

COVC Monats - Gazette

Nummer 147 August 2020

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Lange hat's gedauert die Covid Pandemie, aber jetzt gehen wir's wieder an und bringen unsere Schätzchen wieder auf Hochglanz.

The Hertz Corporation

ist ein US-amerikanisches Unternehmen und mit 7900 Stationen das weltweit größte in seinem Segment für Mietwagen.

Im Jahr 1918 begann Walter L. Jacobs, reparierte Gebrauchtwagen zu vermieten. Das Unternehmen expandierte und hatte Anfang der 1920er Jahre einen Jahresumsatz von 1 Mio. US-\$. 1923 verkaufte Jacobs das Unternehmen an John D. Hertz, blieb aber im Unternehmen. John Hertz war zugleich Präsident der Yellow Cab Company und ihrer Tochtergesellschaften Yellow Cab Manufacturing Company und Yellow Coach Ma-

nufacturing Company. Das Unternehmen hieß bald „Hertz Drive-Ur-Self System“



Example of Hertz Location, Miami Florida, 1925.

(auf Deutsch: „Hertz-Fahr-Selbst-System“) und wurde 1926 von General Motors im Rahmen der Akquise von Yellow Cab/Coach erworben. 1953 kaufte die Omnibus Corporation das Unternehmen; ein Jahr später erfolgten die Umbenennung in „The Hertz Corporation“ und der Gang an die Börse. 1953 wurde die New Yorker LKW-Leasingfirma Metropolitan Distributors von Hertz übernommen. Die RCA erwarb Hertz 1967, führte das Unternehmen aber eigenständig weiter.

1970 wurde das Reservierungszentrum in Oklahoma City eröffnet; Hertz war nun rund um die Uhr erreichbar. In den folgenden Jahren änderten sich die Besitzverhältnisse wiederholt: 1985 wurde Hertz von United

Airlines gekauft, 1987 an die „Park Ridge Corporation“ verkauft. Investoren der Park Ridge Corporation waren Teile des Hertz-Managements und die Ford Motor Company. Die Volvo North America Corporation investierte 1988 ebenfalls in Park Ridge.

1982 gründete man mit der Penske Corporation das Joint Venture Hertz Penske Truck Leasing.

Die Expansion nach Japan erfolgte 1990 in Form eines Joint Ventures mit Mazda, das über 400 Stationen betrieb. 1993 verschmolzen Park Ridge und Hertz, der Name „The Hertz Corporation“ blieb bestehen. Seit 1997 wird Hertz an der Börse gehandelt. Im gleichen Jahr öffnete das europäische Reservierungszentrum in Dublin.



zentrum in Dublin.

Im Jahr 2000 öffnete das zweite Reservierungszentrum in den USA. Im folgenden Jahr kaufte Ford die restlichen 18,5 % der Hertz-Aktien. Damit war Hertz ein hundertprozentiges Tochterunternehmen von Ford.

Im September 2005 wurde der Verkauf von Hertz an eine Investoren-Gruppe (Clayton Dubilier & Rice, The Carlyle Group and Merrill Lynch Global Private Equity) für 15 Mrd. US-\$ angekündigt. Die Transaktion wurde am 22. Dezember 2005 abgeschlossen.

Seit November 2006 ist Hertz wieder börsennotiert.

Hertz gehört nach dem Ranking von Interbrand heute zu den 100 wertvollsten Marken der Welt.

Der Mutterkonzern Hertz Global Holdings traf Ende April 2010 eine Übereinkunft zur Übernahme des Konkurrenten Dollar Thrifty Automotive Group für rund 1,17 Milliarden US-Dollar bzw. 41 US-Dollar pro Aktie. Die Akquisition soll Einsparungen von mindestens 180 Mio. US-Dollar führen und den Gewinn von Hertz steigern. Nach dem Erwerb von Dollar Thrifty Automotive Group musste das Unternehmen die Advantage Rent a Car verkaufen. Daraufhin wurde 2013 die neue Tochter Firefly gegründet.

Im Februar 2019 hat Hertz zusammen mit Air Zermatt ein Heliskiing-Angebot lanciert. Das Angebot beinhaltet unter anderem die Miete eines Luxus-Sport Utility Vehicles von Hertz für 24 Stunden und ein Flug mit einem Helikopter von Air Zermatt vom Flugplatz Raron in eines der umliegenden Skigebiete.

Der deutsche Firmensitz (Hauptverwaltung) ist in Eschborn (Ludwig-Erhard-Str. 12). Diese Halteradresse ist in den deutschen Fahrzeugscheinen eingetragen. Seit Mitte 2006 sind fast alle Fahrzeuge in Düren zugelassen. Zu erkennen sind Hertz-Fahrzeuge am Kennzeichen mit



...in Österreich:

Hertz versetzt Sie in die damalige Zeit zurück, in der weniger die Stromlinienform und der Verbrauch von Autos im Mittelpunkt standen, sondern vielmehr Design, Kraft und Wertigkeit. Das Unternehmen bietet neben der Vermietung auch einfache Tagesfahrten, komplett organisierte Rallyes – inklusive Roadbook und Zeitnehmung im In- und Ausland – und eben das Wochenende in einem Hertz Classics Cabrio an.

dem Format DN-Hx xxxx sowie DN-Ax xxxx. Weiterhin ist ein Strichcode links und rechts neben den hinteren Fenstern. Vor 2006 wurden die Fahrzeuge hauptsächlich in Wiesbaden zugelassen. Vereinzelt sind auch Fahrzeuge mit anderen Zulassungen in der Flotte („Local Fleet“).

Die Hertz Autovermietung GmbH besitzt für Langzeitmieten eine bestimmte Flotte, überwiegend aus Ford-Modellen. Die Langzeitflotte reicht vom Ford Fiesta über Focus, Mondeo bis zum Kuga. Diese werden über die Kennzeichen DN-LZ xxxx zugelassen.

In den 1990er Jahren entwickelte Hertz das GPS-Navigationssystem Neverlost (auf deutsch „niemals verirrt“) und setzt es in einem Teil seines Fuhrparks ein. Das System hatte schon damals Merkmale wie LC-Display, Sprachausgabe und Adresssuche. Später wurde Neverlost modifiziert und als „Magellan Roadmate GPS Navigation System“ von der Thales Group auf den Markt gebracht. Es wird als transportables System speziell für zusätzliche Vermietung genutzt. 2009 wurden die Magellan-Geräte durch einfacher zu bedienende Garmin-Geräte ersetzt.

Wikipedia, Text und Fotos

Franz Albert

Franz Albert (* 6. Jänner 1931 in Wörgl; † 10. November 2017 in Dénia) war ein österreichischer Autorennfahrer.



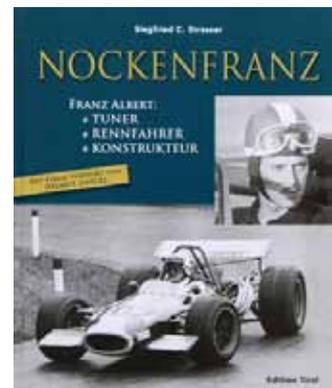
Franz Albert war nach Gotfrid Köchert der zweite österreichische Autorennfahrer, der nach dem Zweiten Weltkrieg international bekannt wurde. Sein erstes Rennen fuhr Albert bei einem nationalen Straßenrennen in Linz 1959. Er hatte kurz davor einen Porsche 550 erworben, der sein erstes Rennfahrzeug wurde. Mit dem Porsche war er bei nationalen Sportwagenrennen in Österreich am Start und tauschte den Wagen 1961 gegen einen Porsche 718 RS 60. 1962 war er der zweite Österreicher, der beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans an den Start ging. Als Partner von Gianni Balzarini fuhr er einen Werks-Abarth-Simca 1300 Bialbero. Das Rennen endete für das Duo allerdings schon nach 30 Runden durch einen Getriebebeschaden.

In den 1970er-Jahren bestritt er auf seinem privat gemeldeten Chevrolet Camaro einige Läufe zur Tourenwagen-Europameisterschaft. Ab 1977 war er regelmäßig in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft am Start. Seine Einsatz-



Foto: Technisches Museum

fahrzeuge, ein BMW 2002 und ab 1978 ein BMW 320i Turbo wurden mit von ihm selbst entwickelten Nockenwellen ausgestattet. Diese Albert-Nockenwellen waren bei Tuningunternehmen begehrte Bauteile bei der technischen Aufrüstung von Rennfahrzeugen.



Franz Albert ist sicherlich nicht so bekannt wie Hans-Joachim Stuck, Jackie Stewart, Gerhard Berger oder Dieter Quester. Dabei feierte er viele Erfolge, fuhr über mehrere Jahrzehnte Autorennen und konnte sich dabei durchaus gut in Szene setzen, was ihm auch seine Konkurrenten bestätigen würden. Seine Wikipedia-Eintrag ist kurz, sein Leben von 1931 bis 2017 wird dort nur knapp umrissen. Viele Aspekte fehlen dort, umso schöner, dass nun eine umfassende Biografie von Siegfried C. Strasser erschienen ist.

Anfang der 1980er-Jahre bestritt der Österreicher nur mehr sporadisch Rennen, da er sich immer intensiver um sein eigenes Tuningunternehmen kümmern musste. So verbesserte er 1984 im Auftrag von Ferruccio Lamborghini die Leistung des Countach Turbo S und brachte ihn zu einer Leistung von 748 PS bei einem Drehmoment von 876 Nm. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 333 km/h war der von Albert getunte Lamborghini das damals schnellste Straßenfahrzeug. Sein letzter Renntourenwagen war ein Mazda S124. 1984 zog er sich endgültig vom Rennsport zurück.

Herbert Fischer

3. Teil und zu guter Letzt die 500 Meilen von Indianapolis oder auch das Indy 500 genannt

Der Indianapolis Motor Speedway war 1909 die erste speziell für Autorennen gebaute Rennstrecke in den USA. Er liegt in der von Indianapolis vollständig umschlossenen Stadt Speedway im US-Bundesstaat Indiana, besitzt die Form eines Ovals und besteht aus vier 9° 12' überhöhten Steilwandkurven, die vom Kurveneingang bis zum Kurvenausgang jeweils 400 Fuß messen. Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 2,5 Meilen.

Am 30. Mai 1911 wurde das erste 500-Meilen-Rennen von Indianapolis ausgetragen. Der Sieger hieß Ray Harroun



Abb. 1



Abb. 2



Abb. 3

(Abb.1) auf einem Marmon Wasp (Abb.2 und 3), der für die 500 Meilen 6 Stunden, 42 Minuten und 11 Sekunden benötigte. Das entsprach einer Durchschnitts-

geschwindigkeit von 72,602 Meilen pro Stunde (116,842 km/h).

Die 17. Auflage (Abb.7) des 500 Meilen Rennens wurde am Dienstag den 30. Mai



Abb.4 Charlie Merz auf einem Stutz Bearcat wurde Dritter



Abb.5 Jules Goux auf Peugeot war der erste nicht amerikanische Gewinner. Deutsche Post



Abb.6 Zweiter wurde Spencer Wishart, wie immer in Hemd und Krawatte bekleidet auf seinem Mercer Type 35R Raceabout



Abb. 7

1929 auf dem Indianapolis Motor Speedway von Indianapolis gefahren. Ray Keach welcher im Vorjahr den vierten Platz belegt hatte, übernahm die Führung zum ersten Mal in der Runde 158 und gab sie bis zum Ziel nicht mehr her. Er siegte auf einem Simplex Piston Ring Auto.

Beim Rennen im Jahre 1935 (Abb.8) wurden zum ersten Mal Offenhauser-



Abb. 8

Motoren eingesetzt. Diese Offy-Motoren prägten die Indy-Szene die nächsten dreißig Jahre. Aus der achten Startreihe fuhr Kelly Petillo auf seinem Gillmore Speedway zum Sieg. Es wurde auch bei diesem Rennen zum Fünften mal in Folge der Geschwindigkeitsrekord gebrochen.

Beim den Rennen in Indianapolis wurde auch das „Pace Car“ (Abb. 10 bis 13)



Abb. 9 und 10 oben der Freistempel zum 75 Jahr Jubiläum des Maserati Sieges in Indianapolis, darunter das siegreiche Auto, der Maserati 8 CTF aus dem Jahre 1939, Farbproben

zum ersten Mal eingesetzt. Bei gefährlichen Situationen, wo zum Beispiel Fahrzeugteile auf der Strecke sind, fährt dieses Auto mit reduzierter Geschwindigkeit vor dem Feld her. Die Streckenposten haben dann Zeit und können gesichert die Strecke wieder freimachen.

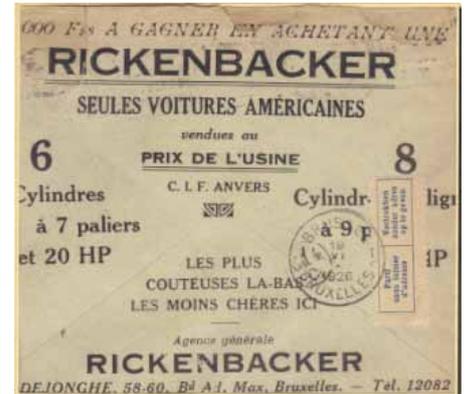


Abb. 11 Eddi Rickenbacker, Inhaber der Rennstrecke fuhr im Jahre 1925 auf seinem selbst gebauten Rickenbacker 8 persönlich das Pace Car. Oben die Rückseite eines Belgischen Postcheckkuverts, darunter eine Mustermarke



Abb. 12 Eddi Rickenbacker war der erfolgreichste Jagdflieger der USA im ersten Weltkrieg

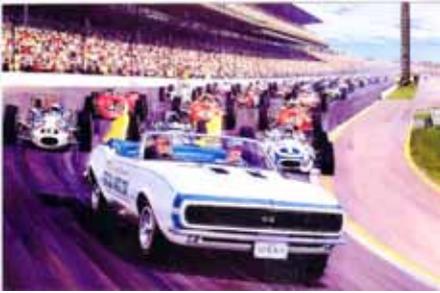


Abb. 13 Das Pacecar gibt die Geschwindigkeit bei Neustart vor. Am Steuer sitzt der zweifache Indy 500 Gewinner Maro Rose auf einem Chevrolet Camaro und fährt das Pace Car beim Rennen im Jahre 1957. Chinesische Ganzsache, mit Kopie der Vorderseite, diese Ganzsachen werden auf Wunsch für Sammler gemacht.

Österreichische Erfolge haben wir in Indianapolis bisher leider keine aufzuweisen. Es blieb bisher nur bei einigen Teilnahmen am Rennen. Beim ersten Rennen starteten die beiden Auswanderer Joseph „Joe“ Jagersberger und Louis Schwitzer. Jagersberger wurde am Ende nur dreißigster und Schwitzer durfte nur



Abb. 14 Auch Jochen Rindt versuchte in Indianapolis sein Glück. Im Jahre 1967 startete er auf einem Wagner Lockheed von der vorletzten Position aus ins Rennen. Er musste aber nach 108 Runden mit Ventilschaden das Rennen beenden. Er versuchte es noch zweimal. 1968 schied er nach 5 Runden mit Kolbenschaden auf einem Repco-Brabham aus. Vielversprechender war der Einsatz auf Lotus im Jahre 1969. Nur konnte sich Rindt wegen technischer Probleme nicht für das Rennen qualifizieren.

den am Ende zehntplatzierten Harry Cobe für einige Runden am Steuer ablösen. Beide wurden erst nach dem ersten Weltkrieg eingebürgert und waren zum Rennzeitpunkt noch Österreicher. In den Ergebnislisten werden sie aber als Amerikaner geführt. Ein weiterer Starter war der Kärntner Hubert Stromberger (1995 und 1996).



Abb. 15 Dem Sieger wird traditionell nach der Zieldurchfahrt eine Flasche Milch gereicht.

Denn während in Monaco Champagner verspritzt und getrunken wird, lässt sich der Sieger in Indianapolis traditionell mit Milch (Abb.15) feiern. Die berühmteste Tradition des Rennens hat ihren Ursprung 1936. Der damalige Sieger Louis Meyer verlangte nach einem Glas Buttermilch und trank selbiges medienwirksam

auf dem Siegespodest. Ein findiger Chef einer lokalen Molkerei erkannte das Marketingpotenzial der Aktion. Seit 1956 ist das traditionelle Milchtrinken des Siegers im Protokoll verankert. In Islamischen Rennen wird nach dem Zieldurchlauf mit Rosenwasser (Abb. 16) angestoßen.



Sowohl Emerson Fittipaldi (Abb. 17) also auch Nigel Mansell (Abb.18) waren sowohl Formel 1 Weltmeister als auch



Abb. 17 oben, Emerson Fittipaldi auf seinem Rennwagen ohne Marlboro Werbung, darunter Abb. 18 Nigel Mansell in seinem Penske mit dem er 1993 die Meisterschaft gewann

in Indianapolis erfolgreich. Fittipaldi gewann 1989 auf einem Patrick Racing-Auto und 1993 auf einem Penske Racing-Auto (beide male mit der auffälligen Marlboro-Werbung). Nigel Mansell war Indy-Champion, gewann aber nicht das Rennen in Indianapolis. Beste Platzierung war Position 3 im Jahre 1993.



Abb. 19 Scott Dixon auf seinem Chip Ganassi Rennwagen

Der Neuseeländer Scott Dixon (Abb.19) siegte im Jahre 2008 von der Pole Position aus beim Indy 500. Auf seinem Traget Chip Ganassi Auto war er der glückliche Sieger.



Abb. 20 Auch Firmen werben mit dem Rennen in Indianapolis. Wenn schon Werkzeug, dann von der Firma Proto, das Werkzeug der Indy 500

Meine philatelistischen Highlights zum Rennen in Indianapolis sehen Sie in der Abbildung 7 und 8. Beide Belege sind nicht leicht zu bekommen und daher auch sehr selten.

Ich hoffe ihnen hat die kleine Reise durch den Philatelie-Rennsport gefallen.

Rudolf Spieler

Großglockner-Hochalpenstraße

Die Großglockner Hochalpenstraße (umgangssprachlich auch Glocknerstraße; für andere Verwendungen siehe Glocknerstraße) verbindet als hochalpine Gebirgsstraße die beiden österreichischen Bundesländer Salzburg und Kärnten. Sie führt von Bruck an der Großglocknerstraße über die beiden Gebirgspässe Fuscher Törl und Hochtort (Tunnelportal 2504 m ü. A., historische Passhöhe 2576 m ü. A.) nach Heiligenblut am Großglockner und hat Abzweigungen zur Edelweißspitze und zur Kaiser-Franz-Josefs-Höhe. Sie ist die höchstgelegene befestigte Passstraße in Österreich.

Die Großglockner Hochalpenstraße ist als Erlebnisstraße vorrangig von touristischer Bedeutung und das Befahren ist für Kraftfahrzeuge mautpflichtig.

Die von Bruck im Salztal nach Heiligenblut im Mölltal führende Straße ist 47,8 km lang und überquert den Alpenhauptkamm.

Die Straße beginnt schon in Bruck, auf der anderen Salzachseite beim Gasthof Lukashansl. Sie ist auf den ersten 10 Kilometern als Landesstraße ausgewiesen (L271 Großglockner Landesstraße), seit dem Bau der Umfahrung Bruck der B311 Pinzgauer Straße erst ab dem Knoten mit dieser. Bis km 10 (Embachkapelle in Fusch) ist sie eine öffentliche Straße.

Im Fuscher Tal verläuft die Straße über die Ortschaft Fusch an der Glocknerstraße zur Mautstation Ferleiten. Dort steigt sie über die Station Piffkar (1633 m) und vorbei an der Blockhalde Hexenküche auf das Obere Nassfeld (Wilfried-Haslauer-Haus, 2268 m) und auf das Fuscher Törl (2428 m) zwischen dem Fuschertal und dem Raurisertal in vielen Serpenti-





nen an. Beim Fuscher Törl zweigt die etwa 2 km lange Panoramastraße Edelweißspitze (2571 m) ab.

Danach fällt die Straße zur Fuscher Lacke (2261 m) ab und durchtunnelt das Mittertörl (2375 m; Tunnelhöhe 2335 m), wo bei Wegscheid das Seidlwinkeltal in die Rauris abfällt. Ein weiterer Tunnel überquert am Hochtor (2576 m; Tunnelhöhe 2506 m) die salzburgisch-kärntnerische Grenze und die Wasserscheide Salzach (Inn)/Drau.

Von der Hauptstraße führt schon weit im Mölltal die Gletscherstraße weg auf die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe (2369 m) am Pasterzengletscher mit Blick auf Großglockner, während die Glocknerstraße selbst nach Heiligenblut hinabführt. Auf Kärntner Seite liegen das Wallackhaus und Schachnern an der Straße. Das Mauthaus Heiligenblut (1691 m) liegt noch hoch über dem Ort.

Geschichte:

Der Weg über das Hochtor ist eine alte Römerstraße, ein Säumerweg, der schon in der Hallstattzeit laut vorkeltischen Funden benutzt wurde. Seit 1933 beim Bau der Hochalpenstraße in 2.600 m Seehöhe eine bronzene Herkulesstatuette aufgefunden worden war, gab es wissenschaftliche Kontroversen über die Echtheit der Fundortangabe. Erst ab 1994 wurden großräumige Grabungen im Passbereich vorgenommen und dabei nach und nach ein ausgedehntes Passheiligtum entdeckt. Bruchstücke von rund 20 weiteren Bronzestatuetten, römische Kupfermünzen, vor allem aber keltische Silbermünzen aus dem 1. Jahrhundert v. Chr. sowie Fibeln und Schmuckstücke belegen mehrere kleine Götterschreine entlang der Kammlinie des Passes. Ein offenbar für die Errichtung eines dieser Schreine verwendetes Nadelholzbrett konnte in den Zeitraum 2. Jahrhundert

v. Chr. bis 1. Jahrhundert n. Chr. datiert werden.

Noch im 17. Jahrhundert war dieser Übergang nach dem Brennerpass und dem Radstädter Tauernpass der dritt-wichtigste Alpenübergang in Österreich. Die Hauptroute verlief aber nie vorrangig in die abgelegene Fusch, sondern über das Seidlwinkeltal und – seit dem Hochmittelalter – über das Rauriser Tauernhaus in die Rauris mit ihren reichen Goldfunden und von dort ins Pongauer Salzachtal.

In Zeiten der Habsburger war das Glocknergebiet noch Jagdrevier des Kaisers, und als Ausgangsbasis bestand auf der Südseite seit 1834 eine Unterkunftshütte in der Gamsgrube sowie seit 1875 das Glocknerhaus, zu dem die ÖAV-Sektion Klagenfurt als Eigentümer bis 1908 einen Fahrweg errichtete, der später in der Glocknerstraße aufging.

Der Streckenabschnitt zwischen Heiligenblut und dem Glocknerhaus (heutige Südrampe und Gletscherstraße) wurde am 16. Juli 1905 feierlich eröffnet und als Kaiserin-Elisabeth-Straße bezeichnet.

In den 1920er Jahren wurden in der Tages- und Fachpresse viele mehr oder weniger aussichtsreiche Vorhaben erörtert, die Alpen für den touristischen Verkehr zu erschließen. Dazu gehörten etwa die Wiener Höhenstraße oder die geplante, aber nie gebaute Wienerwaldbahn ins Tullnerfeld. Ursprünglichen Planungen in Kärnten und Salzburg im Juni 1924 zufolge sollte eine „Großglockner-Hochalpenstraße“ zwischen Heiligenblut und Ferleiten als private Mautstraße errichtet werden. Der in Kärntner Landesdiensten stehende Ingenieur Franz Wallack (1887–1966) wurde 1924 mit der Erstellung eines generellen Projekts für die Strecke und für mehrere Berghotels beauftragt. Nach diesem wurde auch das Wallackhaus, ein direkt an der Hochalpenstraße gelegenes Hotel, benannt. Innerhalb weniger Wochen legte Wallack einen ersten Entwurf vor.

Das Projekt „Großglockner-Hochalpenstraße“ hatte insofern eine besondere Bedeutung, als Südtirol mit dem Friedensvertrag von St. Germain von Österreich abgetrennt war und die ehemalige innerösterreichische Verbindung von Kärnten nach Nordtirol über den Brennerpass verloren war. Da es auf den 156 Kilometern zwischen dem Radstädter Tauernpass und dem Brennerpass keine Straße über die Hauptalpenkette gab, waren Oberkärnten und Osttirol vom direkten Straßenverkehr mit den Bundesländern am Nordrand der Alpen abgeschnitten, so dass bereits im Sommer 1922 das damalige Büro für Fremdenverkehr im Bundesministerium für Handel, Industrie und Bauten den Bau einer Straße vorschlug. Allerdings verebten aus Geldmangel und wegen geschwundener Erfolgserwartungen die Aktivitäten bis zum Ende

der 1920er Jahre.

Die Ambitionen für den Bau verschoben sich schließlich nach Salzburg, wo Landeshauptmann Franz Rehr sich für die Umsetzung des Vorhabens einsetzte. Rehr war als leidenschaftlicher Autofahrer bekannt und machte die Realisierung der Straße zu seinem persönlichen Ziel. 1928/29 verknüpfte er die Pläne zur Errichtung der Glocknerstraße mit einem überdimensionierten Tauernkraftwerkprojekt der AEG Berlin, die dadurch als Aktionärin der Großglockner-Hochalpenstraßen Aktiengesellschaft (GROHAG) fungierte, nach Scheitern der Kraftwerkspläne jedoch 1931 wieder ausstieg. Nur ein Sondergesetz zur Finanzierung der Fertigstellung der 1930 begonnenen Bauabschnitte konnte eine internationale Blamage abwenden. Am 30. August 1930 wurde der Bau der Straße mit einem Sprengschuss in Ferleiten symbolisch eröffnet. Ende 1932 konnten schließlich die Nordrampe und die Gletscherstraße zur Pasterze feierlich der Öffentlichkeit übergeben werden. Das Bauwerk verschlang Kosten von umgerechnet 65 Mio. Euro, im Wert von 510.000 Euro weniger als ursprünglich veranschlagt (vgl. Clemens M. Hutter: Großglockner Hochalpenstraße, 2007). Allerdings belasteten die Kosten die Republik in einer Zeit schwerster Depression, sodass letztendlich die GROHAG liquidiert werden musste.

Mit der Machtübernahme der autoritären Regierung Dollfuß im März 1933 folgte mit Blick auf die Erfolge der NS-Motorisierungspolitik im Nachbarland eine autofreundliche Wende der österreichischen Wirtschaftspolitik. Im Zentrum standen ein groß angelegtes Straßenbauprogramm zur Arbeitsbeschaffung. Im Zusammenhang mit dem – nur begrenzt wirksamen – Versuch, die Arbeitslosigkeit auf diese Weise zu verringern, kam es auch zur Wiederbelebung des Großglocknerstraßen-Projektes nur wenige Monate nach Liquidation der GROHAG. In den Jahren 1930 bis 1935 wurden 14 % der gesamten Straßenbauausgaben auf die Glocknerstraße konzentriert. Weiters wurden automobilsportliche Veranstaltungen gefördert, zudem trugen steuerliche Vergünstigungen wie etwa die Abschaffung der Kraftwagenabgabe im Jahr 1935 zu einem kleinen Autoboom bei.

Am 22. September 1934 überquerte Franz Rehr noch auf dem Unterbau in einem umgebauten Steyr 100 als Erster mit einem Auto die Hohen Tauern. Am 3. August 1935 wurde die Großglockner-Hochalpenstraße nach fünfjähriger Bauzeit eröffnet. Der Bau der Hochgebirgsstraße hatte eine beachtliche Menge an Arbeitsplätzen geschaffen, allerdings blieb im Vergleich zur deutschen Rüstungskonjunktur dieser Effekt beschränkt. Immerhin waren insgesamt 3200 Mitarbeiter maßgeblich am Bau beteiligt gewesen.



Bereits einen Tag nach Eröffnung fand der Große Bergpreis von Österreich für Automobile und Motorräder statt.

Im Zuge von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen wurde ab 1937 auch die südliche Zufahrtsstraße zwischen Heiligenblut und Dölsach zu einer modernen Autostraße ausgebaut.

Heutige Bedeutung

Die Großglockner Hochalpenstraße ist eine Privatstraße mit Öffentlichkeitsrecht. Sie ist zwischen Ferleiten und Heiligenblut im Winter unbefahrbar; Schneehöhen von mehr als zehn Meter sind keine Seltenheit, der Rekord liegt bei 21 Metern im Jahr 1953. Die Wintersperre läuft je nach den Wetterverhältnissen von etwa Ende Oktober bis Anfang Mai. Daneben besteht eine Nachtsperre. Die beiden Mautstellen sind in der Hochsaison zwischen 5:00 und 21:30 Uhr besetzt, in den Nebensaisonen von 6:00 bis 20:00 Uhr im Frühling bzw. von 6:00 bis 19:30 Uhr im Herbst.

Im Zuge der Schneeräumung, die von Norden und von Süden her jeweils bergwärts erfolgt, sind auch drohende Lawinen zu sprengen. Im Einsatz sind bis heute insgesamt 4 Rotationsfräsen „System Wallack“ Baujahr 1953. Der Durchstich erfolgte 2016 am 26. April; wegen Schneefällen am 27. und 28. April wurde die Sperre wegen Lawinengefahr bis zum 2. Mai verlängert.

Zu Beginn der Schneeräumung am 10. April 2017 lag so wenig Schnee wie schon seit 20 Jahren nicht mehr. Danach im Osterwochenende folgende Schneefälle, Kälte und Windverfrachtungen bis 5 m Höhe führten zu Lawinengefahr und wiederholtem Rückzug der Räumtrupps. Der Durchstich erfolgte am 2. Mai 2017, stellenweise waren die Schneewände an der Straße 6 m hoch.

Wikipedia: Text und Fotos



Ein nobles Expeditions Fahrzeug...

Neuer Weltrekord für Automobilia

Für drei bis vier Minuten lang kletterten die Preise in die Höhe, Bieter am Telefon kämpften mit Bieterern in der Saal, erst dann fiel der Hammer bei spektakulären 110.000 Euro (mit Aufgeld 127.600 Euro). Auktionator Tobias Friedrich konnte während einer Herbstauktion in Ladenburg, BRD, anscheinend ein besonders rares und begehrtes Prospekt aus der Ferrari-Frühzeit anbieten. Mit 25.000 Euro war bereits das Startgebot auf hohem Anspruchsvollem Niveau gelegen. Der Käufer, ein Sammler aus den USA, möchte anonym bleiben.



„Dieser Automobil Prospekt ist mit großem Abstand der teuerste, der je versteigert worden ist“, kommentierte Automobilia-Experte und -Auktionator Tobias Friedrich von Ni-Cola Classics den erzielteten Preis. „Dieser Weltrekord setzt neue Maßstäbe“. Ni-Cola Classics ist ein auf Automobilöle spezialisiertes Auktionshaus.

Lot 799, ein englischsprachiges Prospekt stammt aus dem Jahr 1954 und umfasst lediglich 4 Seiten. Er zeigt den Ferrari 250 Europa, eines der frühen Ergosmodelle der legendären Sportwagenmatke aus Modena. Automobilia-Experten sind heute nur drei Exemplare dieser Prospekte bekannt. Man sagt Enzo Ferrari habe die Auflage damals



einstampfen lassen, weil ihm die Prospekte nicht gefielen.

Das letzte Mal war ein Prospekt dieser Serie 2007 bei einer auf Ferrari spezialisierten Auktion in Gstaad, Schweiz, aufgetaucht. Damals lag das Höchstgebot bei 17.000 Euro.

Fotos: Ni-Cola Classics

PS/

zum Ferrari 250 Europa:

Das erste Serienmodell der 250-Familie ist der 1953 hergestellte Ferrari 250 Europa. Das Modell hat als einziges Mitglied der 250-Familie nicht den kurzen Colombo-Motor, sondern den im Hubraum auf 2963 cm³ reduzierten Long



Block von Aurelio Lampredi, der in dieser Form werksintern die Bezeichnung Tipo 103 trägt.

Der Motor ist quadratisch ausgelegt (Bohrung × Hub: 68 × 68 mm). Er hat eine oberliegende Nockenwelle, eine Einfachzündung und eine Nasssumpf-

schmierung. Die Gemischaufbereitung erfolgt über drei Weber-Doppelvergaser (Typ 36 DCF). Die Motorleistung beträgt 220 PS (162 kW), die bei 7000 Umdrehungen pro Minute anfallen. Das Chassis wird werksintern ebenfalls als Tipo 103 bezeichnet. Es gleicht weitgehend dem des größeren 375 America und hat auch den gleichen Radstand von 2800 mm. Die vorderen Räder sind einzeln aufgehängt. Es gibt Querlenker und eine quer angeordnete Blattfeder. Hinten ist eine Starrachse eingebaut, die mit längs angeordneten Blattfedern verbunden ist.

1953 entstanden insgesamt 20 Exemplare des 250 Europa. Die Produktion verteilt sich auf die Fahrgestellnummern 0295EU bis 0353EU. 14 Fahrgestelle erhielten Coupé-Karosserien von Pininfarina, die sich in Details voneinander unterschieden. Einige Versionen hatten hintere Panoramascheiben, andere ein konventionelles Heckfenster. Darüber hinaus entwarf Pininfarina zwei Cabriolets mit jeweils individueller Formgebung. Vier Fahrgestelle erhielten Aufbauten von Vignale; die Entwürfe gingen jeweils auf Giovanni Michelotti zurück. Drei Vignale-Modelle waren Coupés, eines war ein Cabriolet.

Wikipedia + Foto

Eucort

Eucort war ein spanischer Hersteller von Automobilen.

Das Unternehmen Automóviles Eusebio Cortés SA aus Barcelona begann 1945 in den Hallen eines ehemaligen Karosseriewerks mit der Produktion von Automobilen. 1953 wurde die Produktion nach etwa 1500 produzierten Exemplaren, Limousinen und Kombiwagen, eingestellt.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge ähnelten technisch den Modellen von DKW, da sie über Zweitaktmotoren und Frontantrieb verfügten. Als Entwickler des Antriebs hatte Cortés



einen DKW-Ingenieur angeworben, zunächst kam ein Zweizylindermotor mit 750 cm³ Hubraum zum Einsatz, später ein Dreizylindermotor mit 1034 cm³ Hubraum, der 34 PS leistete. Es gab die Karosserieformen Cabriolet, Kombi und viertürige Limousine, die oftmals als Taxi

eingesetzt wurde. Am Ende gab es 17 Varianten darunter auch einige Einzelstücke als Sportwagen sind entstanden.

Ein Fahrzeug dieser Marke ist im Automuseum Col·lecció d'Automòbils de Salvador Claret in Sils zu besichtigen.

Herbert Fischer

Hans Ledwinka wird Ehrenbürger

Hans Ledwinka studierte an der „k.k. Bau- und Maschinengewerbeschule“ in Wien und arbeitete ab 1897 für die Nesseltdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft (1923 in Tatra umbenannt). Bereits 1905 war er Chefkonstrukteur des Unternehmens in Nesselsdorf (Kopřivnice) und brachte dort zwischen 1911 und 1914 unter anderem die Vierradbremse zur Serienreife.

1917 wechselte er zur Oesterreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft (1926 in Steyr-Werke umbenannt, 1934 mit Austro-Daimler-Puchwerke zu Steyr Daimler Puch vereinigt) wo er als Chefkonstrukteur für die Automobilproduktion tätig war. Im Jahr 1920 bekam Ledwinka, obwohl er nur die niedere Wiener „k.k. Staats-Gewerbeschule“ besucht hatte, aufgrund seiner Tätigkeit bei der Österreichischen Waffenfabriks-Gesellschaft das Recht zugesprochen, die Standesbezeichnung „Ingenieur“ zu führen.

1921 nahm Ledwinka ein Angebot der Nesseltdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft an und war bis 1945 als technischer Direktor hauptverantwortlich für die Entwicklung. In dieser Zeit baute Ledwinka einen Vierzylindermotor mit acht obenliegenden Nockenwellen für einen Serienwagen, 1921 konstruierte er den Tatra 11 mit dem damals neuartigen Zentralrohrrahmen, Pendelachse und luftgekühltem Zweizylinder-Boxermotor. 1944 verlieh ihm die Technische Hochschule Wien die Ehrendoktorwürde.

Er konstruierte nach dem Tatra 12 den 57, der zusammen mit dem Tatra V 570 Vorbild für den Luxuswagen Tatra 77, später auch den KdF-Wagen (VW Käfer) war. Die späteren VW Käfer und Porsche 356 ähneln den Entwürfen Ledwinkas.

Der über fünf Meter lange Tatra 77 hatte noch eine Karosserie im Mischbauweise (auf Holzskellett genagelte Blechtafeln), war aber mit 1800 kg eindeutig zu schwer und auch zu teuer. Deshalb entwickelte Ledwinka (gemeinsam mit Erich Übelacker) ab 1936 einen neuen Typ, der 1937 in Produktion ging. Der Tatra 87 hatte eine mit

Hilfe von Tests im Windkanal entwickelte selbsttragende Stahlkarosserie, die wesentlich günstiger war. Der neukonstruierte V8-Motor hatte eine fünffach gelagerte Kurbelwelle, der Hubraum wurde auf 2968 cm³ verkleinert und er erhielt im Gegensatz zu seinem Vorgänger zwei obenliegende Nockenwellen. Der Motor war rund 100 kg leichter als der des Vorgängers und der Tatra 87 wog nur noch 1390 kg, erreichte mit seinen 55 kW/75 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h bei einem Durchschnittsverbrauch von 12 l Kraftstoff und 0,25 l Öl auf 100 km. So eine Geschwindigkeit, gepaart mit geringem Kraftstoffverbrauch galt in der Zeit als revolutionär. Zwei über Keilriemen angetriebene seitliche Ventilatoren kühlten die Zylinder und mit der Verlegung der Kühlluft einlässe (was ein unverwechselbares, nur für die Tatra-Wagen typisches Motorgeräusch erzeug-



te) an die Seite wurden auch die thermischen Probleme des Vorgängers gelöst. Bis 1950 wurden 3023 Tatra 87 gebaut.

Nach der Befreiung der Tschechoslowakei im Jahr 1945 wurde Ledwinka aufgrund der Beneš-Dekrete enteignet, verzichtete aber auf eine Flucht. Von den wieder eingesetzten Machthabern der neu gegründeten Tschechoslowakei wurde er im September 1948 in einem Schauprozess von einem „aussergewöhnlichen“ Volksgerichtshof wegen Kollaboration mit dem Dritten Reich zu sechs Jahren Haft verurteilt. Ihm

wurde vorgeworfen, dass er als ‚Direktor der Tatra-Werke das NS-Regime unterstützt habe und dadurch Deutschland Kriegshilfe geleistet habe‘. Auch als er bereits im Gefängnis saß, konnten die Tatra-Werke jedoch auf seine Fachkompetenz nicht verzichten; während seiner Haft half er mit, den Tatra 600 zu entwickeln.

Kurz vor dem Ende der Verbüßung seiner Haft wurde Ledwinka von einem hohen Beamten des Industrieministeriums der wiedererrichteten Tschechoslowakei im Gefängnis besucht, welcher Ledwinka die Stelle eines Sonderberaters mit „Sonderprivilegien“ (Status V.I.P.) anbot, falls er in der Tschechoslowakei bliebe.



Ledwinka lehnte ab. Nach der Verbüßung seiner Haft übersiedelte Ledwinka 1954 zuerst zu seinen Kindern nach Österreich und später nach München.

Ab 1955 arbeitete er, mit 77 Jahren, für den Maschinenbauer Harald Friedrich in dessen Firma Alzmetall an dem Kleinwagen „Spatz“.

1992 rehabilitierte das Oberste Gericht der ČSFR Ledwinka vollständig.

Ledwinka heiratete 1901 in Neu Titschein (Nový Jičín) Mizzi Graffe-Fabig; aus der Ehe gingen die Söhne Fritz und Erich (ebenfalls Automobilkonstrukteur)



hervor. Seine Frau starb 1926. 1953 heiratete er die aus dem gleichen Ort stammende Ludwiga Kopka.

Nun Jahrzehnte nach seinem Tod bekam Ledwinka die Ehrenbürgerschaft der Stadt Koprnice, in der er einst gewirkt hatte.

Wikipedia: Text und Fotos

Opel Regent

Der Opel 24/110 PS Regent ist ein auf der 21. Internationalen Automobilausstellung vom 8. bis 18. November 1928 in Berlin vorgestelltes Oberklasseautomobil der Adam Opel KG (AG ab Dezember 1928). In manchen Prospekten und Werbeanzeigen wurde das Fahrzeug auch als 23/110 PS bezeichnet.

Der Regent wurde 1928 von Geheimrat Wilhelm von Opel auf der Berliner Automobilausstellung präsentiert und war zunächst, wie damals üblich, nur als Fahrgestell für einen Preis von 14.000 Reichsmark (RM) erhältlich. Damit war



der Regent deutlich günstiger als die Konkurrenz mit beispielsweise dem Cadillac Series 341 oder dem Horch 8 Typ 500. Als neues Flaggschiff der Opel-Modellpalette war der Regent oberhalb der großen Sechszylindermodelle 12/50 PS und 15/60 PS positioniert.

Später bot Opel auch werkseigene Karosserien an, nämlich einen offenen

siebensitzigen Tourenwagen für 18.500 RM, einen Roadster für 19.000 RM und eine Pullman-Limousine für 20.000 RM. Das entsprach ungefähr dem Wert von zehn Opel 4 PS-Kleinwagen. Die Preise für Sonderkarosserien waren nach oben offen.

Fritz von Opel gewann 1928 mit einem Regent Coupé den ersten Preis bei einer Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden.

Im März 1929 übernahm General Motors 80 % des Aktienkapitals der Adam Opel AG. Da GM eine zu starke Konkurrenz für die Spitzenmodelle seiner eigenen Marken Cadillac und Buick befürchtete, mussten alle 25 bis dahin verkauften Modelle zum vollen Kaufpreis zurückgenommen und verschrottet werden – ein „einmaliger Vorgang in der Automobilgeschichte“ (Eckhart Bartels).

Zusammen mit den produzierten Fahrzeugen wurden auch beinahe alle Konstruktionsunterlagen vernichtet. Aufgrund der Verschrottung sämtlicher Opel 24/110 PS ist kein Wagen museal vorhanden. Nur wenige Bilder sind erhalten.



1928 wurde der „Regent“ zum schönsten Auto gekürt. Ein Jahr später verschwand das Luxusgefährt vom Markt

Antrieb und Technik

Der Opel Regent hatte einen Achtzylinder-Reihenmotor mit 5972 cm³ Hubraum (Bohrung × Hub: 89 × 120 mm), der 110 PS (81 kW) bei 3200 min und 23,6 m_{kp} (231 Nm) bei 2800 min abgeben konnte. Dieser Motor war der erste (und einzige) von Opel selbst konstruierte Achtzylinder in einem Serienautomobil und basierte laut Verkaufsprospekt auf einem Rennmotor von 1921. Er hatte Druckumlaufschmierung, „in Öl geführte“ stehende Ventile, eine neunfach gelagerte Kurbelwelle, einen Doppelsteigstromvergaser und Doppelzündung. Der Zylinderkopf war abnehmbar. Zylinderblock und die Kolben waren aus Grauguss, das Kurbelgehäuse aus Silumin. Nockenwelle, Lichtmaschine und Wasserpumpe wurden von einer Rollenkette angetrieben.

Die Kraft wurde von einer Mehrscheiben-Trockenkupplung, einem Dreigang-Getriebe und einer Antriebswelle mit

Gewebescheibengelenken auf die Hinterachse übertragen. Als Höchstgeschwindigkeit wurden 100 km/h angegeben. Mit dem gegen 1.000 Mark Aufpreis erhältlichen, zuschaltbaren Schnellgang von Maybach hatte der Wagen effektiv 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge, die Höchstgeschwindigkeit erhöhte sich damit auf 130 km/h.

Der Regent hatte einen Pressstahl-Tiefrahmen zur Verbesserung der Schwerpunktlage, Schneckenlenkung, fuhr auf Holzspeichenrädern der Dimension 5 × 20" mit Niederdruckballonreifen von Continental. An allen Rädern gab es Servo-Trommelbremsen, die hydraulisch betätigt wurden, die Handbremse wirkte auf das Getriebe. Die Radaufhängung bestand vorne und hinten aus einer Starrachse an Halbelliptikfedern und Öldruck-Stoßdämpfern; Karosserie-Aufnahmepunkte und der Motor waren gummigelagert. Wegen des hohen Gewichts von 2,1 t – das Fahrgestell alleine wog schon 1550 kg – war er zudem mit vier eingebauten hydraulischen Heberut-Wagenhebern ausgestattet.

Mit Standardkarosserie war der Regent 5,40 m lang und 1,83 m breit. Der Radstand betrug immer 3,70 m.

Wikipedia



Tatra 603

Der Tatra 603 ist ein Luxuswagen des tschechoslowakischen Automobilherstellers Tatra. Er wurde von 1956 bis 1975 in drei Serien hergestellt und setzte die Tradition stromlinienförmiger Formgebung bei Tatra fort, die auf Hans Ledwinka zurückging. Eine weitere Besonderheit war der luftgekühlte V8-Motor im Heck des Wagens. Somit hob sich der Tatra 603 sowohl technisch als auch äußerlich deutlich von anderen PKW-Baumustern ab. Als repräsentatives Fahrzeug der Oberklasse stand er im Ostblock hochrangigen Personen und Organen der Ge-

sellschaft durch Zuteilung zur Verfügung. Von 1956 bis 1975 wurden 20.422 Exemplare größtenteils in Handarbeit gefertigt. Nachfolger des T 603 war ab 1974 der Typ 613.

Vorgeschichte

Nachdem im Jahre 1951 mit dem T 600 der PKW-Bau bei Tatra auf staatliche Anordnung eingestellt worden war, um das Werk auf Militär-Lkw-Produktion umzustellen, rückte die kommunistische Staatsführung der Tschechoslowakei von diesem Vorhaben wieder ab, als im Lande ein Mangel an repräsentativen Fahrzeugen auftrat. Da die wenigen importierten großen sowjetischen Limousinen wie der GAZ-12 ZIM wegen ihrer schlechten Fahrleistungen und der vor allem anfangs schlechten Verarbeitungsqualität unbeliebt waren, wurde in der Tschechoslowakei die Produktion luxuriöser Pkw als dringend notwendig erachtet. Zudem erkannte die Regierung nun auch, dass der Bau von Luxusautos durchaus eine Frage des nationalen Prestiges darstellte, und erteilte Tatra daher im Jahre 1953 die Erlaubnis, neue Luxusautos zu produzieren.

EntwicklungDie Arbeiten am neuen Tatra 603 begannen bereits Anfang der 1950er-Jahre in geheimer Form in einem Konstruktionsbüro in Prag. In dieser Zeit wurde mit dem Bau der ersten Prototypen begonnen. Die Regierung wollte einen Wagen mit sechs Sitzplätzen und einem V8-Heckmotor mit einem Hubraum von 3,6 Litern innerhalb eines halben Jahres. In den Jahren 1954 bzw. 1955 wurde auch eine Großraumlimousine auf Basis des Tatra 603 unter der Bezeichnung „Tatra 707“ entworfen, jedoch nie auch nur als Prototyp realisiert. Entwickelt wurde ein völlig neues großes Auto mit aerodynamischer Karosserie, einem luftgekühlten V-Achtzylinder-Motor im Heck (Version 603F) mit einem Hubraum von (zunächst) 2545 cm³, OHV-Ventilsteuerung und einer Leistung von 95 PS (73 kW). Die Modellbezeichnung Tatra 603 leitet sich vom Motor-Typ 603 ab, der anders als die neu entworfene Karosserie schon 1949 fertig konstruiert war. Dieser neue Motor war – wenn auch entsprechend modifiziert – 1950 im GP-Rennwagen Tatra 607 Monoposto sowie 1951 im 601 Tatra-Plan Monte Carlo zu Einsätzen im Motorsport gelangt und galt daher als erprobt und bewährt. Der T 603 hatte als letzter Tatra eine stromlinienförmige Karosserie. Mit seinem Vorgänger T 87 hatte er ledig-

lich die Grundprinzipien gemein (Luftkühlung, Heckmotor, Heckantrieb, Pendelachse hinten), wurde jedoch völlig neu konstruiert. Die auf dem Bild des Prototyps von 1955 sichtbare zentrale Flosse am Wagenheck, welche die Vorkriegs-Baumuster T 77 und T 87 auszeichneten, wurde nicht in die Serie übernommen. Ein Stilmerkmal sind die für die Luftkühlung benötigten Lufteintrittshutzen, die in die hinteren Radkästen integriert sind. Ein besonderes Kennzeichen der ersten Serie (1955 bis 1963) waren die drei gleich großen Hauptscheinwerfer hinter einer der Karosserieform entsprechend gewölbten Glasabdeckung, die gewählt wurde, um die Aerodynamik der Karosserie zu optimieren.

Tatra 603

Das Auto wurde mit dem Beginn der Serienproduktion 1956 im In- und Ausland der Öffentlichkeit präsentiert und erhielt im damaligen Westdeutschland wegen seiner modernen Linienführung einen Preis. Der anfangs 95 und später 105 PS leistende Motor beschleunigte den großen Wagen auf bis zu 165 km/h (erste Serie 170 km/h), was nicht zuletzt die stromlinienförmige Karosserie ermöglichte. Seit 1962 wurde eine neue Motorversion eingebaut (603G), die einen geringfügig auf 2474 cm³ verkleinerten Hubraum, dafür eine um 10 PS gesteigerte Leistung aufwies. Der Tatra 603 hatte trotz des Hecktriebsatzes eine weitgehend gleichmäßige Gewichtsverteilung (53 % Fahrzeugmasse auf der Hinterachse).

Tatra 603-2 bzw. Tatra 2-603

1963 wurde das Auto zum Typ 2-603 (auch Typ 603-2) modernisiert. Die auffäl-

etwas zerklüftet, was den Luftwiderstand vergrößerte; die Höchstgeschwindigkeit sank trotz der geringfügigen Mehrleistung um 5 km/h. Weitere kleinere optische Retuschen an der Karosserie folgten. Der mittlere Scheinwerfer diente bis dahin als Kurvenlicht, bereitete jedoch Platzprobleme im Kofferraum, der sich vorne befand, da im Heck der Motor platziert war.

Tatra 603-3 bzw. Tatra 2-603 Modell 1969

1968 folgte eine weitere Überarbeitung, wobei eine neue und standfestere Motorversion (603H) eingebaut und die vier Scheinwerfer etwas weiter nach außen versetzt wurden. Diese Version sollte Tatra 3-603 genannt werden. Wegen der hohen finanziellen Aufwendungen für die Homologation blieb es jedoch offiziell bei der Bezeichnung Tatra 2-603 (Typ 603-2). Zur Unterscheidung wurde der Wagen allerdings oft als Tatra 603-2 Modell 1969 bezeichnet. Wiederum wurden geringfügige Änderungen an der Karosserie vorgenommen. Am auffälligsten waren die Front, die Chromleisten an der Seite (jetzt durchgehend angeordnet und höher angesetzt) und die neuen, vereinfachten, in der Mitte spitz zulaufenden statt bisher gewölbten Radkappen. Die Produktion des T 603 endete 1975, nachdem seit einem Jahr der modernere und stärkere Nachfolger 613 hergestellt wurde.

Vom Tatra 603 wurden in zwanzig Jahren insgesamt 20.422 Exemplare handwerklich „in Serie“ hergestellt; somit stellt dieses Baumuster den am häufigsten produzierten Pkw-Typ von Tatra dar. Der Tatra 603 war auch der letzte in Kopřivnice produzierte Personenkraftwagen. Die Montagehalle auf dem weitläufigen Tatra-Gelände wurde einige Jahre später abgerissen.

Verbreitung

Der Tatra 603 wurde ab Anfang der 1960er-Jahre in zahlreiche Länder des sozialistischen Wirtschaftsgebiets exportiert. Meistens wurde er entsprechenden Personen und Organen für dienstliche, repräsentative Zwecke zugeteilt. In der Tschechoslowakei waren das höhere Funktionäre der Kommunistischen Partei, leitende Staatsbeamte, Direktoren der größeren Staatsbetriebe sowie Behörden und tschechoslowakische Geheimdienstler. Der T 603 war auch Staatskarosse der Tschechoslowakei und stand den Regierungsmitgliedern und Diplomaten zur Verfügung. Der Staatspräsident wurde jedoch nicht mit diesem Fahrzeug chauffiert, sondern ließ sich in gestreck-



ligste Änderung betraf die Fahrzeugfront, in der die vorderen drei Hauptscheinwerfer hinter der Glasabdeckung durch vier kleinere eng angeordnete Scheinwerfer ohne weitere Abdeckung ersetzt wurden. Dadurch war die Front des T 603

ten sowjetischen Limousinen von GAZ fahren. Einige wenige ältere Exemplare wurden als umlackiertes Einsatzfahrzeug von Feuerwehroffizieren verwendet. Aus dem Staatsdienst ausgemusterte Exemplare gelangten oftmals auch in private Hände. Wenige Exemplare fanden in einigen Städten der ČSSR in Privathand Verwendung als Taxi. Im Laufe ihres Einsatzes wurden viele Fahrzeuge zur Überholung in das Werk geschickt, wo sie zum Teil eine neue Karosserie erhielten und ältere Ausführungen oft auf den jeweils aktuellen Stand umgerüstet wurden.

Der Export in die DDR begann Ende 1959. Der Neupreis in der Bundesrepublik Deutschland betrug 15.050 DM, später 16.000 DM.

Vor dem Fall des Eisernen Vorhangs 1989 waren die T 603 im Westen eine Rarität. Nach 1990 wurden viele dieser Autos von Liebhabern aus der DDR, Tschechoslowakei und anderen Ländern privat in den Westen sowie auch nach Deutschland exportiert und sind heute beliebte Oldtimer.



Fahreindruck

Das Fahrverhalten der 603er ist trotz Heckmotor und Pendelachse hinten



Eine wunderschöne Studie des 603 als Coupe, leider nur als Prototyp.

bei Trockenheit ruhig; bei Nässe oder Schnee reagieren sie jedoch vor allem bei plötzlichen Bremsmanövern sehr empfindlich. Die Schaltung ist zwar vollsynchronisiert, funktioniert aber nur befriedigend, wenn mit Zwischengas und Zwischenkuppeln geschaltet wird. Der T 603 lässt sich trotz fehlender Servolenkung leicht lenken und überzeugt noch heute mit gutem Federungskomfort. Die Fahrleistungen waren beeindruckend und machen den 603 noch immer zu einem schnellen Reisewagen.

Versionen

In den Jahren 1954/1955 wurde auch eine Großraumlimousine auf Basis des T 603 unter der Bezeichnung „Tatra 707“ entworfen, jedoch nur als Prototyp realisiert.

Wikipedia und Fotos

McLaren F1

... man glaubt es nicht - schon ein Jungtimer

Als Youngtimer werden Kfz und Motorräder bezeichnet, die mindestens 15 Jahre, aber nicht mehr als 30 Jahre alt sind. Denn „über 30“ zählt das Fahrzeug bereits offiziell zu den Oldtimern. So die Definition.

Der McLaren F1 ist ein Supersportwagen, der zwischen 1993 und 1997 von McLaren Automotive 106-mal gebaut wurde und mit einem 12-Zylinder-Motor von BMW ausgerüstet war. Davon wurden 72 als straßenzugelassene Fahrzeuge verkauft, 28 wurden gemäß dem FIA-Regelwerk zu GT1-Rennwagen umgerüstet, deren Haupteinsatzgebiet die FIA-GT-Meisterschaft war, weitere sechs Exemplare waren Prototypen.

Der McLaren F1 wurde zwischen 1989 und 1992 unter der Federführung des damaligen McLaren-F1-Designers Gordon Murray entwickelt.

Karosserie

Die Karosserie wurde aus CFK (carbonfaserverstärkter

Kunststoff) gefertigt und als Monocoque ausgeführt. Dies war nie zuvor an einem Serienfahrzeug angewendet worden und nur mit extrem großem technischen Aufwand und hohen Fertigungskosten durchführbar. Die Aufhängungen für Fahrwerk und Motor wurden aus Aluminium und Magnesium gefertigt.

Das Fahrzeug ist ein Dreisitzer. Der Fahrer sitzt in der Mitte, etwas nach hinten versetzt sind rechts und links neben dem Fahrersitz Beifahrersitze vorhanden. Damit gehört der F1 neben den Matra Bagheera und Murena zu den wenigen dreisitzigen Mittelmotorsportwagen der Welt, hat allerdings im Gegensatz zu den vorher genannten eine zentrale Fahrerposition. Diese wurde gewählt, um einen Kopfkontakt des Fahrers mit den seitlichen Dachholmen („cant rails“) zu vermeiden. Darüber hinaus sollte durch die zentrale Sitzposition des Fahrers die Sicht, das Fahrgefühl und damit die Bedienung und das Handling optimiert werden, ebenso wie (zumindest ohne Beifahrer) die Gewichtsverteilung.

Das Design wurde wie nie zuvor nach

aerodynamischen Gesichtspunkten entworfen, wobei der Schwerpunkt darauf lag, alleine durch die Form genügend Abtrieb für die hohen Fahrleistungen zu erzeugen. Zudem kamen erstmals aktive aerodynamische Komponenten zum Einsatz wie z. B. zwei Ventilatoren, die unter dem Fahrzeug bei Bedarf zusätzlichen Unterdruck erzeugten. Der McLaren F1 hat einen Cw-Wert von 0.32. Zum Vergleich: BMW 850i (E31): 0.29.

Für die Gestaltung des Innen- und Außendesign engagierte McLaren Peter Stevens.



Beim Blick in den Motorraum ist die wärmereflektierende Beschichtung aus Gold gut zu erkennen, die die Karosserie aus CFK schützt.

Prototypen

Der sechs Jahre alte Prototyp XP 5 des McLaren F1 erreichte am 31. März 1998 bei einer Fahrt auf dem VW-Erprobungsgelände in Ehra-Lessien, Niedersachsen, mit auf 8.300 erhöhtem Drehzahlbegrenzer eine Höchstgeschwindigkeit von 391 km/h (243 Meilen pro Stunde). Das Fahrzeug wurde dabei von Andy Wallace gefahren. McLaren entwickelte fünf Prototypen des F1, bevor im Jahre 1992 der erste McLaren F1 gebaut wurde. Es gab den:

- XP1 (der experimentelle Prototyp 1): zerstört durch einen Brand nach drei Monaten während des Testbetriebs durch BMW in Afrika
- XP2: verwendet für den Crash-Test
- XP3: verwendet für einen Dauertest (231 mph) am Rundkurs von Nardò (Italien)
- XP4 und XP5: Fahrzeuge der Marketingabteilung

Das erste reguläre Serienexemplar wurde im Dezember 1993 in Monaco an einen Kunden übergeben. Der McLaren

F1 kostete damals ca. 1,5 Millionen DM, umgerechnet etwa 770.000 €, und war zu dieser Zeit das teuerste serienmäßig gefertigte Automobil der Welt.

Versionen

- McLaren F1 (Straßenversion, 64 Stück)
- McLaren F1 LM (Straßenversi-



on, 5 Stück)

- McLaren F1 GT (Straßenversion, 3 Stück)
- McLaren F1 GTR (Rennversion, 28 Stück)

Motoren

Die Motoren basierten auf leistungssteigerten Zwölfzylindermotoren der Firma BMW Motorsport GmbH und wurden unter der Leitung von Paul Rosche entwickelt, dem Mann, der auch für die Formel-1-Turbomotoren von BMW verantwortlich war. Die BMW-V12 hatten einen Hubraum von 6,1 Litern (Hubraum: 6.064 ccm; Motorcode: S70B61) und wurden in mehreren Leistungsstufen von 461 kW/627 PS (Typ S70/2) bis 500 kW/680 PS eingesetzt. Die internen Bezeichnungen für diese Motoren von BMW waren S70/2 und S70/3, die Grundversion (S70) der Motoren wurde in dem BMW-Modell 850 CSi eingesetzt.

Die S70/1-Version mit 404 kW/550 PS sollte ursprünglich im geplanten Topmodell (M8) der BMW 8er-Serie Anwendung finden, das jedoch aus Kostengründen nie verwirklicht wurde und nicht mit dem 850 CSi (eine Art „Sparversion“ des M8 mit 280 kW/380 PS und dem Motorcode S70B56, die ohne Vierventiltechnik, VANOS und Einzeldrosselklappen auskommen muss) identisch ist.

Dieser Motor ist ebenfalls nicht zu wechseln mit den im 750i und 850i eingesetzten Motoren M70 und M73, welche aber weitläufig miteinander verwandt sind.

Die Motoren haben 4 Ventile pro Zylinder und eine variable Nockenwellensteuerung (VANOS). Das Gewicht beträgt 266 kg. Das Triebwerk kam später auch im BMW V12 LMR zum Einsatz und war nochmals beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans erfolgreich.

Getriebe

Der McLaren F1 hat ein quer eingebautes Getriebe mit sechs Gängen und eine Dreischeibenkupplung, deren Scheiben aus mit Kohlenstofffasern verstärkter Siliziumkarbidkeramik bestehen.

Fahrleistungen

Die Fahrleistungen variierten aufgrund der verschiedenen Motorvarianten und Gewichtsstufen des Fahrzeuges.

Im Guinness-Buch der Rekorde aus dem Jahr 2000 galt der McLaren F1 6.1 als stärkster Serienwagen.

„Der stärkste Serienwagen der Welt ist gegenwärtig der McLaren F1 6.1, der eine Bremsleistung von über 627 PS entwickelt. Er beschleunigt auf 95,6 km/h in 3,2 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von über 370 km/h“

Der F1 galt als schnellster Serienwagen, bis er – je nach Definition des Begriffs „Serienwagen“ – durch den Dauer 962 LM oder den Bugatti Veyron 16.4 abgelöst wurde. Der F1 gilt bis zum heutigen Tage als das schnellste Serienauto weltweit, das durch einen Saugmotor angetrieben wird.

Verbrauch

Bei einer Reportage der englischen Sendung Fifth Gear ermittelten die Tester einen Durchschnittsverbrauch von rund 47 Litern auf 100 km.

Motorsportfolge

Zu den größten Erfolgen des F1 gehört der Gesamtsieg des 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Jahr 1995. Der McLaren F1 konnte dabei gleich bei seinem ersten Start in Le Mans das Rennen gewinnen, was vorher noch keinem Fahrzeug gelungen war. Außerdem belegten vier weitere F1 die Plätze 3, 4, 5 und 13.

Kosten

Gebrauchte Modelle werden regelmäßig ab 1.000.000 Euro gehandelt. Einen Rekordwert erreichte das im August 2013 beim Pebble Beach Concours d'Elegance für 8,47 Millionen USD versteigerte Chassis #066 oder auch Chassis #073, welches mit dem LM-Kit nachgerüstet wurde und im August 2015 für 13,75 Millionen USD versteigert wurde.

Eine kleine Inspektion nach 3000 km oder 6 Monaten kostet ca. 5000 Euro, eine große Inspektion nach 10.000 km oder 18 Monaten schlägt mit ca. 50.000 Euro zu Buche. Die Beiträge zur Kfz-Versicherung belaufen sich bei 100 % auf ca. 30.000 Euro jährlich.

Prominente Besitzer

- Ralph Lauren, Modeschöpfer, besitzt zwei Stück
- Ron Dennis, ehemaliger Vorstand der McLaren Technology Group
- Jay Leno, US-Talkmaster
- George Harrison, verstorbener Mitglied der Beatles, nun im Bestand seines Nachlasses (wird einmal jährlich bewegt)
- Wyclef Jean, US-amerikanischer Musiker

- Liam Howlett, Mitglied der Gruppe The Prodigy

- James H. Clark, Gründer von Netscape Communications Corporation

- Mansour Ojeh, Unternehmer der Techniques d'Avant Garde und Teilnehmer an der McLaren Technology Group

- Elon Musk, Gründer von PayPal und CEO (Stand 2019) von Tesla Motors

- Larry Ellison, CEO von Oracle

- Nick Mason, Schlagzeuger bei Pink Floyd

- Hassanal Bolkiah, Sultan von Brunei, besitzt mindestens drei Exemplare

- Paul Stewart, Sohn von Jackie Stewart und Rennfahrer, übernahm Howletts Fahrzeug

- Vítor Baía, ehemaliger Torwart des FC Porto

- Rowan Atkinson, Schauspieler und Komiker, GB

- Missy Elliott, Rapperin aus den USA

Wikipedia und Fotos

Cemsa

CEMSA (Costruzioni Elettro Meccaniche di Saronno) war eine italienische Ingenieurgesellschaft, die von 1925 bis 1948 betrieben werden und wurde 1925 gegründet in Saronno von Ingenieur Nicola Romeo und unterstützt von der Credito Italiano.

Firmensitz war die ehemalige Fabrik von Costruzioni Meccaniche di Saronno, die im Jahr 1918 gegründet wurde und im Jahr 1935 schließen musste. Während des Zweiten Weltkriegs baute CEMSA



leichten Waffen und am Ende des Krieges begann das Unternehmen Autos dank der Zusammenarbeit mit dem ehemaligen Fiat Ingenieur Antonio Fessia produzieren. In wenigen Monaten hatte Fessia, der sich auf den Bau von Sportwagen spezialisiert hatte, den CEMSA Caproni F.11 konstruiert und entwickelt, welcher dann am Pariser Salon in 1947 vorgestellt wurde.

Nur 10 Limousinen dieses Modells, auch ein Cabrio als Prototyp, wurden hergestellt. Cabriolet - Version waren auch geplant, aber wegen der Finanzkrise wurde dieses Projekt nicht realisiert, denn schon im Jahre 1948 musste der Betrieb geschlossen werden.

Einer der Prototypen des F.11 wurde in die Vereinigten Staaten gebracht, in der Hoffnung auf einen Abschluss einer Zusammenarbeit mit der Automobil Firma Tucker. Im Jahr 1953 hatte das belgische Unternehmen Minerva einen F.11 zum testen und wollte das Projekt übernehmen, aber auch dieses Projekt scheiterte.

Das Auto

Der F.11 wurde von Antonio Fessia entworfen und hatte revolutionäre technische Eigenschaften. So wurde eine selbsttragende Karosserie entwickelt in der ein wassergekühlter Boxermotor, 1100 ccm im Prototyp danach dann 1250 ccm, arbeitete und die Kraft über den Frontantrieb sowie Einzelradaufhängungen und Querblattfederung auf die Straße brachte.

Heute erinnert sich niemand mehr an die Automobil Firma CEMSA aber alle diese Neuerungen des F 11 wurden später in der 1960er Lancia Flavia übernommen, welche auch von Ing. Fessia gestaltet und entwickelt wurde. Das Karosseriedesign wurde von der Firma CEMSA im Stile Bertone gezeichnet.

Als CEMSA geschlossen wurde sind erst zehn Autos verteilt worden, aber ein F.11 in sehr gutem Zustand überlebt auf dem und steht heute im Volandia Museum, Provinz Varese.

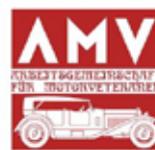
Herbert Fischer

Bristol Cars Pleite

Der britische Hersteller von Exklusiven Autos ist erneut zahlungsunfähig. Im zweiten Weltkrieg hat Bristol Bomber gebaut und danach ist Bristol in den Automobilbau gewechselt. So baute man für Frazer-Nash den Sechszylinder Motor aus dem BMW 328. Auf Basis der BMW-Modelle 326, 327 und 328 entwickelte man ab 1946 den Typ 400, markant durch eine Kühleriere wie bei den Münchnern.

Doch der große Erfolg blieb aus und ab

OLDTIMER TAGE



den 1980er-Jahren war Bristol nur mehr ein Kleinserienhersteller, der mehr Fahrzeuge restaurierte als neue baute. Nach dem Konkurs 2011 gelang keine neue Serienproduktion mehr.

Herbert Fischer

Bristol 404

Foto: Wikipedia



Inhaltsverzeichnis

The Hertz Corporation	1
Franz Albert	2
3. Teil und zu guter Letzt ...	3
Großglockner-Hochalpenstraße	4
Neuer Weltrekord für Automobilia	6
Eucort	7
Hans Ledwinka wird Ehrenbürger	7
Opel Regent	8
Tatra 603	8
McLaren F1	10
Cemsa	11
Bristol Cars Pleite	12



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/6/4
Redaktion: Herbert Fischer
www.covc.at
Auflage: 60 Stück
Druck: City Copy Service, A-1190 Wien