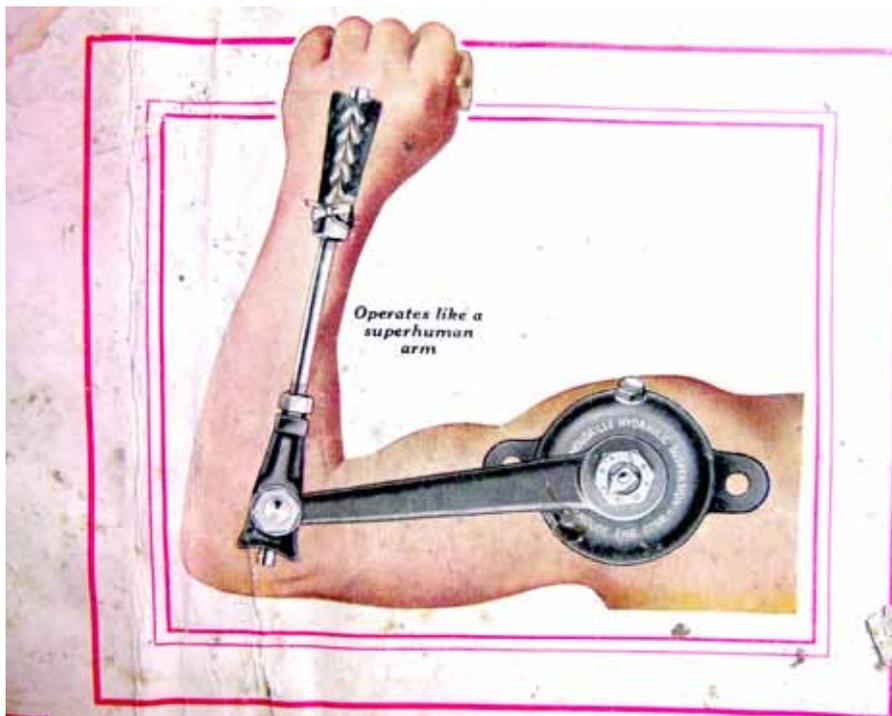


COVC Monats - Gazette

Nummer 146 März 2020

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...als Werbung noch „Human“ war...

Weihnachten war`s

Es werden die meisten Oldtimer richtig eingewintert, dazu gibt es genügend Anleitungen. Ölwechseln reinigen und pflegen innen wie auch außen.

Nicht so bei mir!

Im Dezember 2013 hatte ich nur meinen 911 als Auto für den Alltag zur Verfügung. Der Transport unseres 3m langen Christbaumes mit dem 996 Cabrio erschien mir nicht möglich. Da just zu diesem Zeitpunkt der XJ 12 auf Kur wegen schwerer Inkontinenz war. Als alternative war nur noch ein angemeldetes Auto in der Garage, ein Rolls Royce 1938.

Das Wetter war trocken die Straßen erschienen mir salzfrei, daher zögerte ich nicht, Seile zu organisieren und in den





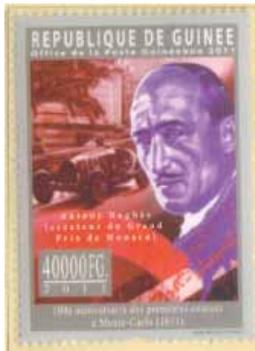
Wald zu fahren um den riesigen Baum zu holen. Seither habe ich einen Blick für Glas- Christbaumschmuck in Oldtimer-Format mit Christbaum. Es haben sich in der Zwischenzeit 9 Glas-Christbaumschmuck Oldtimer mit Christbaum auf dem Dach angesammelt

Herbert Berger

Briefmarken im Motorsport Als zweites folgt der Grand Prix von Monaco.

Fortsetzung von Gazette #145

Im Jahre 1929 wurde der erste Grand Prix von Monaco im Königreich an der Cote de Azur g e f a h r e n .



Hauptverantwortlich dafür das das Rennen gefahren werden konnte war der wohlhabende Zigarettenfabrikant Antony Noghes (Abb.1), welcher auch den Automobil Club de Monaco

(Abb.4) gegründet hatte. Er wurde vom Prinzen von Monaco Louis II (Abb.2) und dem damaligen Monegassischen Rennfahrer Louis Chiron (Abb.3) unterstützt.



Am 14. April 1929 wurde ihr Plan Realität und 16 Teilnehmer fuhren um ein Preisgeld von 100.000 Franc das Rennen.



Abb. 4 Hans Stuck auf Austro Daimler steht auf der Starterliste (Pfeil) für den ersten Grand Prix von Monaco



Abb.5 links das Wappen und rechts die Geschäftsstelle (die Adresse ist „23 boulevard Aöbert 1“) des Automobilclub von Monaco. Ungezähnter Block.



Nicht alle Teams die für das erste Rennen in Monaco genannt hatten starteten tatsächlich. Hans Stuck für das Österreichische Austro Daimler Team (Abb.4) war nicht am Start in Monte Carlo.

Das erste Rennen wurde über 100 Runden, was einer Gesamtdistanz von 318 Kilometern entsprach, gefahren. Es gab keine Trainingsläufe und die Startaufstellung wurde per Los entschieden. Philippe Etancelin zog die Pole Position während sein Haupttrivale Rudolf Caracciola (Abb.7) nur vom 15. Platz aus startete. Sieger wurde schließlich der Engländer William Grover-Williams (Abb.8) auf einem privaten, daher auch im britischen „race green“ lackierten Bugatti T35.



Georges Phillipe , Nummer 14, vor Rudolf Caracciola , Nummer 34



Abb.7 Von Brauchitsch gegen Caracciola in der Loews-Kurve.

Ex-Weltmeister Nelson Piquet verglich das Fahren auf der Strecke von Monaco mit „Hubschrauberfliegen im Wohnzimmer“,



der zweifache Monaco-Sieger David Coulthard bezeichnete es als „reinen Irrsinn“. Der Traditionskurs gilt als große Herausforderung für die Piloten, ein Sieg in Monaco als besondere Leistung.

Auch Österreicher waren beim Grand Prix von Monaco erfolgreich. Jochen Rindt konnte 1970 auf seinem Lotus als





1976 der dreifache Weltmeister Niki Lauda (Abb.20 bis 22) der beide Jahre auf Ferrari das Rennen gewinnen konnte. Legendär war sein Handkuss an Fürstin Gracia Patricia (Abb.23) bei der Siegerehrung. Ein Handkuss ist leider philatelistisch nicht belegbar.

Gerhard Berger war viermal am Podium in Monaco, konnte das Rennen aber nie gewinnen. Er wurde im Jahre 1988 auf einem Ferrari Zweiter, 1990



auf McLaren-Honda Dritter und 1994 als auch 1995 wiederum auf einem Ferrari Dritter. Der erfolgreichste Fahrer war der Brasilianer Ayrton Senna. Er konnte zum ersten Mal 1987 auf einem unterlegenen Lotus auf regennasser Fahrbahn gewinnen. In den Jahren 1989 bis 1993 hieß der Sieger immer Ayrton Senna auf einem McLaren. Seine sechs Siege sind auch heute noch unerreicht.



Mein philatelistisches Highlight zum Grand Prix von Monaco ist der Block und die einzelne Briefmarke. In meiner



Sammlung zum Thema Motorsport geht es leider auch um Unfälle während des Rennens. Dies ist mit den unten abgebildeten philatelistischen Elementen gut zu belegen. Das Ausgabeland (Demokratische Republik Kongo) ist zwar nicht un-



bedingt die seriös, aber anders ist dieses Detail nicht zu belegen (entspricht auch dem Reglement für thematische Philatelie).

Rudolf Spieler

VW Heckfenster

In der letzten Gazette # 145 habe ich einen alten Zeitungsausschnitt vom Heckfenster Umbau gezeigt und möchte dazu noch ergänzend weitere Bilder zeigen.



Älteren VW modernisieren!
Nachträglich ungeteiltes Rückfenster einbauen

Viele Besitzer Älterer Volkswagen werden es begrüßen, daß sie jetzt die Möglichkeit haben, sich in ihr Fahrzeug das größere ungeteilte Rückfenster einbauen zu lassen (nicht das große des letzten VW-Modells).

Der komplette Satz besteht aus einer Spezial-Sicherheits Scheibe aus gebogenem Kristallglas, dem Profilgummi (VW-Chromleiste kann verwendet werden) und der formahönen Chrom-Innenleuchte mit Abdeckteil.

Die Montage des Rückfensters beginnt damit, daß man die alten Scheiben von innen her ausdruckt und dann die Innenleuchte abschraubt. Wegen der Wärme beim Schweißen, falls nicht kalt gearbeitet wird, befestigt man am Ende des Stromkabels der Innenleuchte einen 50 cm langen Draht und schiebt diesen in die Karosserie ein.

Der Mittelriegel wird mit einer Eisensäge abgesägt. Das abgeschnittene Stück beträgt etwa 265 mm. Damit beim Umbördeln keine Spannung entsteht, wird das Karosserieteil (Bild 2) oben und unten mit einer Blechscheren heraufgeschnitten. Das Umbördeln geschieht im kalten Zustande.

In den entstandenen Luftraum (etwa 110 x 20 mm) wird nun ein Stück Blech eingeschweißt. Wer ein Punktschweißgerät besitzt, wird die Kante anpunkten und dann das eingeschweißte Blech mit einem Niesenschweißgerät festmachen. Hierdurch wird das Schweißen vermieden und der Lack bleibt unbeschädigt. An Stelle des Mittelriegels entsteht nun eine lichte Höhe von 288 mm. Die Schweißnaht wird später mit dem Gemüßpulver verdeckt. Zum Vermeiden von Lackverbräunungen empfiehlt es sich, etwas nassen Asbest entlang der Schweißung zu legen. Ebenfalls soll in den Raum für die Innenleuchte ein feuchter Lappen eingeführt werden, damit der Baumstoffs nicht abbrennt.

Danach legt man die Scheibe ein, und stellt fest, wo eine Korrektur des Glasanchlages der Wällung entsprechend vorgenommen werden soll. Das kann mit einer breiten Zange geschehen. Die Scheibe geht leichter einzusetzen, wenn die Scheibenöffnung mit Hartholz etwas geweilt wird. Nach dem üblichen Einsetzen der Scheibe mit einem Einlötladen kann jetzt das Abdeckblech mit den 2 Scheiben der bisherigen VW-Leuchte eingeschraubt werden. Als nächstes wird die mitgelieferte Innenleuchte angeschlossen und befestigt.

Hersteller: Eugen Jach, Crefeldberg - O.

JOCH VERGRÖßERT IHR RÜCKFENSTER
einmalig wertsteigernd
Originalgetreuer Einbau für alle VW's bis 1957
und weiteres VW-Zubehör. Prospekt vom Fachhandwerk oder
Eugen Jach - Hannover, Stöckner Straße 212 - Düsseldorf, Heine-Allee 104

auf Plastikstoßfänger umgerüstet. Würde heute auch niemand mehr machen. Mode der Zeit.

Herbert Fischer

Umweltgerechte Lagerung von Altfahrzeugen

ÖMVV Tipp:

Die Erläuterungen zum Abfallwirtschaftsgesetz (AWG) kennen zwar den Begriff „historisches Fahrzeug“ und auch „Youngtimer“, d.h. es wird hier auf den Unterschied zu normalen Altfahrzeugen und Wracks Rücksicht genommen. Das ist aber kein Freibrief für eine nicht fachgerechte bzw. unter Umständen auch umweltgefährdende Lagerung von Restaurierobjekten, Teilespendern oder auch Ersatzteilen.

Hier ein paar grundsätzliche Punkte die zu beachten sind: - Wenn man sich auf den besonderen Wert des Fahrzeuges beruft, muss es auch so gelagert sein, dass sich sein Zustand nicht weiter verschlechtert. D.h. eine einfache Lagerung im Freien wird in vielen Fällen dem widersprechen. Diese Lagerung kann bestenfalls für komplette, möglichst unbeschädigte Fahrzeuge auf einem dafür genehmigten Autoabstellplatz in Anspruch genommen werden. - Für alle anderen Fahrzeuge ist zumindest ein überdachter Stellplatz mit befestigtem Boden erforderlich um nicht unglaublich zu werden. Selbstverständlich muss diese Fläche auch entsprechend gewidmet bzw. genehmigt sein (z.B. „überdachter Autoabstellplatz“). Bei der Bodenbeschaffenheit ist auch auf eine entsprechende Pflege zu achten, der beste Asphalt- oder Betonbelag muss eine glatte Oberfläche (keine Risse) haben und darf keinen Bewuchs (Moos) aufweisen, damit ein allfälliger Flüssigkeitsverlust sofort erkannt werden kann. - Bei beschädigten bzw. unvollständigen Fahrzeugen wird in den meisten Fällen sowieso sinnvoll sein diese in einem geschlossenen Gebäude zu lagern. Bei



einer Lagerung unter einem Flugdach sollte man aber eine möglichst unauffällige Form wählen und nicht unbedingt die beschädigte Seite so lagern, dass man diese von der Straße aus sieht. Das Auto aufbocken und mit einer passenden Plane schützen wird hier schon viele Verdachtsmomente entkräften. - Ersatzteile von denen eine Umweltgefährdung ausgehen kann (z.B. Flüssigkeitsverlust, aber auch ölige oder fettige Rückstände) sind grundsätzlich in geschlossenen Räumen zu lagern.

Der ÖMVV ist öfters mit Problemen von Fahrzeugbesitzern diesbezüglich konfrontiert, in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle waren zwar durchaus „erhaltenswerte“ Fahrzeuge betroffen, die vorstehenden Eckpunkte wurden aber nicht beachtet, womit das eingangs erwähnte Glaubwürdigkeitsproblem bzw. ein Argumentationsnotstand gegenüber der Behörde entstanden ist.

ÖMVV

Citroën 2CV

Der Citroën 2CV (französisch *deux chevaux* „zwei Pferde“), in Deutschland und Österreich üblicherweise Ente und in der Schweiz Döschwo genannt, war ein populäres Modell des Automobilherstellers Citroën mit einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor und Frontantrieb.

Zwischen Sommer 1949 und Mitte 1990 wurden 3.868.631 viertürige Limousinen und 1.246.335 Lieferwagen („Kastenente“) hergestellt. Von 1960 bis 1968 (und 1971) wurden 694 Stück der Sahara-Ausführung „4x4“ mit zwei Motoren und Allradantrieb gebaut, die 1958 vorgestellt worden war und auch „Bimoteur“ genannt wurde. Siehe Gazette #145.

Die Entwicklung begann Mitte der 1930er Jahre; kriegsbedingt stellte Citroën den neuen 2CV erst am 7. Oktober 1948 in Paris der Öffentlichkeit vor. Von der Fachpresse anfangs belächelt, wurde der 2CV in den folgenden Jahrzehnten zu einem der bekanntesten Automodelle in Frankreich. Der 2CV war Basis für die

Citroën-Modelle Dyane, Ami und Méhari.

Citroën-Direktor Pierre-Jules Boulanger erteilte 1934 den Auftrag, einen minimalistischen Kleinwagen zu entwickeln. Die Anforderungen an den Konstrukteur André Lefèbvre lauteten angeblich:

„Entwerfen Sie ein Auto, das Platz für zwei Bauern in Stiefeln und einen Zentner Kartoffeln oder ein Fässchen Wein bietet, mindestens 60 km/h schnell ist und dabei nur drei Liter Benzin auf 100 km verbraucht. Außerdem soll es selbst schlechteste Wegstrecken bewältigen können und so einfach zu bedienen sein, dass selbst eine ungeübte Fahrerin problemlos mit ihm zurechtkommt. Es muss ausgesprochen gut gefedert sein, sodass ein Korb voll mit Eiern eine Fahrt über holprige Feldwege unbeschadet übersteht. Und schließlich muss das neue Auto wesentlich billiger sein als unser ‚Traction Avant‘. Auf das Aussehen des Wagens kommt es dabei überhaupt nicht an.“

1939 wurden 250 wassergekühlte Prototypen der 2CV-Serie „A“ oder TPV gebaut. Das Akronym TPV stand für *toute petite voiture*, zu deutsch „ganz kleines Auto“. Der TPV besaß nur einen Frontscheinwerfer und wurde ausschließlich mit Blick auf den Nutzwert konzipiert. Entsprechend karg fiel die Gestaltung des Fahrzeugs aus.



Konzeptionell war der TPV durch weitgehende Verwendung von Leichtmetall vorrangig auf Gewichtsreduktion ausgelegt. Das Leergewicht betrug anfangs nur 380 Kilogramm, dank des Aufbaus aus Aluminium konnte auf eine Lackierung verzichtet werden.

[4] Der Wagen besaß keinen Anlasser, gestartet wurde er mit einer Kurbel. Citroën-Chef Pierre-Jules Boulanger soll der Überlieferung nach auf die Frage eines Mitarbeiters, warum kein Anlasser eingebaut werde, gesagt haben: „Das Auto ist für Bauern gedacht,

und die sind alle verheiratet und haben eine Frau, die die Kurbel betätigen kann.“ Die Sitze des TPV bestanden aus Leichtmetall und waren mit Segeltuch bespannt. Der einzelne Scheibenwischer wurde während der Fahrt über die ankupelbare Tachowelle betrieben, im Stand waren Wischbewegungen per Handrad möglich. Es fehlte eine Verkleidung des Tankstutzens bei der Durchführung durch den Kofferraum, dadurch bestand die Gefahr, ihn beim Einladen sperriger Gegenstände zu beschädigen. Die Beleuchtung erfüllte lediglich die in Frankreich gesetzlich vorgeschriebenen Mindeststandards. Folglich fehlten Winker und ein zweiter Frontscheinwerfer sowie ein zweites Rücklicht. Auch auf Außenspiegel wurde verzichtet.

Während der deutschen Besetzung Frankreichs im Zweiten Weltkrieg wurde das Projekt vor den Besatzern verheimlicht. Außerdem wurden die Produktionshallen ab Kriegsbeginn ohnehin zur Herstellung von Panzern der Marke Renault benötigt. Einige Prototypen wurden versteckt, die meisten vernichtet. 1994 wurden drei TPV in einer Scheune in Frankreich wiedergefunden. Bis 2005 sind fünf erhalten gebliebene TPV bekannt. Angesichts der schlichten Formen des Prototyps in seinem Ehrgeiz geweckt, begann der spätere Designer der Citroën DS, Citroën-Designer Flaminio Bertoni,

1939 ungefragt mit Entwürfen für ein gefälligeres Aussehen des 2CV.

Citroën enthüllte am 7. Oktober 1948 auf dem Pariser Autosalon ein im Vergleich zum TPV vollständig überarbeitetes Modell mit einem luftgekühlten Motor. Nachdem das Fahrzeug enthüllt worden war, schrieb die satirische Wochenzeitung *Le Canard enchaîné*: „Eine Konservendose, Modell freies Campen für vier Sardinien.“

Da die raren Rohstoffe, insbesondere Stahl, vorzugsweise der staatlichen Régie Nationale des Usines Renault zugeteilt wurden, konnte Citroën anfangs nur wenige Wagen herstellen. Es entstanden kurzzeitig Wartelisten von bis zu sechs Jahren. Während des Autosalons 1948



waren noch keine Produktionsanlagen für den 2CV vorhanden. Nach Beginn der Produktion im Juli 1949 wurden zunächst vorrangig Landwirte und Gewerbetreibende beliefert.



Kult

Der Anschaffungspreis des 2CV war recht niedrig. Dank der einfachen Technik waren auch die Unterhaltskosten relativ gering, und der kleine Hubraum schlug sich in geringen Kraftfahrzeugsteuern nieder. Diese Faktoren trugen früh dazu bei, dass die Ente vor allem in Deutschland zum typischen Studentenauto avancierte. Ihr Besitz galt vielen als Ausdruck einer nonkonformistischen und konsumkritischen Lebenshaltung, bei der Statussymbole keine Rolle spielen.

Ab Oktober 1980 gab es das Sondermodell „Charleston“ in 8000 Exemplaren. Es unterschied sich von den Serienmodellen „Club“ und „Spécial“ durch die schwarz-weiße Lackierung im Stil der 1920er Jahre. Es hatte spezielle Sitzpolster im Hahnentritt-Muster, runde Scheinwerfer in Wagenfarbe und verchromte Radkappen. Die weitere Innenausstattung entsprach dem besser ausgestatteten Modell „Club“.

Wegen des großen Erfolges gab es den „Charleston“-2CV ab Frühjahr 1981 als drittes Serienmodell, mit verchromten Scheinwerfern und – wie die anderen Modelle des Jahrgangs 1981 – mit Scheibenbremsen an der Vorderachse, ab Sommer 1982 zusätzlich in schwarz-gelber Außenfarbe. Mitte 1983 wurde die schwarz-gelbe durch eine nachgrau-nebelgraue Version ersetzt, die bis zur Produktionseinstellung im Programm blieb.



Mit dem „Dolly“-2CV wurde ab März 1985 ein weiteres Sondermodell angeboten, das es anfangs in drei verschiedenen Farbmustern gab, grau/weiß, grau/cremefarben und grau/rot. Bereits im September 1985 wurden diese Kombinationen durch andere Farbvarianten ersetzt, darunter weiß/grün, weiß/rot und cremefarben/rot. Im April 1986 kam als letzte Neuerung an die Stelle der weiß-grünen eine cremefarben-blaue Version.

Als sich in der Politik die Diskussionen über die Abgaswerte von Autos verstärkten, entschloss sich Citroën, eine emissionsärmere Variante des 2CV herauszubringen. Anfang 1986 wurde in Deutschland und der Schweiz schließlich die „I fly bleifrei“-Ente eingeführt, die statt

bleihaltigem auch bleifreiem Kraftstoff verfügt. Sie war nur in Grün erhältlich, wobei sich die Aufkleber an vorderen sowie hinteren Kotflügeln und an den Türen in dunklerem Grün absetzten und eine ähnliche Form hatten wie die der „Charleston“-Ente. Weitere Details waren die Aufkleber „I fly bleifrei“ an beiden Seiten und „Ente grün“ auf der Lüfterklappe unter der Windschutzscheibe.

Produktionsende

Bereits nach der Präsentation der Dyane 1967 wurde über das Ende des 2CV spekuliert, doch die Ente überdauerte noch die beiden modernen Nachfolgemodelle Citroën LN und Visa. Erst im Februar 1988 wurde im Citroën-Werk Levallois die Produktion des 2CV in Frankreich eingestellt.

Am 27. Juli 1990 verließ im Citroën-Werk Mangualde (Portugal) der endgültig letzte Wagen (ein grauer 2CV6 „Charleston“) die Montagehallen. Als die Produktion eingestellt wurde, war der 2CV technisch wie auch konzeptionell stark veraltet. Seine Karosserie war schon Mitte der 1950er Jahre nicht mehr zeitgemäß. Der Wagen entsprach in keiner Kategorie (Verbrauch, Geräusentwicklung, Abgasverhalten, Unfallsicherheit) dem späteren Stand der Technik. Dass das Fahrzeug überhaupt so lange produziert und verkauft werden konnte, lässt sich – ähnlich wie beim VW Käfer – unter anderem mit dem Kultfaktor

erklären, der sich um das offensichtlich sympathische Auto entwickelt hatte. Dieser Kultfaktor ermöglichte einen fortlaufenden Absatz insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland und in Großbritannien, während die Nachfrage speziell in den französischsprachigen Ländern spürbar zurückging. Wurden zu Spitzenzeiten in den 1960er Jahren mehr als 150.000 Stück pro Jahr weltweit verkauft, waren es Ende der 1980er Jahre noch 20.000 Stück. In einigen

Ländern wie der Schweiz und Österreich durften bereits vor dem Produktionsende keine 2CV mehr neu zugelassen werden, da sie den verschärften Abgasnormen nicht mehr entsprachen.

2002 wurde der 2CV in Frankreich zum „Auto des 20. Jahrhunderts“ gewählt. Anlässlich dieses Ereignisses gab die französische Post eine Sonderbriefmarke heraus.

Citroën veräußerte einen Teil der Produktionsmaschinen, auf denen weiterhin in kleinen Stückzahlen produziert wurde.

Um die verbliebenen 2CV hat sich in ganz Europa eine aktive Liebhaberszene gebildet. Eine nahezu lückenlose Ersatzteilversorgung erscheint noch für Jahrzehnte gesichert, da Teile, die es nicht

mehr als Original gibt, inzwischen nachgefertigt werden. Wegen der korrosionsanfälligen Substanz des 2CV werden außerdem oftmals nachträglich Fahrgerüste und Komponenten aus verzinktem oder rostfreiem Material verwendet, um eine langfristige Erhaltung des Fahrzeugs zu erreichen.

Laut dem Abschlussbericht des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle wurden zwischen dem 27. Januar 2009 und dem 31. Juli 2010 171 Citroën 2CV verschrottet, um die Umweltprämie zu erhalten.

Name und Spitznamen

Der Name 2CV leitete sich von der Kennzahl Cheval fiscal im französischen Kfz-Steuer-System ab, wie dies auch bei vielen anderen französischen Modellen dieser Zeit üblich war, beim „Cremeschnitten“ Renault 4CV oder der „Gangsterlimousine“ Citroën Traction Avant, die je nach Motorisierung 7CV, 11CV oder 15CV hieß. Insbesondere beim relativ schwach motorisierten 2CV wird oft fälschlicherweise angenommen, diese Werte bezögen sich direkt auf die Motorleistung und würden der gängigen Pferdestärke (chevaux vapeur) entsprechen. In die „CV“ fließen jedoch weitere Faktoren mit ein, früher auch die Anzahl der Gänge, die Getriebeübersetzung und die Reifengröße. So musste man für den 2CV je nach Baujahr und Motorisierung zwischen 2 und 3 CV Kfz-Steuer zahlen. Entsprechend wurde er in den 1960er Jahren eine Zeit lang als 3CV verkauft, jedoch wurde trotz der höheren Steuerklasse wieder zum bereits eingebürgerten 2CV als Namen zurückgekehrt.



Im deutschsprachigen Raum wurde das Modell umgangssprachlich „Ente“ genannt. Diese Bezeichnung ist aus den Niederlanden übernommen worden, wo ein Journalist 1948 den Wagen beim ersten Anblick als de lelijke eend („das hässliche Entlein“) bezeichnete, nach dem gleichnamigen Märchen von Hans Christian Andersen. Somit war das Fahrzeug (und auch ein Club) in den 1950er Jahren schon so getauft, bevor 1959 der Import nach Deutschland begann. Sehr spät wurde der Ausdruck von Citroën in Deutschland selbst aufgegriffen.

Auch in anderen nordeuropäischen Sprachräumen hat der 2CV einen aus dieser niederländischen Wurzel abgeleiteten Namen bekommen, so ugly duckling im Englischen. Im Herkunftsland

Frankreich wurde der Wagen stattdessen *deux chevaux* (frz. für „zwei Pferde“) abgekürzt *deuche* oder *deux-pattes* („Doppel-Pfote“) getauft. Von *deux chevaux* [dø.jø.vo] ist in der Schweiz und den grenznahen Gebieten Deutschlands die Kurzform „Döschwo“ oder „Döschewo“ als eingedeutschter Spitzname abgeleitet. In vielen Ländern wurde die direkte Übersetzung von „zwei Pferde“ (*deux chevaux*) als Name gewählt, wie etwa in Spanien *dos caballos* oder in Italien *due cavalli*. Dagegen wird der Wagen in Argentinien *el coche rana* („das Froschauto“) oder einfach „Citro“ genannt. In Vietnam heißen der 2CV und die von ihm abgeleiteten Modelle *Dalat*.

Technik

Die luftgekühlten Zweizylinder-Boxermotoren hatten eine untenliegende Nockenwelle und über Stößel, Stoßstangen und Kipphebel betätigte Ventile. Die Brennräume waren halbkugelförmig. Anfangs betrug der Hubraum 375 cm³ und die Leistung 6,6 kW (9 PS). 1955 wurde der Hubraum auf 425 cm³ erweitert, die Leistung stieg auf 8,8 kW (12 PS), 1963 dann auf 12 kW (16 PS). Ab 1966/1967 wurde zusätzlich das aus Belgien stammende Modell AZAM 6 in Deutschland als 3CV angeboten. Der Wagen hatte den 602-cm³-Motor des Ami 6 mit 15 kW (21 PS) und auch dessen verstärktes Fahrwerk.

1970 erschien der 2CV4 mit einem neuen 435-cm³-Motor mit 17 kW (23 PS) bei 7000/min, dessen Produktion 1978 eingestellt wurde. Ebenfalls 1970 erschien der 2CV6 mit dem neuen, bereits seit 1968 im AK 350 (lange Kastenente), der Dyane 6 und dem AMI 6/AMI 8 eingebauten 602-cm³-Motor mit zunächst 21 kW (28 PS) bei 6750/min, ab 1976 mit dünneren Ansaugrohren und 18 kW (25 PS) bei 5750/min, ab 1980 mit Registervergaser und 29 PS bei 6750/min und ab 1986 mit einem von 8,5:1 auf 7,75:1 reduzierten Verdichtungsverhältnis für bleifreies Normalbenzin und 21 kW (28 PS) bei 5750/min. Mitte der 1980er Jahre war der 2CV in der Bundesrepublik Deutschland zeitweise wie Fahrzeuge mit unge-regeltem Abgaskatalysator als „bedingt schadstoffarm“ steuerbegünstigt.

Die 602-cm³-Motoren erreichten in der Entwicklungsstufe ab etwa 1972 bis dahin zumindest für Kleinwagen ungeahnte Laufleistungen. Bei ausreichender Wartung sind 300.000 km keine Seltenheit. Nach deutscher Steuerformel werden die 602-cm³-Motoren durch das Abrunden von $\pi/4$ auf 0,78 beim Kolbenquerschnitt auf 597 cm³ heruntergerechnet (siehe Hubraum und Kfz-Steuer).

Die Ente ist eines der wenigen Fahrzeuge, deren Leistung der Basismotorisierung sich im Laufe der Entwicklungsstufen deutlich mehr als verdreifachte. Der Verbrauch der Motoren lag bei den älteren Ausführungen zwischen 5 und 7

Litern Benzin auf 100 Kilometern. Die in den letzten Produktionsjahren gebauten Motoren überschritten selten die 8-Liter-Grenze. Die erste Ausführung mit 9 PS erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 60 km/h; die letzten Typen mit 29 PS Leistung schafften eine Höchstgeschwindigkeit von 115 km/h.

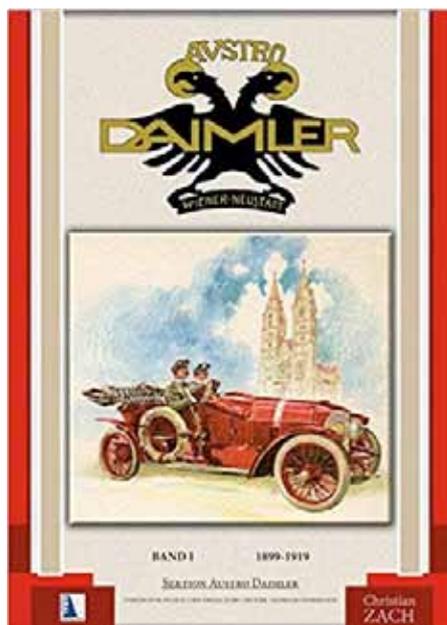
Bei allen 2CV war es möglich, den Motor mithilfe der Wagenheberkurbel zu starten.

Text und Bilder: Wikipedia

Neues Buch

Austro Daimler 1899-1919, Band 1

Zur gleichen Zeit als Josef Eduard Bierenz, Generalimporteur und Vertreter von Gottlieb Daimler, eine Produktionsstätte für eine Automobilfabrik in Österreich suchte, betrat am Ostersonntag 1899 der Wiener Neustädter Fabrikbesitzer Eduard Fischer die Redaktion des Neuen Wiener Tagblattes und erkundigte sich beim Redakteur Adolf Schmal-Filius nach Möglichkeiten, ins Automobilgeschäft einzusteigen - und der Herr Redak-



teur wusste von den Plänen der Daimlergesellschaft in Stuttgart ... Bereits im Mai 1900 war das erste Neustädter Automobil fertiggestellt und weitere 16.000 werden bis 1934 folgen. Das Buch erzählt über technische Innovationen der Herren Paul Daimler, Ferdinand Porsche, Igo Etrich, Karl Rabe, Franz Xaver Reimspieß und Alfred Neubauer. Es gibt aber auch Stimmungsbilder über die gesellschaftliche Einbindung und das Zusammenwachsen des Adels mit dem Bürgertum in einer Zeit des rasanten Fortschritts. Innovative Persönlichkeiten wie der Schwechater

Bierbrauer Theodor Dreher, das Verkaufsgenie Emil Jellinek-Mercedes, der Sascha-Film-Begründer Alexander Graf Kolowrat, der Bankkaufmann Camillo

Castiglioni und die Militärs Robert Wolf und Ottokar Landwehr spielen eine besondere Rolle. Geniale Konstruktionen wie der Prinz Heinrich-Wagen und die Aero-Daimler-Flugzeugmotoren oder die benzin-elektrischen Schwertransportsysteme und Oberleitungsbusse sind nur einige Beispiele aus der High-Tech-Schmiede in Wiener Neustadt, die zum Weltruhm der Marke Austro Daimler beitrugen. Eines der Ziele war es, ein nicht nur für Technikfreaks interessantes Werk zu verfassen, sondern auch Einblicke in das Alltagsleben zu vermitteln.

Einerseits staunt man über das extreme Arbeitspensum der Direktoren Fischer und Porsche, andererseits über die schwierigen Lebensumstände der Arbeiterschaft, vor allem während des Ersten Weltkrieges.

Bereichert durch viele bisher unveröffentlichte Bilder und Werbegrafiken vermittelt dieses Werk einen tiefen Einblick in die ab 1913 eigenständige österreichische Automobilfabrik.

Sonnenblende neu

Eine transparente digitale Sonnenblende macht Autofahren sicherer und komfortabler

Sie ist der „Oldie“ im Fahrzeuginnenraum, sieht heute fast genauso aus wie vor knapp 100 Jahren und fristet zumeist ein Schattendasein am oberen Rand der Windschutzscheibe: die Sonnenblende. Blendendes Sonnenlicht verursacht mehr als doppelt so viele schwere Verkehrsunfälle wie Nebel, Glätte oder andere Witterungsbedingungen. Jedes Jahr zählt die US-Bundesbehörde für Straßen- und Fahrzeugsicherheit NHTSA mehrere tausend Unfälle, die durch blendende Sonne verursacht wurden. In Deutschland waren es 2018 3.756 (Quelle: Statistisches Bundesamt).



Auch wenn herkömmliche Sonnenblenden Autofahrer vor störendem Gegenlicht schützen, versperren sie – einmal heruntergeklappt – oft auch große Teile des Sichtfeldes. Mit der neuen transparenten und digitalen Sonnenblende, dem Virtual Visor, erfindet Bosch den „Oldie“ neu und revolutioniert damit den Fahrzeuginnenraum. Die klassische Sonnenblende wird dafür durch ein transparentes LCD-Display und eine auf den Fahrer ausgerichtete Kamera ersetzt. Dank intelligenter

Algorithmen wird auf dem Display immer nur der Teil verdunkelt, aus dem die Sonne den Fahrer sonst blenden würde. Der Rest des Displays bleibt durchsichtig und der Blick auf die Straße frei. „Kleine Erfindung, große

Wirkung: Mit dem Virtual Visor von Bosch haben Autofahrer freie Sicht auf das Verkehrsgeschehen“, sagt Dr. Stefan Berns, Vorsitzender des

Bereichsvorstands des Geschäftsereichs Car Multimedia. „Besonders wenn Autofahrer morgens und abends von der tiefstehenden Sonne geblendet werden, geraten klassische Sonnenblenden an ihre Grenzen. Mit der digitalen transparenten Sonnenblende von Bosch haben wir für dieses Problem eine innovative Lösung entwickelt.“

BOSCH

Maserati 330

Ein besonders rares Einzelstück ist gerade zum Verkauf angeboten worden:

Maserati 330 von 1979 mit einem 4,2 Liter Motor und 256 PS, Alu-Karosserie vom Ricarrozata Berlinetta by ATL. 385.000 Euro Standort Belgien.

3800 Sint-Truiden, Belgium



Classic Car Enthusiasten in Österreich?

Herr und Frau Österreicher lieben historische Fahrzeuge. Das sagen zumindest die Zahlen des Oldtimer Report. Es besitzen nämlich rund 96.000 Personen mindestens ein historisches Fahrzeug. Weitere 1.2 Millionen Österreicher haben sich den Traum vom eigenen Oldtimer noch nicht erfüllt, würden aber gerne. 1.4 Millionen und damit jeder 6 Österreicher besucht pro Jahr mindestens eine Oldtimer Veranstaltung. Der typische Oldtimerfahrer ist zwischen 41 und 60 Jahre alt und 94% sind männlich. Bei den Oldtimer Interessenten handelt es sich nicht um einen kleinen elitären Kreis. So liegt das Monatseinkommen von Oldtimerbesitzer zwischen 3.000 und 4.000 EURO, wobei 17% weniger als 2.000 verdienen. Zudem sind 56% aller Oldtimer Besitzer und Besitzerinnen in Clubs organisiert.

Quelle: Oldtimer in Österreich

Gummistiefel

Gummistiefel (nordeutsch auch: Galoschen oder Kalo-schen) sind waden- bis kniehohe, wasserdichte Stiefel mit relativ weitem Schaftrohr, die ursprünglich aus Gummi, heute auch aus thermoplastischen Kunststoffen hergestellt werden.

Gummischuhwerk allgemein zählt nicht zu den Gummistiefeln. So gehören beispielsweise Reitstiefel aus Gummi und Watstiefel wohl noch unter schuhtechnischen Gesichtspunkten zu den Gummistiefeln, werden aber allgemeinsprachlich als Reitstiefel oder Gummireitstiefel, beziehungsweise Watstiefel und nicht als Gummistiefel bezeichnet. Wathosen und Galoschen (Überschuhe aus Gummi) sind auch schuhtechnisch gesehen keine Gummistiefel mehr.

Geschichte

Bereits die Urbevölkerung Südamerikas stellte eine primitive Art von Gummistiefeln her durch Tränken von Stoffen bzw. Stoffschuhen im Milchsaft des Gummibaums (Naturkautschuk). Dadurch kam es zu einer begrenzten Vernetzung der Latexsubstanz und zugleich wurde eine gewisse Haltbarkeit erreicht.

In Europa fanden wasserfeste Stiefel (und andere Kleidungsstücke) auf Gum-



mibasis zunächst kein großes Interesse. Bei großer Hitze klebten die Stiefel zu sehr und bei Kälte waren sie spröde. Erst als 1840 Charles Goodyear zufällig entdeckte, dass plastischer Kautschuk, mit Schwefel und Ruß vermischt und durch Erhitzung vulkanisiert, dauerhaft elastisch und nicht mehr klebend wird, fanden Gummiprodukte und somit auch Gummistiefel ihren Absatz. Vorher war z. B. die Landbevölkerung bei ihren Arbeiten auf Hof und Feld weitgehend auf Holzschuhe angewiesen. Auch bei Soldaten der britischen Armee im Stellungskrieg in Flandern fanden Gummistiefel ab 1915 große Nachfrage (Gräben bei Regen).

Der Amerikaner Hiram Hutchinson erwarb von Charles Goodyear eine Lizenz zur Fabrikation von Gummistiefeln. 1853 gründete er in Frankreich eine Fabrik zur Herstellung von Gummistiefeln, da er im damals überwiegend ländlichen Europa einen guten Absatzmarkt sah. Er verkaufte sein Produkt unter dem Markennamen A l'Aigle (Adler) als Tribut an das ameri-



kanische Wappentier. Die Firma Hutchinson existiert bis heute. Der Markenname wurde im Laufe der Jahre zu AIGLE verkürzt. Die Firma mit Hauptsitz in Frankreich produziert noch immer hochwertige Gummistiefel für Beruf und Freizeit.

Henry Lee Norris zog im Jahr 1855 von Amerika nach Schottland, ebenfalls mit dem Ziel, eine Fabrik für Gummistiefel zu gründen. Ein Jahr später nahm die



North British Rubber Company in Edinburgh ihren Betrieb auf. Rund 100 Jahre später, im Winter 1955, präsentierte die Firma einen damals neuartigen, grünen Gummistiefel, der heute als Original Hunter Boot bekannt ist (Hunter ist Hoflieferant des britischen Königs-

hauses).

Im Jahr 1927 hatte der Franzose M. Claude Chamot ebenfalls die Idee, Gummistiefel zu produzieren. Er wählte als Markenname Le Chameau (das Kamel) in Anspielung auf den Spitznamen, den er als Kind hatte. Auch diese Firma stellt bis heute hochwertige Gummistiefel her.

Etwa zur gleichen Zeit begannen auch andere Firmen in Europa mit der Herstellung von Gummistiefeln, beispielsweise Phoenix AG in Hamburg und Semperit in Österreich. Beide Firmen existieren noch heute, haben die Produktion von Gummistiefeln inzwischen jedoch eingestellt und sich auf technische Gummiprodukte für die Industrie spezialisiert. Zu den beiden traditionsreichsten deutschen Herstellern von Gummistiefeln zählen Elbit in Wittenberg und Romika mit Stammsitz in Trier.

Gummistiefel sind absolut wasserdicht und haben sich in vielen Bereichen durchgesetzt. Als Regenschutz und Modartikel werden sie zu Berufs- und Freizeitkleidung getragen, vor allem dort, wo es auf wasserdichtes und leicht zu reinigendes Schuhwerk ankommt.

Gummistiefel als Fußbekleidung in der nassen Jahreszeit werden, in entsprechend bunt bedruckter Aufmachung auch als modisches Schuhwerk für Damen angeboten.

Wikipedia

Skijöring

Sportart, bei der ein Skiläufer von einem Pferd oder Motorrad gezogen wird

Skijöring oder Skikjøring (Norwegisch Kjøring: Fahrsport) ist eine Wintersportart, bei der sich ein Skifahrer an einem Seil von einem Pferd, Schlittenhunden oder einem Motorfahrzeug ziehen lässt.

Skijöring ist seit 1911 ein Bestandteil im Programm der Pferderennen Arosa. Bei den Winterspielen 1928 in St. Moritz war es olympischer Demonstrationswettbewerb.

„Der erste Hinweis auf Skijöring, wo ein Skifahrer von einem Tier gezogen wird, kommt aus China. Während der Yuan und Ming-Dynastie (1271-1644) „Zehn Hunde ziehen eine Person auf einem Paar Holzbretter. . . Galopp auf dem Schnee und Eis schneller als ein Pferd.“ Dieser Satz wurde aus „A History of Chinese Skiing“ (in Chinesisch) veröffentlicht im Jahr



1993 entnommen.

Seit Hunderten von Jahren verwendeten die Lappländer Rentiere und Langlaufski als eine Möglichkeit, über weite verschneite Weiten zu reisen. Skijöring (Skijöring oder Skikjøring in Norwegen und im Sinne von „Ski fahren“) ist in allen skandinavischen Ländern nach wie vor beliebt. Rentier-Rennen werden in Tromsø, Norwegen abgehalten; Inari, Finnland; und Nadym, Russland. (Www.skijor.com/), Skijöring hinter Pferden war eine beliebte Aktivität in der Schweiz, Frankreich und der Tatra Polen. Es dauerte nicht lange dauern, bis diese Aktivi-



tät den Atlantik zu überqueren.

In den frühen 1900er Jahren, fand Pferde-Skijöring seinen Weg nach Nord-



amerika. Im Jahr 1915 erschien es als Freizeitbeschäftigung in Lake Placid, New York und war ein regelmäßiger Zeitvertreib am Dartmouth Winter Carnival in Hanover, New Hampshire.

White Turf

Die traditionellste Veranstaltung mit Skijöring ist der White Turf im Februar auf dem St. Moritzersee im Oberengadin in der Schweiz. Am 1. März 1906 ließen sich im Minutentakt 13 wackelig auf Skiern stehende Fahrer von unbemrittenen, im Galopp dahinpreschenden Pferden vom Postplatz in St. Moritz nach Champfèr und zurück ziehen. Der Sieger Philip Mark brauchte mit seinem irischen Fuchswallach Blitz für die 9950 Meter lange Strecke 20 min und 22 sec. 1907 gelangten auf dem gefrorenen St. Moritzersee erste offizielle Pferderennen zur Austragung; das Skikjøring wird nunmehr im Pulk, Pferd gegen Pferd, Fahrer gegen Fahrer gelaufen. Entscheidend ist der Start aus den nebeneinanderliegenden Startboxen sowie die Positionskämpfe bis zur ersten Kurve. In dieser ersten Phase des Rennens verheddern die Leinen leicht; auch können die Vollblüter manchmal in alle Richtungen abspringen. Zwischenfälle gibt es auch im späteren Rennverlauf, wenn zum Beispiel ein Pferd versehentlich auf die Skis eines Fahrers tritt. 1965 beispielsweise kam kein einziger Fahrer ins Ziel. Heute sind farbige Skis vorgeschrieben, die von den Pferden im Schnee besser erkannt werden. Zur besseren Unterscheidbarkeit wird jedem Fahrer eine Rennfarbe für das Rennleibchen und die dem Fahrerschutz dienende Fahne (wird zwischen die beiden Leinen gespannt) zugeteilt.

2012 benötigte der Sieger Adrian von Gunten im zweiten Rennen (Preisgeld CHF 15.000,-) für die 2700 m lange Rennbahn 3 min 5,4 sec.

Pferderennen Arosa

Bei den Pferderennen Arosa im Januar finden neben Flach-, Hindernis- und Trabrennen auch Skijörings für Sponsoren statt.

Bekanntere Veranstaltungen in Österreich waren die Motorrad-Skijöring-Veranstaltungen des Österreichischen Motorfahrer-Verbands in den Jahren 1932 und 1933 am Semmering, 1935 am Exelberg im Bezirk Tulln sowie 1936 in Hernstein (alle in Niederösterreich).

Der Innsbrucker Otto Mathe baute



1952 mit Komponenten von VW, Porsche Motor (130PS!) einen super leichten Rennwagen der den Beinamen „Fetzenflieger“ erhielt. Nebe Strassenrenne etc. war er auch bei Skijöring Veranstaltungen damals aktiv.

Das erste Skijöring am Lunzer See fand im Jahr 1955 statt. „Durch die Gegebenheiten am See war hier das Zentrum für Skijöring. Damals gab es tolles Eis mit bis zu 30 Zentimetern, Schnee und Sonnenschein“. Auch heute genießt der Skijöring Sport ungeteiltes Interesse in ganz Österreich, auch wenn die Winter viel zamer geworden sind.

Herbert Fischer

Wo gibt es neue Umweltzonen?

In welcher Stadt muss ich mich auf Strafen und Bußgelder einstellen? Hier ist der Ausblick auf das Jahr 2020/2021.

Deutschland:

Im bevölkerungsreichsten Bundesland Nordrhein-Westfalen (NRW) ist die Lage besonders hektisch. In vielen Städten stehen Dieselfahrverbote zur Diskussion. Besonderes Augenmerk liegt hierbei auf der westfälischen Stadt Münster, wo vor dem hiesigen Oberverwaltungsgericht (OVG) in den ersten Wochen des Jahres 2020 gleich mehrere Vergleichsverhandlungen angesetzt sind. So wird das OVG am 14.01.2020 über Fahrverbote für die ehemalige Hauptstadt Bonn und

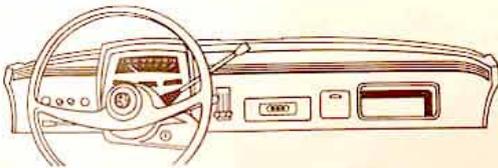


Auto Union präsentiert den

DKW Junior



Im neuen Automobilwerk in Ingolstadt läuft jetzt der DKW Junior vom Band. Alles, was sich schon bei den großen Wagen der Auto Union als technisch richtig bewährt hat, wurde für den DKW Junior übernommen: ein robuster Dreizylinder Zweitakter, der sichere Frontantrieb und die stabile Rahmenbauweise. Hinzu kommt seine überraschende Geräumigkeit! Viel Komfort und die hohe Leistung bei niedrigen Unterhaltungskosten machen den Junior zu dem Auto, wie man es sich heute wünscht.



Ein robuster Zweitaktmotor! DKW Dreizylinder, Hubraum 741 ccm, 34 (39 SAE) PS bei 4300 U/min. Voll-synchronisiertes Vierganggetriebe.

DKW Frontantrieb. Der Wagen wird gezogen und liegt daher auch in Kurven sicher auf der Straße. Kurze Bremswege durch Turbotrommelbremsen.

Sicherheit und Komfort. Stoßelastisches Armaturenbrett, griffiges Tiefnabenlenkrad, Lichtlupe, Anlage

für Heizung und Belüftung. **DKW Großraumkarosserie.** Viel Platz für Vier! Breite, körpergerechte Kontursitze. **Ein richtiger Ferienkofferraum.** Alles paßt hinein, worauf Sie im Urlaub nicht verzichten wollen! Fast einen halben Quadratmeter groß ist die Hutablage. **Nur alle 7500 km eine Inspektion!** Niedrige Wartungskosten! Und außerdem: Individueller Kundendienst im In- und Ausland.

Fortschritt, Sicherheit, Komfort

1. Zweitaktmotor
2. Frontantrieb
3. 4-Gang-Synchrongetriebe
4. Turbo-Trommelbremsen
5. Tiefnabenlenkrad
6. Stoßelastisches Armaturenbrett
7. Großraumkarosserie
8. Klima-Anlage
9. Kontur-Sitze
10. Ferienkofferraum
11. Niedrige Betriebskosten
12. Individueller Kundendienst

Machen Sie eine Probefahrt!

die Ruhrgebietsmetropole Dortmund befinden.

Die zweite Vergleichsverhandlung, die wie die bereits erwähnte Verhandlung ebenfalls auf eine zuvor eingereichte Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zurückzuführen ist, beschäftigt sich mit etwaigen Dieselfahrverboten für die Ruhrgebietsstädte Bochum, Hagen und Oberhausen als auch drei weitere Städte aus NRW: Düren in der Eifel, Paderborn und die Industriestadt Wuppertal.

Ausgang dieser juristischen Vergleiche ist auch für andere Städte in der Bundesrepublik Deutschland von höchstem Stellenwert und Interesse: So könnten diese Entscheidungen nach Einschätzungen von Experten ein Fingerzeig und richtungweisend für weitere, vergleichbare, nationale Rechtsstreite rund um das große Thema Fahrverbote sein. Bekommen wir also im nächsten Jahr acht neue Die-

selfahrverbotszonen?

Frankreich:

Frankreich ist gegenwärtig neben Deutschland das europäische Land mit den meisten Umweltzonen. Für 2020 stehen neue Fahrverbote an, manche Zonen werden ausgeweitet und auch verschärft.

Das am Fuße des Mont Blanc gelegene Arve Tal führt im Zuge einer jährlichen Verschärfung im ersten Quartal eine zusätzliche permanente ZFE Zone für LKW mit einer Crit'Air Vignetten Pflicht (mindestens EURO 2 bzw. EURO 3) ein. Ab dem Jahr 2025 ist zudem geplant, nur noch ausschließlich Crit'Air 1 zu erlauben.

In der ZCR Grenoble wird die Crit'Air 4 (mindestens EURO 4 bzw. EURO 5) dauerhaft verboten. Darüber hinaus wird die Zone vergrößert und umfasst daraus resultierend ab dem 01.07.2020 nunmehr 28 Kommunen.

Die ZFE in Lille wird aller Voraussicht nach im kommenden Herbst der Öffentlichkeit präsentiert und 2021 dann wirksam eingeführt. Betroffene Fahrzeuge sind PKW, LKW und Wohnmobile.

In Lyon startet ab dem 01.01.2020 eine permanente ZFE für LKW im Zuge einer Crit'Air Pflicht, wobei die Vignetten Crit'Air 4 und 5 (mindestens EURO 4 bzw. 5) verboten sein werden. Im darauffolgenden Jahr 2021 wird das Verbot dann verschärft, was zur Folge hat, dass nur noch Crit'Air 2 (mindestens EURO 5 bzw. 6) erlaubt sein werden.

Die Stadt Nancy wird voraussichtlich im 1. bis 2. Quartal eine neue ZPA Zone bekommen. Diese wird temporär sein und beinhaltet bei Aktivierung wegen vorausgegangener Luftverschmutzungsspitze ein Verbot für jedes Kraftfahrzeug ohne Crit'Air sowie für Crit'Air 4 und 5 (mindestens EURO 4 bzw. EURO 5).

Saint Etienne installiert Ende 2020 eine neue und permanente ZFE Zone, die allerdings nur LKW ab 3,5 t tangiert. Ergänzend hierzu besteht Crit'Air Pflicht (mindestens EURO 3).

Die im Herzen Frankreichs gelegene Stadt Clermont-Ferrand schickt sich ebenfalls an, eine permanente Zone zu installieren, in welcher dann ab 2021 eine Crit'Air Pflicht bestände. Der Konjunktiv verrät es bereits: Weitere Details sind nach gegenwärtigem Stand noch gänzlich unbekannt und werden erst in Folge der nächsten Monate öffentlich kommuniziert.

Schweiz:

In Genf wird am 15.01.2020 eine temporäre Umweltzone installiert. Im Falle einer Luftverschmutzungsspitze besteht dann die Pflicht der sog. Stick'Air Plakette. Betroffen sind motorisierte 2- und 3-Räder, PKW, Wohnmobile, Busse und LKW. Besonderheit: Die Crit'Air aus Frankreich wird anerkannt. Für Kleintransporter und LKW besteht allerdings eine 2-jährige Übergangsfrist.

Belgien:

Bei unseren belgischen Nachbarn liegt fahrverbotstechnisch 2020 die zweitgrößte Stadt Flanderns, Gent, im Fokus der Aufmerksamkeit. So wird es im Stadtgebiet eine komplett neue Umweltzone geben, in welcher für folgende Fahrzeugklassen eine Registrierungspflicht gilt: PKW, LKW, Wohnmobile und Busse. Fahrzeuge mit einem Dieselmotor brauchen mindestens EURO 4, die Benziner EURO 2.

Der Registrierungsablauf wird der gleiche und einheitlich mit jenem in Antwerpen sein – ergo muss man sich nur einmalig für beide Städte anmelden - und ist dann auf der sicheren Seite. Eine Ausnahme gilt es allerdings auch hier zu beachten, denn in den Niederlanden und Belgien zugelassene Fahrzeuge sind schon automatisch registriert. Wer aber ein älteres Fahrzeug besitzt hat die Mög-

lichkeit, sich die legale Einfahrt in diesen Zonen gegen eine zusätzliche Gebühr zu erkaufen.

Niederlande:

Unsere Nachbarn Niederlande setzen bei der Deklarierung und Strukturierung ihres Umweltzonensystems neue Maßstäbe und werden es komplett überarbeiten. Diese Überarbeitung wird das Reglement aber vereinheitlichen und, nach Regierungsangaben, auch vereinfachen. Die Umstrukturierung wird bis 2025 abgeschlossen sein und dann vier verschiedene Umweltzontypen beinhalten: gelb, grün, blau und lila.



Gelb: Verbot von PKWs, Wohnmobile und Kleintransporter mit Diesel Euronorm 2 oder weniger. Grün: Verbot von PKWs, Wohnmobile, Kleintransporter, LKWs und Busse mit Diesel Euronorm 3 oder weniger. Blau: Verbot von PKWs, Wohnmobile, Kleintransporter, LKWs und Busse mit Diesel Euronorm 4 oder weniger. Lila: Verbot von LKWs mit Diesel Euronorm 5 oder weniger.

Ab dem 01.01.2020 werden in zwei Städten oben beschriebene Zonen installiert. In der Hafenmetropole Rotterdam werden am Jahresbeginn grüne Zonen aktiviert. In Rotterdam gilt dann ein Verbot für LKW über 3,5 t, obschon PKW, Wohnmobile und Kleintransporter jeglicher Euronorm wieder passieren dürfen. In Utrecht wird es ab Januar 2020 ein generelles Verbot von Mofa und Mopeds mit Verbrennungsmotoren geben.

Im Laufe des kommenden Jahres 2020 folgen farbliche Zonen für weitere Städte wie die Universitätsstadt Maastricht mit ihrer grünen Zone für PKW, Wohnmobile und Kleintransporter. Zum Ende 2020 bekommen dann Arnheim (angesetzt ist das vierte Quartal 2020) und zum 01.11.2020 Amsterdam jeweils eine grüne Umweltzone. Die Hauptstadt mit den charismatischen Kanälen wird darüber hinaus ab 2022 eine lila Zone für LKW erhalten. Ab 2025 verschärft sich die Reglementierung aber zusehends ("Null Emissionen" LKW), so dass in der Folgezeit, aber spätestens ab 2030, nur noch Fahrzeugen mit Null Emissionen die Einfahrt gewährt wird.

Ab Dezember 2020 verbietet ebenfalls Den Haag Mofa und Mopeds, welche eine Erstzulassung vor 2011 haben, komplett. Eine gelbe Zone wird 2021 in Betrieb genommen, im darauffolgenden Jahr (2022) kommt eine grüne hinzu. Ausgewiesenes Ziel ist es, bis 2030 nur noch emissionsfreie Kraftfahrzeuge auf den Straßen zu haben.

Ab 2021 wird es für die Grenzstadt Nijmegen eine grüne Zone geben, genauere Informationen werden vorher bekannt gegeben.

Großbritannien:

Die Hauptstadt London verschärft die Regularien ihrer LEZ ab dem 26.10.2020: Ab dann ist für LKW über 3,5 t und für Busse über 5 t nur noch EURO 6 gestattet.

Bristol versieht bis 2021 seine Altstadt, Teile der Autobahn M32, den Hafen und einen Teil von Hotwells mit Umweltzonen, und verbietet die private Nutzung aller Dieselfahrzeuge im Zeitraum von 7.00h und 15.00h. Bristol ist somit die erste Stadt Europas, die sämtliche Dieselfahrzeuge verbannt.

Dundee, Edinburgh und Aberdeen planen für Ende 2020 und den Anfang des Folgejahres ebenfalls Umweltzonen, genaue Informationen diesbezüglich werden folgen!

Spanien:

In Barcelona wird aus der temporären Umweltzone eine permanente werden. Gleichzeitig wird sie auf 95km² vergrößert. Das Gebiet umfasst dann die Stadt Barcelona, sowie die Gemeinden Sant Adrià de Besòs, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat und Cornellà de Llobregat, die innerhalb der Ringstraße liegen. Die Zone gilt montags bis freitags von 7:00h bis 20:00h. Verboten sind Pkw, Wohnmobile, Kleintransporter mit Diesel Euro 3 und Benzin Euronorm 2. Mofa und Motorräder Euro 2 sind ebenfalls vom Verkehr ausgeschlossen, genauso wie Busse und LKW mit Benzin/Diesel Euro 3 oder geringer. Fahrzeuge, die diese erwähnten Kriterien in positiver Hinsicht erfüllen, müssen sich allerdings vorab registrieren und eine Distintivo-Ambiental Plakette erwerben.

Seien Sie bereit und informiert mit unserer kostenlosen Green-Zones App für iOS und Android!

Green Zones

Was macht man mit einem Unfallwagen?

Da war ein „short nose“ D-type Jaguar welcher 1957 in Le Mans am Start war und den 3. Platz gesamt errungen hatte. Im folgenden Jahr hat der neue französische Besitzer Jean-Marie Brussin den Rennwagen zu Schrott gefahren und dabei sein Leben verloren. Halbwegs heil ist das Fahrgestell (Monocoque), Motor



Foto: Silverstone Auctions

und die Radaufhängungen geblieben. Diese Teile sind dann 1960 zu Michelotti gekommen bei dem 1963 das Auto neu in Alu Karosiert wurde. Die neue Kreation ganz im Stile der damaligen Ferraris und Lamborghinis, wurde dann beim Genver Autosalon am Michelotti Stand bewundert. Es existiert noch ein zweiter Wagen.

Herbert Fischer

Gotfrid Köchert

Gotfrid Köchert, in manchen Publikationen auch Gottfried Köchert, (* 22. März 1918 in Wien; † 6. November 1986 in Altmünster) war ein österreichischer Automobilrennfahrer.

Gotfrid Köchert war der bekannteste österreichische Autorennfahrer der 1950er-Jahre. Ob seiner Herkunft als Spross der Wiener Juwelierdynastie A. E. Köchert wurde er der „rasende Juwelier“ genannt. In Wien geboren, verbrachte er die 1930er-Jahre in den USA und studierte von 1936 bis 1938 Ökonomie an einem College in Florida. Seine Eltern hatten den jungen Köchert in die USA geschickt, um damit seine Liaison mit der Schauspielerin Gusti Huber zu unterbinden. Knapp vor dem Krieg kam er wieder nach Österreich zurück und heiratete Gusti Huber noch während des Krieges. Der Ehe, die jedoch bald wieder geschieden wurde, entstammen zwei Töchter. Eine von ihnen war die Schauspielerin Bibiana „Bibi“ Besch. Kö-



Foto: Archiv pfundner

chert war daher auch der Großvater von Samantha Mathis, die ebenfalls Schauspielerin wurde.

Die Mille Miglia von 1956 war das erste große Autorennen, das Köchert bestritt. Er fuhr dabei einen neuen Porsche 550, den er knapp vor dem Rennen in Stuttgart abholte. Zum Erstaunen der Fachwelt lag der bis dahin völlig unbekannte Österreicher beim Wendepunkt in Rom an der vierten Stelle der Gesamtwertung. Knapp vor Florenz endete seine Fahrt nach einem Kupplungsschaden jedoch vorzeitig. Köchert lag zu diesem Zeitpunkt an zehnter Stelle. Wenige Wochen später gewann er den Sportwagen-Grand-Prix auf dem Nürburgring und feierte damit den ersten Sieg eines Österreichers bei einem Autorennen nach dem Zweiten Weltkrieg.

1957 war er erneut bei der Mille Miglia am Start. Es sollte das letzte 1000-Meilen-Rennen sein, da das Rennen nach dem Todessturz von Alfonso de Portago vom Rennkalender verschwand. Der Sieg ging an den Ferrari-Werkspiloten Piero Taruffi. Köchert, der ebenfalls einen Ferrari pilotierte, kam als Zehnter der Gesamtwertung ins Ziel. Er war auch der erste Österreicher nach dem Zweiten Weltkrieg, der beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans am Start war. Mit Partner Erwin Bauer steuerte er einen Ferrari 500TRC und lag drei Stunden lang immer in der Spitzengruppe, ehe ihn ein Defekt an der Benzinpumpe zur Aufgabe zwang.



Wien Aspern 1958

Foto: Technisches Museum, Wien

Auch beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring 1958 war das Duo Köchert/Bauer am Start. Am Ende des Rennens – Köchert war längst umgezogen und wartete in der Box auf seinen Teamkollegen, der den Wagen als Zehnter ins Ziel brachte – übersah Bauer die Zielflagge und fuhr im vollen Tempo weiter. Wenige Kilometer nach dem Zielstrich verunglückte der Deutsche tödlich.

Ende des Jahres hatte Köchert einige schwere Unfälle und einen ersten leichten Herzinfarkt. Die Ärzte rieten ihm, den Rennsport aufzugeben und Köchert engagierte sich forthin als Segler. Bei den Olympischen Sommerspielen 1960 in Rom vertrat er sein Land in der damals größten olym-

pischen Yachtklasse und wurde Siebter.

An den Rennstrecken sah man ihn nur noch selten. 1962 fuhr er einen Ferrari 250 GTO beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring, konnte sich aber nicht klassieren. Gotfrid Köchert starb 1986 in seinem Haus in Altmünster an einem Herzinfarkt.

Köchert war der Prototyp eines Herrenfahrers, der bei der letzten Mille Miglia im Jahre 1957 auf einem 2-Liter-Ferrari 10. im Gesamtklassement wurde, 82 Minuten hinter dem Sieger Piero Taruffi in einem viel stärkeren Werks-Ferrari. Der GTO Nummer 3527 wurde am 22. Mai 1962 an Köchert ausgeliefert, der dann wenige Tage später mit Umberto Maglioli das 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring fuhr. Der Hobby-Rennfahrer aus Wien und der Renn-Profi aus Italien führten in der GT-Klasse, doch nach einem Boxenstopp sprang der GTO nicht mehr an. Köchert schickte den Wagen sofort ins Werk zurück.

Köchert war ein enger Freund von Jochen Rindt. Für den Großen Sportwagen-Preis von Österreich, 1965 auf dem Militärflugplatz Zeltweg, stellte Köchert seinen privaten Ferrari LM Jochen Rindt zur Verfügung, der prompt das Rennen gewann. Gotfrid Köchert starb 1986 im Alter von 68 Jahren.

Wikipedia

Gschwindl nimmt erste Hybrid-Linienbusse für die Wiener Linien mit Abbiege-Assistent in Betrieb

Seit Jahresbeginn hat das Busunternehmen Gschwindl die ersten Mercedes-Benz Citaro Hybrid Stadtbusse mit Abbiegeassistent im Einsatz. Positive Bilanz nach dem ersten Einsatzmonat.

Strebersdorf (OTS) - Weniger Verbrauch und mehr Effizienz - die perfekte Verbindung aus Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit. Seit 1. Jänner 2020 kommen hocheffiziente Hybrid-Module in 40 neuen Omnibussen im Wiener Stadtlinienverkehr zum Einsatz.

Mehr Sicherheit im Stadtverkehr

Insbesondere ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind von der Gefahr des „toten Winkels“ betroffen. Um präventiv ge-



gen Unfälle zu wirken, setzt Gschwindl auf den neuen Abbiegeassistent Side-guard Assist von Mercedes-Benz. Dieser erhöht die Sicherheit erheblich, indem er den Fahrer dabei unterstützt kritische Situationen beim Abbiegen rechtzeitig zu erkennen. Im ersten Schritt wird durch Lichtsignale gewarnt, im zweiten Schritt durch eine Vibration des Fahrersitzes.

Innovationsführer im privaten Busbetrieb

Für neue Technologien ist Busunternehmer KR Herbert Gschwindl immer offen. Er ist mit seiner Entscheidung für Citaro Hybrid Stadtbussen mit Abbiegeassistent äußerst zufrieden. Für Gschwindl sind diese Fahrzeuge nicht mehr aus dem Fuhrpark wegzudenken.

Bezirkshauptmannschaft ordnet die Verschrottung des letzten Privatfahrzeuges von Professor Max Reisch an.

Offener Brief:

Geschätzte Oldtimerfreunde, geschätzte Prof-Reisch-Freunde, liebe Kuftsteiner;

Am Donnerstag, den 13. Februar 2020 findet um 9 Uhr am Landesverwaltungsgericht Niederösterreich 3109 St. Pölten, Rennbahnstraße 29, Tor zum Landhaus/Stiege B, 1 Stock/Verhandlungssaal 3 unter Leitung von Frau Rat. Mag. Binder eine öffentliche mündliche Verhandlung über eine Beschwerde gegen Strafen nach dem Abfallwirtschaftsgesetz statt.

Dieser Fall ist nicht nur wegen des von der einschreitenden Bezirkshauptmannschaft und dem beigezogenen Amtssachverständigen als Schrott taxierten letzten Autos von Prof. Max Reisch aufsehenerregend, sondern würde eine neue Dimension behördlicher Verfolgungsakte gestatten, da ein Polizist ohne Wissen des Betroffenen und ohne Gefahr in Verzug über einen Zaun in das geschlossene Grundstück eingedrungen ist und alle nicht versperrten Räumlichkeiten untersucht und danach die Bezirkshauptmannschaft einen Lokalauschein angesetzt hat, obwohl der Beschwerdeführer ihr deutlich gemacht hatte, dass er daran sicher nicht teilnehmen können werde.

Bei diesem Lokalauschein wurden alle (unrestaurierten!) Fahrzeuge des Beschwerdeführers in der Zustandsnote 3-6 als Abfall klassifiziert und per Bescheid die „Entsorgung“ angeordnet, obwohl der Beschwerdeführer im Verfahren schlüs-



sig nachgewiesen hatte, dass es sich bei allen Fahrzeugen um erhaltenswerte Oldtimer handelte, die zum Teil angemeldet sind und wie das Fahrzeug von Prof. Reisch - auch kulturhistorisch/technischen Wert besitzen.

Das Pikante an dieses Fall ist nicht nur das grundlose und unautorisierte Eindringen des Polizisten auf Privatgrund, sondern auch die Tatsache, dass sich alle Fahrzeuge unter Dach bzw. auf festen Boden (Beton) befanden. So ein Fall ist einzigartig, aber bitte kommen Sie und machen Sie sich selbst ein Bild. Die Verhandlung ist öffentlich, allerdings ist das Fotografieren untersagt.

Auszüge aus der Beschwerde zur besseren Information sind angeschlossen, der Beschwerdeführer wird sich selbst vertreten. Bitte benachrichtigen Sie uns unter der Email: gberndorfer@yahoo.com, bzw. unter der TelNr. 0677 62262437 (bitte nicht am Wochenende!), um sicherzustellen, dass ausreichend Sitzplätze im Verhandlungssaal zur Verfügung stehen.

Beste oldtimerliche Grüße,
Berndorfer Gregoire

OLDTIMER TAGE



Inhaltsverzeichnis

Weihnachten war's	1
Briefmarken im Motorsport	2
VW Heckfenster	3
Umweltgerechte Lagerung ...	3
Citroën 2CV	4
Neues Buch	6
Sonnenblende neu	6
Maserati 330	7
Classic Car Enthusiasten in Österreich?	7
Gummistiefel	7
Skijöring	8
Wo gibt es neue Umweltzonen?	9
Was macht man mit einem Unfallwagen?	10
Gotfrid Köchert	11
Franz Albert	11



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