

COVC Monats - Gazette



Nummer **144** Dezember 2019

Begründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Nun kommt die Zeit wo wir unsere Schätzchen Pflegen und nicht bewegen.

Foto: Sebastian Tischler

Mit der BMW Isetta in die Freiheit

30 Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer erzählt BMW die Geschichte von Freiheitsdrang, Einfallsreichtum und Ingenieurskunst – Neun Menschen gelang einst hinter der Sitzbank des winzigen Motocoups die Flucht über die innerdeutsche Grenze – Der Film „The Small Escape“ feierte seine Premiere am 2. Oktober 2019 auf Youtube und in den sozialen Netzwerken.

Die Flucht über die Berliner Mauer - Mit der BMW Isetta als Fluchtfahrzeug

München. Im Mauermuseum an der Berliner Friedrichstraße erinnern Tausende von Exponaten an die Geschichte

der einst geteilten Stadt, an die streng bewachte Grenzlinie zwischen Ost und West und an die Menschen, die dennoch unerschrocken den Weg in die Freiheit suchten. Im obersten Stockwerk am Fenster mit Blick auf den Checkpoint Charlie steht dort das kleinste jemals dafür genutzte Fluchtfahrzeug: eine BMW Isetta. Klaus-Günter Jacobi (79) begleitet als Touristenführer regelmäßig Besucher durch die Museumsräume. Was nur wenige wissen: Jacobi kennt nicht nur die Details zahlreicher Fluchtversuche, von ihm stammt auch die Idee, einen Menschen im Inneren des winzigen Motocoups zu verstecken und mit ihm unerkannt über die Grenze zu gelangen. Sein bester Kumpel schaffte so die Flucht von

Ost- nach West-Berlin. 30 Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer erzählt BMW jetzt die Geschichte von Klaus-Günter Jacobi, seinem Freund Manfred Koster und dem Kleinstwagen, der insgesamt neun Menschen zur Flucht aus der DDR verhalf. Zu sehen ist sie in dem Film „The Small Escape“, der am 2. Oktober 2019, Premiere feiert und sowohl als TV-Spot als auch auf Youtube und auf weiteren Social-Media-Kanälen der BMW Group gezeigt wird.

Eigens für die Flucht umgebaute Isetta

Der aufwendig inszenierte und im Stil eines Kinothrillers produzierte Film entführt die Zuschauer in das Jahr 1964. Jacobis Familie hatte den Osten der Stadt bereits 1958, drei Jahre vor dem

Mauerbau, verlassen. Als sein langjähriger Freund Manfred Koster ihn um Hilfe bei der Flucht aus der DDR bat, ersann er einen kühnen Plan. Seine BMW Isetta sollte als Fluchtfahrzeug dienen. Das nur 2,30 Meter lange und 1,40 Meter breite Motocoupé, so das Kalkül, würde bei den Grenzsoldaten kaum Verdacht erregen. Und tatsächlich scheint es auch heute noch kaum möglich, einen Menschen im Inneren einer BMW Isetta zu verstecken. Schließlich bietet die „Knutschkugel“ auf Rädern schon auf den dafür vorgesehenen Sitzplätzen hinter der Fronttür kaum ausreichend Platz für zwei Insassen. Das Versteck für den Freund aus dem Osten entstand daher hinter der Sitzbank direkt am Motor. In seiner einstigen Lehrwerkstatt in Berlin-Reinickendorf konnte Kfz-Mechaniker Jacobi den entsprechenden Umbau vornehmen. Er schnitt eine Einstiegsöffnung in die Abdeckung hinter der Sitzbank, versetzte die Ablage nach oben und entfernte Ersatzrad, Heizung und Luftfilter. Zudem tauschte er den 13 Liter fassenden Tank gegen einen Zwei-Liter-Kanister, um Platz für den verborgenen Passagier zu schaffen.

Die bewegende Fluchtgeschichte als Film

„The Small Escape“ zeigt, wie aus der BMW Isetta ein Fluchtwagen wurde und wie die riskante Fahrt über den Grenzübergang gelang. Die spannende Geschichtsstunde wurde von Regisseur Alex Feil, Kameramann Khaled Mohtaseb und Szenenbildner Erwin Prieb hollywoodreif inszeniert. In Budapest ent-



stand dazu mit Requisiten, Kostümen, Fahrzeugen und Straßenansichten ein originalgetreues Abbild des Berlins der 1960er-Jahre. Dabei sorgt der Nachbau eines Checkpoints samt Mauer und Grenzstreifen für eine beklemmende Atmosphäre, die sich im Film immer weiter steigert und schließlich in einem Happy End auflöst. „Autos haben den Menschen seit ihrer Erfindung Freiheit und Selbstbestimmtheit gebracht. Autos bringen Menschen zusammen. Dies sollte man bei der aktuellen Debatte immer auch im Blick haben. Dieser Film unterstreicht dies. Die bewegende Fluchtgeschichte mit Hilfe der BMW Isetta ist auch sinnbildlich dafür zu sehen, welchen unschätzbaren Wert Autos und die Möglichkeit der individuellen Mobilität haben können – es geht um Freiheit, Unabhängigkeit und Träume. Unser Film würdigt den Antrieb und den Mut der Menschen, die diese

erfolgreiche Flucht damals ermöglicht haben“, sagt Jens Thieme, Leiter Markenführung BMW.

Umgebaute Isetta als Vorbild für weitere Flüchtende

Am 23. Mai 1964, kurz vor Schließung des Grenzübergangs um Mitternacht, rollte die von Klaus-Günter Jacobi umgebaute BMW Isetta unter dem geöffneten Schlagbaum hindurch. Kurz darauf konnte er seinen Kumpel Manfred aus dem Versteck hinter der Sitzbank befreien und



freudetrunken in die Arme schließen. Für Jacobis BMW Isetta war dies der einzige Einsatz als Fluchtfahrzeug, doch sein Coupé sollte Nachahmer finden. Mit einer weiteren, ähnlich umgebauten BMW Isetta gelang in den folgenden Jahren acht weiteren DDR-Bürgern die Flucht in den Westen. Dieses Fahrzeug ist heute im Berliner Mauermuseum zu besichtigen. Dort wird künftig auch der Film „The Small Escape“ zu einem festen Bestandteil der Dauerausstellung über spektakuläre Fluchtversuche.

Der Film „The Small Escape“ ist unter anderem auf dem BMW Youtube-Kanal zu sehen. Die ausführliche Geschichte über Klaus-Günter Jacobi, seine BMW Isetta und die spektakuläre Flucht seines Freundes über die deutsch-deutsche Grenze wird auf www.bmw.com erzählt.

BMW Group

Goliath GP 700

Der Goliath GP 700 ist ein Wagen der unteren Mittelklasse des zum Borgwardkonzern gehörenden Automobilherstellers Goliath, der von 1950 bis 1957 in Hastedt hergestellt wurde. Er gilt neben dem Gutbrod Superior als erstes Automobil, das mit Benzindirekteinspritzung lieferbar war. Die Anregung zur Entwicklung der Benzindirekteinspritzung bei Goliath hatte ein Vorkriegs-DKW gegeben, der versuchsweise mit einer solchen ausgerüstet war und den Goliath-Chef August Momberger fuhr. 1955 wurde zusätzlich das Modell GP 900 angeboten, das sich vom GP 700 nur durch einen Motor mit größerem Hubraum unterscheidet. Es wird daher in diesem Artikel mit abgehandelt.



Die Entwicklung des Wagens begann 1948. Da die übrigen deutschen Automobilhersteller sich aus dem Kleinwagensgeschäft zurückgezogen hatten und der einzige Mitbewerber im Bereich der Zweitaktmotorleinwagen, die Auto Union, in der sowjetisch besetzten Zone lag, schienen zunächst keine Mitbewerber auf dem deutschen Markt zu erwarten zu sein. Der Zweitaktmotor mit 688 cm³ Hubraum wurde ab 1949 unter Leitung Hans Scherenbergs entwickelt. Im März 1950 wurde die Limousine vorgestellt. Die Marktsituation änderte sich, als der größte Konkurrent, die Auto Union, im Düsseldorfer Werk ab August 1950 die Meisterklasse weiter baute, die im selben Marktsegment angesiedelt war. Im Dezember 1951 startete die Produktion des Goliath-Kombis, offiziell vorgestellt wurde er im Januar 1952. Zunächst war er mit einer Nutzlast von 260 kg erhältlich. Auf Wunsch wurden verstärkte Reifen geliefert, welche die Nutzlast auf 460 kg steigerten; diese Reifen gehörten ab 1954 zur Serienausstattung. 1951 folgten auch das Coupé Goliath Sport und ein Cabriolet, die aber nur kurze Zeit gebaut wurden.

Die erste Ausführung des Coupés mit Rudy-Karosserie auf dem Fahrgestell des GP 700 wurde zweimal gebaut, danach gab es 25 Wagen mit Rometsch-Karosserie. Die Herstellung endete 1953; die geplanten 50 Stück wurden nicht erreicht. Der Goliath Sport kostete 9700 DM und war damit 500 DM günstiger als der leistungsstärkere Porsche 356. Das Goliath-Coupé hatte als wahrscheinlich erster serienmäßig hergestellter Pkw bereits eine Benzindirekteinspritzung. Mit einem Hubraum von 856 cm³ leistete der zuletzt eingebaute Zweizylinder-Zweitaktmotor etwa 35 PS; die Höchstgeschwindigkeit des ungefähr 830 kg schweren Wagens lag bei 135 km/h. Der 688-cm³-Motor aus der Limousine hatte sich für einen Sportwagen als zu schwach erwiesen.

Zum Modelljahr 1953 erhielt der Kühlergrill sechs statt fünf Schlitze; ab 1956 waren es allerdings wieder fünf. Die Li-

mousine hatte ab 1953 ein vergrößertes Heckfenster und auf den vorderen Kotflügeln wurden neu gestaltete schmale Blinker platziert. Die Blinker der ersten



toren üblichen Gemischschmierung. Über eine von der Kurbelwelle angetriebene Kolbenpumpe gelangte das Öl drehzahlabhängig zur Schmierung in die Einspritzpumpe und weiter in den Ansaugstutzen. Dann wurde es durch die Ansaugluft zerstäubt und schmierte als Ölnebel die Kurbelwellen- und Pleuellager sowie die Zylinderlaufbahnen und die Kolbenbolzenlagerung.

Wikipedia Text und 2 Fotos

Jahre waren unter den Scheinwerfern angebracht.

Auf der IAA 1955 im September wurde als neues Modell der GP 900 vorgestellt, der mit dem GP 700 baugleich ist, aber einen auf 886 cm³ vergrößerten Motor hat. Äußerlich unterschied er sich vom GP 700 nur durch eine seitliche Zierleiste. 1956 erhielten die Fahrzeuge eine von dem Grafiker Wilhelm Heidmann als „rasantes“ G gestaltete Kühlerfigur. 1957 wurde die Produktion beider Modelle eingestellt, 11.343 der produzierten Fahrzeuge waren Kombis. Insgesamt baute Goliath 36.496 GP 700 und 8142 GP 900.

Der GP 700 ist ein Wagen mit Zentralrohrrahmen, nicht selbsttragender Ganzstahlkarosserie, quer eingebautem Frontmotor und Vorderradantrieb. Er hat zwei Türen.

Der Zentralrohrrahmen hat eine an zwei Längsblattfedern aufgehängte hintere Starrachse, die Vorderräder sind an zwei Querblattfedern aufgehängt. Über den gesamten Produktionszeitraum wurden verschiedene Rad-Reifen-Kombinationen mit Reifengrößen von 3,25–16, 4,00–15“, 5,00–16“ für den GP 700, 5,60–13“ für den GP 900 und 16“ für das Coupé verwendet. Rundum sind hydraulisch betätigte Trommelbremsen von Ate eingebaut, die Lenkung ist eine Zahnstangenlenkung. Vom Motor wird die Kraft über eine Einscheibentrockenkupplung auf ein manuell zu schaltendes, ab 1952 vollsynchronisiertes[4] Vierganggetriebe und von dort über Gelenkwellen auf die Vorderräder übertragen.

Der von Hans Scherenberg konstruierte Zweitaktmotor wurde in leicht veränderter Form auch im Gutbrod Superior eingesetzt. Er hat zwei Zylinder, 688 cm³ Hubraum. Es gab ihn mit Vergaser und Benzindirekteinspritzung von Bosch. Die Einspritzanlage des GP 700 wurde konstruktiv von Einspritzanlagen zeitgenössischer Dieselmotoren abgeleitet. Zwar ist die Ausführung mit Direkteinspritzung leistungsfähiger und deutlich sparsamer im Kraftstoffverbrauch, doch in den 1950er-Jahren konnte sich der in der Anschaffung teure Direkteinspritzer nicht durchsetzen.

Der Einspritzmotor hatte Frischölschmierung, statt der bei Zweitaktmo-

VETERAMA Mannheim 2019 Nachbericht

Nach einer regnerischen Woche bescherte Petrus der Veterama noch einmal ein goldenes Oktober-Wochenende. Bereits im Mai diesen Jahres waren alle Händlerplätze auf dem 260.000 Quadratmeter großen Veterama-Gelände ausgebucht.

Schon am Donnerstag vor der Veterama hatte sich eine kilometerlange Fahrzeugkolonne auf der Zufahrt zu den Einfahrtstoren aufgestellt. Man konnte fast den Eindruck bekommen, dass jeder der Erste auf seinem Veterama-Platz sein wollte.

Bis Freitagmittag hatte sich dann das ganze Gelände in eine bizarre Oldtimerlandschaft verwandelt. Fast endlos schienen die Reihen der Tische und Regale, auf denen Händler ihre blanken oder auch mehr oder weniger verrosteten Teile anboten.

Als sich um 12 Uhr die Tore für die Besitzer der begehrten Premiumtickets öffneten, strömten dann die ersten „Schnäppchenjäger“ auf das Veterama-Gelände.

Wer seine erworbenen Teile nicht für den Rest des Tages mit sich herum schleppen wollte, konnte sein „Beutegut“ bis zum Abtransport im Veterama-Service-Depot zwischenlagern.



Es sind aber nicht nur Teile für Automobile, Motorräder, Fahrräder und was sich sonst so alles bewegt, sondern auch Modelle, Werkzeuge und allerlei nostalgisches Zubehör, nach dem Hobbyschrauber suchen.

Hier bekommt man am Tisch im Bierzelt häufig auch den richtigen Tipp, nach dem Motto „Du das Problem hatte ich an meinem Wagen auch. Mach’s doch wie ich...“ Und damit beginnt dann oft eine lehrreiche Unterhaltung, und häufig entstehen so auch die typischen Veterama-Freundschaften.

Natürlich stehen an den Ersatzteilständen auch komplette Fahrzeuge, wie zum Beispiel ein typischer Scheunenfund im Feld 1 bei einem französischen Händler. 9.000 Euro sollte der Citroen Trefle kosten.

Am Ende des Geländes auf einem Quergang in Feld 4, stand ein roter Messerschmitt Kabinenroller, mit dem recht seltenen Cabriodach in ordentlichem Zustand für 19.999 Euro. Es lohnt sich also, auch auf den Ersatzteilständen nach Komplettfahrzeugen zu suchen.

Mehrere hunderte Old- und Youngtimer warteten auf dem Veterama-Marktplatz auf neue Besitzer. Hier konnte man sich sein Traumauto für die nächste Oldtimer-saison fast nach Farben sortiert aussuchen.

Einige Beispiele:

Ein Chevrolet Speziale von 1928, (so nennt man Fahrzeuge, bei denen aus einem vorhandenen Fahrgestell irgend-



wann ein Rennfahrzeug entstanden ist), stand für 28.000 Euro für neue schnelle Runden im historischen Motorsport bereit.

Nachdem die Mercedes-Benz W 124 Modelle in die 30 Jahre Zone gekommen sind, konnte man diese Fahrzeuge in allen Karosserie- und Motorvarianten kaufen.

Eine fast neuwertige weiße 230 E Limousine aus erster Hand, 77.500 km, sollte 8.490 Euro kosten.

Ein schöner W 124er-Kombi, lückenlos scheckheftgepflegt und Tüv

geprüft, wurde mit einer Verhandlungsbasis von 4.900 Euro angeboten. Und W 124-Coupés gab es schon ab 3.500 Euro.

Eine Corvette von 1961 hatte 56.900 Euro auf dem Preisschild stehen.

Ein VW Cabriolet Typ 1302, Baujahr 1971 mit neuem TÜV machte einen recht guten Eindruck und sollte 12.990 Euro kosten.

Einen BMW 1600 TI im Motorsportlook von 1967 konnte man für 7.850 Euro haben.

Daneben parkte ein Austin Healey, Baujahr 1957, an dem laut Besitzer alles überholt war. Er sollte 45.000 Euro kosten.

Ein Mathis von 1929 war mit 1.750 Euro zwar sehr billig, aber das Gefährt hatte sicher schon einige Jahre im Freien gestanden.

Viel Arbeit für wenig Geld, oder vielleicht sogar ein preiswerter Ersatzteilträger, denn der Anbieter schreibt extra dazu, dass noch viele Teile dabei sind.

DKW Junior, DKW F 12, DKW 3=6, DKW 1000 S, Autobianchi, Citroen Charleston Ente, VW Golf GTI, Fiat 500, Opel Ascona, VW Ovali, Alfa Romeo 1300, Porsche 911, ... Hier standen sie alle wieder zusammen, fast so wie bei einem riesigen Gebrauchtwagenhändler in den 70-er und 80-er Jahren des letzten Jahrhunderts.

Unter den vielen Automobilen parkte allerdings nur ein einziges Motorrad, denn Motorräder bieten die Händler fast ausschließlich an ihren Ständen auf dem ganzen Veterama-Gelände an.

Es sind auch in diesem Jahr wieder einige tausend Maschinen gewesen, die auf neue Besitzer warteten.

Einige besondere Raritäten glänzten dann auch noch in der Halle 2, die sich inzwischen zur „Edelfahrzeughalle“ entwickelt hat. Hier stand zum Beispiel eine fast komplette Jaguar-Sammlung zum Verkauf.

Die Firma Kirschinger zeigte an ihrem Stand die perfekte Restaurierarbeit an einem Mercedes-Benz 300 S Coupé.

Auf den Randplätzen in Halle 1 hatten traditionell die Clubs ihre Stände aufgebaut. Am Stand des ASC konnten sich die VETERAMA-Besucher einen wunderschönen Morris Bullnose als zweisitziges Cabriolet ansehen. Am Stand des Mercedes-Benz Veteranen-Clubs Rhein-Neckar glänzte ein dunkelgrüner Mercedes-Benz 300 c in der seltenen viertürigen Cabriolet Ausführung.

Das Automuseum Dr. Carl Benz hatte einen 190 E 2,5 16 V im Rennlook mitgebracht. Der Citroen Veteranen Club feierte mit einer „Rosali“ das 100-jährige Firmenjubiläum. Und der Dachverband der deutschen Oldtimerszene zeigte eine kleine Goggo-Limousine, an der ihr Besitzer so ziemlich alles angebracht hatte, was es damals im Zubehörhandel zu

kaufen gab.

Es war ein strahlend schönes Veterama-Wochenende in Mannheim. Sicher fanden sich viele Oldtimerfreunde, denen das Suchen und der Erfolg des Findens auch in diesem Jahr wieder ein zufriedenes Lächeln ins Gesicht gezaubert hat.

Also dann bis zur nächsten Frühjahrs-Veterama auf dem Hockenheim-Ring vom 03. bis 05. April 2020.

Weitere Infos und Impressionen finden Sie unter www.veterama.de

Maserati Tipo 151

Mit dem Entwurf des Maserati Tipo 151 kehrte Maserati-Chefentwickler Giulio Alfieri 1962 zum Rennwagenbau der späten 1950er-Jahre zurück. Der Tipo 151 wurde in erster Linie für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gebaut. Alfieri entschloss sich zu einer geschlossenen Karosserie, einer Berlinetta-Variante, die im Unterschied zur Spyder-Form auf den langen Geraden des Circuit des 24 Heures eine höhere Geschwindigkeit ermöglichte. Intern war der Entwurf umstritten, denn auf den ersten Blick war er ein Rückschritt: Er hatte ein Chassis aus runden, ovalen Blechen auf einem Gitterrohrrahmen, vorne Einzelradaufhängungen und hinten eine De-Dion-Achse. Die Vorderachse hatte ungleich lange,



doppelte Querlenker. Die De-Dion-Achse hatte doppelte Längslenker und Schraubenfedern. Die Achse war seitlich mit einem Gleitstein geführt, der am Achsantrieb gelagert war. Statt der bereits beim Tipo 64 verwendeten Aluminiumräder gab es Speichenräder. Am bemerkenswertesten aber war der Frontmotor. Da man bei den Vorgängermodellen schon mit Mittelmotoren gearbeitet hatte, musste man beim Antrieb auf den Motor des 450S aus dem Jahre 1956 zurückgreifen und ihn überarbeiten. Der Hubraum wurde auf 4 Liter reduziert. Um die Frontpartie des Wagens niedrig zu halten, bekam

der Motor eine Trockensumpfschmierung. Die vier Weber-45IDM-Vergaser wurden vom 450S übernommen. Bis auf die große Ausbuchtung auf der Motorhaube, die für die Vergaserbatterie zwischen den Zylinderbänken Platz schuf, war die Linienführung des Tipo 151 elegant und erinnerte stark an den 450S von Zagato von 1957. Die Karosserien fertigte Allegretti e Gentilini.

Maserati baute insgesamt drei Tipo 151, die im internationalen Motorsport erfolglos blieben. Die Wagen waren sehr defektanfällig und wirkten in den Jahren ihrer Einsätze immer unfertig. Durch den spärlichen Einsatz bei wenigen Rennen im Jahr konnte viele Probleme nie ganz ausgemerzt werden. 1962 gab es erhebliche Schwierigkeiten mit der Hinterachse. Die Fahrer, die in Le Mans am Start waren, beklagten große Handlingprobleme in schnellen Kurven. Diese Probleme wurden im Winter 1962/63 durch neue Federn behoben. Dazu kam der neue 5-Liter-Motor aus dem 5000 GT, der 90 PS mehr leistete und eine Benzineinspritzung hatte.

1964 wurde der Radstand um 10 cm verlängert und durch ein steiler abfallendes Heck der Luftwiderstand verringert. Die Heckscheibe stand nun senkrecht und der Motor saß tiefer im Chassis, wodurch die Ausbuchtung auf der Motorhaube wegfiel. Die Karosserie dieser Version

entstand bei Sports Cars in Modena.

1965 kam es zur letzten Änderung am Wagen, bei dem das Chassis überarbeitet und der Hubraum des Motors auf 5,1 Liter erhöht wurde.

Maserati hatte nicht geplant, die Tipo 151 unter eigener Regie bei Sportwagenrennen einzusetzen. Diese Aufgabe sollten der US-Amerikaner Briggs Cunningham, der schon in den Jahren davor mit Maserati zusammengearbeitet hatte, und der langjährige französische Generalimporteur Johnny Simone übernehmen. Einen ersten Testlauf hatte im Juni 1962 die Scuderia Serenissima von Giovan-

ni Volpi beim 1000-km-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings übernehmen sollen, allerdings wurde der Wagen, Fahrgestell 002, nicht rechtzeitig fertig, sodass Graham Hill und Masten Gregory nicht starten konnten.

Sein Renndebüt gab der Tipo 151 deshalb beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1962. Briggs Cunningham meldete zwei Fahrzeuge: die Startnummer 2, Fahrgestell 004, gefahren von Walt Hansgen und Bruce McLaren, sowie die Startnummer 3, Fahrgestell 006, in der William Kimberly und Dick Thompson am Steuer saßen. Als Partner von Dick Thompson war eigentlich Roy Salvadori vorgesehen. Der großgewachsene Engländer fühlte sich im engen Cockpit aber unwohl und tauschte mit Kimberly, der mit Cunningham im Jaguar E-Type gemeldet war, den Platz[6]. Ein weiteres Fahrzeug hatte Johnny Simone für Maserati France gemeldet. Diesen Wagen, Startnummer 4 und Fahrgestell 002, pilotierten Maurice Trintignant und Lucien Bianchi. 1962 hatte der Automobile Club de l'Ouest mit einer neuen Klasseneinteilung für einige Verwirrung und Verwunderung bei den regelmäßigen Le-Mans-Startern gesorgt. In nicht weniger als 18 Klassen – einschließlich des Index of Performance und des Index of Efficiency – sollten Sieger gekürt werden. Die drei Maserati wurden in der Klasse für Experimentalfahrzeuge bis 4 Liter Hubraum gemeldet. Im Training gehörten die Maserati zu den schnellsten Fahrzeugen auf der Ligne Droite des Hunaudières. Dort wurden Spitzengeschwindigkeiten bis 320 km/h erzielt. Im Qualifikationstraining erreichten die Tipo 151 die Ränge drei (Dick Thompson), fünf (McLaren) und sieben (Bianchi). Im Rennen lag Dick Thompson lange im Spitzenfeld und übernahm nach knapp zwei Stunden Renndauer sogar die Führung, fiel aber nach 62 gefahrenen Runden durch einen Unfall aus. Er verlor in den Esses die Kontrolle über den Wagen und prallte in eine Barriere. Der Wagen fing Feuer und brannte aus, wurde aber später wieder aufgebaut[7]. Der Bianchi/Trintignant-Wagen hatte nach 152 Runden einen Aufhängungsschaden und die Fahrt von Walt Hansgen und Bruce McLaren stoppte in der 13. Rennstunde ein Ventilschaden. Somit waren alle drei Maserati knapp nach Halbzeit des Rennens ausgefallen.

Seinen nächsten Einsatz hatte der Tipo 151 im September 1962 beim 500-Meilen-Rennen von Road America. Diesmal fuhren Walt Hansgen und Augie Pabst das Cunningham-Fahrgestell 004. Wieder gab es einen Ausfall; diesmal stoppte ein defektes Radlager die Bemühungen der US-Amerikaner. Cunningham setzte seine beiden Wagen im Herbst 1962 mehrmals erfolglos bei Sportwagenrennen in den USA ein. Die erste Zielankunft gab es beim 200-Meilen-Rennen von

Riverside; Augie Papst belegte mit Fahrgestell 006 den siebten Rang in der Gesamtwertung; eine weitere Enttäuschung für das Team. Papst hatte im Ziel drei Runden Rückstand auf den Zerex Spezial von Roger Penske und wurde von weit leistungsschwächeren Rennwagen wie dem Cooper T61, dem Chaparral 1 und dem Maserati Tipo 61 hinter sich gelassen. Chuck Daigh, im Fahrgestell 004, wurde Elfter.

1963

Bei Cunningham endete die Tipo-151-Ära 1963 beim 250-Meilen-Rennen von Daytona, wo Fahrgestell 004, gefahren von Marvin Panch, nach einem Trainingsunfall in Flammen aufging[9]. Fahrgestell 006 wurde an die US-amerikanische Rennmannschaft Team Meridian verkauft, deren Fahrer Skip Hudson 1963 mit dem dritten Rang bei einem nationalen Sportwagenrennen in Cotati die einzige Podiumsplatzierung dieses Rennwagens erreichte.

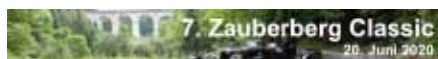
In Europa konzentrierte sich Maserati auf die Zusammenarbeit mit Johnny Simone und lieferte dem Franzosen den überarbeiteten Tipo 151 zum Einsatz beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans dieses Jahres. Trotz erneut schneller Zeiten bei den Testfahrten im April und im Training vor dem Rennen gab es wieder keine Zielankunft. André Simon, mit 43 Jahren ein sehr erfahrener Pilot, führte beim ersten Tankstopp. Lloyd Casner, der den Wagen übernahm, fiel jedoch nach 40 Runden durch Getriebeschaden aus. Der achte Rang von Lucien Bianchi bei der Trophée d'Auvergne war ein schwacher Trost für den erneuten Ausfall in Le Mans.

1964 bestritten Trintignant und Simon erneut das 24-Stunden-Rennen in Le Mans und scheiterten diesmal durch einen Elektrikdefekt. Beim 12-Stunden-Rennen von Reims streifte die Zündung und das 1000-km-Rennen von Paris endete durch einen Unfall vorzeitig.

1965

Am 11. April 1965 endete das Projekt fatal. Bei den Testfahrten zum 24-Stunden-Rennen verunglückte der Rennfahrer und Camoradi-Racing-Teamchef Lloyd Casner in einem Tipo 154 tödlich. Auf der langen Geraden in Richtung Mul-sanne verunfallte Casner bei fast 300 km/h. Die genaue Unfallursache konnte nie restlos geklärt werden[14]. Darauf beendeten Johnny Simone und Maserati die weitere Entwicklung dieses Fahrzeugs.

Wikipedia



Bugatti schneller als 300 Meilen pro Stunde

Konkret hat ein seriennaher Prototyp des Bugatti Chiron als erstes Fahrzeug der Welt die Marke von 300 Meilen pro Stunde geknackt. Testfahrer Andy Wallace erreichte mit dem Hypercar bei der Rekordfahrt eine Höchstgeschwindigkeit von 304,773 Meilen pro Stunde, das sind unglaubliche 490,484 km/h. Die Rekordfahrt fand auf dem VW-Testgelände in Ehra-Lessien statt, dieses liegt in Nie-



dersachsen, knapp 20 Kilometer nördlich von Wolfsburg. Die Rekordfahrt fand nicht ohne Grund dort statt – nirgendwo auf der Welt liegen die Sicherheits-Standards auf Teststrecken derart hoch: stabile Leitplanken umsäumen die 21 Kilometer lange Teststrecke, am Nord- und Südende stehen Rettungskräfte bereit.



Die Fahrbahn wurde vor jeder Versuchsfahrt sogar mit speziellen Matten von Steinen und Split gereinigt.

Da ist es nicht mehr weit bis zur 500-km/h-Marke. Ein Kamerateam von Top Gear war bei der Tempo-Orgie mit dabei und hat ein Video auf YouTube veröffentlicht.

Vor dem Rekordversuch wurde der Chiron tiefergelegt und bezüglich des Luftwiderstands weiter optimiert. So wurden der Heckflügel und die Air Brakes entfernt. Darüber hinaus wurde der Beifahrersitz aus- und dafür ein Überrollkäfig eingebaut. Der mit vier Turbos zwangsbeatmete 8,0-Liter-W16-Motor mit 1.500 PS stammte inklusive Getriebe und Allradantrieb hingegen aus dem Serienauto.

Kostenpunkt: 3,5 Millionen Euro NET-TO, ergibt inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer einen Endpreis von 4 165 000 Euro. Insgesamt 30 Exemplare werden gebaut und sollen Mitte 2021 ausgeliefert werden. Aber für diesen stolzen Preis bekommen die Käufer auch eine Menge geboten!

Herbert Fischer

Aston Martin DB3

Chassis #5

Der Aston Martin DB3 ist ein Sportroadster, der 1951 bei Aston Martin ausschließlich für den Renneinsatz entwickelt wurde. Er ersetzte die drei für den Renneinsatz umgebauten Exemplare des Modells DB2, die zuletzt 1951 in Le Mans eingesetzt waren.

Wie sein Vorgänger hat der DB3 einen 6-Zylinder-Reihenmotor von Lagonda mit 2 oberliegenden Nockenwellen und 2580 cm³ Hubraum. Allerdings entwickelte der Motor hier mit 3 Weber-Vergasern 140 bhp (103 kW) bei 5200/min. 1953 wurde das Modell eingestellt.



Foto: Hall&Hall

Ab 1955 gab es den Aston Martin DB3/S. Auch er war als reines Rennfahrzeug ausgelegt und hatte einen 6-Zylinder-DOHC-Motor mit 2922 cm³ Hubraum. Mit den 3 Weber-Vergasern entwickelte der Motor 180 bhp (132 kW); die Version mit 3 Solex-Vergasern hatte 210 bhp (154 kW). Die Karosserie war kleiner als die des Vorgängermodells.

1956 löste der Aston Martin DBR1/300 den DB3/S ab. Der wieder etwas größere Wagen hatte den Motor des Vorgängers, der mit 3 Weber-Vergasern 265 bhp (195 kW) entwickelte.

Stout Scarab

...der erste Mini Van der Welt

Der Stout Scarab ist ein Automobil aus den 1930er Jahren. Der Prototyp wurde von William Bushnell Stout entworfen und von den Stout Engineering Laboratories sowie später von der Stout Motor Car Company aus Detroit, Michigan, in geringer Stückzahl hergestellt und als Stout vermarktet.

Der Stout Scarab wird gelegentlich als

der weltweit erste Serien-Minivan bezeichnet. Ein 1946 gebauter experimenteller Prototyp des Scarab war das erste Auto mit Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff und Luftfederung.

William B. Stout war Auto- und Luftfahrt-Ingenieur und Journalist. Zeitweise war er Präsident der Society of Automotive Engineers (SAE). In dieser Zeit begegnete er auf einer großen New Yorker Automobilausstellung Buckminster Fuller, der den „Dymaxion“ entworfen hatte, und schrieb einen Artikel über dieses Auto für die Mitgliederzeitung der SAE.

Die Serienautos dieser Zeit hatten gewöhnlich ein separates Chassis und eine Karosserie mit langer Motorhaube. Der Motor saß längs hinter der Vorderachse vor dem Fahrgastraum und trieb die Hinterachse über eine Kardanwelle unter dem Boden des Fahrzeugs an. Diese Auslegung funktionierte gut, schränkte aber den Fahrgastraum ein.

Stout ließ beim Scarab („Skarabäus“) Chassis und Kardanwelle weg. Um dem Innenraum einen niedrigen, flachen Boden zu geben, verwendete er einen Fachwerkrahmen und einen Ford-V8-Motor im Heck. Stouts Vorstellung war ein Büro auf Rädern. Der Designer John Tjaarda entwarf die Karosserie des Scarab im Stil eines Aluminium-Flugzeugrumpfs. Durch leichte Materialien erreichte Stout eine Fahrzeugmasse von unter 1400 kg.



Die kurze, stromlinienförmige Nase und der sich nach hinten verjüngende Aufbau nahmen das „One-Box-Design“ moderner Minivans vorweg. Die Sitze der zweiten Sitzreihe ließen sich nach hinten drehen und es gab abnehmbare Tische.

Die Form des Stout Scarab war zu ihrer Zeit ungewöhnlich. Jahrzehnte später wurde sein futuristisches Design und seine geschwungene Nase als Art-Deco-Ikone angesehen.

Die Pontonkarosserie ohne Trittbretter und ausgestellte Kotflügel und der lange Radstand des Scarab ermöglichten ei-

nen großen Innenraum. Der Fahrerplatz konnte wegen des Heckmotors nach vorne rücken und das Lenkrad lag fast direkt über den Vorderrädern. Die Fahrertür war links und Passagiere stiegen durch eine zurückversetzte Tür auf der rechten Seite ein. Außer dem festen Fahrersitz konnte das Sitzsystem flexibel umkonfiguriert werden. Bei Bedarf ließ sich ein kleiner Kartentisch anbringen. Der Innenraum war mit Leder, verchromtem Blech und Holz verkleidet. Die Sicht nach vorne und zur Seite war gut wie in einem Aussichts-



wagen, nach hinten war sie schlecht und es gab keine Rückspiegel.

Neuartig war auch das Fahrwerk des Wagens. Als nahezu alle anderen Fahrzeuge starre Achsen an Blattfedern hatten, war der Scarab mit Einzelradaufhängung, Schraubenfedern und hydraulischen Stoßdämpfern an allen vier Rädern ausgestattet. Die Hecklastigkeit sorgte für gute Traktion. Die hintere Pendelachse mit langen Feder-Dämpfer-Einheiten war von Flugzeugfahrwerken inspiriert. Der Ford-V8 trieb die Hinterräder über ein von Stout gebautes Dreiganggetriebe an. Er saß direkt über der Hinterachse, mit der Schwungradseite nach vorne. Das Getriebe war davor montiert und übertrug die Kraft über eine nach hinten gerichtete Welle auf den Achsantrieb. Dieses ungewöhnliche Layout gab es später auch im Lamborghini Countach.

Ein fahrbarer Prototyp des Scarab wurde 1932 fertiggestellt. Einige Teile des Fachwerkrahmens waren aus Stahl, die Außenhaut bestand aus Aluminium. Ein zweiter, leicht veränderter Prototyp wurde 1935 fertiggestellt. Vor die Scheinwerfer wurden Gitter aus feinen, senkrechten Stäben gesetzt und das Heck schmückten schmale Chromleisten, die vom Heckfenster bis zum Stoßfänger reichten. Die Karosserie war aus Stahl, um die Kosten zu verringern.

Stout erklärte, dass das Auto in limitierter Stückzahl hergestellt und auf Anfra-

ge verkauft werde. Bis zu hundert Stück pro Jahr sollten in einer kleinen Fabrik in Dearborn gebaut werden. Über den Scarab wurde viel in der Presse berichtet, aber mit 5.000 US-Dollar, war er viel zu teuer. Ein luxuriöser und ultramoderner Chrysler Imperial Airflow kostete nur 1.345 US-Dollar. Es wird angenommen, dass neun Scarabs gebaut wurden. Da die Fahrzeuge einzeln handgefertigt wurden, waren keine zwei Scarabs gleich.



Art Deco Heck-Motorhaube

Gleich nach dem Zweiten Weltkrieg baute Stout einen weiteren Prototyp, genannt Stout Scarab Experimental. Er wurde 1946 ausgestellt und sah etwas konventioneller aus. Auch er war mit einem Heckmotor ausgestattet und hatte die erste voll funktionsfähige Luftfederung, die 1933 von Firestone entwickelt worden war. Seine Karosserie mit zwei Türen und Panoramawindschutzscheibe war die erste aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Es blieb bei diesem Einzelstück.

Stout besaß seinen eigenen Scarab, mit dem er bei Reisen in den Vereinigten Staaten über 250.000 Meilen fuhr.

Bis zu fünf Scarabs sollen die Zeit überdauern haben. Ein fahrbereiter Scarab von 1935 war viele Jahre im Owls Head Transportation Museum in Maine ausgestellt, wurde jedoch an den Leihgeber, das Detroit Historical Museum, zurückgegeben. Das Fahrzeug des Detroit Historical Museums soll seit am 21. August 2016 im Lager des Museums stehen.

Text und Foto: Wikipedia

Jaguar XJR-15

Das war das größte Treffen für Jaguars XJR-15 seit 28 Jahren

Mitte August 2019 wurde der Goodwood Motor Circuit Zeuge der größten Zusammenkunft von Jaguar XJR-15 seit 28 Jahren. Man muss sich fragen warum die große Raubkatzen so lange im Verborgenen schlummerten.

Die fantastische Parade des 90er-Jahre-Supersportlers von Jaguar wurde von Valentine Lindsay, Sammler und Mitglied des British Racing Driver's Club, Mitte



August organisiert. Lindsey selbst ist ein XJR-15-Besitzer, er brachte nicht nur elf Exemplare samt Besitzer an den historischen Goodwood-Kurs in West Sussex, sondern zusätzlich einige Personen, die damals eng mit dem XJR-15-Projekt verbunden waren. Allen voran den angesehenen Designer der wunderbaren Karosserie, Professor Peter Stevens.

Nachdem er Jaguar in den späten 80er-Jahren erfolgreich in den internationalen Motorsport zurückgeführt hatte – mit dem Gesamtsieg in der Tourenwagen-EM, zwei Titeln in der Sportwagen-WM und dem ersten Le Mans-Sieg der Marke seit 1957 – hatte TWR-Gründer Tom Walkinshaw die clevere Idee, mit einer nur dezent kaschierten und straßentauglichen



Version des XJR-9, Gruppe C, die zahlungskraftigsten Jaguar Kunden um einen ganzen Batzen Geld zu erleichtern. Sein Geschäftssinn täuschte ihn nicht, und so machte sich JaguarSport, die damalige Tochter von TWR und Jaguar Cars, an die Verwandlung des Le Mans-Renners in ein etwas erschwinglicheres und optisch zahmeres Pendant.

Unter Wahrung der nahezu unveränderten XJR-9-Bodengruppe inklusive dem Kohlefaser-Monocoque, Einzelradaufhängung mit doppelten Querlenkern und 6,0-Liter-V12, kleidete Peter Stevens den XJR-15 mit einer eleganten und ebenfalls aus Kohlefaser produzierten



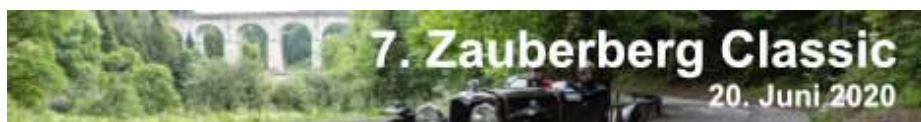
Karosserie aus. Stevens war früher Lotus-Designer und später ist er vor allem bekannt geworden durch sein Design des McLaren F1, fiel dann angeblich bei Walkinshaw in Ungnade, weil er Einzelheiten des streng geheimen Modells der Presse mitgeteilt hatte...

Die Leistung war schlicht und einfach umwerfend – die 450 PS des V12 katapultierten den XJR-15 in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h; je nach Übersetzung endete der Vortrieb erst bei 305 km/h. Das Handling war laut Zeitzeugen speziell beim Einsatz auf der Rennstrecke nicht unbedingt das Gelbe vom Ei – es mangelte an Anpressdruck auf der Hinterachse!

Im Gegensatz zum XJ220, Jaguars zweitem Supersportwagen der 1990er-Jahre, präsentierte sich das Interieur im positiven Sinne spartanisch.

Der Jaguar XJR-15 wurde 1991 von einem Joint Venture zwischen Jaguar und Tom Walkinshaw Racing, genannt Jaguar Sport, nur für Rennen gebaut. Ursprünglich waren nur 30 Stück geplant. Auf Kundenwunsch wurden dann noch weitere 20 Exemplare mit Straßenzulassung gebaut, die entsprechend teuer waren: 500.000 Pfund. Insgesamt gibt es nur 49 Exemplare des XJR-15. Der Jaguar XJR-15 basiert wie dessen Urversion auf dem Rennsport-Prototyp XJR-9.

- Motor: 6-Liter V12
- Hubraum: 5993 cm³
- Bohrung × Hub: 87 mm × 84 mm
- max. Leistung: 336 kW (457 PS) bei 6250/min
- max.Drehmoment: 570 Nm bei 4500/min
- Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h
- Gewicht: 1050 kg
- Getriebe: 5 oder 6 Gänge



Incredible India Rally

Wem die Tages und 2-Tages Oldtimer rallyes schon zu fad sind, hier eine Hilfe gegen die Fadesse – 3 Wochen Rallye durch Indien....

Kurzbeschreibung: Jede Übernachtung in einem „Royal heritage palace Hotel“, Lunch und Dinner (wine & dine) bei verschiedenen Mahardjas und deren Familie Concour d'Élegance



Meet & Greet mit mehr als 100 Mahardjas. 4.000 km Route vom Start beim Taj Mahal - siehe Bild der Route etc. etc.



Für den kleinen Obolus von 28.000 GBP rund 29.000 Euro bist du mit dabei. Vor allem wenn du vom 17. Februar bis 10. März 2020 keine Termine in deinem Timeplaner hast.

Extras wie Autotransport hin und zurück kommen Monitär noch dazu, ebenso allfällige Reparaturen, Arzt, Sprit etc.

Herbert Fischer

25. und 26. April 2020

Das Wochenende der historischen Fahrzeuge in Österreich am 25./26. April 2020 Das KHMÖ (ÖMVV und AMV) lanciert erstmals ein Wochenende, das auf das Vorhandensein und den Stellenwert der historischen Fahrzeuge in Österreich aufmerksam machen soll. Die Idee stammt aus Frankreich. Auch in England, der Schweiz und



Schweden gibt es gleichgelagerte jährliche Aktivitäten. Das Logo der OLDTIMERTAGE ist im ersten Jahr in rot. Datum und Grundfarbe des Logos werden sich in den Folgejahren ändern. Alle Clubs, Museen und alle individuellen Besitzern von historischen Fahrzeugen sind aufgerufen, an diesem Wochenende die historischen Fahrzeuge zu bewegen zu zeigen und auszustellen. Es gibt dafür verschiedene Möglichkeiten:

- Eine Teilnahme an einer der vielen Veranstaltungen in allen Landesteilen
- Eine individuelle Ausfahrt mit Ihrem Oldtimer
- Ein Besuch eines der offenen Museen
- Wecken Sie ihr Fahrzeug aus dem Winterschlaf und zeigen Sie es auf der Straße!

Jeder Teilnehmer erhält als Erinnerung einen Aufkleber „OLDTIMERTAGE“ Die Liste der geplanten Aktivitäten wird laufend ergänzt. Ende Dezember 2019 sind schon rund 20 Veranstaltungen bekannt, an denen viele historische Fahrzeuge teilnehmen werden. Bitte informieren Sie uns über Ihre geplanten Veranstaltungen an info@oemvv.at.

Diese werden laufend auf der Homepage der Verbände kommuniziert. Bitte um Nennung von: - Veranstalter - Ort und Datum - Voraussichtliche Teilnehmeranzahl (jeder Teilnehmer erhält einen Aufkleber) Es freut uns, wenn die Idee auch in Österreich gut ankommt und wir damit den Stellenwert unserer historischen Fahrzeuge (Autos, Motorräder, Lastwagen und Busse, Traktoren und andere) vergrößern und einer breiten Öffentlichkeit näher bringen. Wir bewegen Kulturgüter und wollen das historische Erbe pflegen, bewegen und für jüngere Generationen „erfahrbar“ erhalten.

www.khmoe.at, www.oemvv.at

Drews Karosseriebau

Gerhard Drews gründete sein eigenes Unternehmen am 1. Januar 1945 noch vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs in Wuppertal-Oberbarmen. Das Betriebsgelände hatte die Adresse Rauental 36 und lag in einem Gewerbeareal mit einer Grundstückstiefe von rund einhundert Meter zum Fluss Wupper hin. Warum

Drews den Standort Wuppertal wählte, ist unklar. Jedoch hatte auch Gottlob Espenlaub den Hauptsitz seines Unternehmens und die im Nachkriegsdeutschland nun verbotene Flugzeugfertigung schon 1939 nach Wuppertal-Langerfeld verlegt; möglicherweise erleichterte dies Drews in den Anfangsjahren den Materialbezug. Ferner waren im Wuppertaler Stadtteil Elberfeld die alteingesessenen Karosseriewerke Joseph Hebmüller Söhne ansässig; insofern könnte die Hoffnung auf versierte Facharbeiter bestanden haben sowie auf eine Beteiligung an den Aufträgen des vor dem Krieg gut ausgelasteten Konkurrenten.

Anfänglich bis zur Währungsreform 1948 bildeten verschiedenste Reparaturarbeiten den Tätigkeitsschwerpunkt, die häufig im Tausch gegen Lebensmittel oder Brennstoffe erbracht wurden. Gerhard Drews nahm in dieser Zeit seine beiden Brüder Werner und Erwin in den Betrieb auf. Er selbst war Mitglied im Deutschen Motor-Club, der Vereinigung der deutschen Sport- und Rennwagenfahrer mit Sitz in Wuppertal, der Ende der 1940er-Jahre etwa einhundert Mitglieder angehörten. Hierdurch kam er in Kontakt mit Unternehmern, Konstrukteuren und Rennfahrern wie Petermax Müller, Otto Glöckler, Emil „Teddy“ Vorster und Alexander von Falkenhausen. Hieraus resultierten erste Karosseriebauaufträge für Rennsportwagen und Monopostos.

Das wichtigste und bekannteste Erzeugnis von Drews Karosseriebau in Wuppertal war das Drews-VW Sportcabriolet; es wurde selbst vermarktet und



Ein Veritas Meteor-Rennwagen von 1953 nach dem Formel-2-Reglement; bereits um 1950 hatte Drews einen optisch wie konzeptionell ähnlichen Veritas RS-Rennwagen aufgebaut

konnte über VW-Händler bestellt werden, gehörte aber – anders als ab 1949 die Cabriolets von Karmann und Hebmüller – nicht zum offiziellen Lieferprogramm des Volkswagenwerks. Ein erster Prototyp entstand bereits 1947, mithin noch vor dem Porsche 356 Nr. 1 Roadster, der im Porsche-Werk Gmünd in Kärnten erst



im Juni 1948 fahrbereit wurde. Einer der ersten Zeitungsberichte zum Drews-VW Sportcabriolet erschien in der Zeitschrift Der Motorsport (3. Jahrgang, 1949 Heft 1) am 1. Januar 1949, die erste öffentliche Präsentation fand auf der 1. Westdeutschen Motorschau 1949 in Rheydt statt. Von 1948 bis 1955 baute Drews



„© Rainer P. A. Wermke / CC-BY-SA-4.0 (via Wikimedia Commons)“



das Cabriolet in Kleinserie auf Bestellung; je nach Quelle entstanden insgesamt „weniger als 100 Exemplare“ oder allein von 1949 bis 1951 „immerhin 150 Fahrzeuge“ Mit dem Erscheinen des VW Karmann-Ghia Typ 14 als Coupé im Jahr 1955 und als Cabriolet 1957 verlor das vergleichsweise teure Drews-Modell an Attraktivität. Parallel zum Sportcabriolet auf VW-Basis und noch bis Ende der 1950er-Jahre fertigte Drews im Kundenauftrag verschiedene selbst gestaltete Sonderkarosserien in Einzelfertigung, teils Personenkraftwagen, teils Rennsportwagen und Monopostos. Um 1960 stellte das Wuppertaler Unternehmen sogar eigene Formel-Junior-Rennwagen mit DKW-Mechanik her.

Die Bedeutung der Gerhard Drews oHG schwand ab Mitte der 1960er-Jahre: Der zunehmende Übergang zu selbsttragenden Karosserien, steigende Anforderungen an die Verkehrssicherheit und eine größere Modellvielfalt der etablierten Hersteller erschwerten den Bau von Sonderkarosserien oder machten ihn vielfach unwirtschaftlich;

Im Jahr 1956 entwarf und baute Drews zumindest einen DKW 3=6 Spyder. Das offene zweisitzige Fahrzeug erinnert an das DKW-3=6-Monza-Coupé, hatte jedoch eine Leichtmetall-Karosserie statt

einer aus Kunststoff. Jedenfalls nahm ein solches Fahrzeug 1958 unter dem Fahrer Hartmann an dem Rossfeldrennen, einem Bergrennen in den Berchtesgadener Alpen teil. Ein Exemplar hat bis heute überdauert, wurde um 1980 bei Drews neu aufgebaut und wird gelegentlich bei Veranstaltungen gezeigt, so im Historischen Motorsport beim Rossfeldrennen 2014 und 2015 sowie einem DKW-Markentreffen in Ingolstadt.



Wikipedia

Der Imbert-Holzvergaser

In den 30er Jahren gab es viele Holzvergaser, die zum Betrieb von Kraftfahrzeugen dienten. Doch ein Name ist untrennbar mit dem Holzvergaser verbunden: Georges Christian Peter Imbert. Er wurde am 26. März 1884 in Niederstinzeln (Lothringen) geboren. Schon bald beschäftigt sich Imbert mit der Möglichkeit, andere Energieträger für den Betrieb von Kraftfahrzeugen zu finden. 1921 ist sein erster mit Holzkohle betriebener Gasgenerator fertig. Ein Jahr später läuft das erste Kraftfahrzeug mit diesem Prinzip. Im Bestreben von ausländischen Kraft-



rechte und gründete die Imbert-Generatoren GmbH.

Imbert hatte mehrere Patente für seinen Holzvergaser. Eines der ersten Patente stammte vom österreichischen Patentamt für einen „Gaserzeuger, insbesondere für Fahrzeuge“ vom 25. März 1926 und die Patentschrift hatte die Nummer: 102 805.

In dieser Patentschrift beschreibt Imbert die Funktionsweise wie folgt:

Die Erfindung betrifft einen Gaserzeuger, insbesondere zur Speisung von Explosionskraftmaschinen, dessen wesentliches Merkmal gegenüber bekannten Einrichtungen dieser Art darin besteht, dass bei demselben nicht nur die Luftdüsen zum Einblasen der Primärluft in den Brennstoff einspringt, sondern auch das Gasrohr zur Ableitung des erzeugten Gases. Dadurch wird eine genaue Abgrenzung der Vergasungszone zwischen den Mündungen der beiden Rohre erreicht und es genügt nun, diese Düsen in zweckentsprechender Entfernung von Boden und von den Seitenwänden des Brennstoffbehälters anzuordnen, um eine einwandfreie thermische Isolierung der Vergasungszone von den besagten Wandungen zu erzielen, indem dabei die diese Zone umgebende Brennstoff- bzw. Schlackeschicht isolierend wirkt. Die Zeichnung veranschaulicht eine beispielsweise Ausführungsform des Erfin-

Kraftstoffkosten	31 Litw
Brennstoff	64 - 12,8
Werkstoffe	60 - 12,0
Klein-Kosten	33 - 6,6
199-33-	

Ein schlagender Beweis!

Wer rechnet, fährt mit dem wirtschaftlichen

IMBERT GASERZEUGER

für Braunkohlenbriketts, Holz und Torf, Typ CFS

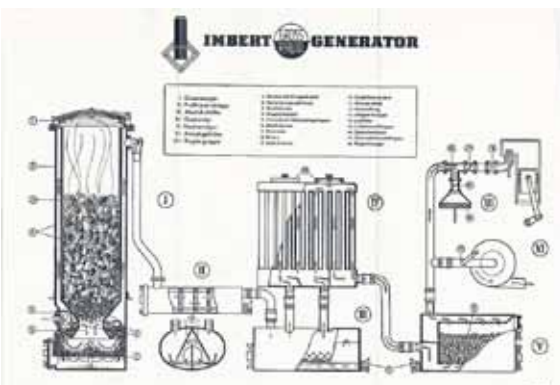
Mehr als **80%** Ersparnis an Kraftstoffkosten

Dazu wird durch Einbau unseres Aufladers die VOLLE BENZIN-LEISTUNG erreicht!

IMBERT G.M.B.H. KÖLN
Eindorf Str. 12 - Tel. 75271 - Dinslaken (Saarland)

stoffen unabhängig zu werden, wird Imbert 1923 von der französischen Regierung beauftragt einen Holzgasgenerator zu entwickeln. In den Jahren 1924 bis 1926 gelang es ihm dann einen Holzvergaser herzustellen, der unmittelbar Holz vergaste.

Nachdem er seinen Wohnsitz in das Saarland verlegt hatte, gründete Imbert die „Gesellschaft der Imbert-Gasgeneratoren“. Das rief den Unwillen der französischen Regierung hervor, worauf Imbert sich gezwungen sah, Lizenzen auch an deutsche Firmen zu verkaufen. So kaufte unter anderem Dipl.-Ing. Linneborn die Herstellungs-





dungsgegenstandes in einem schematischen Längsschnitt.

Er bezeichnet (a) den Behälter des Gaserzeugers, in welchem man durch die mit einer geeigneten Verschlussvorrichtung versehene Öffnung (b) den festen Brennstoff einführt. Die Vergasungszone erstreckt sich zwischen den Rohren (c, c1), von denen das erste Primärluft zuführt, während das zweite als Austritt für das erzeugte Gas dient; die Geschwindigkeit der durch die Vergasungszone hindurchgeblasenen Luft ist sehr hoch, z.B. 20 m pro Sekunde. Die Primärluft kann eventuell mit Wasserdampf beladen sein.

Die Schlacke und die Asche wird durch die Öffnung d, die mit einer geeigneten Verschlussvorrichtung versehen ist, aus dem Behälter a entfernt.

Wikipedia Text und Fotos

Neue Bücher

Deutsche Autos 1920-1945

Das Buch ist alphabetisch organisiert, ergänzt um einen Statistik-Teil. Leider fehlt ein komplettes Markenverzeichnis am Schluss, auch ein Stichwortverzeichnis wurde nicht integriert. Schade, denn gerade Letzteres hätte das Recherchieren deutlich vereinfacht.



Den größeren Marken, insgesamt 40 an der Zahl, wurden eigenen Kapitel gewidmet. Es sind dies Adler, AGA, Apollo, Audi, Benz, BMW, Brennabor, Dixi, DKW, Dürkopp, Dux, Elite, Faun, Ford, Framo, Grade, Hanomag, Hans-Lloyd/Hansa/Goliath/Borgward, Horch, Ley, Mauser, Maybach, Mercedes/Mercedes-Benz, NAG, NSU, Opel, Phänomen, Presto, Protos, Rabag, Röhr, Rumppler, Selve, Auto-Simson/Simson-Supra, Standard, Steiger, Stoewer, Volkswagen und Wan-

derer.

Die kleineren und weniger bedeutenden Marken finden sich in Sammelkapiteln zum jeweiligen Buchstaben. Es dürfen weitere 100 Automarken sein.

Kaum jemand wird den fast 600-seitigen "Schinken" als Gutenachtlektüre auf das Nachtkastl stellen. Eher taugt das Werk als Nachschlage-Kompendium. Weil es alphabetisch strukturiert ist, findet man die gesuchte Marke schnell. Natürlich kann dieses Buch keine Markenbibel ersetzen, jedem Hersteller stehen nur einige Seiten im Maximum zur Verfügung (bei Mercedes können es auch rund 50 sein), der Fokus liegt zudem nur auf den Jahren 1920 bis 1945. Trotzdem erfährt man hier viel und kann in herrlichen Fotos schwelgen, die man sonst nur selten zu sehen kriegt.

Herbert Fischer

Porsche 904 Carrera GTS

Das Werk besteht aus zwei Teilen, einem hochwertigen Buch, in dem fast nur Illustrationen abgebildet sind, und einem 17x23 cm kleinen Büchlein, in welchem auf 47 Seiten die Geschichte des 904 erzählt wird.



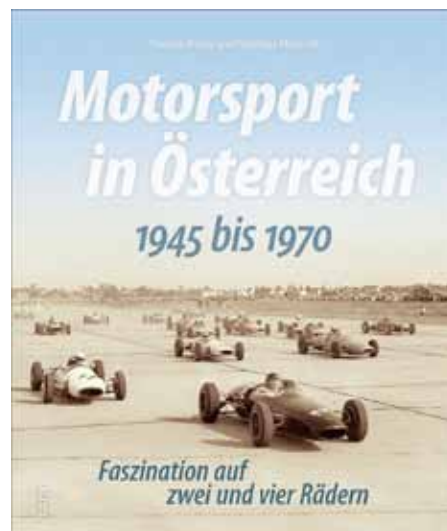
Geschichte im Detail

Mit ganzem Namen heisst er Porsche 904 Carrera GTS, und er "leitete ein neues Kapitel ein", wie Ferry Porsche zitiert wird. Die Autoren erklären ausführlich, wie es dazu kam, dass Porsche den 904 entwickelte und zeigen die Zusammenhänge mit den damaligen Regeländerungen der FIA auf.

Entstehung des Designs

Im Kapitel über das Design des 904 erfährt der Leser, was es mit Graf Goertz, dem Designer des legendären BMW 507, auf sich hat und wie sich Ferdinand Alexander Porsche, genannt Butzi, mit dem 904 in den Design-Olymp hievte.

200 meist unveröffentlichte Aufnahmen geben Einblick in die Geschichte des österreichischen Motorsports von 1945 bis 1970, zeigen Motorsportler, Mechaniker und Maschinen. Thomas Karny und Matthias Marschik stellen



prominente Rennfahrer und bekannte Rennstrecken vor, überraschen zudem mit historischen Bildern, die die Stimmung bei den legendären Rennen und im begeisterten Publikum einfangen. Dieser Bildband ist ein Muss für jeden Motorsportfan.

Kurtis Kraft

1948 trat das Team um Pat Clancy mit einem Kurtis Rennwagen mit zwei angetriebenen Hinterachsen in Indianapolis an. Der gesamte Namen war/ist „Kurtis Kraft Pat Clancy Special“.



1948 erreichte der Rennbolide mit Billy de Vore am Steuer den 12. Platz, 10 Runden hinter dem Ersten. 1949 mit dem Piloten Jackie Holmes schied der Wagen im letzten Drittel des Rennens mit gebrochener Hinterachse aus. Das Konzept scheiterte vor allem an den 100 Kg Mehrgewicht welches auch mit Magnesiumräder nicht nennenswert verbessert wurde.

Heute sieht man den wunderbar restaurierten Rennwagen bei Oldtimer Veranstaltungen in der Schweiz und Deutschland.

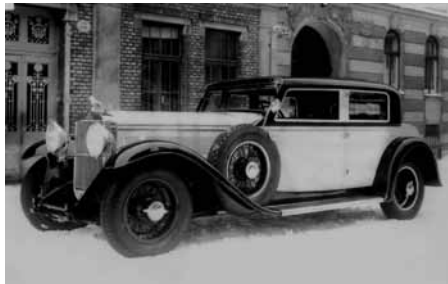
Herbert Fischer

Gräf & Stift

1896 gründeten die drei Gebrüder Gräf eine Werkstätte in Wien, die 1897 bereits den ersten PKW mit wassergekühltem Vierzylindermotor auslieferte. Dieses Fahrzeug wurde mit einem Viergang-Zahnradgetriebe mit Kulissenschaltung anstatt der damals üblichen Riemen-

übertragung ausgestattet. 1898 wurde das erste Automobil mit Vorderradantrieb hergestellt. Diese Technik ließen sie 1900 patentieren.

1901 kam der Investor Wilhelm Stift sen. hinzu, der mit den Brüdern Gräf am 1. November 1901 die öffentliche Gesellschaft Gräf & Stift (Mechaniker) gründete, die ab 1904 das Unternehmen an der Adresse Weinberggasse 70, Wien-Döbling (Bezirksteil Sievering), führte. Ab 1905 baute das Unternehmen vor allem große Limousinen (u. a. für das Habsburger Kaiserhaus) und kleine Busse, die ab 1908 u. a. für den Touristenverkehr eingesetzt wurden. Daneben war Gräf & Stift auch ein in Österreich bedeutender Hersteller von Bussen – sowohl für den Stadt- als auch für den Überlandverkehr



– und von Aufbauten für Straßenbahnen. Der von Gräf & Stift entwickelte Dolomitenbus hatte 22 kW (30 PS), ein Klappverdeck und elf Sitzplätze, die in zwei Klassen eingeteilt waren. Er wurde auf der Strecke Wien–Bozen eingesetzt.

Die Fahrzeuge des Unternehmens trugen als Kühlerfigur die Statue eines Löwen, dessen Gestalt den Löwen des Bildhauers Rudolf Weyr an der Nussdorfer Schleuse in Wien nachempfunden war.



In einem Doppelphaeton (28/32 PS) von Gräf & Stift, der im Besitz von Franz Graf Harrach war, saßen der österreichisch-ungarische Thronfolger Franz Ferdinand und seine Frau Herzogin Sophie von Hohenberg, als am 28. Juni 1914 auf sie in Sarajevo das Attentat verübt wurde, das den Ersten Weltkrieg auslöste. Der Wagen ist heute im Heeresgeschichtlichen Museum in Wien ausgestellt.

In den Kriegsjahren 1916/17 wurde das Döblinger Werk wesentlich erweitert. Die Planung lag in den Händen von Architekt



Der Gräf & Stift C 12 ist ein Pkw der Oberklasse, von dem die Automobilfirma Gräf & Stift 1938 einen Prototyp herstellte. Der 12-Zylinder-Wagen sollte das Spitzenmodell der Marke werden, vorgesehen als Repräsentationsfahrzeug für die österreichische Regierung. Es kam jedoch nicht mehr zu einer Serienfertigung, da Österreich ans Deutsche Reich angeschlossen wurde.

Philipp Jakob Manz.

1929 fusionierte Gräf & Stift mit der Automobilfabrik Perl, die seit 1922 ihren Sitz in heutigen Wiener Bezirk Liesing hatte. Dort wurden zunächst vor allem LKW und Autobusse produziert, die Produktion wurde jedoch noch 1929 vorübergehend eingestellt.

Am 28. Mai 1931 wurde mit Gräf & Stift-Omnibussen die Fernlinie Wien–Budapest eröffnet. Die erste Fahrt wurde in sechs Stunden vom Konstrukteur des Omnibusses, Ing. Josef Gräf jun., selbst durchgeführt.

In den Märztagen 1938 bestand die Belegschaft nur mehr aus rund 300 Mann, die zum Teil in Kurzarbeit standen. Nach dem „Anschluss“ wurden 1.500 Personen beschäftigt. Das Erzeugungsprogramm wurde von Kleinserien auf Großserien von LKW und Omnibussen umgestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die PKW-Produktion nicht wieder aufgenommen. Anfang der 1960er-Jahre begann das Unternehmen Verluste zu machen. 1964 wurden nur 165 LKW gebaut. Um 1970 stiegen die Verluste weiter an. Gräf & Stift begann Verhandlungen mit der Österreichischen Automobil-Fabriks-AG und 1971 erwarb die ÖAF 99 % der Gräf-Aktien. Der neue Firmenname lautete nun ÖAF-Gräf & Stift AG. Noch im selben Jahr wurde das Unternehmen von der MAN AG übernommen. In der Folge wurden Eigenkonstruktionen zu Gunsten leicht modifizierter MAN-LKWs und Busse aufgegeben.

Im Jahr 1978 erhielt das Unternehmen die Staatliche Auszeichnung und durfte das Bundeswappen im Geschäftsverkehr verwenden.

1988 errichtete MAN an der Stelle des alten Gräf & Stift-Werkes in Liesing ein neues Werk.

2004 investierte MAN erneut sieben Millionen Euro für eine moderne und umweltfreundliche Lackiererei und sicherte damit die Arbeitsplätze in Wien. MAN am



*Gräf & Stift Typ SP8
Ps/kw: 120/88 bei 2500U/min, 8Zylinder Viertaktreihenmotor Wassergekühlt, 6000ccm, Leergewicht: 3000kg, Höchstgeschwindigkeit: 120km/h, Bauzeit: 1929 - 1935, 30 Stück,*

alten Standort von Gräf & Stift ist nach wie vor der größte Arbeitgeber des Bezirks.

Seit 1988 erinnert in Wien-Döbling (19. Wiener Gemeindebezirk) der Gräfweg an die Gründer der Firma.

Wikipedia

Die digitale Approbierte Liste „Historische Fahrzeuge“ des BMVIT

Approbierte Liste „Historische Fahrzeuge“ von Seiten des KHMÖ im Auftrag des BMVIT digitalisiert. Alle Interessenten können nun kostenfrei prüfen ob ihr Fahrzeug in der Approbierten Liste als erhaltungswürdig gelistet ist und gegebenenfalls eine Bestätigungsurkunde bestellen, oder einen Antrag auf Aufnahme stellen. Neben einer ABO-Möglichkeit



(für Branchenprofis, inkl. Zugriff auf eine umfangreiche Dokumentensammlung) werden auch alle Sachverständige für Historische Fahrzeuge und die Kontakte zu den Landesprüfstellen aufgelistet. Ebenso findet man interessante Themen und Beiträge auf der Homepage des KHMÖ.



Ein fröhliches und besinnliches Weihnachtsfest wünschen wir allen



...aus 1938



Freunden und Mitgliedern des COVC



Termine 2020

- 6. Februar, erster Clubabend im neuen Jahr
- 22. März, LIONS COVC Bowlingturnier
- 9. Mai, Saisonstart
- 20. Juni, 7. Zaubenberg Classic
- ? Herbstausfahrt
- ? Go Cart
- 10. September, Clubabend **Achtung 2. Donnerstag!**
- 5. November, Generalversammlung, Wahl des Vorstandes
- 3. Dezember, Weihnachtsfeier

Nächster Clubabend

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