasch über die Homepage bestellbar. Im KFG (Kraftfahrzeuggesetz) sind die Definition und die Rahmenbedingungen für historische Fahrzeuge definiert und festgelegt.

Für „historische“ Fahrzeuge gilt: • Fahrbeschränkung für Kraftfahrzeuge von 120 Tagen p.a., für Kraffträder 60 Tage p.a. • Führung von fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen (Fahrtenbücher sind für Mitglieder beim ÖMVV www.oemvv.at kostenfrei erhältlich, Mindestbestellmenge 10 Stück) • Ab 1.1. 2018 gibt es eine rote §57a Plakette für „historische“ Fahrzeuge • Bei der § 57a Überprüfung sind die Fahrzeugdokumente vorzulegen (z.B. Einzelgenehmigung, Typenschein) und die fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen.

„Historisch“ zugelassene Fahrzeuge müssen alle 2 Jahre zur §57a Überprüfung Der Eintrag „historisch“ ist bei der zuständigen Landesprüfstelle zu erlangen (eine Auflistung aller Landesprüfstellen findet man unter www.khmoe.at). Das Fahrzeug ist bei der Behörde vorzuführen. Eine Terminvereinbarung ist unbedingt anzuraten. Bei Zweifeln an der Originalität kann die Behörde ein Gutachten eines Sachverständigen verlangen.

Alle Gutachter in Österreich für historische Fahrzeuge sind ebenso auf der Homepage des KHMÖ oder unter www.oldtimer-guide.at „Experten“ abrufbar. Die Kosten einer allfälligen Bestätigungsurkunde zum Eintrag des Fahrzeuges in der Approbierten Liste „Historische Fahrzeuge“ des BMVIT belaufen sich auf € 75,- exkl. Ust und Versand. Eine Rechnung kommt per Email, das Dokument wird nach Zahlungsein-

gang per Post versandt. Die Bearbeitung von Anfragen erfolgt in Regel innerhalb von einer Woche.

[oemvv](http://www.oemvv.at)

Schasche Cyclecar



Der Breitenfurter Rekordrennwagen des Alois Schasche von 1929



Anno 1929 bei einem Rennen in der Krieau



90 Jahre später, 2019

ist wieder da

Alois Schasche, der Betreiber des ehemaligen Freizeid- und Motorsportzentrums in Breitenfurt konstruierte, baute und testete ebenda anno 1929 einen kleinen Rennwagen. Er startete sein „Cycle-Car“ mit einem 500cm-Motorrad-Motor von Sarolea aus, präsentierte es der Öffentlichkeit stolz bei der Wiener Frühjahrsmesse und erlangte im gleichen Jahr den Geschwindigkeitsweltrekord mit ~108 km/h in der Neunkirchner Allee. Erfolgreich nahm er auch an mehreren Rennen der damaligen Zeit teil, unter anderem in der Wiener Krieau. Später verwahrte der motorsportbegeisterte Alois Schasche den Wagen in einem kleinen Holzschuppen am Gelände des Breitenfurter Bades. Nach Schließung des Bades Anfang der 1950er-Jahre verschwand der Wagen aus Breitenfurt und geriet in Vergessenheit.

Nun ist er wieder aufgetaucht und präsentiert sich uns in bestem Zustand und voll fahrbereit am

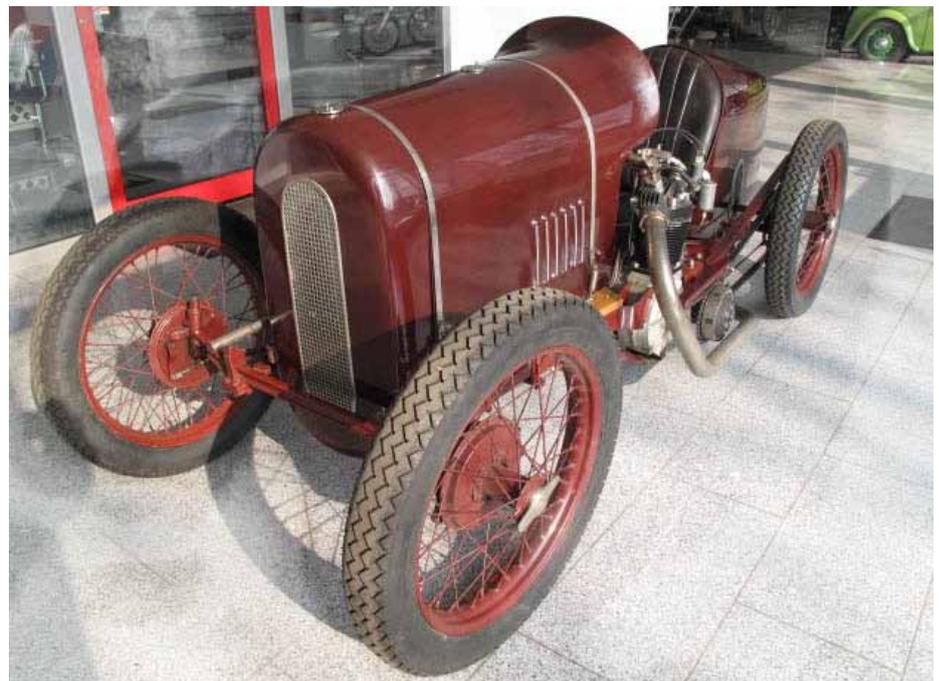
24. August 2019, ab 10 Uhr, open end

Am Gelände der Breitenfurter Dorfgemeinschaft

Georg-Sigl-Straße 9/Rudolf Steiner-Gasse 1

2384 Breitenfurt

Alois Schasche war in den 1920er-Jahren Importeur der belgischen Motorradfirma Saroléa für Österreich. Auf einem Werbeplakat finden sich die Standortan-



gaben Möllwaldplatz 5, Favoritenstraße 30 sowie der 4. Bezirk von Wien. Er bot Automobile, Motorräder, Fahrräder, Pneumatik und sämtliches Zubehör an. 1929 präsentierte er ein Cyclecar auf der Wiener Frühjahrsmesse. Mit dem Fahrzeug sollten im Laufe des Frühjahres offiziell angemeldete Fahrversuche zum Brechen des bestehenden Weltrekords (108 km/h) der Cyclecar-Klasse bis 500 cm³ Hubraum unternommen werden. Schauplatz Neunkirchner Allee in Wien. Ob mehr als ein Fahrzeug entstand, ist nicht bekannt.

Das Fahrzeug ist ein einsitziger Rennwagen. Für den Antrieb sorgt ein Einzylindermotor von Saroléa mit 500 cm³ Hubraum, der seitlich außerhalb des Rahmens montiert ist und das linke Hinterrad antreibt. Die Kraftübertragung erfolgt mittels einer Kette. Verwendung fand der 1928 vorgestellte Saroléa-Rennmotor 23 U. Er leistete etwa 25 PS.

Schasche setzte das Fahrzeug bei Rennen in Österreich ein. Ein Foto zeigt es zusammen mit dem Karner Cyclecar, das Anton Rupert Karner 1929 herstellte, auf dem Wiener Trabrennplatz. Das Fahrzeug existiert noch heute.

Herbert Fischer

Von wegen altes Eisen

Weshalb Old- und Youngtimer spezielle Schmierstoffe benötigen, erklärt LIQUI MOLY-Experte David Kaiser

April 2019 – Ob früher alles besser war, sei dahingestellt. Anders war es allemal. Das Motoröl, das verwendet wurde, als der entsprechende Old- oder Youngtimer noch produziert wurde, hat mit heutigen Schmierstoffen wenig gemein. Das heißt aber nicht, dass es für klassische Fahrzeuge keine modernen Schmierstoffe gibt, nur sind diese anders. Worin der Unterschied liegt, verrät David Kaiser. Er ist Entwicklungsleiter beim Schmierstoffspezialist LIQUI MOLY.

Wie bekommt einem Klassiker der Schluck aus der modernen Ölpulle?

David Kaiser: Das dürfte zu einer deftigen Magenverstimmung führen. Moderne Synthetiköle sind für Fahrzeuge älteren Datums generell ungeeignet, da sie nicht zu der damals verwendeten Motorentechnologie passen.

Aber schmiert ein modernes Öl den Motor nicht besser?

David Kaiser: Es stimmt, dass modernes Motoröl extrem leistungsfähig ist. Aber die Leistungsfähigkeit dieser Schmierstoffe entspricht nicht dem Anforderungsprofil für klassische Fahrzeuge. Hier ist eine völlig andere Additivierung notwendig, weil moderne aschefreie Öle einen Verschleißschutz haben, der auf andere Motormaterialien abgestimmt ist. Die in diesen Additivpaketen enthaltenen Detergenzien verhindern Schlamm- und Dreckbildung und das ist bei alten filterlosen Motoren eine Katastrophe.

Inwieweit spielt die Motorenfertigung eine Rolle?

David Kaiser: Die Motoren von Oldtimern und auch älterer Youngtimer bestehen aus anderen Werkstoffen, haben andere Fertigungstoleranzen und Ölwechselintervalle als moderne Pkw. Deshalb haben wir bei LIQUI MOLY Motoröle für Klassiker im Programm, die auf speziell entwickelten Rezepturen basieren.

Was ist an den neuen Rezepturen für Klassiker anders als an den früheren?

David Kaiser: Betagte Antriebssysteme, speziell jene mit hoher Laufleistung und anderen Materialien wie Weißmetallen, Buntmetalllegierungen sowie Dichtungselementen benötigen andere Öle. Ein großer Unterschied der heutigen Schmierstoffe für Klassiker gegenüber den damaligen besteht in ihrem Leistungsspektrum. Sie werden den besonderen Anforderungen klassischer Motoren gerecht und besitzen zugleich modernste Verschleißschutzeigenschaften. Daher sind die modernen Oldtimer-Öle den früheren deutlich überlegen.

Muss ein Klassik-Öl das gleiche leisten wie ein Schmierstoff für moderne Autos?

David Kaiser: Damals wie heute sind Schmierstoffe wichtige Elemente der Motorkonstruktion. Schmierstoffe sind nur eine von vielen Aufgaben. Das Öl muss den Motor thermisch entlasten, abdichten, gegen Verschleiß- und Korrosionsercheinungen schützen und die Motorleistung sichern. Mit den Konzeptionen und Belastungen heutiger Aggregate sind die früheren nicht vergleichbar. So sind die Temperaturen und Drücke in modernen PKW-Motoren viel höher als bei alten Antrieben. Außerdem spielten früher die Themen Abgasreduzierung und Kraftstoffeinsparung keine oder nur eine untergeordnete Rolle. Gerade deshalb sind maßgeschneiderte Öle so wichtig, um keinen Motorschaden zu riskieren. Das

galt früher und das gilt heute. Welches das richtige Öl ist, steht im Handbuch des Fahrzeugs. Wer darüber nicht mehr verfügt oder sich unsicher ist, dem wird der Ölwegweiser unter www.liqui-moly.de weiterhelfen.

Das LIQUI MOLY Classic-Sortiment

Die extra auf Motoren historischer Fahrzeuge abgestimmte Classic-Kollektion umfasst drei Motorenöle in den Viskositäten SAE 30, SAE 50 und SAE 20W-50 HD auf mineralischer Basis sowie das Motorbike HD-Classic SAE 50 Street. Ergänzt wird die klassische Motoröllinie um die Getriebschmierstoffe SAE 90 und SAE 140.

LIQUI MOLY

Ein Gräf & Stift Typ SR2 in Berlin

Der April 2018 nähert sich seinem Ende und macht seinem Namen mit wildem Wechsel zwischen Sonnenschein und Regen alle Ehre – zumindest in der hessischen Wetterau, der Heimat des Verfassers dieses Blogs für Vorkriegsautos.

Für eine Runde mit dem Klassiker auf zwei oder vier Rädern ist das Wetter zu unberechenbar – da bereitet man lieber den Fund des Monats auf. Auswahl bietet der Fundus an historischen Automobilfotos reichlich – man könnte Bücher damit füllen.

Im Unterschied zu England, wo nach wie vor ein Werk nach dem anderen zu Veteranenwagen erscheint, herrscht im deutschsprachigen Raum diesbezüglich Sendepause. Man gibt sich progressiv, hat mit der Vergangenheit abgeschlossen, scheint es.

Selbst der Luxushersteller, mit dem wir uns heute beschäftigen, war zuletzt vor fast 30 Jahren Gegenstand einer literarischen Aufarbeitung: Gräf & Stift aus Wien. Auch im Netz gibt es – wenn nicht alles täuscht – keine zeitgemäße Markenpräsenz.

Eigentlich unglaublich, wenn man sich ein Dokument wie dieses betrachtet:

Selbst wenn man nicht auf Anhieb erkennt, was für ein Prachtgefährt hier vor dem Berliner Reichstag abgelichtet wurde, macht dieser sechssitzige Tourenwagen mit ungewöhnlich raffinierter Zweifarblackierung mächtig Eindruck.

Ein derartiges Farbschema mit dunkler Flanke und hell abgesetzter Hauben-, Rahmen- und Kotflügelpartie ist dem Verfasser noch nie begegnet. Der Wagen wirkt dadurch beinahe leicht und elegant, dabei sind die Dimensionen kolossal.

Was ist das für ein Gefährt? Nun, der verchromte Spitzkühler verweist schon einmal auf die frühen 1920er Jahre, als deutsche und österreichische Hersteller formal noch ganz den Stil der Vorkriegszeit pflegten.



Goliath-Pionier
das Auto der Zukunft, von dem alles spricht

Keine Steuerkarte!
 Kein Führerschein mehr!

Lieferbar als schnittiger Sportzweisitzer mit Verdeck oder elegante, zweisitzige Innensteuer-Limousine
von RM 1290.- an

Der preislichgekühlte Motor erzielt eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/Std.
 Der tiefe Schwerpunkt und die beiden Schwingebänke vermitteln dem Fahrzeug die wertvollste Strohstärke und glänzende Fahreigenschaften.
 Elektrisches Licht, elektr. Anlasser, drei Vordrängänge, ein Rückwärtsgang, elektr. Horn, Fahtrichtungsanzeiger, Scheibenwischer, Benzolverbrauch ca. 4 Liter/100 km.
 Unsere Finanzierungsgesellschaft ermöglicht Ihnen die Anschaffung zu den bequemsten Bedingungen.
 Niederlassungen und Vertretungen an allen größeren Plätzen des Reiches

Sie teilen Sie uns mit, ob wir Ihnen genaue Informationen zukommen lassen dürfen

„Goliath-Pionier das billigste Auto der Welt!“

HANSA-LLOYD UND GOLIATH-WERKE / BREMEN II
 BORGWARD & TECKLENBORG • FERNRUF: SAMMELNUMMER HANSA 44021/44026



sehr wahrscheinlich mit einem Gräf & Stift des Typs SR2 zu tun haben, wie er von 1921-23 in überschaubarer Stückzahl gefertigt wurde.

Die Literatur nennt für die Sechszylindermodelle der Typen SR2 bis SR4 insgesamt eine Anzahl von nur rund 200 Exemplaren. Dies erscheint bei einer angegebenen Bauzeit von 1921-28 extrem wenig.

Sollten von jeder der drei Modellversionen des großen Sechszylinders von Gräf & Stift tatsächlich im Schnitt weniger als 70 Stück gebaut worden sein, verdiente das heute vorgestellte Foto mehr als nur das Attribut „Fund des Monats“.



...damals schon der Zeit voraus, oder?

Während die Kühlerform der des Presto Typ D 10/30 PS ähnelt, verweist die darauf thronende Figur eines aufgerichteten Löwen auf einen Hersteller ganz anderen Kalibers.

Diese Kühlerfigur zierte die Wagen der Wiener Luxuswagenmanufaktur Gräf & Stift seit dem 1916 vorgestellten ersten Sechszylindermodell SR1.



Typisch für die Wagen von Gräf & Stift der frühen 1920er Jahre waren auch die in zwei übereinanderliegenden Reihen angeordneten Luftschlitze in der Motorhaube.

Die Tatsache, dass sie auf dem Foto nur die hinteren zwei Drittel der Haube

ausfüllen, ist ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal. So können wir den Typ SR3 ausschließen, den wir vor längerer Zeit anhand folgender Aufnahme vorgestellt haben.

Dieser Wagen brauchte offenbar mehr Kühlung als der Gräf & Stift, der einst vor dem Berliner Reichstag abgelichtet wurde. In der Literatur finden sich vereinzelt

vergleichbare Aufnahmen des Typs SR3, der 90 PS aus 7,7 Litern Hubraum leistete.

Das ab 1923/24 (?) gebaute Sechszylindermodell hatte einen Vorgänger, der bei identischem Hubraum 75 PS Höchstleistung aufwies – der ab 1921 verfügbare Gräf & Stift Typ SR2.

Parallel dazu bot Gräf & Stift allerdings auch ein auf den ersten Blick recht ähnliches, aber deutlich schwächeres Vierzylindermodell an – den Typ VK mit 20 PS.

Dabei handelte es sich jedoch um ein auch den äußeren Abmessungen nach kleineres Automobil, das über nur zwei Sitzreihen verfügte und mit Drahtspeichenrädern ausgestattet war.

„Unser“ Gräf & Stift besaß dagegen massive Stahl(?)speichenräder und bot ohne weiteres sechs Personen Platz. Wie der kleine Vierzylinder musste er noch mit Zweiradbremse auskommen, während der SR3 bereits Vierradbremsten hatte.

Aus diesem Befund können wir ableiten, dass wir es beim „Fund des Monats“

Wie bei anderen Vorkriegsmarken aus dem deutschen Sprachraum hegt der Verfasser indessen den Verdacht, dass die wenigen Angaben zu Gräf & Stift-Wagen der 1920er Jahre unzuverlässig sind.

Die ältere Literatur (von Fersen: Autos in Deutschland 1920-39) enthält zu den Gräf & Stift-Wagen der Baureihe SR Daten, die mit äußerster Vorsicht zu genießen sind. Auch das Standardwerk von Hans Seper (Geschichte der Gräf & Stift Automobile, 1991) lässt diesbezüglich zu wünschen übrig.

Hier gibt es für Automobilhistoriker des 21. Jahrhunderts also noch einiges zu tun.

Das soll aber den Genuss des Fotos nicht schmälern, das wir heute zeigen können. Gern würde man die Insassen dazu befragen, wie ihr Gräf & Stift einst nach Berlin kam:

Wie es scheint, hat der Besitzer des Wagens für diese Aufnahme vor dem Reichstag eigens den Platz mit dem Fahrer gewechselt, dessen Schnauzbart an denjenigen eines anderen – leider unruhmlichen – Imports aus Österreich erinnert.



Das Nummernschild des Gräf & Stift ist nicht erkennbar, sodass wir nicht wissen, ob der Wagen aus Österreich angereist oder in Deutschland zugelassen war.

Sicher ist nur, dass die gut gelaunten Insassen keine Vorstellung davon haben konnten, wie es am selben Ort rund 20 Jahre später aussehen würde, nämlich so:

*Michael Schlenger, Veröffentlicht am 25/04/2018
vorkriegs-klassiker-rundschau.blog*

Fridays for Hubraum

Eine Facebook-Gruppe sammelt in wenigen Tagen 400.000 Fans. Das nutzen, ähnlich wie bei „Fridays for Future“, extreme Kräfte aus. Doch den meisten geht es nur um eins: Sie fühlen sich als Autofahrer nicht repräsentiert. Und liegen damit nicht ganz falsch.

Ist das jetzt ein neuer Trend - oder nur ein vorübergehendes Phänomen? Die Facebook-Gruppe „Fridays for Hubraum“ zählt wenige Tage nach ihrer Gründung schon über 400.000 Mitglieder. Wer der geschlossenen Gruppe beitrifft, sieht schnell: Hier tummeln sich fast nur Autofans. Zumindest aber Menschen, die beruflich oder als Pendler auf ihr Auto angewiesen sind. Manche scheinen auch in der Automobilindustrie zu arbeiten. Vom Erfolg ihrer Gruppe wurden die Macher offenbar völlig überrollt. Und sie haben ein Problem: Offenbar versuchen extreme Gruppen, die Gemeinschaft zu kapern - ein Problem, mit dem auch die „Fridays for Future“-Bewegung zu kämpfen hat.

Bei „Fridays for Hubraum“ posteten vereinzelt Rechtsextreme krude Botschaften. Vor allem aber gab es reichlich Spott für die Ikone der aktuellen Klimabewegung, Greta Thunberg. Neben lustigen Memes oder beißendem Spott waren darunter auch echte Hassbotschaften und vereinzelt Gewaltaufrufe. Die Gründer der Gruppe entschieden sich daher für die Gefahrenbremsung, schlossen die Gruppe vorübergehend und löschten viele der Troll-Posts. „Mit rechter Hetze wollen wir nichts zu tun haben, das geht gar nicht“, sagte einer der Gründer mit dem Facebook-Namen Chris Grau in der Videobotschaft. Auch Thunberg nahm er darin in Schutz: „Lasst bitte dieses Mädchen einfach in Ruhe“, sagte er und verwies auf das Alter der Schwedin.

Gruppe will „vernünftige Umweltpolitik“

Ursprünglich wollten sich die Gruppenründer nach eigenen Angaben nur für eine Alternative zu den Zielen von Fridays for Future einsetzen. Die Hubraum-Gruppe stehe „für eine alternative, vernünftige CO2-Vermeidungspolitik und eine vernünftige Umweltpolitik“, sagte Grau in einem Video. Fridays for Hubraum sei keine Bewegung von Leugnern des Klimawandels. Angefangen habe ei-

gentlich alles eigentlich als Spaß. In den kommenden Tagen wollen die Gründer der Gruppe demnach ein Manifest ausarbeiten.

Genau wie FFF: Aufgetaucht aus dem Nichts

Bemerkenswert daran: Die Autofan-Bewegung trat ebenso rasant und überraschend hervor wie ihr „Gegenstück“ Fridays for Future. Bei „FFF“ lässt sich das durch eine global vernetzte, mit diversen politischen Lobbygruppen geplante Organisation noch einigermaßen erklären. Doch hinter „FFH“ steckt nach bisherigen Erkenntnissen kein Lobbyverband, kein Unternehmen, keine Partei. Auf eine Interview-Anfrage von FOCUS Online reagierte die Gruppe bislang nicht.

Schaut man sich die Diskussion ums Auto und die sogenannte Verkehrswende in den letzten Jahren an, ergibt sich durchaus eine Diskrepanz zwischen Wahrnehmung und Realität, die das Phänomen FFH erklären könnte. Millionen Autofahrer sind täglich auf Deutschlands Straßen unterwegs, weil sie müssen - oder einfach, weil sie wollen. Die allerorten propagierte „Verkehrswende“ ist entweder so illusorisch, dass sie bislang an der Realität schlicht scheitert - oder Millionen Deutsche wollen schlicht und ergreifend gar nicht auf ihr Auto verzichten. Jetzt scheinen sie ihren Ärger zu kanalisieren. Doch warum in dieser Form? Drei Erklärungsversuche.

1. Es gibt keine Autofahrer-Lobby in Deutschland - selbst ADAC duckt sich weg

Zwar gibt es eine Lobby für die Autoindustrie - den Verband der Automobilindustrie (VDA). Selbst dort gibt es massive Querelen. Verbandschef Bernhard Mattes, ein ehemaliger Ford-Manager, schmiss vorzeitig das Handtuch, ausgerechnet zur wichtigsten Branchenmesse IAA. Die Messe wiederum hat nicht einmal mehr die Rückendeckung von Frankfurts Oberbürgermeister Peter Feldman, der bei einer Rede auf der IAA vor allem seine Sympathien für „Fridays for Future“ bekunden wollte. Prompt wurde er als Redner ausgeladen. Die Stimmung beim VDA ist grottenschlecht, zumal viele Mitglieder dem Verband mehr oder weniger offen eine desaströse Kommunikationspolitik vorwerfen. Aber immerhin: Es gibt ihn noch.

Was es aber überhaupt nicht in relevantem Ausmaß gibt, ist eine Interessenvertretung für Autofahrer selbst. Verbände, die sich deutlich gegen die Anti-Auto-Stimmung positionieren - wie etwa der Autoclub „Mobil in Deutschland“ oder der alteingesessene Automobilclub von Deutschland (AvD) - entfalten kaum Breitenwirkung. Ausgerechnet der be-

kannteste und größte Autoclub ADAC ging in den Diskussionen der letzten Jahre, vom Abgasskandal bis zur Klimathematik des Autoverkehrs, komplett auf Tauchstation. Statt sich etwa klar gegen Diesel-Fahrverbote zu positionieren, empfiehlt der Club lieber im Gleichschritt mit der Politik eine Nachrüstung älterer Diesel, von der er nach einem eigenen Praxistest am besten weiß, dass sie in der Praxis ein mittleres Desaster bedeuten wird. Hilflös gefangen im Bemühen, eine Art Mobilitäts-Club zu werden, der bloß nicht zu sehr mit der Autoindustrie in Verbindung gebracht wird, will der Club vom Motorsport-Freund bis zum Fahrrad-Fan alles abdecken. Man kann das natürlich wollen, wird dann aber nicht mehr als Freund der Autofahrer wahrgenommen und kann auch nicht mehr lautstark deren Interessen vertreten. Wo solche massiven Lücken auftreten, werden sie wahrscheinlich durch neue Initiativen gefüllt. „Die Interessen der Autofahrer werden in den Medien und in der Politik nicht mehr richtig abgebildet, da war solch eine Gegenbewegung quasi vorprogrammiert“, meint Michael Haberland, Chef von „Mobil in Deutschland“. Sein Club hat mit „Fridays pro Auto“ selbst eine neue Facebook-Gruppe gestartet.

2. Keine massenkompatible Partei macht sich für Autofahrer stark

Auch bei Parteien in Deutschland gibt es keine wirkliche Autofahrer-Lobby, weder in der Regierung noch in der Opposition. Was umso erstaunlicher ist, als dass das Wählerpotenzial ja gigantisch wäre. Stattdessen werden von der Bundesregierung systematisch Anti-Auto-Lobbyisten für diverse Projekte mit Steuermitteln gefördert. Der prominenteste Fall ist die Deutsche Umwelthilfe (DUH), die im Rahmen einer GmbH sogar ganz offiziell als Dienstleister der Regierung auftritt (mehr dazu lesen Sie hier). Fördergelder bekommt auch der eng mit der Umwelthilfe verbundene „Verkehrsclub Deutschland“ (VCD), der vehement für die Verbannung des Autos aus deutschen Städten eintritt. Seit 2010 bekommt der VCD in Form von Projektförderungen jährlich hohe sechsstellige Beträge, zuletzt waren es rund 724.000 Euro im Jahr 2018.

Nicht einmal bei Konservativen oder Liberalen gibt es eine deutliche Positionierung für Autofahrer-Interessen, die über ein paar Statements in Talkshows hinausgehen würde. Wie jüngste Wahlergebnisse zeigen, koalieren selbst FDP und CDU im Zweifel mit den Grünen, also der Anti-Autofahrer-Partei schlechthin. Noch am ehesten pro Autofahrer positioniert sich die AfD. Da die aber von einer großen Mehrheit der Wähler wegen rechtsextremer Tendenzen in Teilen der



Partei abgelehnt wird, entfaltet auch das keine Breitenwirkung.

In drei Wochen pustet China soviel CO2 in die Luft wie alle EU-PKW in einem Jahr.

Warum die Parteien sich Sorgen machen sollten

Das Beunruhigende daran aus Sicht der Parteien: Sie werden offenbar schon gar nicht mehr als potenzielle Partner auf dem Weg zur Willensbildung - an der sie laut Verfassung ja mitwirken sollen - wahrgenommen. Die Macher des „Fridays for Hubraum“-Channels distanzieren sich nämlich nicht nur von AfD-Postings auf ihrer Seite, sondern ausdrücklich von allen politischen Parteien.

Nüchtern betrachtet ist das wahrscheinlich sogar der beste Weg. Auch Fridays for Future versteht sich als Bewegung, die aus der Zivilgesellschaft kommt; auch wenn es durchaus Querverbindungen zur Politik gibt, etwa bei einer der FFF-Hauptorganisatorinnen Lisa Neubauer: Sie ist Mitglied bei den Grünen und in der „Grünen Jugend“ aktiv. Doch die Stärke der Bewegung kommt nur durch ihre vielen Unterstützer aus der Gesellschaft, und darunter dürften auch viele eigentlich unpolitische Menschen sein. Das könn-

der Gesellschaft, sei es nun bei der Abschaffung oder dem Erhalt der individuellen Mobilität. Zum anderen erleben wir womöglich ein Beispiel für den Anfang vom Ende der Parteiendemokratie.

3. Die Anti-Auto-Bewegung hat die bessere PR-Strategie

Fridays for Future begeistert vor allem junge Menschen weltweit - auch wenn sicher nicht die Mehrheit aller Schüler auf die Straßen geht - und hat grundsätzlich ein neues Bewusstsein für Umweltprobleme geschaffen. Das ist die eine Seite der Medaille. Die andere Seite ist komplizierter. Dass im Hintergrund von FFF durchaus PR-Profis aktiv sind und Geschäfte machen, ist mittlerweile bekannt. Das Thema Klimaschutz als Projektionsfläche lässt sich benutzen, um damit Geld zu verdienen. Beispielsweise durch das Verkaufen von Ökostrom, wie es Greenpeace macht, oder durch den Lobbyismus für die Windindustrie, der trotz erheblicher Umsetzungsprobleme bei der Energiewende in der FFF-Bewegung einen perfekten Partner gefunden hat. Das erklärt die Anti-Auto-Stimmung sehr gut: Um von den Problemen der Energiewende abzulenken, bietet sich das Auto ja geradezu als Zielscheibe an. Obwohl

Strategie ist, zeigt sich daran, dass das Negativ-Framing von vielen Medien übernommen wird.

Wenn Medien zu Umwelt-Aktivisten werden

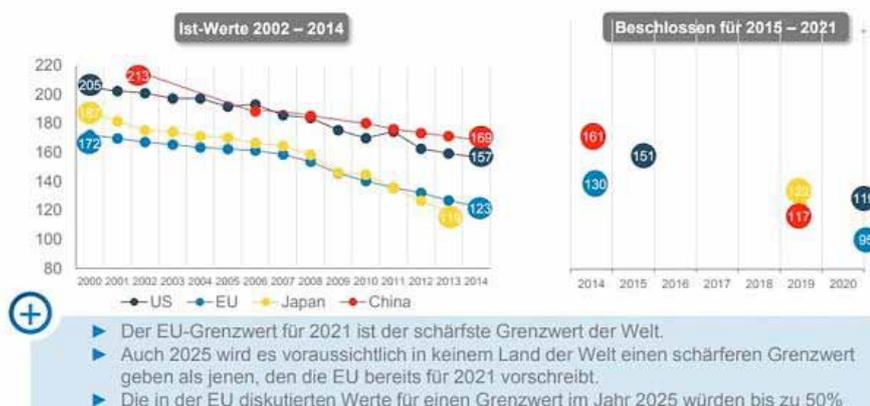
Für die Medien ist das aber nicht ohne Risiko. Der Erfolg von „Fridays for Hubraum“ beweist ja, dass viele Menschen bestimmte in den Medien repräsentierten Meinungen - seien sie nun zum Elektroauto, zum Diesel, zur Verkehrswende allgemein oder zur tatsächlichen Bedeutung des menschlichen Einflusses auf den Klimawandel - nicht teilen oder zumindest hinterfragen. Je mehr sich Medien aber auf die Seite der Umwelt-Aktivisten schlagen, desto eher verlieren sie viele Leser und damit große Teile der Gesellschaft aus dem Blick.

Ob „Fridays for Hubraum“ nun wirklich eine große Bewegung wird oder ein vorübergehendes Social Media-Phänomen, lässt sich nicht sagen. Dass es überhaupt aufgetreten ist, lässt sich aber durchaus erklären. Für die Zukunft sind nun zwei Entwicklungen möglich: entweder die Auseinandersetzung um die Themen Klima und Co. verschärfen sich weiter - oder es kehrt wieder mehr Sachlichkeit in die Diskussion ein.

Sebastian Viehmann, FOCUS online, 27.09.2019

Die schärfsten CO₂-Zielwerte für Neuwagen

in g CO₂/km nach Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)



ten sich neue Interessengruppen für Autofahrer und deren Belange durchaus zunutze machen und die Erfolgsstrategien der Klima-Aktivisten kopieren: Netzwerke aufbauen, Social Media-Kanäle bespielen, Aktionen starten. Denn auch das Automobil ist eigentlich extrem unpolitisch. Auf einem Oldtimer- oder Tuning-Treffen wird man über (fast) alle Partei-Grenzen hinweg sicher Gemeinsamkeiten finden. Und im Stau sind ohnehin alle gleich.

„Scheiß auf Diesellaffäre – der qualmt so richtig“:

Für die Parteien bleibt die bittere Erkenntnis: Sie könnten am Ende die Getriebenen sein, die zwischen verschiedenen Interessen aufgerieben werden. Das hat zwei Aspekte - einen positiven und einen negativen: Zum einen ergeben sich hier für den Einzelnen völlig neue Mitwirkungsmöglichkeiten an der Gestaltung

der Autoverkehr einen viel kleineren Beitrag zur CO₂-Bilanz beiträgt als die Energiebranche, wird das Auto als Sündenbock präsentiert, der angeblich die deutschen Klimaziele torpediere. Die teils bizarre Kampagne gegen SUV war der bisherige Höhepunkt dieser Strategie. Dass es dabei weniger um Fakten geht, ist übrigens nicht eine Übertreibung der Strategie, sondern ihr eigentlicher Kern. Es geht ums berühmte „Framing“ der Diskussion, in der das Auto ausschließlich negativ besetzt werden soll: als Umweltverschmutzer, Sicherheitsrisiko, „Klimakiller“ und vieles mehr. Die positiven Aspekte - Transportmittel für Millionen, Fahrspaß, Freiheit der individuellen Mobilität, wirtschaftliche Relevanz, massive Verbesserungen bei der Abgasreinigung im Vergleich zu früher - kommen deutlich seltener vor. Wie erfolgreich diese

Schlussfahrt des COVC 5. Oktober 2019

Herbstausfahrt als Schlussveranstaltung der Oldtimersaison 2019.

Wie jedes Jahr machen wir zum Beginn der Saison im April eine Frühjahrsausfahrt und im Oktober eine gemeinsame Herbstausfahrt. Und wie jedes Jahr plant ein anderes Clubmitglied diese Veranstaltung. Heuer war mein Bruder Manfred mit seiner Marion dran, die am Samstag, 5. Oktober die Herbstausfahrt 2019 organisiert haben.

Ganz von sich aus meldet sich üblicherweise kaum ein Mitglied für diese



doch sehr arbeitsintensive Tätigkeit und so ist meistens ein gewisser Nachdruck nötig, dass diese Aufgabe „freiwillig“ von einem COVC-Mitglied für das nächste Jahr übernommen wird. Mein Obmann-Vorgänger Wolfgang hat dafür ein unglaubliches Geschick und bestimmt

üblicherweise die Organisatoren für die folgende Saison. Ich habe ihn gefragt, wie ihm das immer ohne jeden Protest gelingt, die Antwort war: „Ich mache das immer vor großem Publikum und da traut sich dann keiner, nein zu sagen.“ - Wieder etwas gelernt für's Leben !

Der Treffpunkt zur Schlussfahrt war im Schloss Wilhelminenberg in Wien 16., Savoyenstraße, ein schöner Rahmen für das Frühstück und ein großer Parkplatz. Leider hat das Wetter nicht ideal mitgespielt, denn es regnete in der Früh des 5. Oktober leicht. Die Fahrtstrecke ging dann vorbei an den (versperrten) unterirdischen Bunkeranlagen aus dem 2. Weltkrieg über die Jubiläumswarte nach Hütteldorf, dann über die Linzerstraße nach Mauerbach, vorbei an der für Wiener Schifahrer legendären „Hohe-Wand-Wiese“, wo in den 80-er Jahren sogar ein Weltcuprennen (Parallelschlalom) stattgefunden hat, weiter über den Tulbingerkogel. Dort hat es freundlicherweise zu regnen aufgehört und das trockene Wetter hielt dann den ganzen Tag, sogar mit einigen Sonnenfenstern, an. Unter Vermeidung von breiten und viel befahrenen Bundesstraßen fuhren wir am nördlichen Abhang des Riederberges über kleine Landesstraßen ins Tullnerfeld bis Atzenbruck, Dürnrohr und Zwentendorf. Von dort ging es dann wieder ostwärts zurück Richtung Tulln, St. Andrä Wördern und von Greifenstein über den Tempelberg und Ölberg (eine ausgesprochen schöne Oldtimerbergstrecke) nach Klosteneuburg zu unserem Mittagsziel.



Wir durften die Autos im Stiftsgelände parken und dort erwartete uns ein Highlight der Ausfahrt, eine Autosegnung durch einen äußerst sympathischen Augustiner-Chorherren und Priester des Stifts. Er hat nicht nur die Autos und die Besitzer mit Weihwasser gesegnet, sondern, nachdem er eine besondere persönliche Liebe zu historischen Autos



hat, bei fast jedem Fahrzeug etwas nettes dazugesagt. Anschließend ging es ins Restaurant am Stiftsgelände mit dem schönen Namen „Vom Feinsten“. Der Name sagt leider nicht immer etwas über die gebotene Qualität aus, auch mussten wir sehr lange aufs Essen warten, was dann fast zu Termin- Problemen bezüglich der großen Stiftsführung geführt hat, die von speziell ausgebildeten Historikerinnen gemacht wurde. Diese Führung war dann ein weiterer Höhepunkt des Tages. Wir durften die Stiftskirche, die ehemaligen klösterlichen Gemäcker, wo wir auch den berühmten Verduner Altar sehen durften und danach einen Teil der Kellerräumlichkeiten besichtigen, wo nach wie vor in großem Umfang Wein der Premiumklasse produziert wird.

Diese kulturellen Aktivitäten haben natürlich einen großen Teil des Nachmittags in Anspruch genommen, sodass nur mehr eine relativ kurze Nachmittagsstrecke, von Klosteneuburg über Weidling, Weidlingbach, Steinriegl, Richtung Tulbingerkogel zur Gastwirtschaft „Radlherr“ zur Verfügung stand. Dort war das Ziel des Tages erreicht, wo noch ein gemütlicher Ausklang mit einem (allerdings bereits geschrumpften Teilnehmerkreis) stattfand.

Wir dürfen uns bei Manfred und Marion für einen sehr gelungenen und schönen Tag der Herbstausfahrt 2019 herzlich bedanken.

Otto Goschenhofer

Inhaltsverzeichnis

Stromlinienform	1
Selbstfahrendes Auto 1925	2
Bentley Blower	2
Mercedes SL	3
Vienna Classic Days	3
Fahrverbote nehmen zu	4
Wie ein Morgan entsteht	4
Tatra JK 2500	5
Adventskalender für 911 Fans	6
Bentley	6
Der Weg zur historischen Typisierung	7
Schasche Cyclecar	7
Von wegen altes Eisen	8
Ein Gräf & Stift Typ SR2 in Berlin	8
Friday for Hubraum	10
Schlussfahrt des COVC 5. Oktober	11



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

Termine 2019

- 7. November General Versammlung
- 5. Dezember Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

Donnerstag 5. Dezember 2019, 19.00 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmtreichstraße 5

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