

COVC Monats - Gazette

Nummer 149 Juli 2021

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Spurensuche – Delahaye

Kürzlich kam mir ein altes Oldtimermagazin 'Markt' aus dem Jahr 1986 in die Hände. Ich öffnete es und sofort fiel mir ein kleines schwarz/weiss-Bild auf bei den Kleinanzeigen. Unter der Marke Delahaye war ein heruntergekommenes Cabriolet zu sehen.

Delahaye ist ja doch eine edle Marke und das Wort Sonderkarosserie Uhlig machte mich definitiv neugierig. Ich publizierte das Bild auf zwei Facebook-Gruppen in der Hoffnung, dass jemand das Fahrzeug kennt und weiss, wo es sich befindet. Wenn so ein Fahrzeug 1986 in dem Zustand angeboten wurde kann man davon ausgehen, dass es zwischenzeitlich restauriert wurde. Es kamen dann

in den Kommentaren tatsächlich einige Hinweise, die aber keine konkreten Ergebnisse lieferten. Die Recherche im Internet nach Delahaye und Uhlig brachten



Delahaye 148N, Bj.36-38, 6 Zylinder, 1 Ver-gaser, 90 PS, Sonderkarosserie der Fa. Uhlig geg. Gebot.

nichts, außer zwei PDF-Dateien einer Firma Uhlig, die Motorradbeiwagen baute. Ansaß war Uhlig in Eilendorf bei Leipzig. Ich zweifelte schon am Inseratetext bis Georg Dönni auf Facebook schrieb, dass die Firma nicht Uhlig sondern Uhlik hieß und in Prag zu Hause war. Da kamen dank 'Mr. Google' doch wesentlich mehr Resultate. In einem Forum gibt es eine Auflistung von Uhlik-Aufbauten, Delahaye aber fehlt. Also bestanden weitere Unklarheiten und eines schien ebenfalls klar, auch wenn im Inserat das Baujahr mit 36 – 38 angegeben wird, die Karosserie dürfte nach dem Krieg entstanden sein. So blieb es bei Vermutungen, ob nun Uhlik oder Delahaye vielleicht nicht stimmt oder gar ein falsches Bild abgedruckt wurde. Sicher aber war, dass es

nicht eine Kreation des Seitenwagenherstellers Uhlig sein kann.

Ebenfalls in einem Facebook-Kommentar schrieb ein guter Bekannter, Carsten Müller, Bundestagsabgeordneter aus Braunschweig, dass die angegebene Telefonnummer eben aus Braunschweig und sogar aus dem gleichen Stadtviertel sei. Er interessierte sich natürlich auch über diese Geschichte und nach dem Motto 'man kann es ja versuchen' wählte ich die im Inserat angegebene Nummer, aber wie zu erwarten war, keiner



Archiv DREAM-CARS.CH

ging ans Telefon. Ein zweiter Versuch und tatsächlich meldete sich ein Herr. Ich erklärte ihm den Grund meines Anrufs und der erstaunte Herr sagte, dass er diese Nummer erst seit etwa 25 Jahren habe, aber er kenne den 'Vorbesitzer' dieser Nummer. Freundlicherweise gab er mir seinen Namen bekannt und ich



Archiv DREAM-CARS.CH

fand wieder über Google seine Nummer. Also wählte ich diese Nummer und ein Herr J.F. meldete sich. Wieder erzählte ich die Geschichte und Herr F., aus Prag stammend, war sehr erstaunt, dass sich nach 33 Jahren jemand auf sein Inserat meldet. Im Gespräch erzählt er mir, dass er damals 1986 für einen Bekannten aus Prag diesen und einen zweiten Delahaye in Deutschland zum Kauf angeboten hatte, er selber aber mit den Fahrzeugen nichts zu tun gehabt hätte. Die Spur drohte also schon, im Sand zu verlaufen. Als sich Herr F. an den Namen erinnerte, keimte wieder Hoffnung, erst recht, als ich mitgeteilt bekam, dass der Bruder seines Bekannten (dem damaligen

Besitzer der Autos) nach der Auflösung der Tschechoslowakei in die Schweiz ausgewandert sei und in der Nähe von Luzern lebe. Also rasch im Telefonbuch nachgeschaut und tatsächlich, so war es. Lustigerweise beginnt der Vorname auch mit J und der Nachname mit F. also ein zweiter Herr J.F. Natürlich rief ich sofort an und Herr J.F. aus L. war ebenfalls erstaunt, dass nach so langer Zeit jemand nach diesen Auto fragt. Er sagte mir, dass er im Januar nach Prag zu seinem Bruder fahren werde, da seien eventuell noch Unterlagen und Fotos vorhanden. Nach seiner Rückkehr würde er sich mit mir in Verbindung setzen. Das tönte schon mal gut und es hieß jetzt abwarten und Glühwein – äh, Tee trinken. Das war im Dezember 2019.

Anfangs April kam ein Mail mit Bildern. Der Bruder des besagten Herrn F. kaufte 1974 zwei Delahaye von einem gewissen Herrn Kafka. Das eine war ein Delahaye

135 M mit Chapron-Karosserie und der Chassis-Nummer 48721. Der Wagen gelangte später in den Besitz von Ruedi Wenger, Carrosserie Wenger, Basel. Er war lange im Besitz des Autos, welches dieses Jahr am 6. Februar an der RETROMOBILE in Paris für rund 235'000.00 Euro versteigert wurde. Soviel zum einen der beiden Autos. Uns interessiert hier aber die Geschichte des 'Uhlik-Delahaye'. Es handelt sich um einen Typ 148 N, Baujahr Ende der Vierzigerjahre. Beim Anblick der doch sehr seltsam anmutenden Karosserie kamen Zweifel auf, ob der Aufbau wirklich von Uhlik stammt. Was dagegen spricht ist die Tatsache, dass im sehr detaillierten und umfangreichen Archiv von Uhlik nichts über einen Delahaye erwähnt ist. Zweitens gibt es am Fahrzeuge diverse Merkmale, so z.B. die beiden 'Adlerschwingen' auf den vorderen Kotflügeln, die ein typisches Merkmal der eher ungenannten Carrosseriefirma Nemecek aus Prag waren.

Der Delahaye wurde später, im Jahr 2000, an einen gewissen Herrn Schwarz verkauft. Leider ist dieser Herr Schwarz nicht mehr auffindbar und nach unbe-

stätigten Angaben sei der Wagen nach Russland verkauft worden. Es ist auch nicht bekannt, ob der Wagen mittlerweile restauriert ist. Sollte er sich wirklich in Russland befinden, wird die Suche schwierig, schon aus sprachlichen Gründen. Mehr ist zur Zeit über dieses interessante Fahrzeug leider nicht bekannt, aber vielleicht weiß jemand unserer Leser und Leserinnen mehr.

Technische Daten:

Modell

Delahaye 148 long

Getriebe

Uebersetzungen 13,8:1, 8,7:1, 6,4:1, 3,92:1.

Fahrwerk:

Fussbremse hydr., Benzintank 100 L, Reifen 6,50x17.

Dimensionen:

Radst. 335 cm, Spurw. v. 146 cm, h. 150 cm, Wendekreis 14 m, Länge ca. 510 cm, Gewichte: Chassis 1150 kg, Limousine ca. 1700 kg, Sitzplätze 7, Benzinverbr. 20 L/100 km.

Weiteres:

Kann mit Cotal-Getriebe geliefert werden.

Text und Fotos: Dream-Cars.ch

Porsche 550 Spyder

Anfang der 1950er Jahre hatte Porsche mit dem Porsche 356 einen Sportwagen, der in Rennen eingesetzt wurde, jedoch noch keinen speziellen Rennwagen konstruiert. Der Frankfurter VW-Händler Walter Glöckler baute 1950 zusammen mit seinem Betriebsleiter Hermann Ramelow auf Basis des Porsche 356 einen Spyder-Rennwagen, mit dem er in der Deutschen Sportwagen-Meisterschaft den Titel gewann. Ein Jahr später konnte er mit einem neuen sogenannten Glöckler-Porsche, dessen 1,5-Liter-Vierzylinder-Boxermotor mit Alkohol-Treibstoff 90 PS (66 kW) leistete, den Erfolg wiederholen und den Meisterschaftstitel zum zweiten Mal gewinnen.

Als der Glöckler-Porsche jedoch stärkere Konkurrenz bekam, entschloss sich Porsche einen eigenen Rennsportwagen neu zu entwickeln. Der 1953 vorgestellte Wagen hatte entsprechend der Konstruktionsnummer die Typbezeichnung 550. Die ersten im Karosseriewerke Weinsberg hergestellten Versionen des Porsche 550 wurden zunächst für das Werksteam als Coupé und als Spyder gebaut.

Die später ab 1954 gebauten Fahrzeuge waren Spyder. Ab Anfang 1955 wurden etwas über hundert Porsche 550 bei Wendler produziert und für 24.600 DM (entspricht ca. 62.900 Euro nach heutiger Kaufkraft) an Privatkunden verkauft. Die meisten Wagen wurden in den USA ausgeliefert. Einer der Käufer war der Filmschauspieler James Dean, der mit dem

WWW.DREAM-CARS.CH

Das älteste Oldtimer-Magazin der Schweiz, seit 1999 online



Wagen tödlich verunglückte.

Der Mythos von James Dean ist nicht zuletzt durch seinen frühen und tragischen Tod geprägt worden. Er starb in einem Porsche Spyder, den er liebevoll „little bastard“ nannte. Und der damals auch schon so etwas wie eine Legende war. Als der neue Porsche 550 Spyder Ende 1953 auf dem Automobilsalon in Paris in der Öffentlichkeit auftauchte, war noch nicht einmal klar, ob er nicht doch ein Einzelstück bleiben sollte. Aber die Nachfrage war groß, und man ging damit in (Klein-)Serie - trotz des satten Preises von seinerzeit 24.600 Mark. Dafür gab es dann wenig Auto und viel Leistung. Das heute unvorstellbar niedrige Gewicht von



550 Kilogramm setzte sich aus dem aus Rohren verschweißten Flachrahmen, Karosserieblechen und einem Motor zusammen. (Erst der Nachfolger 550 A erhielt übrigens einen steiferen Gitterrohrrahmen.) Das Auto hatte vier Gänge, ein Sperrdifferential und Einzelradaufhängung. Laut Porsche war das Fahrzeuggewicht übrigens nicht der Grund, den Neuen 550 Spyder zu nennen. Vielmehr war der Wagen wohl die 550. Porsche-Konstruktion. Und Quell für mannigfaltige Legenden.

Mythos 1: der Motor Besonders spektakulär ist es ja nicht, das Motörchen des 550 Spyder. Wenn man es aus heutiger Sicht betrachtet. Damals jedoch: vom Feinsten. 1498 Kubikzentimeter, 110 PS bei sagenhaften 7800 U / min, später (wiederum im 550 A) waren es dann sogar 135 PS. Das aufwändige Vier-Nockenwellen-Aggregat mit Doppelzündung und zwei Fallstrom-Doppelvergäsern erwies sich als ungeahnt standfest Wegen seiner Königswellen und überhaupt war das Ding aber nach Ansicht seiner Väter zu laut, um in einem Straßenauto auf die Dauer Bestand zu haben. Aber dann kam es halt doch ein wenig anders.

A propos Väter: Der hauptamtliche Erzeuger hier war bei diesem Triebwerk ein gewisser Dr. Ernst Fuhrmann, der später zum Vorstandsvorsitzenden der Firma avancierte. Indirekt verschaffte dieser dem Triebwerk – nach „Fuhrmann-Motor“ - noch einen weiteren Beinamen: Schubladen-Motor. Dem Vernehmen nach

wurde das Triebwerk unter höchster Geheimhaltung entwickelt und gebaut. Sobald sich jemand „Unbefugter“ den dafür eingesetzten Drehbänken näherte, verschwand das jeweils bearbeitete Teil in einer „aufnahmebereiten“ Schublade darunter. Carreras Geburt. Und dann gab es da noch die Bezeichnung „Carrera-Motor“. Ja, tatsächlich: Von damals stammt der rasant klingende Name, der später so viele Straßen-Sportwagen aus Zuffenhausen (und eine Modell-Autorennbahn) zierte. Rennfahrer Hans Herrmann belegte mit einem 550 Spyder den dritten Platz der Carrera Panamericana im Jahr 1954. Dieses harte Straßenrennen durch einen großen Teil Mexikos wurde in jenem Jahr zum letzten Mal gefahren, und die geneigte Welt staunte nicht schlecht, dass der „Kleine“ zum Schluss zwei wesentlich stärkeren Ferraris so nah auf die Blechpelle gerückt war.

Fortan blieb „Carrera“ eine ständige Größe in Porsche-Programmen auch für die Straße – vom Carrera RS 1972 mit dem neuen, Aufsehen erregenden Heck-„Bürzel“ bis hin zum 400.000-plus-Euro-Geschoss unserer Tage, dem Carrera GT. Auf eben dieser Porsche-Pelle wiederum fanden sich auf einmal zahlreiche „Sticker“, Aufkleber von zahlungswilligen Sponsoren wie Telefunken und Castrol; auch das war damals eine Innovation. Das Heck zierte rote Flossen. Ideal war das kleine, leichte und wendige Rennauto vor allem für den Einsatz bei Bergrennen, wie der traditionsreichen Targa Florio auf Sizilien. Dort und an mannigfaltigen anderen Orten holte man diverse sportliche Triumphe ins Ländle. Der aggressive und



gleichzeitig zähe Motor machte einfach vieles möglich.

Mythos 2: die Schranke. Wieder war es Pilot Hans Herrmann, der für eine saftige Anekdote sorgte. Es war beim berühmten italienischen Straßenrennen „Mille Miglia“, ebenfalls anno 1954. Herrmann

und Beifahrer starteten – im 550 – zeitig in der Nacht. Die Sonne ging gerade auf, als Herrmann nach einer Kurve plötzlich einen Bahnübergang vor sich sah. An sich nichts Aufregendes. Wohl aber dann, wenn zum einen die Schranke gerade zugeht und zum anderen man viel zu schnell ist, um noch rechtzeitig stehen bleiben zu können. Also: stattdessen voll aufs Gas und ab durch die Mitte. Herrmann bedeutete dem Beifahrer durch einen Schlag auf dessen Sturzhelm, im Cockpit abzutauchen. Das tat er selbst dann auch. Vielleicht war das ganz gut so, denn so sahen beide nicht, wie schauderhaft nahe der Zug tatsächlich schon war – und wie nahezu zu die Schranke. Aber eben nicht ganz zu: Dafür hatte der geistesgegenwärtige Schrankenwärter gesorgt. Millimeterarbeit. Die Beiden wurden übrigens nach fast 13 Stunden Sechste im Gesamtklassement – und überlegene Sieger in der Klasse bis 1,5 Liter Hubraum.

Mythos 3: der Rebell und der Bastard. Nicht Luis Trenker, der Hauptdarsteller aus dem gleichnamigen Film („Der Rebell“) von 1932, kreierte einen weiteren Mythos um den Porsche 550 Spyder, sondern ein anderer Aufbegehrer: James



Dean. Wie viele andere Hobbyrennfahrer, begeisterte der 550 auch den Schauspieler, der soeben seinen dritten Kinofilm, „Giganten“, abgedreht hatte. Das Jugendidol nannte sein Rennmobil denn auch gleich „Little Bastard“ und schrieb dies in großen Lettern auf das Heck. Am 30. September machte er sich mit dem Bastard auf den Weg zum Rennkurs von Salinas in Kalifornien. Neben ihm saß ein Porsche-Techniker. Kurz vor sechs Uhr abends passierten die beiden eine Highway-Kreuzung – ebenso wie ein schweres Ford-Coupé. Dieses nahm dem Porsche die Vorfahrt, angeblich, weil sein Fahrer von der Sonne geblendet war. Die Autos stießen zusammen, der Techniker wurde auf die Fahrbahn geschleudert und überlebte. James Dean starb in dem grausig zugerichteten Wagen. Schauerliche Legenden: Der indes keineswegs zur Ruhe kam. Schauerliche Legenden ranken sich um das Wrack. Demnach fiel es beim Abladen vom Transporter eines Ersatzteihändlers auf einen Mechaniker

und brach diesem die Hüfte. Kunden, die Teile aus dem ausgeschlachteten Auto bargen, erlitten angeblich Unfälle – auch tödliche. Die Polizei von Kalifornien erwartete schließlich die Trümmer für eine Sicherheits-Kampagne. Dem Vernehmen nach geriet die Garage, in der die Porsche-Reste aufbewahrt waren, in Brand, und alles darin wurde ein Opfer der Flammen – bis auf den Spyder. Es folgten offenbar mehrere fatale Lkw-Transporte der Reste, bei denen einer der Fahrer ums Leben gekommen sein soll. Und bei so einem Transport verschwand das Wrack schließlich spurlos. Nicht so die Erinnerung an ein Auto, das so viele Spuren hinterlassen hat.

Quelle: Süddeutsche.de, Wikipedia
Fotos: Wikipedia

Matra MS 670 zu verkaufen

Artcurial wird an der Versteigerung anlässlich der Rétromobile 2021 am 5. Februar 2021 den Matra MS 670 von 1972 versteigern, der mit Henri Pescarolo und Graham Hill am Steuer die 24 Stunden von Le Mans 1972 gewann.

Man erwartet das der Rennwagen zwischen 4 und 7,5 Millionen € bringen wird.

Mit dem MS670 feierte Matra 1972 den ersten Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Mit Konsequenz und Ausdauer



verfolgte die französische Rennmannschaft dieses Ziel über Jahre. Früh hatte man sich bei Matra auch entschieden, kein 5-Liter-Fahrzeug zu bauen, sondern sich auf die kleinere 3-Liter-Klasse zu konzentrieren. Der vorhandene 3-Liter-12-Zylinder-Motor, der aus der Formel 1 stammte und 1968 erstmals im Matra MS11 zum Einsatz kam, machte diese Entscheidung einfach, denn dieser Motor kam auch in den Sportwagen zum Einsatz.

Nach einer Änderung des Sportwagen-Reglements durch die FIA, das die großen 5-Liter-Sportwagen, wie den Porsche 917, den Ferrari 512S und den Lola T70, von den internationalen Rennstrecken verbannte, war das Konzept von Matra in Le Mans plötzlich siegfähig. Außerdem verzichtete Ferrari auf ein Antreten an der Sarthe, sodass die Gegnerschaft von Matra sich auf einige schon in

die Jahre gekommene Porsche 908 und die noch nicht ausgereiften Alfa Romeo Tipo 33 beschränkte.



Matra feierte mit den MS670 einen klaren Doppelsieg, der an dritter Stelle einlaufende Porsche 908 Langheck von Reinhold Joest, Michael Weber und Mario Casoni hatte im Ziel bereits 19 Runden Rückstand auf das Sieger-Duo Henri Pescarolo und Graham Hill. Hill fügte damit seinen beiden Formel-1-Weltmeistertiteln und dem Sieg bei den 500 Meilen von Indianapolis auch den Triumph in Le Mans hinzu. Zweite wurden François Cevert und Howden Ganley im zweiten der vier eingesetzten MS670.

Matra musste aber auch zwei Ausfälle hinnehmen. Der MS670 von Beltoise/Amon fiel nach einem Unfall von Amon schon in der ersten Runde aus. Das Rennen von David Hobbs und Jean-Pierre Jabouille stoppte ein Kupplungsschaden nach 278 gefahrenen Runden.

1973 stieg Matra dann voll in die Markenweltmeisterschaft ein und gewann mit dem MS670, jetzt mit der Entwicklungs-



stufe B, den Titel. In Le Mans waren die MS670 erneut erfolgreich. Henri Pescarolo mit neuem Copiloten Gérard Larrousse blieb zum zweiten Mal siegreich und Jean-Pierre Jaussaud und Jean-Pi-

erre Jabouille wurden hinter Carlos Pace und Arturo Merzario im Ferrari 312PB Dritte.

1974, Ferrari hatte sich komplett aus der Sportwagen-Weltmeisterschaft zurückgezogen, triumphierte Matra wieder in Le Mans und gewann neun der zehn Rennen in der Weltmeisterschaft. Der MS670 hatte seine letzte Ausbaustufe erreicht, parallel wurde bereits der letzte Matra-Sportwagen, der MS680 eingesetzt. Der Sieg in Le Mans wurde jedoch erneut mit dem MS670 eingefahren. Henri Pescarolo gewann zum dritten Mal in Folge, Gerard Larrousse war wie im Vorjahr sein Copilot.

Herbert Fischer
2 Fotos: Matra

Jaguar XK 140 Aerodyne

So machte es auch John Toom, der bei Nissan USA als Designer eingestellt war. Er träumte von einem Jaguar mit kräftigem Triebwerk und optischen Anleihen an Vorkriegsautos mit Sonderaufbauten europäischer Karosseriebauer.

Er entschied sich für das Fahrgestell eines Jaguar XK140 mit Baujahr 1957, wodurch der Radstand von 2.591 Millimetern feststand. Toom gestaltete eine zweiseitige Coupé-Karosserie, die in dieser Form auch von Pourtout, Figoni & Falaschi oder Vanvooren hätte kommen können. Freistehende, weit ausladende Kotflügel, ein hoher, abgerundeter Kühlergrill und ein geschwungenes Dach verleihen dem ‚Aerodyne‘ getauften Ergebnis eine für einen Jaguar ungewöhnliche Optik.

John Toom erstellte die Skizzen auf Papier und setzte diese anschließend als Tonmodelle um. Als er mit den Formen zufrieden war, entstanden in seiner Garage von Hand zugesägte Holzbocke, auf denen er die Stahlbleche in tagelanger Handarbeit zuhämmern konnte. Insgesamt verbrachte er elf Jahre mit diesem Projekt und erhielt dabei Hilfe durch Arbeitskollegen, Freunde und seine Tochter Joni, die unter anderem den Instrumen-



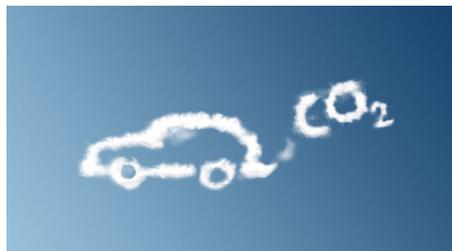
tenträger am Armaturenbrett gestaltete. Leider verstarb John Toom vor der Fertigstellung seines Traumwagens. Sein guter Freund Ron Kellogg übernahm das Projekt und stellte den Aerodyne nach weiteren zwei Jahren Arbeit 2003 erstmals der Öffentlichkeit vor. Ganz nach den Wünschen seines Erbauers erhielt der Wagen eine dunkelblaue Lackierung mit einigen Chromakzenten sowie eine graue Ledererausstattung. Eine spezielle Plakette weist auf den Ideengeber hin: „Designer and Coachbuilder John C. Toom“. Unter der Haube findet sich ein Reihensechszylinder mit 3,8 Litern Hubraum aus einem frühen Jaguar E-Type.

Gooding & Company bietet diesen einmaligen Jaguar-Umbau im Rahmen der Scottsdale Autoauktionen am 17. Januar an. Da der Wagen ohne Mindestpreis versteigert wird, geht er an den Höchstbietenden. Das Auktionshaus erwartet einen Zuschlagspreis zwischen US\$ 125.000 und US\$ 150.000.

Herbert Fischer
Foto: Gooding & Co

Hybrid klimaschädlich?

Autos mit kombinierten Elektro- und Verbrennungsmotoren (Plug-In Hybride) stoßen deutlich mehr klimaschädliches Kohlendioxid (CO₂) aus als anhegeben. Im Einzelfall sei es sogar das Siebenfache der amtlichen Werte, fand die Deutsche Umwelthilfe nach Tests mit Hybrid-Stadtgeländewagen (SUV) heraus.



Besonders hoch seien die Überschreitungen im Sport- Fahrmodus. Die Umwelthilfe kritisiert daher Kauf- und Steueranreize für Hybrid-Fahrzeuge. Die Hersteller reagieren verärgert auf den Test und verteidigen den gemischten Antrieb.

Autor: KURIER September 2020

Fiat 2300 S Coupé

Eleganz, Komfort und Sportlichkeit vereint

Ein Sportcoupé mit der Eleganz eines Ferrari, einem Reihensechszylinder-Motor und Platz für vier Personen, erreichbar nicht nur für Großverdiener? Da war die Luft dünn anfangs der Sechzigerjahre. Kein Wunder bestellten die Kunden wie wild und konnten kaum auf die An-

kunft ihres neuen Schätzchens warten. Lieferfristen über ein Jahr waren keine Ausnahme. Doch halt, blättern wir zuerst einmal zurück!

Die Limousine definierte die Basis

Fiat war Ende der Fünfzigerjahre eine der dominierenden Automarken in Europa. Vier Limousinenreihen hatte man über die letzten Jahre eingeführt, die älteste war gleichzeitig die größte der vier und stand nun zur Ablösung an.

Hierzu schufen die Leute um Dante Giacosa einen neuen modernen Reihensechszylindermotor, für den zwar neue Produktionsanlagen nötig waren, der aber dafür Produktionssynergien mit neuen Vierzylindermotoren bot.

Um den 1,8- oder 2,1-Liter-Motor herum entstand eine viertürige Limousine, sachlich durch die interne Design-Abteilung bei Fiat gezeichnet und nur minimal durch Pininfarina im Rahmen eines Beratungsmandates beeinflusst. Offensichtlich aber traf das Aussehen den Nerv der Käufer nicht perfekt.

Die Karosseriefirma Ghia, die gerade den Übergang vom Sonderkarosserienbauer zum Hersteller von Serienfahrzeugen meisterte, nahm sich der Plattform der neuen Limousine an und setzte, als Anziehungspunkt für den Turiner Autosalon von 1960, eine Coupé-Karosserie darauf. Das Resultat wurde „2100 S Special Coupé“ genannt und stolz auf dem Ghia-Stand präsentiert.

Die Leute um Luigi Segre, zu der Zeit bei Ghia am Zepter, zeichneten ein gradliniges und schnörkelloses Coupé, dessen Besonderheit die dreiteilige Heckscheibe und die ungewöhnlich geformten hinteren Seitenscheiben waren. Wer genau die Zeichenstriche setzte, ist nicht 100% eindeutig überliefert.

Manche nennen Tom Tjaarda, andere Sergio Sartorelli, die Schweizer Automobil Revue deutete damals auf Luigi Segre als eigentlichen Schöpfer, aber auch Virgil Exner Jr. wird ein Teil des „Team-Designs“ (nämlich die wichtige Heckfenstergestaltung) zugeschrieben. Wer immer es war, er basierte sein Produkt auf der unveränderten Limousinen-Plattform, was 2,65 Meter Radstand bedeutete und viel Raum für ein elegantes Design und einen großzügigen Innenraum für vier Personen schuf.

Ghia kündigte eine Serienproduktion mit bis zu 15 Fahrzeugen pro Tag und eine optimierte 2,1-Liter-Maschine an. Doch so schnell ging es dann doch nicht.

Bereits am Genfer Autosalon von 1961 stand das Coupé dann nämlich auf dem Fiat-Stand, Fiat hatte das fremdgeborene Kind bereits adoptiert. Es sollte aber noch bis zum Turiner Salon von 1961

dauern, bis erstmals Außenstehende den neuen Wagen probefahren konnten. Das Fahrzeug war inzwischen auf das Niveau der modellgepflegten 2,3-Liter-Limousine hochgezogen worden.

... und Carlo Abarth

Fiat ließ dem neuen Sprössling das ganze Entwicklungsprogramm und alle Möglichkeiten der erweiterten Fiat-Organisation angedeihen. Carlo Abarth zum Beispiel hatte den Motor intensiv überarbeitet und speziell bei der S-Version umfangreiche Änderungen - zwei Weber-Horizontal-Doppelvergaser, angepasste Ventilsteuerzeiten, Überarbeitung des Ventiltriebs, Verringerung der Dämpfung durch Ansaugfilter und Auspuff, etc. - vorgenommen, die den Sechszylinder völlig verwandelten und nach SAE-Norm 150 PS stark werden ließen.

Auch fahrwerkstechnisch wurde nichts dem Zufall überlassen. Den Spagat zwischen kosteneffizientem Mitteleinsatz und geringstmöglichen fahrsicherheitsrelevanten Kompromissen schaffte Fiat mit Bravour. Scheibenbremsen ringsum und sorgfältig geführte (Einzel-) Vorder- und Hinterradaufhängungen (Starrachse) zeugen davon.

Hervorragendes Preis-Leistungs-Verhältnis

Das ganze Paket wurde 1961 zum Preis von Lire 2'600'000 oder CHF 25'600 oder



DM 20'900 angekündigt, was angesichts des gebotenen so attraktiv aussah, dass Fiat beinahe von Bestellungen überrannt wurde und entschied, zuerst einmal die italienische Nachfrage zu befriedigen.

Erst im August 1962 kam das erste Fahrzeuge in die Schweiz und bald danach wurde auch der deutsche Markt beliefert, wo schon 1961 eine namhafte Anzahl Kunden das Auto praktisch vom Prospekt weg bestellt hatte.

Beeindruckte Branchen-Presse

Das bereit erwähnte erste offizielle Schweizer Fahrzeug wurde dann auch von der Automobil Revue im Winter 1962 über 5'000 km in einem „Kurztest“ (!) bewegt. Die Redakteure lobten das sportliche und luxuriöse Interieur mit Nardi-Lenkrad, die umfangreiche Ausstattung (inkl. Handgas) und die breite Rückbank mit Platz für bis zu vier Kindern.

Mit dem Ausspruch „behende wie ein



Viel Glas für die Kabine, die kleinen Fenster hinter der Türe waren ausstellbar.

Wiesel" beschrieben die Testfahrer den Motor, der außen in sattem, männlichen Ton aufheule, sich innen aber leise und gesittet gebe. Hohe Drehfreude und Durchzugskraft wurden als weitere Vorzüge genannt, genauso wie die mit 198,9 km/h hoch angesiedelte Spitzengeschwindigkeit.

Das Fahrverhalten beschrieben die AR-Schreiber mit untersteuernd, aber nicht schwerfällig. Der hohe Fahrkomfort sorgte für weitere positive Kommentare, genauso wie der mit 13 bis 15 Litern pro 100 km günstig empfundene Benzinverbrauch.

Reinhard Seiffert von der Fachzeitschrift "Auto Motor und Sport" testete das Fiat-Coupé im Jahre 1963. Ein Reisefahrzeug, kein Stadtfahrzeug sei der Fiat. "Fahren ohne Mühe", war eine der Erkenntnisse, die Seiffert zog. 195 km/h schnell war der Fiat 2300 S und mit 16,1 Liter Benzin pro 100 km ging für die damalige Zeit auch angesichts der hervorragenden Fahrleistungen der Verbrauch in Ordnung.

Den Kraftaufwand für das Lenken bei Rangiermanövern und beim Langsamfahren empfand man als hoch, im normalen Fahrzustand seien aber nur wenig Betätigungskraft nötig.

In einem Vergleichstest von 'hobby' im Jahr 1964 mit dem in Deutschland fast gleich teuren Mercedes-Benz 230 SL hatte der Fiat dann doch einen relativ schweren Stand, denn das deutsche Sportcabrio beschleunigte besser (0 bis 100 km/h in 9,8 statt 10,7 Sekunden) und war auch etwas schneller (201 statt 197 km/h).



Die Schlussfolgerung mündete denn auch in der Empfehlung, den Mercedes zu nehmen, wenn nur zwei Personen zu transportieren und technische Feinheiten gefragt seien, aber zum Fiat zu greifen, wenn mehr Transportkapazität und Praxistauglichkeit wichtig seien.

Beide Wagen erhielten Bestnoten für Leistung und Fahrkomfort. "Preiswerte Reisesportwagen" lautete schließlich das Verdikt für beide Fahrzeuge, wobei preiswert nicht mit billig verwechselt werden durfte.



Anzumerken wäre bei diesem Vergleich, dass der Fiat 1964 zwar in Deutschland preislich auf gleicher Höhe mit dem 230 SL lag, in der Schweiz aber gute 4'000 Franken oder den Gegenwert eines neuen Fiat 500 D günstiger als der Mercedes zu stehen kam. Angemessener wäre zudem ein Vergleich mit den ähnlich antretenden Alfa 2600 Sprint, Lancia Flaminia Coupé oder Mercedes-Benz 220 SE Coupé gewesen.

Ein Gran-Turismo, wie er im Buche steht

Nähert man sich heute dem glattflächigen Coupé, das mit 4,62 Metern Länge, 1,63 Metern Breite und 1,37 Metern Höhe sofort auffällt, muss man seine Schöpfer unwillkürlich bewundern. Noch heute strahlt der Fiat 2300 S Eleganz und zurückhaltende Schönheit aus, er wirkt teuer und edel. Selbst Stahlräder und Radkappen kreidet man ihm nicht an.

Im Innern trifft man auf das Sportwagen-Flair der frühen Sechzigerjahre und fühlt sich sofort wohl. Bequeme Sitze und eine gute Sitzposition, vor allem aber eine lichtdurchflutete Kabine und übersichtliche Rundinstrumente laden zum Losfahren ein.

Der Motor gibt ein grollendes Geräusch ab, das einen mehr an das Herz des Fiat Dino (V-Motor), als an den typischen Reihensechszylindersound erinnert. Das

Getriebe lässt sich butterweich schalten. Gas, Bremse und Kupplung erfordern keine paranormalen Fähigkeiten. Unter 3'000 Umdrehungen tut sich wenig, darüber werden die Geister des Abarthgetunten-Motors wach und auch seine Lautäußerungen fallen mehr auf.

Man spürt, dass sich der 2300 S in langgezogenen Kurven und auf der "Autostrada" wohler fühlt als auf engen Serpentinien oder im Großstadtdschungel und man genießt jeden Kilometer Fahrt.

Wäre der Film "The Italian Job" einige Jahre früher gedreht worden, der genussüchtige Gangster in der Eröffnungsszene hätte vielleicht ein Fiat-Coupé gefahren und nicht einen Lamborghini Miura.

Attraktive Ableitungen und Derivate

Eine ganze Reihe von Schwestern und Brüdern gesellten sich zum Serien-Coupé, Pininfarina baute gleich mehrere

Sonderkarosserien auf der 2300-er-Basis, Michelotti baute ein Coupé mit eigenwilliger Front, Moretti stellte 1964 einen 2500 SS vor und auch Ghia vermehrte die Familie mit einer Sportkombi-Variante, einem Cabriolet und dem amerikanisch beeinflussten 230S mit Vieraugengesicht.

Ein wenig Evolution und Weiterentwicklung

Während seines sieben aktiven Jahre dauernden Lebens bis 1968 wurden

am Fiat 2300 (S) Coupé nur geringe Dinge angepasst.

1963 - Kenner sprechen von der Serie 1b - passte man sich in der Technik an die 2300 De Luxe Limousine an und man ließ auch die "schicken" rahmenlosen Seitenscheiben verschwinden. Zudem änderte man die Form des Auspuffrohres und die Gestaltung der Schriftzüge.

Im August 1964 wurden - mit der Serie 2 - einige Karosserie- und Ausstattungsdetails angepasst, so erhielt das Coupé (vorübergehend) andere Radkappen, sowie praktische Lufteinlässe zwischen Vorderrädern und Seitentüren, geänderte Sitze/Türverkleidungen/Armlehnen und ein Armaturenbrett aus Holz.

Mit dem Erscheinen des Fiat Dino Coupés wurde der 2300 S obsolet. So richtig geliebt hatte Fiat ihren Zögling wohl nie.



Preise tendenziell steigend

Der Fiat 2300 S ist kein Studentenauto, die Technik gilt zwar als zuverlässig, Unterhalt und Reparaturen sind aber nichts für kleine Sackgeldportionen und verlangen zudem nach mechanischem Feingefühl und viel Fachwissen.

Trotz der großen Seltenheit - im Fiat-2300-Register sind rund 200 Fahrzeuge gemeldet, man kann davon ausgehen, dass weltweit daher total weniger als 300 Autos übrig geblieben sind - sind die Preise noch nicht auf Ferrari-Niveau angelangt. Allerdings können seit ein paar Jahren sanft steigende Preise beobachtet werden.

Ein gutes Coupé sollte seinem neuen Besitzer schon mindestens den Gegenwert eines neuen Oberklassen-Golfs wert sein, wegen der potentiell hohen Restaurationskosten empfiehlt sich einmal mehr, das bestmögliche Fahrzeug zu erstehen.

Ist man denn stolzer Eigner, kann man sich nicht nur wie Marcello Mastroianni im Sonntagsanzug fühlen, sondern dürfte auch beim nächsten Oldtimertreffen eine erfreuliche Abwechslung zum üblicherweise vorhandenen Fahrzeugangebot bieten.

Bruno von Rotz, Zwischengas (+ 4 Fotos)

Chevrolet Corvair Concept 1954

Diese aufregend modern gestylte Sportwagen Studie von Chevrolet wurde anlässlich der 1954er Motorama Ausstellung im Waldorf Astoria Hotel in Manhattan der Öffentlichkeit präsentiert.

Die technischen Daten:

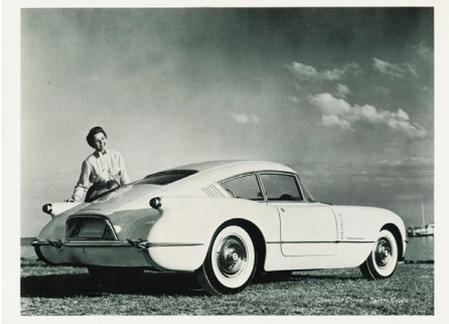
3,8 lt. Reihen 6-Zylinder Motor

155 PS

2 Gang Powerglide Automatikgetriebe

Parallel zu dem ausgestellten Auto baute Chevrolet noch ein zweites in einer anderen Farbe.

Herbert Fischer
2 Fotos: Chevrolet



Studebaker President Coupe

3 Plätze, Reihen 8 Zylindermot., 1936

Dieses Fahrzeug ist im Originalzustand innen und aussen und seit 38 Jahren in der Schweiz Verzollt.

Es betrifft das Auto welches im Autosalon in Chicago USA von Studebaker Ausgestellt wurde. Es ist das einzige Fahrzeug das so Produziert worden ist. Der Studebaker President mit Reihen 8 Zylinder Motor mit 3 Sitzplätzen ist ein Einzelfahrzeug im Originalzustand, in die Produktion ging der Studebaker Formgleich jedoch mit kürzerer Karosserie



als Diktator 6 Zylinder. Banjo Lenkrad, Cat Eye Lighter, 1938 Radio und alles Instrumente funktionieren. Die Karosserie entspricht dem damaligen US-Coupe Design.

Das Auto wurde bewegt und ist fahrbar. Original Nitro Lackierung, Chrom wie neu. Mehrere Schönheitswettbewerbe in Amerika gewonnen.

Das Fahrzeug ist in der Schweiz zum Verkauf ausgeschrieben. Ein seltenes Schätzchen!

Herbert Fischer

Ur 2 CV

Bei dieser Ur-Ente lohnt es sich vermutlich sogar, das Dach abzudecken und sich einen Kran aufstellen zu lassen, um das Fahrzeug zu bergen. Ich würde echt gerne wissen, was die Ur-Ente in diesem Originalzustand wert ist.

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



nicht an.“ – Pierre-Jules Boulanger

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

Konzeptionell war der TPV durch weitgehende Verwendung von Leichtmetall vorrangig auf Gewichtsreduktion ausgelegt. Das Leergewicht betrug anfangs nur 380 Kilogramm, dank des Aufbaus aus Aluminium konnte auf eine Lackierung verzichtet werden. Der Wagen besaß keinen Anlasser, gestartet wurde er mit einer Kurbel. Citroën-Chef Pierre-Jules Boulanger soll der Überlieferung nach auf die Frage eines Mitarbeiters, warum kein Anlasser eingebaut werde, gesagt haben: „Das Auto ist für Bauern gedacht, und die sind alle verheiratet und haben eine Frau, die die Kurbel betätigen kann.“ Die Sitze des TPV bestanden aus Leichtmetall und

waren mit Segeltuch bespannt. Der einzelne Scheibenwischer wurde während der Fahrt über die ankuppelbare Tachowelle betrieben, im Stand waren Wischbewegungen per Handrad möglich. Es fehlte eine Verkleidung des Tankstutzens bei der Durchführung durch den Kofferraum, dadurch bestand die Gefahr, ihn beim Einladen sperriger Gegenstände zu beschädigen. Die Beleuchtung erfüllte lediglich die in Frankreich gesetzlich vorgeschriebenen Mindeststandards. Folglich fehlten Winker und ein zweiter Frontscheinwerfer sowie ein zweites Rücklicht. Auch auf Außenspiegel wurde

verzichtet.

Während der deutschen Besetzung Frankreichs im Zweiten Weltkrieg wurde das Projekt vor den Besatzern verheimlicht. Außerdem wurden die Produktionshallen ab Kriegsbeginn ohnehin zur Herstellung von Panzern der Marke Renault benötigt. Einige Prototypen wurden versteckt, die meisten vernichtet. 1994 wurden drei TPV in einer Scheune in Frankreich wiedergefunden. Bis 2005 sind fünf

erhalten gebliebene TPV bekannt. Angesichts der schlichten Formen des Prototyps in seinem Ehrgeiz geweckt, begann der spätere Designer der Citroën DS, Citroën-Designer Flaminio Bertoni, 1939 ungefragt mit Entwürfen für ein gefälligeres Aussehen des 2CV.

Herbert Fischer
Foto: Facebook

Kein Kunstwerk: Ferrari 250 GTO

Der Ferrari 250 GTO gilt als eines der schönsten und wertvollsten Autos aller Zeiten. 2018 erzielte ein GTO mit über 41,5 Mio. Euro die höchste je bei einer Versteigerung erzielten Verkaufssumme. Nun hat Ferrari aber in einem komplizierten Rechtsstreit die Markenrechte für das von 1962 bis 1964 nur 39 Mal gebaute Homologationsmodell verloren. Damit ist der Weg frei für Nachbauten. Treibende



Kraft hinter dieser Entscheidung ist der kleine Autobauer Ares Design aus Modena, der moderne Interpretationen klassischer Sportwagen auf der technischen Basis von Neufahrzeugen anbietet.

Bereits 2018 tauchten die Entwürfe eines neuen 250 GTO von Artes auf – doch Ferrari blockierte den zirka eine Million Euro teuren Umbau auf Basis des 812 Superfast. Aber der Schutz am geistigen Eigentum kann erlöschen; Wird das Design für eine bestimmte Zeit nicht mehr verwendet, darf es adaptiert werden.

„Use it or lose it“ – nutze es, oder du verlierst es – heißt das Prinzip, auf das sich Ares Design berief, als es den Fall nun vor das EUIPO trug, die EU-Behörde für geistige Eigentum. EUIPO entschied, Ferrari habe zwar zuletzt von Marke und Design in Form von Modellen und Spielzeug Gebrauch gemacht, aber man sehe beim Hersteller keine Intention, es wieder auf Straßenfahrzeuge anzuwenden.

So ist der Weg frei für die von Ares geplante Replika, während Ferrari die Rechte für Modellautos behält. Damit entschied die EU-Justiz anders als zuvor ein Gericht in Bologna, das noch 2019 Kopien und Nachbauten aller Art mit der Begründung verbot, der 250 GTO sei ein Kunstwerk.

Gelesen in der MOTOR KLASSIK

Bentley Blower Replik

Im Rahmen einer „Continuation Series“ baut Bentley zwölf Exemplare des 4,5-Litre-Blower nach. Inzwischen hat der britische Hersteller alle Teile des Klassikers zur Nachfertigung digitalisiert.



Das firmeneigene Exemplar des gewaltigen Kompressor-Rennwagens von 1929, Chassis Nummer HB 3403, wurde für das Projekt vorübergehend zerlegt. Bis auf einige sicherheitsrelevante Anpassungen entsprechen die geplanten neuen Blower dem 240 PS starken Original.

Einige Fahrer von echten Blowern sind von den Nachbauten verständlicherweise von den Projekt nicht begeistert. Sie werfen Bentley vor, die besondere Bewunderung und Ehrfurcht vor den Blowern, die nur ein Original auslösen kann, zu verwässern.

Studebaker House Car 1929

Unrestauriert
Chassis # 3251731

Bei einer Auktion in Houston, USA, kam der unrestaurierte Camping-Bus mit einem veranschlagten Preis zw. 125 bis



Liebevolle und luxuriöse Holz-Innenarchitektur.

175 tausend \$ zur Versteigerung.

Hammerpreis war dann bei 75.000 \$ Flathead Reihen 8 Zyl. Motor und 115 PS

Das Housecar hatte im Prinzip alles schon 1929 eingebaut was auch heute zum Standard gehört wie Klo, Waschmaschine, Dusche, Wasser Tanks, Strom, Heizung etc.

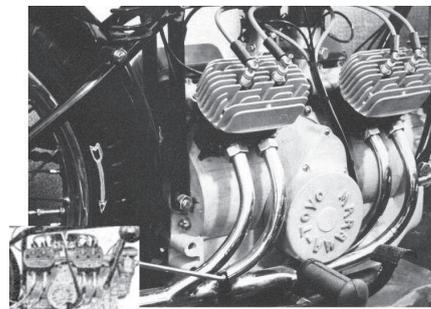
Foto: Houston Classic Auction

Galbusera V8

Die Galbusera V8 von 1938 war ein Motorrad des italienischen Herstellers Galbusera und das weltweit einzige Motorrad mit Zweitakt-Achtzylindermotor. Das Motorrad wurde bis zu Serienreife entwickelt, kam jedoch nie in Produktion.

Entwicklung und Technik

Plinio Galbusera, Inhaber und Konstrukteur des italienischen Herstellers Galbusera, fertigte bereits 1934 in Einzel-



produktion Konfektionsmotorräder. Die Motoren bekam Galbusera von Rudge und Sturmey-Archer, ebenso die Getriebe von Sturmey-Archer und Burman geliefert, die er in eigene Rahmen einbaute.

Marama Toyo, ein Freund ägyptischer Herkunft, entwarf für Galbusera einen V4-Zweitaktmotor, der quer im Rahmen eingebaut wurde. Der mittels Kompressor aufgeladene Motor hatte je Zylinder 62,3 cm³, insgesamt 249,2 cm³ Hubraum.

Toyo koppelte später zwei V4-Motoren so, dass sich zwischen den Motoren das Viergang-Getriebe und die Kupplung befand. Die Kurbelwellen, auf der Haupt- und Nebenpleuel (für den gegenüberliegenden Kolben) angebracht waren, rotierten gegenläufig.

498,4 cm³ Hubraum, 28 PS bei 8.000 U/min, 2 Takt Motor mit Kompressor. 6 Volt Stromversorgung.

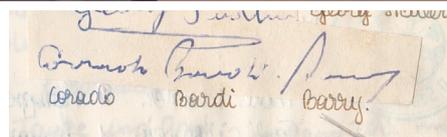
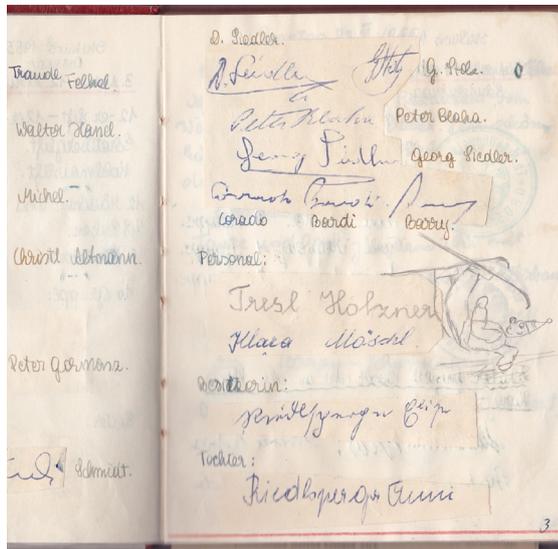
Probefahrten wurden wohl unternommen, eine Serienproduktion fand nie statt. Zwei Vorserienmodelle, die 250er (V4) und die 500er (V8) wurden gebaut.

Herbert Fischer



Curd (Kurt) Corrado Bardi-Barry 1939 -1964

1959 gründeten die drei rennbegeisterten Rolf Markl, Curd Barry und Gunther Placheta das Team Ecurie Vienne. Gunther Placheta alias Gunther Philipp,



Gerne erinnere ich mich noch an meinen gemeinsamen Skikurs in Saalbach, Ostern 1955. Wir waren 12 Mädchen und 48 Burschen und hatten 6 Skilehrer und waren damals in der 1a Gruppe zusammen. Eine wunderbare Woche mit viel Skifahren und Spass.

Herbert Fischer

ein bekannter österreichischer Sportler, Rennfahrer, Arzt und Schauspieler finanzierte den Rennstall und trug bei der Gründung durch die Bereitstellung von zwei Poggi-Formel-Junior-Rennwagen und einem Mercedes-Benz 300 SL im Wesentlichen zur Teamgeschichte bei. 1960 verzeichnete der Rennstall bereits seine ersten Titel. Ecurie Vienne war Mitglied im ÖASC (Österreichischer Automobil Sport Club).

Teamfahrer:

Gunther Philipp, seit den 1950er-Jahren war er ein erfolgreicher Rennfahrer in der Grand Tourisme-Klasse. Im April 1961 wurde er Sieger in der GT-Klasse über 1600 cm³ auf einem Ferrari 250 beim „Preis von Wien“ in Wien-Aspern. Er fuhr auch mehrere Flugplatzrennen 1963 und 1965 (über 2000 cm³) in Wien-Aspern, 1961, 1963 bis 1965 in Zeltweg, sowie 1960 in Linz, sowohl auf Mercedes 300 SL und auf seinem privaten Ferrari. In den 1960er-Jahren war Gunther Philipp mehrmaliger österreichischer Staatsmeister.

Rolf Markl, ein Wiener Rennfahrer gewann 1960 beim Preis von Tirol auf der Rennstrecke Innsbruck-Kranebitten mit dem Mercedes-Benz 300 SL der Ecurie Vienne die Klasse GT. 1961 fuhr Markl den zweiten Formel Junior des Teams in Zeltweg. Markl wurde 1962 Lotus-Repräsentant und Importeur für Österreich und fuhr danach auf Lotus Elan bis 1965. Markl war ein Freund von Jochen Rindt und unterstützte Rindt bei seinem Einstieg seiner Rennfahrerkarriere 1961.

Jochen Rindt, kaufte sich 1963 bei

Ecurie Vienne ein und fuhr als junger Fahrer seine ersten Formelrennen auf einem Fahrzeug von Ecurie Vienne. Markl, der durch seine Tätigkeit gute Kontakte zu Colin Chapman hatte vermittelte Jochen Rindt an das englische Lotus Team, wo Rindt die ersten Formel 2 Testfahrten fuhr. Ab 1964 fuhr Rindt in England seine erste Formel 2 Meisterschaft.

Curd Barry (1939–1964) (auch als Kurt Bardi-Barry oder Curd Corrado Bardi-Barry bekannt) begann als Fahrer 1960 mit einem Formel Junior vom Ecurie Vienne Team. Er startete 1960 bei den Flugplatzrennen in Linz und Klagenfurt, am Gaisbergrennen und in Wien-Aspern bis 1963. Die PM-Poggi wurde gegen Cooper-Cosworth Formel Junior ersetzt. Beim Grand Prix in Monaco konnte sich Curd Barry mit seinem neuen Auto durchsetzen und wurde Österreichischer Formel Junior Staatsmeister. 1963 klang die Saison mit zwei Doppelsiegen von Barry, vor dem jungen Fahrer Jochen Rindt aus. Am 7. Februar 1964 kam Curd Barry bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Nach langer Ballnacht und anschließendem Besuch der Eden-Bar fuhr der erst 25-jährige Curd Barry mit seinem besten Motorsport- und Industriellen-Freund Georg Ehrenreiter, beide aus Wien-Währing, zu einer Hochzeitseinladung nach Gumpoldskirchen. Bei der Rückfahrt nach Wien geriet er mit seinem neuen Heckflossen-220er auf der Triester Straße, Höhe Einmündung Troststraße, um 12:16 Uhr auf die Gegenfahrbahn und stieß gegen einen entgegenkommenden LKW. Beide Insassen des schwarzen Mercedes starben im Frack. Später wurde festge-

stellt, dass Barry am Steuer eine Herzattacke erlitten hatte. Er galt als vorbildlicher Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr und hatte noch nie eine Polizeistrafe wegen Schnellfahrens erhalten. „In der Stadt fahre ich ganz langsam, nur überland bewege ich meinen Porsche recht flott“, meinte er in einem Interview 1962, mit folgendem Nachsatz: „Austoben kann ich mich auf der Piste, dort ist es auch sicherer!“ Die österreichische Motorsportgeschichte schien wieder bei Stunde Null angekommen zu sein.

Nach seinem Tod wurde das Flugplatzrennen Wien-Aspern



für fünf Jahre zusätzlich als „Curd Barry-Gedenkrennen“ benannt.

Austro Classic und Autorevue gedachten mit umfangreichen Artikeln an den liebenswerten österreichischen Rennfahrer.

Herbert Fischer

AUF NACH NEW ZEALAND

Greg Beacham (Neuseeland) ist bekannt für Umbau-Aktionen, bei denen das Äußere des Autos erhalten bleibt, das Innenleben (Motor, Fahrwerk, Elektrik) jedoch komplett verändert und dem heutigen Stand der Automobiltechnik angepasst wird. Die geschätzten Preise stammen aus dem Jahr 2018, die Arbeitsstunden sind z.T. durchaus hinterfragungswürdig.

Die Umbauarbeiten beziehen sich in

diesem Fall auf einen Jaguar 240/ 136 PS, Bj.1968.

Grundsätzliches:

Man kann einen relativ schwachen Motor nicht einfach gegen ein stärkeres Aggregat austauschen, ohne Veränderungen am Fahrwerk (Aufhängung, Bremsen) und wegen breiterer 16" Felgen auch der Karosserie (bes. Motorraum, Spats), vorzunehmen.

Das geht dann weiter über Motor-,



Getriebeaufhängung und Anpassung des Getriebetunnels.

Die neuen 16x6" Räder erfordern auch schlauchlose Speichenräder, da solche mit Schlauch die Kraft des Motors nicht bewältigen, sich auf der Felge bewegen und den Schlauch beschädigen würden.

Wegen der neuen, hinteren Radaufhängung müsste auch der Benzintank angepasst werden usw. ...

Die geschätzten Arbeitsstunden:

°) Arbeiten am Armaturenbrett, und der Karosserie, um den Einbau des 4.2l Motors, Schaltung, hintere Aufhängung, Bremskraftverstärker, ABS, automatische



Gurte und Sitzeinbau zu ermöglichen:
250 Stunden

°) Spezialarbeiten für die Anpassung der hinteren (von XK8) und der vorderen Radaufhängung: 100 Stunden

°) Bereitstellung und Einbau der hinte-

ren Radaufhängung, des Motors, Schaltgetriebes, Kühlsystem + Zubehör:

160 Stunden

°) Autoelektrik, elektronischer Umbau, Klimakontrolle, Verkabelung des ABS-Systems, Kontrolle älter verwendbarer Leitungen:

200 Stunden

°) Neue Leder-Tapezierung der Sitze, Türverkleidung, Konsole, Tunnel- und Fußraumverkleidung, Huitablage, A und B Säulen:

160 Stunden

°) Neulackierung und Versiegelung aller Karosserieteile (z.B. Motorraum) bei denen Veränderungen vorgenommen wurden:

40 Stunden

°) Herstellen und anpassen eines rostfreien Auspuffsystems:

40 Stunden

°) Testfahrten und Abschlussarbeiten:



40 Stunden

Gesamtarbeitsstunden = 990 Stunden

Geschätzte Kosten:

990 Arbeitsstunden à € 70 = 69.300.-

Kosten der Teile= 35.000.-

Transportkosten tour retor (Container etc.) = 4.632.-

Zollgebühren ca.= 340.-

Geschätzte Gesamtsumme=109.272.-

Abschlusssatz von Greg: „With this specification you will be the King of Autobahn and have a very desirable and useable car“

Peter Wollner

COVC Clubnachrichten

Rückblick auf die COVC Schlussfahrt 2020

Am 03.10.2020 fand die Schlussfahrt des COVC statt. Treffpunkt war der Parkplatz vor dem Schloss Laxenburg.

Auf der Fahrt nach Laxenburg haben wir schon den Jaguar XK 150 getroffen. Gemeinsam fahren wir zum Treffpunkt in



Laxenburg. Als wir am Parkplatz eintrafen waren schon einige Autos da, die von zahlreichen Leuten bewundert wurden. Kein Wunder, es sind ja auch wunderschöne Oldtimer dort versammelt gewesen. Im Restaurant bestand die Möglichkeit noch zu Frühstücken. Die Teilnehmer der Ausfahrt bekamen ein kleines Goody sowie einen Tagesplan mit der Routenbeschreibung. Die einzelnen Etappen wurden supergenau beschrieben so dass es fast unmöglich war sich zu verfahren.

Nach der Begrüßung durch Otto wurde noch ein kurzes Briefing von Brigitte zur Ausfahrt gemacht und dann ging es auch schon los.

Die erste Etappe führte über Pfaffstätt-



ten, Mayerling in Richtung Nöstach. Nach ca. einer Stunde Fahrt, wurde noch ein Zwischenstopp beim Mostheurigen „KARNER“ für notwendige Geschäfte eingelegt. Man konnte sich auch bei Kaffee und Kuchen (Cremeschnitten und Punschkrapfen) stärken. Nach der kurzen Rast ging es weiter in Richtung Wiener Neustadt. Über Pottenstein, Hirtenberg kamen wir zu unserem Ziel, das Museum „ROUTE 66“.

„ROUTE 66“ ist nicht nur ein Museum,



sondern auch ein erstklassiges Steakrestaurant.

Zuerst stand Mittagessen auf dem Programm. Durch die geltenden Corona Regeln in der Gastronomie war die Platzwahl ein bisschen chaotisch. Wenn man dann einen passenden Platz gefunden hatte wurde auch schon nach dem Getränk bzw. Essen gefragt. Bis die Getränke am Tisch eintrafen dauerte es ein wenig länger aber dafür wurde bei fast allen das Essen ziemlich zügig gebracht.

Danach hatten wir die Möglichkeit eine Führung im Museum mitzumachen. Es ist

sehr empfehlenswert, denn es gibt einige Exponate die wirklich sehenswert sind.

Als die Führung beendet war ging es wieder zu unseren Autos. Nach erfolgter Abfahrt vom Museum ging es über wunderschöne Straßen (inkl. einiger schönen Kurven) entlang der hohen Wand in Richtung Bad Vöslau zum Heurigen. Unterwegs trafen wir auf den Rolls Royce, der liegengelassen war. Eine Hilfe unsererseits war nicht notwendig und so fuhren wir weiter unserem Ziel entgegen das wir nach ca. 1 ½ Stunden erreichten. Das Ziel war der Heurige „WEINBAU RIGLER-DORNER“ in Großau. Dort gab es die Jause bzw. das Abendessen und jede Menge Benzin Gespräche. Am Abend tauchten am Himmel dunkle Wolken auf und ein Großteil der Teilnehmer machte sich fluchtartig auf den Weg zu ihren Autos um noch vor dem drohenden Unwetter daheim sein. Wir schafften es noch im trockenen bis in die Garage und dann ging es los, es schüttete wie aus Gießkannen.

Zusammenfassend kann man sagen es war eine wunderschöne Ausfahrt mit guter Unterhaltung, sehr gut geplant und perfekt durchgeführt. Auch mit dem Wetter hatten wir unwahrscheinliches Glück. Wir würden uns freuen, wenn es im nächsten Jahr wieder so schöne Ausfahrten geben würde.

Gerhard & Pauline

1934 Canizzzone Special Singer (ohne Limit/ no reserve) Lot Nr. 26 V

Unser lieber Clubfreund Herbert Gschwindl hat sich ein vorgezogenes Weihnachtsgeschenk gemacht und bei einer Dorotheum-Auktion zugeschlagen. Wieder ein spannendes Objekt der Zwischenkriegs-Zeit. Die folgende Beschreibung stammt aus dem Auktions-Katalog:

Singer präsentierte 1934 den Sixteen als Topmodell mit 2-Liter- Sechszylindermotor und unabhängiger Vorderradaufhängung. 1936 wurde dieses Modell schon wieder eingestellt. Laut dem Singer Owners Club baute Canizzzone, eine kleine Firma in Brighton, Roadster im Stile der 1930er. Man verwendete leistungsstarke Triumph Vitesse Motoren mit drei Vergasern, deren tatsächliche



Leistung bei ca. 75 PS lag. In den Papieren wurden der Einfachheit halber die 36 PS des originalen Sixteen angegeben. Canizzzone schneiderte eine adrette, aber dennoch geräumige Karosserie aus

Aluminium. Im Innenraum sorgten Leder, Holz und zahlreiche Instrumente für passendes Ambiente. Der Zustand war und ist heute noch ansprechend, vermittelt Solidität und wirkt absolut authentisch.

Dieser Canizzzone ist bereits seit 1995 in Österreich und war bislang bei drei Besitzern. Die Einbringer beschreibt man wohl am besten als richtige Vorkriegs-enthusiasten, die den Canizzzone immer wieder auch bei Veranstaltungen einsetzten. Der Vitesse-Motor sorgt für flot-



ten Vortrieb und ist gleichzeitig einfach in der Wartung. Das Auto gibt ein stimmiges Bild ab und ist eine Startplatz-Dauerkarte bei den meisten Veranstaltungen. Im Gegensatz zu einem „Original“ ist der Canizzzone eine bezahlbare Alternative,



einerseits und eigentlich als bereits in den 1970ern umgebautes Vorkriegsauto schon fast selbst wieder ein Original. Sein Flair ist jedenfalls höchst authentisch. Das Wissen um die Entstehung in Brighton gibt zudem schon das erste Urlaubsziel vor, eine Studienreise zu den Wurzeln von Cannizzzone. Es würde nicht wundern, wenn dort das ein oder andere interessante Detail zu Tage treten würde.

Chassis: A 571,

Motor: HB 31799 HE bzw. J 2003,

Geschichte des Automobil Herstellers Singer

Singer wurde als einer der vielen Fahrradhersteller in Coventry gegründet. Ab 1901 baute man Motor-Dreiräder und Motorräder. 1905 hat Singer den ersten vier-rädrige Wagen in Lizenz von Lea-Francis hergestellt, dieser hatte einen 3-Zylinder-Motor mit 1400 cm³ Hubraum. Der erste von Singer entworfene Wagen war der 12/14 hp mit 2,4-Liter-Vierzylindermotor von 1906. Der Motor wurde von Aster bezogen. 1907 gab man das Lea-Francis-Design auf und bot eine Reihe von 2-, 3-

und 4-Zylindermodellen mit Motoren von White & Poppe an. Die Modelle mit Aster-Motoren wurden 1909 aufgegeben und eine neue Baureihe von größeren Wagen eingeführt. Nun hatten alle Wagen White and Poppe-Motoren. 1911 erschien der erste große Verkaufserfolg, der Typ Ten mit einem 1100-cm³-Motor aus eigener Produktion. Nach und nach wurden alle Modelle auf selbstgefertigte Motoren umgestellt, bis beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs nur noch der 3,3-Liter-20 hp eine zugekaufte Maschine hatte.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der 10 wieder produziert und 1923 einer Überarbeitung unterzogen, die auch einen neuen oben gesteuerten Motor (ohv) enthielt. Sechszylindermodelle wurden 1922 eingeführt. 1927 wuchs der Hubraum des 10 auf 1300 cm³ und ein neuer, kleiner Wagen mit 850-cm³-OHC-Motor, der spätere Verkaufsschlager Junior wurde angekündigt. 1928 war Singer der drittgrößte Autohersteller hinter Austin und Morris. Das Angebot wurde dann in komplexer Art und Weise erweitert, wobei eine Weiterentwicklung des Junior-ohc-Motors zuerst im Modell 9, dem Modell 14 und dem sportlichen 1 1/2 litre 1933 einsetzte. Aus dem 9 wurde 1935 der Bantam.

Le Mans Einsätze

Der Singer 9 Le Mans ist ein Roadster, den der britische Automobilhersteller Singer von 1935 bis 1936 als Nachfolger des 9 Sports herstellte. Die Auslegung entsprach der des Vorgängermodells. Um dessen Erfolge beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1933 zu würdigen, wurde der „Sports“



in „Le Mans“ umbenannt. Der bekannte Vierzylinder-Reihenmotor mit 972 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub = 60 mm x 86 mm) mit oberliegender Nockenwelle und zwei SU-Vergasern leistete nun 3 bhp mehr, also 38 bhp (28 kW) bei 5000/min. So erreichte der Sportwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 116,9 km/h. Ihm zur Seite gestellt wurde ein weiteres, größeres Le-Mans-Modell, der 1 ½ litre Le Mans mit Sechszylindermotor. Ende 1936 wurde der Bau der Le-Mans-Modelle eingestellt. Erst 1939 erschien der 9 Roadster als Nachfolger.

Der Singer 16 war ein Mittelklassewa-

gen, den Singer von 1935 bis 1937 als Nachfolger des 2 litre baute.

Der Wagen hatte einen Sechszylinder-Reihenmotor mit 1993 cm³ Hubraum (Bohrung × Hub = 65 mm × 100 mm). Der Motor hatte im Unterschied zum Vorgänger eine obenliegende Nockenwelle. Zusammen mit den gleichzeitig gebauten Sportwagen 1½ litre Le Mans war dies der letzte von Singer gebaute Wagen mit Sechszylindermotor. Im Unterschied zu diesem Sportwagen hatte das Modell 16 Einzelradaufhängung vorne. Die hintere, angetriebene Starrachse, aufgehängt an Längsblattfedern, hatte er mit dem Le Mans gemein.

Der als Limousine karosserierte Wagen erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 104 km/h.

1937 wurde der 16 ohne Nachfolger eingestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde anfangs die Modelle Nine, Super 10 und Super 12 mit kleinen Änderungen wieder aufgelegt, aber 1948 erschien der vollkommen neue SM 1500 mit ohc-Motor und Einzelradaufhängung vorne, aber immer noch einem separaten Rahmen. Er war mit 799 GBP (damals ca. 16.000 DM) allerdings sehr teuer und verkaufte sich daher nicht gut, zumal die Konkurrenten von Singer auch ihre volle Produktion wieder aufnahmen. 1954 wurde das Modell überarbeitet und wurde zum Hunter, den es zuletzt auch mit zwei obenliegenden Nockenwellen (dohc) gab. Von diesem Modell wurden allerdings nicht viele hergestellt.

1956 war die Firma in finanziellen Schwierigkeiten und die Gebrüder Rootes, die sich schon seit der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg um den Verkauf der Singer-Fahrzeuge kümmerten, kauften die Firma auf. Dies war das Ende der eigenständigen Singer-Konstruktionen. Das nächste Modell, der Gazelle, war vom Hillman Minx abgeleitet – ein typisches Badge-Engineering-Produkt, behielt allerdings noch bis 1958 die Singer-ohc-Maschine. Die letzten Wagen mit dem Namen Singer waren eine Luxusversion des Hillman Imp, genannt Chamois, und die Rootes-Arrow-Typen Gazelle und Vogue. Infolge der Übernahme der Rootes Group durch Chrysler verschwand die Automobilmарke Singer 1970 endgültig.

Herbert Fischer

Manfred startet seinen LKW

Manfred ist Gründungsmitglied des COVC. Er war Gärtner und hat sich über den Landmaschinen Mechaniker zum Jaguar Spezialisten entwickelt. Seine alten Glashäuser am Dechant Weg im 22., Bez. hat er als Autoreparaturwerkstätten und Ersatzteillager umfunktioniert. Er besitzt alle Werkzeuge mit englischen Zoll Maßen und alle Geräte und Maschinen



Unter Jubel der Fachleute springt er doch an!



Der Fahrer Sitz ist nicht ganz „Original“



Fachmänner bei der Startvorbereitung



für Oldtimer zum Restaurieren. Er ist schon über 80 Jahre alt und die Glashäuser werden demnächst für den Bau des Lobau Tunnels weichen müssen.

Freitag am Nachmittag gab es immer ein lockeres Treffen von Clubmitgliedern bei Manfred im Glashaus. Neben Bier und Stelzen wurde auch geschiedet über Oldtimer geredet. Manchmal wurden auch die Restaurierungsobjekte von Manfred in Betrieb genommen.

Franz Jacob

COVC Termine 2021

nächster Clubabend:

2. September	Clubabend
7. Oktober	Clubabend
4. November	Generalversammlung
2. Dezember	Weihnachtsfeier



Inhaltsverzeichnis

Spurensuche – Delahaye	1
Porsche 550 Spyder	2
Matra MS 670 zu verkaufen	4
Jaguar XK 140 Aerodyne	4
Hybrid klimaschädlich?	5
Fiat 2300 S Coupé	5
Chevrolet Corvaire Concept 1954	7
Studebaker President Coupe	7
Ur 2 CV	7
Kein Kunstwerk: Ferrari 250 GTO	8
Bentley Blower Replik	8
Studebaker House Car 1929	8
Galbusera V8	8
Curd Corrado Bardi-Barry 1939 -1964	9
AUF NACH NEW ZEALAND	9
COVC Clubnachrichten	10
1934 Canizzzone Special Singer	11



CCS 19

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

Impressum

Herausgeber COVC
A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4

Redaktion: Herbert Fischer
www.covc.at

Auflage: 60 Stück

Druck: City Copy Service, A-1190 Wien