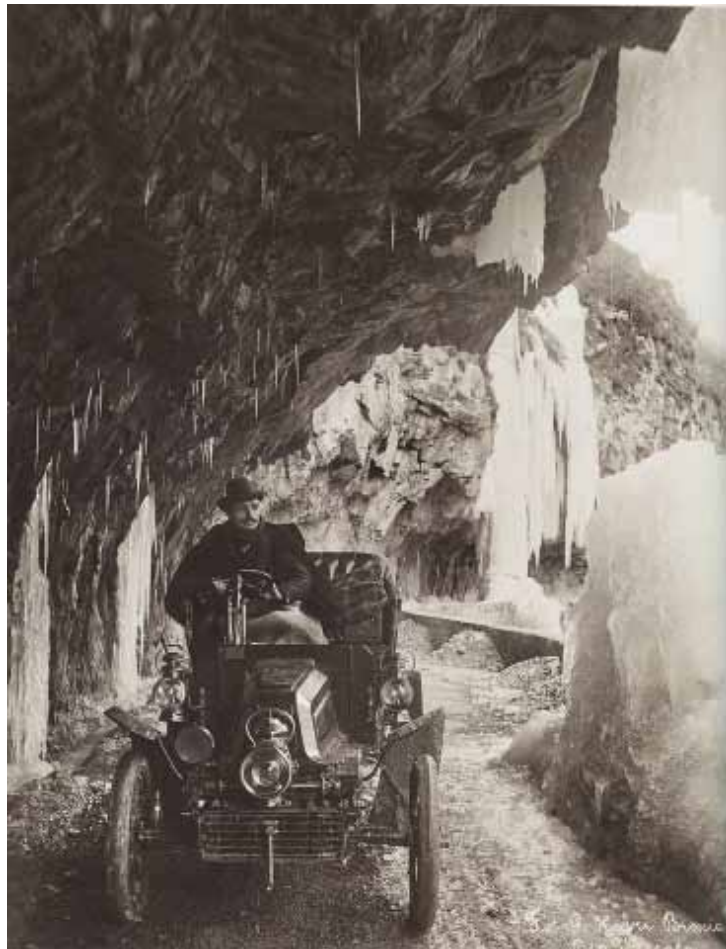


COVC Monats - Gazette

Nummer 148 September 2020

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



...Mut kann man nicht kaufen...

Foto: Museo Camuno della Fotografia Storica

Stirling Moss †

Sir Stirling Craufurd Moss, OBE (* 17. September 1929 in London, England; † 12. April 2020 London) war ein britischer Automobilrennfahrer. Er startete zwischen 1951 und 1961 in der höchsten automobilen Motorsportklasse (Formel 1) und galt mit vier Vizeweltmeisterschaften und 16 Grand-Prix-Siegen als der erfolgreichste Fahrer unter denen, die nie Weltmeister wurden.

Stirling Moss wurde in eine motorsportbegeisterte Familie hineingeboren. Sein Vater Alfred Moss, ursprünglich Zahnarzt, bestritt Rennen in Brooklands, dem

Zentrum des Motorsports in Großbritannien vor dem Zweiten Weltkrieg, und in Indianapolis, wo er 1924 16. beim 500-Meilen-Rennen wurde. Seine Mutter Aileen Moss startete bei Trialrennen in den 1930er Jahren. Und auch seine jüngere Schwester Pat Moss (1934–2008, verheiratet mit der Saab-Rallye-Legende Erik Carlsson) bestritt in den 1950er- und 1960er-Jahren erfolgreich Sportwagenrennen und Rallies.

Die Anfänge

1948 startete er seine

Rennkarriere in einem Cooper-Formel-3-Wagen, und schon 1949 konnte er seine

ersten internationalen Erfolge feiern, bei Formel-3-Rennen in Zandvoort und am Gardasee. 1950 startete er mit einem Jaguar XK und gewann mit der RAC Tourist Trophy in Dundrod (Nordirland) sein erstes Sportwagenrennen.

1951 bis 1953 – Die abwechslungsreichen Jahre

In den Jahren 1951 bis 1953 sah man Moss in einer Vielzahl von Autos verschiedenster Klassen,



Formel 1 ebenso wie Formel 2 oder Sportwagen. Sein Patriotismus ließ ihn allerdings nur mit britischen Modellen vorliebnehmen. Auf HWM bestritt er seine ersten Läufe zur Automobil-Weltmeisterschaft (mit einem achten Platz beim Großen Preis der Schweiz 1951 endete sein erster Auftritt), außerdem gewann er einige nicht zur Weltmeisterschaft zählende Formel-1-Rennen in Großbritannien. Auf Jaguar und Frazer-Nash gewann er Sportwagenrennen, auf Connaught, ERA und HWM bestritt er drei Rennen zur Automobil-Weltmeisterschaft 1952. In der Saison 1953 erregte er mit Cooper Aufsehen, für Punkte reichte es aber noch nicht.

1954 – Intermezzo bei Maserati

In der Formel-1-Saison 1954 sprang er über seinen Schatten und ließ sich vom italienischen Maserati-Team verpflichten. Neben Siegen bei kleineren Rennen in Großbritannien (Aintree, Oulton Park und Goodwood) reichte es auf internationaler Bühne immerhin zu einem dritten Platz beim Großen Preis von Belgien. Bessere Ergebnisse wurden durch die Unzuverlässigkeit seines Fahrzeuges verhindert, immerhin waren seine Leistungen so gut, dass Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer auf ihn aufmerksam wurde und ihn zu Vertragsverhandlungen einlud.

Das Mercedes-Jahr 1955

Alfred Neubauer hatte sich äußerst sorgfältig auf die Verhandlungen vorbereitet, die gesamte Rennkarriere von Moss recherchiert und bot ein Gehalt, das höher war als Moss sich erträumen konnte. Bei Testfahrten in Hockenheim im Dezember 1954 entschied sich Moss endgültig für das beste Fahrzeug der damaligen Ära. Mit Juan Manuel Fangio hatte Moss bei Mercedes den wohl besten Fahrer zum Teamkollegen, und ge-



meinsam dominierten sie die Automobil-Weltmeisterschaft 1955. Moss gewann allerdings nur ein Rennen, den Großen Preis von Großbritannien. Mit zwei zweiten Plätzen reichte es zum zweiten Platz in der Weltmeisterschaft. Legendär sind allerdings seine Siege bei der Mille Miglia, wo er in diesem Jahr den Streckenrekord aufstellte, und bei der Targa Florio im gleichen Jahr. Ein möglicher Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans wurde durch den Rückzug des Mercedes-Teams nach dem tödlichen Unfall seines Teamkollegen Pierre Levegh, bei dem mehr als 80 Zuschauer starben, verhindert.

Der ewige Zweite – 1956 bis 1958

Ende 1955 verkündete Mercedes seinen Rückzug vom Motorsport, und Moss fuhr in der Automobil-Weltmeisterschaft 1956 wieder für Maserati. Zwei Siege (Monaco, Italien) besicherten ihm erneut Platz zwei in der Weltmeisterschaft – hinter Fangio. In den Saisons 1957 und 1958 fuhr Moss für Vanwall, ein Titel in einem britischen Team war sein Traum gewesen. Drei Siege 1957 (Großbritannien, Pescara und Italien) sorgten erneut für Platz zwei hinter Fangio, ebenso 1958: Moss gewann vier Rennen, sein Rivale Mike Hawthorn im Ferrari nur eins. Hawthorn hat aber fünf zweite Plätze zu verzeichnen und wurde mit einem Punkt Vorsprung Weltmeister. Moss blieb jedoch stets Gentleman: als Hawthorn nach dem Großen Preis von Portugal disqualifiziert werden sollte, setzte sich Moss für ihn ein. Er sagte später: „Wenn ich mich nicht so für ihn eingesetzt hätte, wäre ich jetzt Champion. Aber ich würde das jederzeit wieder tun, weil es fair war.“ Aktionen wie diese trugen dazu bei, dass Moss das Lieblingskind der englischen Presse war, während der kühle Hawthorn trotz eines WM-Titels nie an die Popularität von Moss herankam.

Cooper und Lotus – 1959 bis 1961 In der Saison 1959 fuhr Moss wieder für Cooper, das gerade mit dem Mittelmotor-



konzept die Formel 1 revolutionierte. Er konnte zwar nicht ganz mit seinem Teamkollegen Jack Brabham mithalten, zwei Siege (Portugal, Italien) reichten für Platz drei der Weltmeisterschaft. In den Saisons 1960 und 1961 fuhr er hauptsächlich für das Lotus-Privatteam von Rob Walker. Beide Jahre schloss er mit dem dritten Platz in der Weltmeisterschaft ab. Der Lotus war den Coopers und Ferraris noch unterlegen, die Klasse von Moss zeigte sich bei „Fahrerstrecken“, wo es weniger auf einen starken Motor als auf fahrerische Qualitäten ankam. Monaco 1960 und 1961 sowie der Nürburgring 1961 zählten zu den großen Erfolgen des Briten. Daneben versuchte er sich aber auch mit neuen Fahrzeugen: mit dem allradgetriebenen Ferguson siegte er bei einem nicht zur WM zählenden Rennen in Oulton Park. Moss wurde 1961 zum Sportler des Jahres in Großbritannien gewählt.

Das Karriereende – Der Unfall in Goodwood

Am 23. April 1962 endete die Karriere von Stirling Moss bei einem Unfall in Goodwood. Bei der Glover Trophy, einem nationalen Formel-1-Rennen, lag er an vierter Stelle und kämpfte mit Getriebe-problemen. Für Moss war das kein Grund zurückzustecken, er fuhr stets am Limit und erreichte sogar noch die schnellste Rennrunde, bevor er von der Strecke abkam und gegen einen Erdwall prallte. Die



Unfallursache konnte nie geklärt werden; Moss konnte sich an den Unfall nicht erinnern. Er erlitt Knochenbrüche und ein Hirntrauma, lag im Koma und war zunächst halbseitig gelähmt. Über ein Jahr brauchte Stirling Moss zur Genesung. Im Mai 1963 kehrte er zu Testzwecken nach Goodwood zurück. Obwohl er konkurrenzfähige Rundenzeiten erzielte, erklärte er seinen Rücktritt. Moss hatte laut eigener Aussage nicht mehr die Selbstverständlichkeit, die Leichtigkeit des Fahrens.

Nach der Rennfahrerkarriere

Stirling Moss wurde ein erfolgreicher Geschäftsmann. Oft war er bei historischen Rennen und anderen Motorsportveranstaltungen anzutreffen. 1999 wurde er von Königin Elisabeth II. als Knight Bachelor in den Adelsstand erhoben und erhielt den Namenszusatz Sir. Moss war vorher bereits zum Officer of the Order of the British Empire (OBE) ernannt worden.

Rückblickend kann Stirling Moss wohl zu den besten Rennfahrern des 20. Jahrhunderts gezählt werden, der mit den unterschiedlichsten Fahrzeugtypen umgehen konnte. Er gewann Formel-1-Rennen von fünf verschiedenen Herstellern (Mercedes-Benz, Maserati, Vanwall, Cooper, Lotus, dazu einen nicht zur WM zählenden Lauf auf Ferguson) sowie zahlreiche Sportwagenrennen. Unter anderem siegte er im Maserati „Birdcage“ mit Dan Gurney als Partner beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring 1960.

Seit dem Tod von Jack Brabham am 19. Mai 2014 war Stirling Moss der älteste lebende Grand-Prix-Sieger. Er starb im April 2020 im Alter von 90 Jahren im Beisein seiner Ehefrau Lady Susie Moss in seinem Haus in London.

Wikipedia

Leiterrahmen Ade

Malvern Link/Großbritannien. Die britische Sportwagenmarke Morgan hat angekündigt, ab dem kommenden Jahr keine Fahrzeuge mehr mit Leiterrahmen zu bauen. Damit endet in den ehrwürdigen

Backsteingebäuden in Malvern Link eine 83 Jahre währende Ära, die mit dem ersten vierrädrigen Modell 4/4 begann, das ab 1936 in Serie gebaut wurde.

Bereits im Frühjahr 2019 haben die Briten mit dem neuen Plus Six auch die neue Leichtbauplatzform CX-Generation vorgestellt. Die Alukonstruktion bietet unter anderem in Hinblick auf den Alltagsnutzen bessere Voraussetzungen wie etwa mehr Steifigkeit, mehr Beinfreiheit und mehr Platz für Gepäck. Außerdem vereinfacht der neue Unterbau die Erfüllung gesetzlicher Vorgaben. Trotz der modernen Konstruktion präsentiert



te Karosserieform brachte einen um 20 % geringeren Kraftstoffverbrauch bei höheren Geschwindigkeiten mit sich sowie bessere Beschleunigungswerte und eine größere Höchstgeschwindigkeit. Die hochgezogene Windschutzscheibe war stark gewölbt. Die Oval-Scheinwerfer ergaben bei Abblendlicht eine deutlich bessere Lichtverteilung und -intensität. Durchgehende Längsträger der Ganzstahlkarosserie



sich der Plus Six äußerlich wie ein Morgan der 1930er-Jahre.

Seit der Präsentation des Plus Six wurden bei Morgan noch die Modelle 4/4, Roadster und Plus 4 weiterhin auf der alten Unterkonstruktion gebaut. Im Frühjahr 2020 wollen die Briten auf dem Genfer Autosalon ein Nachfolgemodell auf CX-Plattform vorstellen. Allerdings werden noch keine Details zum Fahrzeug sowie zu Modellnamen, Marktstart oder Preis genannt. Es dürfte sich um ein Modell im klassischen Morgan-Look handeln, das unterhalb vom Plus Six positioniert wird und entsprechend von einem aufgeladenen Vierzylinder-Benziner angetrieben wird.

Morgan

Das Badewannen Design der 60er Jahre

Der Kosenamen „Badewannen-Styling oder Design“ kommt wie so viele Wortspiele aus dem amerikanischen, dort hieß es „Bathub Design“. Dieses versteht man wenn man vor allem den Chevrolet Corvair und seine stilistischen Erben wie den NSU Prinz, BMW Null Zwo, Sunbeam Imp, Saporoshez, VW Karmann Ghia (Typ 34) und den Panhard 24 CT ansieht. Stellvertretend dafür schauen wir uns 4 bekannte Autotypen an:

Ford

Mit dem Taunus P3 verließ Ford die Trapezlinie des Vorgängermodells P2. Der Wagen hatte weder Heckflossen noch überbordenden Chromschmuck und wirkte wieder europäischer. Er sah nicht nur sachlicher aus, sondern war deutlich wirtschaftlicher und zweckmäßiger als sein Vorgänger: Die veränder-

machten sie verwindungssteif, sodass für die viertürige Ausführung keine Verstärkungen erforderlich waren. Wenig fortschrittlich war hingegen die beibehaltene 6-V-Bordspannung. Zur Verbesserung des Bedienkomforts war auch der erste Gang des P3 synchronisiert. Das Fahrwerk mit MacPherson-Federbeinen und Querlenkern an den einzeln aufgehängten Vorderrädern und einer Starrachse an Blattfedern hinten hatte Ford ohne wesentliche Änderungen vom P2 übernommen.

Chevrolet

Der Chevrolet Corvair ist ein amerikanischer Wagen mit Heckantrieb der General Motors-Tochterfirma Chevrolet. Der Pkw mit luftgekühltem Sechszylinder-Boxermotor im Heck wurde von 1959 bis 1969 gebaut.

Der Corvair sollte das Programm von General Motors nach unten erweitern und wie die gleichzeitig erschienenen Konkurrenzmodelle Ford Falcon und Plymouth Valiant eine Alternative zu den Ende der 1950er-Jahre zunehmend erfolgreichen Importwagen, in erster Linie zum VW Käfer, bieten.

Die dabei angebotene technische Lösung mit Heckmotor machte den Corvair einzigartig. Während seit Jahrzehnten alle amerikanischen Personenwagen der Standardbauweise folgten (wassergekühlter, längs eingebauter Frontmotor, Hinterradantrieb), orientierte sich GM beim Corvair – als einzigem amerikanischen Serienauto – am VW Käfer. So bekam er wie dieser einen hinten eingebauten luftgekühlten Boxermotor. Als Zugeständnis an die US-amerikanischen Kunden war der Sechszylinder mit über 2 Litern Hubraum jedoch deutlich leis-

tungsfähiger als der des VW Käfers.

Außer der viertürigen Limousine gab es noch einen fünftürigen Kombi namens Lakewood, ein zweitüriges Coupé und ein zweitüriges Cabriolet. Unter dem Namen Chevrolet Greenbrier Sportswagon war ein Kleinbus (ähnlich dem VW-Bus) erhältlich. Die Karosserieform der ersten Serie (1960 bis 1964) mit der von einer umlaufenden Sicke betonten Gürtellinie war Vorbild für den NSU Prinz 4, Fiat 1300 und den ZAZ 968.

Im Oktober 1959 wurde der Corvair als zweitüriges Coupé und viertürige Limousine auf dem Markt eingeführt, ausgestattet als 500 Standard oder 700 Deluxe, angetrieben von einem Sechs-



zylinder-Boxermotor mit knapp 2,3 Litern Hubraum und einem Vergaser pro Zylinderbank, der 80 SAE-PS brutto (65 PS netto/DIN, 48 kW) oder mit anderer Nockenwelle 95 SAE-PS brutto leistete. Als Getriebe standen eine Automatik mit zwei Gängen oder handgeschaltete Getriebe mit drei oder vier Gängen zur Wahl.[1]

Für das Modelljahr 1961 wurde das Programm um die Ausstattung 900 Monza, einen fünftürigen Kombi namens Lakewood, einen Kleinbus namens Greenbrier, einen Kastenwagen namens Corvan, und den Corvair 95 als Pick-up erweitert. Zugleich vergrößerte das Werk den Hubraum auf 2,4 Liter, wobei die Nennleistung unverändert blieb.

Fiat

Es gab drei Wagen mit der Bezeichnung Fiat 1500. Das erste Modell wurde von 1935 bis 1950 gebaut. Das zweite Modell erschien 1961 und wurde, je nach Motorgröße, Fiat 1300 oder Fiat 1500 genannt.

Fiat 1500

Im Spätherbst 1961 erschienen als Nachfolger des Fiat 1200 Granluce mit einer neuen Karosserie die viertürigen Limousinen (und ein fünftüriger Kombi mit dem Namen Familiare) Fiat 1300 und 1500, die bis Ende 1966 bzw. Ende 1968 gebaut wurden.

Als Vertreter der sogenannten „Corvair-Linie“ entsprachen beide mit der umlaufenden, stark betonten Seitenlinie (Badewannen-Form) dem Zeitgeschmack (vgl. NSU Prinz 4, 1000, Chevrolet Corvair). Der Motor des Modells 1500 war ein Reihenmotor mit 1481 cm³ Hubraum und ei-

ner Leistung von anfänglich 49 kW. Das 4-Gang-Getriebe wurde der seinerzeitigen Mode entsprechend vom Lenkrad aus geschaltet. Seine Höchstgeschwindigkeit betrug 150 km/h.

Schon im Sommer 1964 erfolgte die



erste Überarbeitung, der 1500 mutierte zum 1500 C, was durch eine Verlängerung der Karosserie um 10 cm und damit des Radstandes und der hinteren Türen für mehr Beinfreiheit hinten sorgte. Jetzt leistete der 1,5-l-Motor 75 PS und fuhr damit bis zu 155 km/h schnell. Hinzu kam ein veränderter Kühlergrill und größere Heckleuchten. Der 1500 blieb jedoch als Familiare äußerlich und der 1300 als Limousine und Familiare optisch als auch technisch unverändert. Der 1300 hatte immer 60 PS und fuhr 140 km/h. In Deutschland war der 1500 das weitaus häufiger verkaufte Modell.

Ebenfalls gleich motorisiert waren das von Herbst 1963 bis Ende 1967 hergestellte zweitürige 1500 Cabriolet und das 1500 Coupé (beide identisch entworfen von Pininfarina), die ab 1965 anstatt mit einem 4-Gang-Getriebe mit einem 5-Gang-Getriebe (beide Mittelschaltung) ausgestattet war.

Deren Höchstgeschwindigkeit lag mit 67 PS bei 160 km/h, mit 75 PS (ab Ende 64) bei 165 km/h.

NSU

Prinz 1000 TT

1965 wurde dem Prinz 1000 der Prinz 1000 TT an die Seite gestellt. Er hatte den 1085 cm³ großen Motor des NSU Typ 110 mit 55 PS (40 kW) Leistung und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 148 km/h.

Gert Hack bemerkte in auto motor und sport: „Auf Antrieb fährt man mit dem TT schnell und zügig durch Kurven, wobei vor allem die Handlichkeit und Leichtigkeit verblüfft, mit der man das Auto dirigieren kann.“

Einen originalen NSU Prinz 1000 TT erkennt man an den Doppelscheinwer-

fern vorne, dem dazwischen angebrachten schwarzen Streifen mit der Beschriftung „NSU Prinz 1000“, den hinteren Ausstellfenstern und die am Heck angebrachten verchromten Buchstaben „TT“. Außerdem sind hinten im Motorraum am Ansaugschacht zwei Löcher für den Ölkühler gebohrt. Durch die nur mäßige Belüftung des Motorraums neigt der Motor zum Überhitzen, weshalb die Motorhaube während der Fahrt auch aufgestellt wird. Gerissene Ölleitungen verursachten häufig Brände. Außerdem war der Wagen seitenwindempfindlich.

In zwei Jahren entstanden 14.292 NSU Prinz 1000 TT mit 1,1-Liter-Motor.

1967 wurde der Prinz 1000 TT zum „TT“ (auch „1200 TT“

genannt) weiterentwickelt. Aus 1177 cm³ schöpfte der Motor nun 65 PS (48 kW), das Gewicht stieg um 5 kg und die Höchstgeschwindigkeit auf 153 km/h. Fahrzeugtuner boten Motoren mit bis zu 1300 cm³ und 130 PS (96 kW) an, es gab sogar Fahrzeuge mit mechanischer Benzineinspritzung. Die Bezeichnung „Prinz“ entfiel ab 1967 für die Vierzylindertypen.

Anstatt des breiten schwarzen Streifens zwischen den Hauptscheinwerfern war nun ein verchromter Streifen mit schwarzer Einlage angebracht.



Bis zur Produktionseinstellung im Juli 1972 entstanden 49.327 NSU TT mit 1,2-Liter-Motor.

Speziell für den Renn- und Rallyesport wurde im Februar 1967 der TTS eingeführt. (In den ersten Monaten hießen die Fahrzeuge noch „Prinz 1000 TTS“). Diese Fahrzeuge waren als Sportlimousinen konzipiert, die mit geringem Leistungsgewicht das spätere Konzept des VW Golf GTI vorwegnahmen. So holte der TTS aus 996 cm³ Hubraum mit zwei Solex-Doppel-Flachstromvergasern und einem Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 serienmäßig 70 PS (51 kW) bei 6150/min, getunt auch über 85 PS (62 kW). Dies entsprach seinerzeit der Motorleistung von Fahrzeugen der gehobenen Mittel- und Oberklasse, der TTS wog jedoch nur

700 kg. Die Räder waren vorn und hinten auf negativen Radsturz eingestellt.

Wegen ihrer Wendigkeit waren die TTS noch lange nach Produktionseinstellung erfolgreich bei Bergrennen und Slalom-Wettbewerben.

Zu erkennen ist der TTS an seiner Beschriftung in den Chromstreifen mit schwarzer Einlage zwischen den Hauptscheinwerfern und an den Chrombuchstaben am Heck. Vorne am Wagen ist ein zusätzlicher Ölkühler angebracht. Am Ansaugschacht im Motorraum befinden sich drei Löcher für den Ölkühler.

Bis Juli 1971 wurden in etwa alle 3 Monate durchgeführten „Produktionskampagnen“ insgesamt 2402 Wagen dieses Typs hergestellt.

Herbert Fischer, Fotos: Wikipedia

1963 Ford Cortina GT Coupe by Ogle.

Das Unternehmen wurde als D. Ogle Ltd. 1954 von David Ogle gegründet und befasste sich mit Industriedesign. 1959 begann man mit dem Entwurf und dem Kleinserienbau von Automobilen. Der erste Ogle-Wagen, der Ogle 1.5, wurde 1961 vorgestellt und basierte auf dem Riley 1.5. Weitere Fahrzeuge, alles sportliche Coupés, entstanden auf Basis des Mini. 1962 verunglückte der Firmengründer tödlich in einem Ogle SX 1000.



War die Kleinserienproduktion bis 1962 schon nicht sehr umfangreich, so wurde sie nach Ogles Tod ganz eingestellt. Insgesamt waren nur 76 Ogle gebaut wor-



den. Dennoch entstanden weiter Prototypen, unter anderem das Coupé Ogle SX 250 auf Basis des Daimler SP250 und eine Limousine, die auf dem Ford Lotus Cortina (der Motor des Cortina Lotus hatte auf dem Block des normalen Kentmotors einen von Harry Mundy entworfenen Leichtmetallzylinderkopf mit zwei obenliegenden Nockenwellen) beruhte, von

dieser wurden zwei Exemplare gebaut, eines davon für den Rennfahrer Stirling Moss.

Aus dem Ogle SX 250 wurde später das Serienmodell Reliant Scimitar. 1971 entwarf Ogles Chefdesigner Tom Karen im Auftrag eines Zigarettenherstellers den Ogle Sotheby Special auf dem Fahrgestell des Aston Martin DBS V8, zwei Jahre später entstand ein zweites Exemplar, das auf dem Aston Martin V8 I basierte.

1974 wurde das Unternehmen in die beiden separate Bereiche Industriedesign und Automobildesign aufgeteilt.

Herbert Fischer, Foto: Wikipedia



50. Todestag von Bruce McLaren

Bruce Leslie McLaren (* 30. August 1937 in Auckland; † 2. Juni 1970 in Goodwood) war ein neuseeländischer Automobilrennfahrer und Begründer des noch heute existierenden Rennstalls McLaren.

Die Karriere von McLaren verlief in einem immensen Tempo. Bereits mit 15 Jahren fuhr er erste Rennen in Neuseeland. Hier wurde auch der Australier Jack



Brabham auf ihn aufmerksam, der ihn 1958 ins Cooper-Werksteam holte. Den ersten Rekord holte sich McLaren bereits ein Jahr später, als er im Alter von 22 Jahren und 104 Tagen als bis dahin jüngster Fahrer seinen ersten Sieg in der Formel 1 erzielte. Dieser Rekord wurde erst 44 Jahre später von Fernando Alonso gebrochen, der mit 22 Jahren und 26 Tagen beim Großen Preis von Ungarn

2003 seinen ersten Grand-Prix-Sieg feierte. Derzeitiger Rekordhalter ist Max Verstappen, der sein erstes Rennen im Alter von 18 Jahren und 228 Tagen gewann. In seiner zweiten WM Saison wurde McLaren hinter seinem Teamkollegen Jack Brabham Vize-Weltmeister.



Nach dieser Zeit konnte das Cooper-Team an seine Erfolge nicht mehr anknüpfen. McLaren fuhr zwar weiter für dieses Team, begann aber eigene Rennfahrzeuge zu konstruieren. Mit diesen Eigenkonstruktionen fuhr er für das von ihm gegründete Team bei verschiedenen Rennserien. 1966 stieg er bei Cooper aus und gründete seinen eigenen Formel-1-Rennstall. In den Anfängen des McLaren-Teams fuhr er ohne Teamkollegen. Der McLaren M2B war die erste Konstruktion seines Teams und erreichte in seiner ersten Saison immerhin drei WM-Punkte. 1968 schaffte es Bruce McLaren, seinen Landsmann Denis Hulme, der bis dahin bei Brabham unter Vertrag stand, für sein eigenes Team zu verpflichten.

Mit McLaren und Hulme als zweiten Fahrer lief es in den folgenden Jahren besser für das Team. Sie beendeten die Saison 1968 auf den Plätzen 3 (Hulme) und 5 (McLaren) in der Fahrerweltmeisterschaft und wurden in der Konstrukteurs-WM Zweiter hinter dem Lotus-Team. In der nachfolgenden Saison 1969 wurde Bruce McLaren Dritter in der Fahrer-Weltmeisterschaft. Für 1970 galt der Neuseeländer als einer von mehreren WM-Favoriten, weil der amtierende Weltmeister 1969 (Jackie Stewart) mit dem neuen March als nicht so dominant eingeschätzt wurde. Doch es sollte anders kommen.

Bei einer Testfahrt in einem CanAm-McLaren in Goodwood verunglückte er am 2. Juni 1970 tödlich. Bei diesem Unfall wurde die Heckverkleidung des Fahrzeugs infolge des hohen Anpressdrucks weggerissen, der Wagen prallte bei 200 km/h gegen eine Mauer, Bruce McLaren wurde herausgeschleudert und starb.

Nach seinem Tod wurde das Team von seiner Frau Patty, die er 1961 geheiratet hatte (Tochter Amanda wurde am 20. November 1965 geboren) und Teammanager Teddy Mayer weitergeführt.

Wikipedia + Fotos

Paramount Cars

Paramount Cars war ein britischer Automobilhersteller. Dort entstanden von 1950 bis 1956 zweitürige Cabriolets

Ende der 1940er Jahre lernten Sam Underwood und Bill Hudson sich kennen. Underwood war ausgebildeter Mechaniker. Während des Zweiten Weltkriegs wurde er als Soldat in leitender Position in einer Fabrik für Schiffsmotoren eingesetzt. Nach Beendigung des Konflikts nahm er eine Stelle als Direktor einer großen Reparaturwerkstatt für Automobile in Derbyshire an. Dort traf er auch auf Hudson, der zu dieser Zeit Polizist war.

Beide entschlossen sich, eine gemeinsame Firma zu gründen, deren Ziel es war, Fahrzeuge der Mittelklasse zu produzieren. 1947 ließen sie die Paramount Cars ins Handelsregister eintragen. Da zunächst die finanziellen Mittel für ihr eigentliches Vorhaben fehlten, begannen sie mit einem Gebrauchtwagenhandel in Swadlincote. Der wirtschaftliche Erfolg erlaubte es relativ schnell, sich ihren wirklichen Plänen zuzuwenden. Ein erster Prototyp konnte Ende der 1940er



Jahre auf dem Chassis und mit dem Motor eines Alvis 14 realisiert werden. Der Wagen erhielt von seinen Entwicklern den Namen „The pig“; eine Bezeichnung, die sicherlich schon marketingtechnisch problematisch war und darüber hinaus aus den Kern der Ausstrahlung ihrer Kreation auf den Punkt traf. Der Karosserie fehlte es an der zu dieser Zeit üblichen Filigranität und war mit sehr breiten Abmessungen für den britischen Markt eher außergewöhnlich. Die Fachpresse beurteilte das Auto bei kritischer Betrachtung als unverkaufbar. Wohlwollendere Urteile nannten die Karosserielinie als transatlantisch. Leider war ein Export in USA zu diesem Zeitpunkt aber gar nicht vorgesehen.

Die weiteren Arbeiten an diesem Projekt wurden daher eingestellt. In der Folge entwickelten die beiden Unternehmensgründer ein mehr sportliches Fahrzeug auf der mechanischen Basis des Alvis Eagles. Aber auch dieses Konzept wurde wieder verworfen. Das erste Modell, das wirklich in den Verkauf kommen

sollte, war ein zweitüriges Cabriolet, das sich der technischen Elemente des Ford Ten bediente. Die Formgebung erinnerte jedoch an den damals erfolgreichen Austin Atlantic A 90. Auf einem stabilen Rohrrahmen mit blattgefederten Rädern (hinten längs, vorne quer) wurde eine aufwendig gemachte Stahlkarosserie aufgebaut. Der seitengesteuerte Vierzylinder-Reihenmotor hatte einen Hubraum von 1726 cm³, der 31 PS (22,8 kW) bei einer Verdichtung von 6,1:1, bzw. 36 PS (26,5 kW) bei einer Verdichtung von 7,0:1 entwickelte. Der Radstand des 4216 mm langen und 1676 mm breiten Wagens betrug 2438 mm, seine Spurweite 1295 mm. Das Auto erhielt den Namen MkI und wurde für 494 Pfund angeboten.

Underwood und Hudson planten, mindestens fünf Fahrzeuge pro Woche zu bauen. Dieses Ziel wurde jedoch nie erreicht. Zwischen 1950 und 1952 verließen gerade einmal sieben Einheiten die Werkshallen. Die finanziellen Problemen wuchsen dadurch und letztlich konnte ein Konkurs nur durch einen Verkauf an die Meynell Motor Co. abgewendet werden. Allerdings belebten auch die neuen Inhaber die Geschäfte nicht, obwohl sie versuchten, durch einen Relaunch die Situation zu verändern. Der als MkII präsentierte Wagen wurde äußerlich leicht überarbeitet und erhielt einen Kühlergrill, der stark an die BMW-Niere erinnerte. Als Option waren Kompressormotoren von Wade oder Shorrock oder auch ein Motor mit SU-Doppelvergasern ausgestattet erhältlich. Da aber der Preis für die Basisversion auf 1000 Pfund erhöht wurde, fanden sich auch so nur wenige Käufer. Man geht heute (Stand: 30. August 2012) davon aus, dass nur zwischen sieben und neun Interessierte einen Kaufvertrag unterschrieben haben. Eine ältere Quelle gibt exakt 72 Fahrzeuge an.

Daher trennte sich Meynell Motor Co. von diesem Geschäft und verkaufte die Firma an Camden Motors. Diese änderten die abermals die Karosserie und verbauten nun den 1,5-l-Motor des Ford Consul mit 47 PS (34,5 kW) bei 4400 min⁻¹. Außerdem wurde die Plattform um 15 cm verlängert. Ab 1955 hieß das Auto Paramount 1½-litre. Aber auch so kam es nicht zu einem wirtschaftlichen Erfolg. 1956 wurde die Firma daher aufgelöst.

Wikipedia

Jeep out of the Box „Bausatz“ für den begabten Oldtimer Sammler.

So wurden die Jeeps im zweiten Weltkrieges verschifft bzw. mit dem Fallschirm abgeworfen. Konnte in kurzer Zeit zusammenmontiert werden.

Während des 2. WK waren die Willys ein wichtiger Bestandteil der US-amerikanischen Armee und noch heute

schwärmen viele von dem 4x4 Jeep. Damals wurden 647.000 Stück in Richmond, Kalifornien, gebaut und der Jeep wurde so frisch von der Fabrik direkt vom Hafen in San Francisco nach Europa verschifft. Das war nicht nur die günstigste Methode, sondern auch die praktischste. Sobald die Box am Zielort angekommen war musste man nur noch die Windschutzscheibe hochklappen, die Reifen montieren und schon war der Jeep einsatzbereit.



Noch bevor die amerikanischen GI's wieder zurück ins gelobte Land kamen, wollte man aus der Popularität der Off-Road Fahrzeuge Gewinn schlagen. So wurde 1942 der erste CJ (Civilian Jeep) angeboten und der Boom um den guten alten Jeep hält, wie wir wissen, noch bis heute an. Er wurde damals als das ultimative Fahrzeug vermarktet, ganz gleich ob als Truck, Traktor oder Fun-Mobil.



Aber zuerst zurück zum Jeepbausatz in der Box: Nur einige davon blieben in der Original Box zurück und sind für Sammler ein Vermögen wert. Die Limited Edition des Jeep-in-a-Crate von Jeep Village preist den Bausatz für USD 12.999 an, jedoch ohne Motor, Getriebe oder Achsen. Aber momentan ist die Rarität ohnehin „ausverkauft“, wobei man nicht sicher weiß, ob sie jemals wirklich auf Lager waren.

In der US Armee gibt es ein Team das in ein paar Minuten einen komplett zerlegten Jeep vor Publikum fahrfertig zusammenbaut.

Wortherkunft JEEP

Der Ursprung des Wortes Jeep ist nicht eindeutig geklärt. Die wohl bekannteste Theorie ist die Herleitung aus der Abkürzung GP für General Purpose („Allzweck“). Lee Ermey widerlegte diese

Theorie jedoch kürzlich in seiner Dokumentationsserie. So sei das Fahrzeug für spezielle Einsatzzwecke (special purposes) entwickelt und deshalb auch nie als General Purpose bezeichnet worden. Stattdessen sei die Herleitung aus einem von Ford benutzten Werkscode möglich, der ebenfalls GP lautet (G für government-use, und P als Kennzeichnung für 80 Zoll Radstand). Davon abweichend vertreten viele, darunter auch Lee Ermey, die Theorie, dass der Name auf die

Figur Eugene the Jeep aus dem Comicstrip Popeye zurückgeht. Dieses hundeähnliche Fabelwesen ernährte sich vorzugsweise von Orchideen und konnte durch Wände und Decken gehen, Bäume besteigen sowie fliegen – es war also in der Lage, überall aufzutauchen, wo es wollte. Darüber hinaus half es dem Protagonisten Popeye immer wieder aus misslichen Situationen. So wird vermutet, dass die Soldaten von den Fähigkeiten des neuen Fahrzeugs so begeistert waren, dass sie ihn in Anlehnung an diese Comicfigur „Jeep“ nannten.

Den Namen Jeep machte der Chef-Testfahrer von Willys-Overland, Irving Red Hausmann, erstmals publik – und zwar im Februar 1941, als er „seinen“ Jeep der Presse vorstellte. Es ist überliefert, dass er bei der Pressevorstellung mit dem Jeep die Treppe des Kapitols in Washington hochfuhr – begleitet von der Washington Daily News-Journalistin Katherine Hillyer. Wieder am Fuß der Treppe angekommen, fragte einer der Zuschauer, was das denn für ein Auto sei. Hausmann: „It's a Jeep.“ Hillyer übernahm diesen Namen für ihren Artikel – und damit war der Name Jeep für alle Zeiten etabliert und wurde sogar von den Militärs als offizielle Bezeichnung akzeptiert. Der Artikel mit dem Foto des Willys MB samt Jeep in der Bildunterschrift erschien in der Washington Daily News vom 20. Februar 1941.

Den Namen Jeep machte der Chef-Testfahrer von Willys-Overland, Irving Red Hausmann, erstmals publik – und zwar im Februar 1941, als er „seinen“ Jeep der Presse vorstellte. Es ist überliefert, dass er bei der Pressevorstellung mit dem Jeep die Treppe des Kapitols in Washington hochfuhr – begleitet von der Washington Daily News-Journalistin Katherine Hillyer. Wieder am Fuß der Treppe angekommen, fragte einer der Zuschauer, was das denn für ein Auto sei. Hausmann: „It's a Jeep.“ Hillyer übernahm diesen Namen für ihren Artikel – und damit war der Name Jeep für alle Zeiten etabliert und wurde sogar von den Militärs als offizielle Bezeichnung akzeptiert. Der Artikel mit dem Foto des Willys MB samt Jeep in der Bildunterschrift erschien in der Washington Daily News vom 20. Februar 1941.

Herbert Fischer

Henderson

Henderson war ein US-amerikanischer Motorrad-Hersteller, der von 1911 bis 1931 großvolumige Motorräder produzierte.

Die Henderson Motorcycle Company wurde 1911 von William G. Henderson und seinem älteren Bruder Thomas W. in Detroit (Michigan) gegründet. Im Januar 1918 wurde das Unternehmen von der Firma Excelsior Motor MFG. & Supply Co. übernommen, die dem Unternehmer Ignaz Schwinn gehörte und Motorräder mit V2-Motor unter der Marke „Excelsior“ produzierte. Firmensitz war nunmehr



Chicago (Illinois), wohin 1920 auch die Henderson-Produktion verlegt wurde. Chef-Ingenieur William Henderson verließ, ebenso wie sein Bruder, Excelsior aber bereits 1919 wieder und gründete die ACE Motorcycle Company. Er kam am 11. Dezember 1922 bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Im September 1931, offenbar als strategische Antwort auf die Weltwirtschaftskrise, stoppte Ignaz Schwinn trotz guter Verkaufszahlen die Produktion.

Hauptmerkmal aller Henderson-Motorräder ist ein Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit längs zur Fahrtrichtung liegender Kurbelwelle. Die Fahrwerke bestehen durchweg aus Stahlrohrrahmen mit starrem Heck und Vorderradfederung.

Herbert Fischer

Alfa Romeo 164 Rennsport

Um die Geschichte dieses besonderen Alfa Romeo 164 auszuleuchten, muss man etwas weiter ausholen.

Im Hause Alfa Romeo hatte der Motorsport, sei es bei den Sportwagen, den Tourenwagen oder in der Formel 1, eine große Tradition.

Viel von der im Rennsport eingesetzten Technik - auch das war eine Tradition bei Alfa Romeo - floss dann irgendwann in die Serie.

Nachdem der Staatskonzern Alfa Romeo durch die Fiat Gruppe übernommen wurde, war Alfa Romeo nur noch für



den Tourenwagensport zuständig.

Irgendwann war klar, Alfa Romeo hatte in der Tourenwagen WM 1987 mit den Alfa 75 Turbo relativ wenig Chancen. Daher wurde von der Konzernleitung der komplette Rückzug angeordnet. Die aus der ehemaligen Sportabteilung Auto Delta entstandene Alfa Corse, sollte sich statt dessen auf die von der FIA neu ausgeschriebene ProCar-Serie konzentrieren. Die ProCar-Serie wiederum war ein Kind des FOCA-Bosses Bernie Ecclestone, der in der Vergangenheit durch den Einsatz von Alfa Romeo Motoren in seinen Brabham-Formel 1 Boliden, beste Kontakte zu Alfa Romeo unterhielt. Diese ProCar-Fahrzeuge sollten in der neuen Gruppe „S“ (S=Silhouette) homologiert werden und als Tourenwagen mit Formel 1-Technik antreten. Bernie Ecclestone's Ziel war es, in dieser neuen Rennserie möglichst viele Große-



rienhersteller anziehen - um hiermit vor allem neue Motorenhersteller für die Formel 1 zu gewinnen. Für die in der Gruppe „S“ vorgeschriebenen Motoren galten nämlich die gleichen Eckdaten wie im damals geltenden Formel 1-Reglement festgeschrieben.

Auch die übrige Technik, Monocoque-Bauweise, Kohlefaser-Bremsscheiben und Mittelmotor als Saugmotor mit einem maximalen Hubraum von 3,5 Litern, entsprach dem „State of the Art“ der Formel 1. Die Karosserie musste der des entsprechenden Serienwagen möglichst

ähnlich sein. Aerodynamische Hilfsmittel waren außer einem großen Heckflügel nicht zulässig. Alfa Romeo versuchte nun alle frei gewordenen Kapazitäten der Rennabteilung in diese neue „Formel“ zu binden. So entstand in Zusammenarbeit mit dem britischen Formel 1 Rennstall Brabham (der sich zu dieser Zeit noch im Besitz von Bernie Ecclestone befand) das Alfa Romeo 164 ProCar. Die ganze Ausschreibung der Gruppe S führte aus mangelndem Interesse der anderen Hersteller jedoch niemals zur Austragung von Rennen oder sogar einer Meisterschaft.

Die Silhouette des Fahrzeuges entspricht komplett der des Alfa 164. Einziges Aerodynamisches Hilfsmittel war der „Riesenheckflügel“ auf dem Kofferraumdeckel. Das Chassis entstand als Aluminium-Nomex-Honeycomb Monocoque in Verbindung mit Kevlar und Kohlefaser. Die 164er Karosserie war ebenfalls aus einem faserverstärkten Kunststoff mit Nomex, Kevlar und Kohlefaser hergestellt. Sie war in drei Teile geteilt: vorne bildeten Motorhaube und Kotflügel eine Einheit; hinten waren es das Dach ab B-Säule, die hinteren Türen, der Kofferraumdeckel und die hinteren Kotflügel; der mittlere Teil bestand aus dem Rest des Fahrzeuges mit Türen, Windschutzscheibe, A- und B-Säulen sowie dem vorderen Teil des Dachs. Vorder- und Hinterteil der Karosserie konnten komplett demontiert werden und waren nur mit den im Rennsport üblichen Schnellverschlüssen am Chassis fixiert.



Beide Türen entsprachen in Größe und Funktion, nicht aber im Material der Serie. Auch die Rückspiegel hatten Größe und Aussehen des Serienpendants. Selbst die Beleuchtung und die Stoßfänger sahen aus wie bei dem normalen Alfa 164.

Die Technik hatte es jedoch in sich. Die gesamte Bremsanlage entsprach dem Formel 1 Standard und wies unter anderem Monoblock-Bremssättel mit Mehrkolbentechnik und Kohlefaserbremscheiben auf. Der Motor war als Mittelmotor in das Chassis eingebaut dabei handelte

es sich um einen nach dem neuesten Formel 1-Reglement aufgebauten 73° V 10 Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder und entwickelte eine Leistung von über 600 PS. Diese hatten natürlich mit dem vorhandenen Leergewicht von 750 kg ein leichtes Spiel. Die Höchstgeschwindigkeit betrug ca. 340 km/h. Aus dem Stand waren 100 km/h in etwa 2 Sekunden erreicht. Verglichen damit war der Serien-164 mit seinem 3,0 Liter SOHC V6 und 192 PS - er erreichte die 100 km/h immerhin in 8,1 Sekunden und eine Spitzengeschwindigkeit von knapp 230 km/h - eine lahme Ente.

Da nach dem Reglement auf Abtrieb produzierendes Flügelwerk verzichtet werden musste, wurden zwar wahnsinnige Höchstgeschwindigkeiten erreicht, aber der Geradeauslauf war wegen dem fehlenden Anpressdruck genauso abenteuerlich wie das Fahrverhalten in Kurven. Ein richtiger Renneinsatz bleibt dem Monster-164 verwehrt, der nur einmal im Vorprogramm des Großen Preises von Italien in Monza sein Potential aufblitzen lässt. Mit Formel-1-Pilot Riccardo Patrese am Steuer werden 329 km/h gemessen, mehr als bei Patreses Kollegen, die interessiert zusehen.

Presseaussendung Alfa Romeo

Brabham BT46B

Der Brabham BT46B ist ein vom ehemaligen britischen Rennteam Brabham konstruierter Formel-1-Rennwagen.

Die Dominanz der von Lotus entwickelten „Bodeneffektautos“ (Lotus 78) der Formel-1-Saison 1978 war überwältigend, sodass die Konkurrenz gezwungen war zu handeln. Die ersten von Brabham in die Saison gestarteten Wagen, der BT45C und der BT46A, waren kaum in der Lage dem Lotus zu folgen. So entwickelte Gordon Murray, Chefdesigner bei Brabham, den BT46B. Da der vom Team verwendete Alfa-Romeo-Zwölfzylinder-V-Motor (Typo 115-12) mit einem Bankwinkel von 180 Grad für ein Ground-Effect-Car zu breit war, musste ein völlig neues, revolutionäres Konzept entwickelt werden. Murray kopierte Teile des Chaparral 2J, eines als „Sucker Car“ bekannten Sportwagens aus der US-amerikanischen Sportwagen-Szene. Die beim 2J am Heck montierten Ventilatoren saugten die Luft vom Unterboden und bliesen sie nach hinten hinaus. Dieses Verfahren



sorgte für einen niedrigen Druck unter dem Fahrzeug, das vom äußeren Luftdruck gegen den Boden gepresst wurde, wobei höhere Motordrehzahl einen höheren Ansaugeffekt zur Folge hatte. Im Gegensatz zum 2J hatte der Brabham jedoch nur einen Propeller am Heck. Wie auch beim Ground-Effect-Car von Lotus sorgten seitlich angebrachte Schürzen für einen abgedichteten Unterboden. Um den Wagen regelkonform einzuschreiben, war das Gebläse offiziell ein Teil der Motorkühlung. Der Wagen wurde so für den Großen Preis von Schweden 1978 zugelassen.

Einsatz und Verbot

Bereits beim Training auf dem Scandinavian Raceway erkannte die Konkurrenz, was das Konzept des sogenannten „Fan-Cars“ bewirkte. Die Fahrer, die dem BT46B folgten, beschwerten sich über aufgewirbelten Schmutz und Kies, die der Propeller auswarf. Trotz dieser Klagen durften die Brabham-Piloten Niki Lauda und John Watson mit dem BT46B starten. Am Ende des Qualifyings war nur Lotus-Pilot Mario Andretti schneller als Lauda und Watson. Das Rennen gewann Lauda mit einem Vorsprung von knapp 34 Sekunden vor Arrows-Pilot Riccardo Patrese; Watson schied nach einem Dreher aus. Nach dem Rennen wurde der Widerstand der anderen Teams so groß, dass Brabham-Teamchef und FOCA-Vorstand Bernie Ecclestone gezwungen war, den BT46B zurückzuziehen. Wenig später wurde der Wagen offiziell für illegal erklärt, da der Propeller eine „bewegliche aerodynamische Einheit“ darstellte.

Am Ergebnis in Schweden änderte sich nichts. Somit war der erste Einsatz des BT46B auch der letzte in einem offiziellen Formel-1-Rennen. Die weitere Entwicklung eines Propeller-Autos von Lotus auf der Basis des Lotus 79 wurde nach dem Urteil eingestellt.

Der BT46B hatte ein Aluminium-Monocoque und wog leer 629 kg. Angetrieben wurde er von einem Zwölfzylinder-V-Motor mit 180° Bankwinkel von Alfa Romeo.

Als „Staubsauger“ ging er in die Geschichte der Formel 1 ein: der Brabham

BT46B. Chefdesigner Gordon Murray, der sich selbst als Revolutionär sieht, ist auch heute noch stolz auf sein Konzept. Er wollte die Lotus-Überlegenheit von Colin Chapman 1978 ausbremsen, indem er den Ground-Effekt auf seine Art umsetzte.

Foto und Text: Wikipedia

Panhard Dynavia

Der Panhard Dynavia ist ein Prototyp des ehemaligen französischen Automobilherstellers Panhard von 1948.

Panhard & Levassor war einer der ältesten Automobilhersteller mit einer bedeutenden Nutzfahrzeug- und Rüstungsabteilung. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Produktion mit radikal anderen Fahrzeugen aufgenommen. Anstatt der bisherigen, eleganten und teilweise ausladenden Luxusfahrzeuge mit großvolumigen Schiebermotoren setzte das Unternehmen nun auf den Markennamen Panhard, Leichtbau, kleine Zweizylindermotoren und das Marktsegment Untere Mittelklasse. Das erste Modell dieser neuen Generation war der Panhard Dyna X, der bereits 1945 erschien.

Dem langjährigen Chefdesigner von Panhard, Louis Bionier, ging es darum, weitere Möglichkeiten zur Gewichtseinsparung und Verbesserung der Aerodynamik auszuloten. Der Dynavia bot vier Personen Platz, war aber als Konzeptfahrzeug weniger auf Praxistauglichkeit und Komfort ausgerichtet. Zwei Exemplare wurden gebaut, Bestandteile für ein drittes standen bereit, wurden aber nicht verwendet.

Bionier griff auf Komponenten des Dyna X zurück. Verwendet wurde auch der luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor mit 610 cm³ Hubraum. Das Rohrrahmen-Fahrgestell wurde schmal ausgelegt, die Karosserie war darüber deutlich gewölbt. Für die Karosserie wurde ein besonders leichtes Material gewählt: Duralinox, eine eher exotische Aluminiumlegierung mit Kupfer und Magnesium. Damit war der Dynavia mit 610 kg rund ein Viertel (215 kg) leichter als der Dyna X und über 20 km/h schneller.

Anstelle der Lenkradschaltung des Dyna wurde ein Schalthebel verwendet dessen Griff unter dem Armaturenbrett versteckt angeordnet war; der Fahrer musste also „blind“ schalten.

Gebaut wurde der Dynavia im Karosseriewerk von Panhard, den vormaligen Ateliers Delaugère in Orléans.

Technische Daten und Fahrleistungen-Motor: Luftgekühlter Panhard Zweizylinder-Boxermotor, 610 cm³

- Leistung: 28 PS (20,5 kW)
- Kraftübertragung: Vorderradantrieb
- Getriebe: Manuell, Viergang

- Gewicht: 610 kg
- Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
- Verbrauch: ca. 4,2 Liter/100 km

Das Erscheinungsbild wird durch die extreme Tropfenform der Karosserie geprägt und erinnert entfernt an ein Flugzeug. Bionier war einer der ersten, die von Formen in der Natur ausgingen, um Automobilkarosserien effizienter zu gestalten; insbesondere studierte er die Aerodynamik von Vögeln und den Kör-



perbau von Fischen. Außerdem ist das Design auch das Ergebnis von Versuchen, die er 1947 mit einem Modell im Maßstab 1:5 im Windkanal des Institut Aérotechnique in Saint-Cyr südwestlich von Paris durchgeführt hatte. Der Widerstandsbeiwert ist mit 0,26 relativ klein.

Die Front ist bauchig und enthält neben einem zentral angeordneten Nebelscheinwerfer zwei hinter Schlitzen versteckte Scheinwerfer. Kombinationsleuchten für Blinker und Positionslicht sind unmittelbar vor der Windschutzscheibe angebracht. Front- und Heckscheibe sind zweigeteilt, alle vier Kotflügel sind nur leicht angedeutet und das Heck läuft in einen markanten Spitz aus, an dessen Ende ein einzelnes Schlusslicht sitzt. Typisch für Aerodynamik-Fahrzeuge ist der extrem lange hintere Überhang. Die Türen sind hinten angeschlagen („Selbstmördertür“) und in Verbindung mit den angedeuteten Panoramascheiben nicht gerade einstiegfreundlich.

Das Armaturenbrett ist – konstruktiv bedingt – sehr tief gehalten, mit Holzdekor belegt und mit Zierelementen aus Messing versehen. Die beiden zentral angeordneten Anzeigen sind schräg eingefügt.



Am Automobil-Salon von Paris erregte der Dynavia 1948 beträchtliches Aufsehen. In den folgenden Jahren setzte Panhard den eingeschlagenen Weg kon-

sequent fort. Erkenntnisse aus dem Projekt Dynavia flossen in die Entwicklung ein und Leichtbau blieb ein Thema, auch wenn spätere Panhard einen geringeren Leichtmetall-Anteil aufwiesen. Die Verbindung von Leichtbau und Aerodynamik führte zu ansprechenden Fahrleistungen trotz dem kleinen Motor und war wegweisend für die Automobilindustrie. Der Verbrauch von 4 bis 4,5 Litern auf 100 km ist auch heute noch bemerkenswert. Die Formgebung hingegen war zu unpraktisch für einen Gebrauchswagen.

Eines der beiden Fahrzeuge wurde wahrscheinlich an einen Panhard-Händler in Grenoble verkauft. Von dort gelangte es in die Schweiz und ging durch einen Unfall verloren. Das zweite Fahrzeug gelangte nach der Übernahme von Panhard durch Citroën in deren Besitz. Es ist heute als Dauerleihgabe in der Cité de l'Automobile – Musée National – Collection Schlumpf in Mülhausen ausgestellt. Über den Verbleib der Teile für einen dritten Dynavia ist nichts bekannt.

2005 wurde der Dynavia an der bedeutenden Fachmesse Rétromobile in Paris gezeigt.

Herbert Fischer

„Tirols einarmiger Teufelskerl“

Als der 27-jährige Innsbrucker Otto Mathé am 30. September 1934 auf der Grazer Trabrennbahn während eines Sandbahnrennens mit seinem Eigenbau-Motorrad stürzte und gegen eine Säule geschleudert wurde, schien es ein Unfall wie viele andere damals zu sein. Doch der Rennfahrer lag drei Tage im Koma und musste nach seinem Erwachen feststellen, dass man seine Hand amputiert hatte. Sein Arm sollte zeitlebens gelähmt bleiben. Eine Karriere im Motorsport schien jäh am Ende.



Seiner Invalidität sollte er es aber verdanken, dass er von einem Kriegseinsatz verschont blieb. Nach dem Krieg stieg er im Automobilsport wie Phönix aus der Asche, perfektionierte seine Fahrtechnik so weit, dass er mit einem Arm oft schneller war als die zweiarmlige Konkurrenz. Untrennbar mit seinem Namen verbunden bleiben seine Teufelsritte mit dem Porsche Typ 64 und dem selbstgebauten Fetzenflieger. Auf Sand und auf Eis war



er schier unschlagbar. Der Motorsport-Historiker Siegfried C. Strasser erzählt in diesem Buch die unglaubliche Geschichte eines „Teufelskerls“ (Ferry Porsche).

Herbert Fischer



Fusi Ferro

Società Fusi Ferro, zuvor A. Fusi & C., S.p.A., war ein italienischer Hersteller von Motorrädern und Automobilen. Der Markenname lautete zunächst Ras, später Fusi.

Achille Fusi gründete 1932 in Mailand das Unternehmen A. Fusi & C., S.p.A., importierte Motorräder von FN und begann mit der Produktion von Motorrädern. Nach dem Tod von Achille Fusi führte Luigi Beaux das Unternehmen. Später erfolgte eine Umbenennung in Società Fusi Ferro. 1948 folgte der Versuch, die Automobilfertigung aufzunehmen, der jedoch scheiterte. 1957 endete die Motorradproduktion.

Motorräder

Die ersten Motorräder ähnelten den Modellen von FN und wurden von Einbaumotoren von J.A.P. mit 175 cm³ Hubraum angetrieben. Ab 1933 standen auch Motoren aus italienischer Produktion zur Verfügung. 1934 war ein eigener Motor mit 175 cm³ Hubraum sowie J.A.P.-Motoren mit 175 cm³, 250 cm³ und 500 cm³ Hubraum lieferbar. 1935 entstand ein Prototyp eines Motors mit 250 cm³ Hubraum und einer obenliegenden Nockenwelle. 1937 waren auch Dreiradlieferwagen erhältlich. Für die 1941 erschienenen Modelle M 25 CFS und M 25 CFSS lautete die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 110 km/h bzw. 135 km/h.



1948 folgten die Modelle M 25 CF Sport Lusso und M 25 CF Supersport mit Einzylindermotoren und 250 cm³ Hubraum. Abgelöst wurden diese Modelle 1950 durch die M 25 CFS und 1951 durch die M 25 CF SS. Letztere war mit 125 km/h Höchstgeschwindigkeit angegeben.

Automobile

Das einzige Modell Aurora 8 wurde 1948 auf dem Turiner Autosalon präsentiert. Das Fahrzeug mit 295 cm Radstand



besaß Einzelradaufhängung, ein Dach aus Plexiglas und bot Platz für sechs Personen. Der Fahrersitz war zentral angeordnet. Für den Antrieb sorgte ein Achtzylinder-Reihenmotor mit 1086 cm³ Hubraum und 60 PS Leistung. Der Motor war aus zwei Vierzylindermotoren vom Fiat 500 Topolino zusammengesetzt. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 125 km/h angegeben. Das Fahrzeug ging trotz zahlreicher Bestellungen nicht in Serienproduktion.

Wikipedia

Alfa Romeo P3 Bimotore 1935

Um nach dem Auftreten der deutschen Renner von Mercedes-Benz und der Auto Union wenigstens in den Grand Prix, die nach der freien Formel ausgetragen wurden, konkurrenzfähig zu sein, konstruierte Luigi Bazzi in nur vier Monaten den Bimotore. Da aus Kostengründen die Technik des P3 Verwendung finden mußte, baute Bazzi einfach zwei der Motoren in ein Chassis ein. Um die Linie nicht zu sehr zu zerstören, fand - anders als beim Tipo A - ein Motor unter der Fronthaube Platz, der zweite wanderte hinter den Fahrer in das Heck des „Bimotore“. Während das eine von Zwei Fahrzeugen mit zwei 3,2-Liter-Aggregaten ausgerüstet wurde, begnügte man sich im zweiten Modell mit zwei 2,9-Liter-Motoren. Indes



Romeo und kann heute im Museo Storico besichtigt werden.

Der Alfa Romeo P1 war der erste nur für den Rennsport hergestellte Wagen des Automobilherstellers Alfa Romeo. Der von Alfa Romeo eigentlich G.P.R.

genannte Wagen war von Giuseppe Merosi entwickelt worden und verfügte über einen Sechszylindermotor mit 1990 cm³ Hubraum und Doppelzündung. Alfa Romeo sagte daraufhin die Teilnahme am Rennen ab. Es war für Alfa Romeo das vorzeitige Ende der Saison und letztlich auch das Ende des P1.

Der Alfa Romeo P2 erschien 1924 und war von Vittorio Jano entwickelt worden, den der

stellte sich kein Erfolg ein. Aufgrund des hohen Gewichts erwiesen sich die Fahrzeuge als Reifenmörder.

Tazio Nuvolari mußte beim Debüt der beiden Bimotore, dem Grand Prix in Tripolis 1935, nicht weniger als 14mal die Reifen wechseln. Seinem Teamkollegen Louis Chiron erging es nicht viel besser. Mehr als die Plätze 4 (Nuvolari) und 5 (Chiron) waren nicht drin. Neben dem Reifenproblem bereitete aber vor allem das Fahrverhalten Schwierigkeiten. Die hintere Pendelachse forderte den Piloten

damalige Werksfahrer Enzo Ferrari zwischenzeitlich von Fiat abgeworben hatte. Der Wagen hatte einen kompressorgeladenen Achtzylindermotor mit 1987 cm³ Hubraum, der bis zu 103 kW (140 PS) leistete und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ermöglichte.[3] Mit dem P2 gewann Alfa Romeo im Jahre 1925 den ersten Grand-Prix-Weltmeistertitel. Bis 1930 wurden sechs Stück gebaut, die insgesamt 18 Siege erzielten.

1932 wurde der Nachfolger Alfa Romeo P3, auch Typ B genannt, von Jano

gebaut. Auf Vermittlung von Enzo Ferrari wechselte er 1923 zu Alfa Romeo. Dies geschah gemeinsam mit seinem Freund und Kollegen Luigi Bazzi, der Testfahrer bei Fiat war. Als Chefingenieur wurde er dort Nachfolger von Giuseppe Merosi. In wenigen Monaten entwickelte er den Alfa Romeo P2, der ab 1924 zahlreiche Rennen gewann. Nachfolger waren der Alfa Romeo P3 sowie der 6C 1500 und die 8C, die auf vielen Rennstrecken überaus erfolgreich waren. Ein besonderer Erfolg war der Sieg des Großen Preis von Deutschland 1935 auf dem Nürburgring, als Tazio Nuvolari mit einem inzwischen bereits veralteten P3 gegen die hochfavorisierten Auto Union und Mercedes-Benz antrat. Auch die Ende der 1930er Jahre konstruierten Alfetta-Tipo-158-Rennwagen, die erst nach dem Zweiten Weltkrieg in der Automobil-Weltmeisterschaft erfolgreich waren, gingen auf seine Konstruktion zurück.

Die von Jano entwickelten Rennwagen prägten nachhaltig das sportliche Image der Marke Alfa Romeo. Für die Straße entwickelte er Fahrzeuge mit Vier-, Sechs- und Achtzylinder-Reihenmotoren. Gemeinsame Merkmale dieser Motoren waren zwei oben-liegende Nockenwellen, halbkugelförmige Brennräume sowie die Verwendung von Aluminiumgussverbindungen. Auch viele Jahrzehnte später waren dies typische Konstruktionsmerkmale eines sportlichen Alfa Romeo Motors.

Die P3-Boliden waren mit einer 2,7-Liter-Maschine ausgestattet und leisteten 158 kW (215 PS). Sie dominierten in den folgenden Jahren zahlreiche Grand-Prix-Rennen. Auch in vielen Bergrennen wurden die P3 erfolgreich eingesetzt. Insgesamt wurden 15 Stück hergestellt, die zusammen die stattliche Zahl von 29 Siege erzielten. Zu den siegreichen Fahrern zählten Rudolf Caracciola, Tazio Nuvolari, Louis Chiron und Mario Tadini.

Herbert Fischer
Fotos: Wikipedia, Alfa Romeo



...TÜV?

Hans Mezger †

Hans Mezger (* 18. November 1929 in Ottmarsheim; † 10. Juni 2020) war ein deutscher Ingenieur und Chef der Motorsportabteilung von Porsche.

Nach einem Maschinenbau-Studium an der Technischen Hochschule Stuttgart arbeitete Mezger ab 1956 zunächst in der Versuchsabteilung von Porsche in Zuffenhausen. Er war Ende der 1950er-Jahre an der Entwicklung der Rennmotoren für die Formel 2 und des 1,5-Liter-Achtzylinders für die Formel 1 beteiligt, der 1962 von Dan Gurney und Jo Bonnier gefahren wurde. Das Projekt wurde nach kurzer Zeit eingestellt. Der erste luftgekühlte Sechszylinder-Boxermotor für den Porsche 911 von 1963, der den Vierzylinder-Boxer des 356 ablöste und die Basis für die Motorisierung aller folgenden 911er-Generationen bildete, war eine Konstruktion von Hans Mezger.

Ferdinand Piëch, der damalige Chef der Versuchsabteilung, schuf 1965 eine spezielle Motorsportabteilung, deren Leiter Mezger wurde. Porsche konzentrierte sich auf Sportwagen-Rennen mit den Modellen 904, 906, 908, 910 und 917. Mit dem Porsche 917, den Hans Mezger konstruierte und für den Piëch die Rahmenbedingungen schuf, gewann Por-



sche erstmals das 24-Stunden-Rennen von Le Mans und außerdem die Marken-Weltmeisterschaft 1969, 1970 und 1971. Auch in den US-amerikanischen Rennserien CanAm und IMSA konnten Erfolge gefeiert werden.

Mit der Abgas-Turbo-Aufladung betra-



ten die Stuttgarter absolutes Neuland, doch auch davon und von den nun folgenden Leistungsorgien zeigte sich der Motor völlig unbeeindruckt. Mechanisch

veränderte Mezger lediglich den Einlass-Nocken, vergrößerte den Hubraum auf 5,4 Liter und verringerte die Verdichtung von 10,5 auf 6,5. Dazu wurde das Kühlluftgebläse der veränderten Leistung angepasst und presst nun 3.100 Liter Luft pro Sekunde durch die Kühlrippen.

Der Porsche 917-Motor leistet kurzzeitig 1.500 PS

So gerüstet, leistete der Zwölfzylinder in der Saison 1973 standfeste 1.100 PS bei 1,3 bar Ladedruck und verkräftete auch Drehungen des Fahrers am Turbo-Dampftrad mit resultierender weit höherer



Leistung – man spricht von kurzzeitig 1.500 PS – völlig klaglos. Damit war der 917/30 so überlegen, dass der Motor erst für einen Rekordversuch 1975 einen Ladeluftkühler erhielt. „Vorher war es nicht notwendig – wir hatten auch so alle Rennen gewonnen“, grinst Mezger.

Mit dem Ladeluftkühler jedenfalls umrundete Mark Donohue den Talladega Superspeedway mit einem Schnitt von 355,78 km/h – Weltrekord. Kein Wunder also, dass man an amerikanischen Rennstrecken nach wie vor T-Shirts kaufen kann mit dem Aufdruck: „1973 war der 917/30 mit seinem 1.100 PS starken Zwölfzylinder der stärkste Rennsportwagen der Welt. Er ist es noch heute.“ Von welchem Wagen kann man das sonst sagen?



1972 wurde Mezgers Abteilung im Zuge einer Reorganisation nach Weissach verlegt. Ende der 1970er-Jahre dominierte Porsche mit dem 935 die Sportwagen-Rennen. Im Herbst 1981 beauftragte

McLaren Porsche mit der Entwicklung eines Turbo-Motors für die Formel 1. Der von Mezger entwickelte Motor wurde von Mansour Ojehs TAG finanziert und als „TAG-Porsche“ bekannt. Er gewann 1984, 1985 und 1986 mit Niki Lauda und Alain Prost die Weltmeisterschaft.

Parallel zur Formel 1 waren die Sportwagen 956 C und 935 erfolgreich im Rennsinsatz. 1987 stieg Porsche mit dem Typ 2708 in die US-amerikanische CART-Serie ein. Mezgers Team entwickelte zunächst Wagen und Motor, Erfolg stellte sich allerdings erst ein, als auf Fahrwerke von March umgestiegen wurde. Teo Fabi konnte ein Rennen gewinnen, bevor sich das Team 1990 aus der Serie zurückzog.

1990 kehrte Porsche mit einem neuen V12-Motor mit Footwork in die Formel 1 zurück. Probleme mit der Ölversorgung und ausbleibender Erfolg führten Mitte 1991 jedoch zum Ende des Projekts.

Mitte der 1990er-Jahre ging Mezger nach 40 Jahren bei Porsche in den Ruhestand. Er war dem Motorsport immer noch eng verbunden und hielt Vorträge an Universitäten.

Mezger-Motor

Die GT-Modelle des 911 – Porsche GT3 und Porsche GT2 – und Turbo-Modelle der wassergekühlten 911-Baureihe 996 und Baureihe 997 wurden weiterhin mit einem sogenannten Mezger-Motor ausgerüstet. Dieser hat ein zweiteiliges Aluminium-Kurbelgehäuse, das Hans Mezger noch konstruiert hatte, statt des mehrteiligen Kurbelgehäuses der anderen aktuellen Porsche-Autos. Merkmal der mehr in Richtung Motorsport ausgelegten Konstruktion ist unter anderem die verbesserte Ölrückförderung für die Trockensumpfschmierung. Hierdurch ist insbesondere bei den hohen Querbesehleunigungskräften, die mit modernen (Semi-)Slick-Reifen im Rennbetrieb erreicht werden können, die Motorschmierung sichergestellt.

Herbert Fischer, Fotos: Porsche Museum

COVC Clubnachrichten

Termine

- 3. Oktober Schlussfahrt des COVC
- 5. November Generalversammlung
- 10. Dezember Weihnachtsfeier

Sommerclubabend 6. August 2020

Nach einer Corona bedingten Zwangspause unseres Clublebens war es endlich am 6. August soweit, dass wir uns wieder einmal treffen konnten.

So lud uns Herbert Gschwindl in eine seiner großen Bushallen und Garage seiner Oldtimerbusse in Strebendorf, ein.



Versorgt mit Getränken und gutem Frizzante, gesponsert von unserem Herbert Gschwindl und einem Buffet von Firma Wild – dazu hat der COVC eingeladen, konnten wir einen schönen lauen Sommerabend, genießen. Rund 50 Mitglieder und Gäste trafen sich zu Benzingesprächen und gemütlichem Zusammensein.



Als Abschluss wurden wir noch durch Eis, bereitgestellt von Josef Wirth, verwöhnt.

Lieber Herbert, nochmals herzlichen Dank für die gute Idee, diesen außertour-



lichen Clubabend bei Dir verbringen zu dürfen und Deine Gastfreundschaft.

Wir hoffen Euch alle am nächsten planmäßigen Clubabend am 10. September wieder begrüßen zu dürfen.

Brigitte Adrian

Inhaltsverzeichnis

Stirling Moss †	1
Leiterrahmen Ade	2
Das Badewannen Design	3
1963 Ford Cortina by Ogle.	4
50. Todestag von B.McLaren	5
Paramount Cars	5
Jeep out of the Box	6
Henderson	6
Alfa Romeo 164 Rennsport	7
Brabham BT46B	8
Panhard Dynavia	8
„Tirols einarmiger Teufelskerl“	9
Fusi Ferro	10
Alfa Romeo P3 Bimotore 1935	10
Hans Mezger †	11
Sommerclubabend August 2020	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/4

Redaktion: Herbert Fischer
www.covc.at

Auflage: 60 Stück
Druck: City Copy Service, A-1190 Wien