

# COVC Monats - Gazette

Nummer 150 August 2021

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



## Historische Tanksäule

Nicht nur alte Autos begeistern mich, sondern auch diverse Zubehöre.

Am Weg vom Maurer Hauptplatz nach Hause ging ich auch bei einer alten Postbusgarage (heute Endresstr. 118) vorbei.

Dort stand eine verrostete Dieseltanksäule welche mich faszinierte. Ich habe sie den Eigentümer abgekauft und in mühevoller Kleinarbeit restauriert. Sie war an die 200 kg schwer, denn innen befanden sich noch der große Elektromotor für die Pumpe, Verteilerventile sowie eine Reservehandpumpe für die Treibstoffabgabe.

Seitlich habe ich einen Briefeinwurf-schlitz angebracht und die restaurierte Zapfsäule beim Haus meiner Tochter als Briefkasten aufgestellt. Vor einiger Zeit



habe ich sie an einen Zapfsäulensammler verkauft.

Bei der Zapfsäule handelt es sich um eine Original Dieseltanksäule aus den Jahren 1946 bis 1955. Der Globe ist aus Glas und hat keine Sprünge Zeigeruhr für die Anzeige der Abgabemenge, Schauglas für blasenfreies Tanken, Pumpe mit E-Motor, E-Schutzschalter sind noch im Original eingebaut. Eine Handpumpe mit Pumpenschwengel ist auch noch im Original vorhanden. An der Mechanik der Zählwerkseinrichtung sind noch die Originalplomben vom Eichamt vorhanden. Schlauch u. Zapfhahn sind neueren Datums. Die Vorderfront ist mit einer Türe zu öffnen, so dass alle Aggregate leicht zugänglich sind. Gesamthöhe 2,40 m.

Außenteile generalüberholt. Es handelt sich um keine der billig Dekorationssäule,



Zapfsäule im unrestaurierten Zustand



sondern um ein Original Sammlerstück aus der Österreichischen Mineralöl- u. Automobilgeschichte.

**Geschichtlicher Hintergrund:**

Österreich war ja im Osten bis 1955 von den Russen besetzt. Bodenschätze wie Erdöl durften zwar gefördert werden, wurden jedoch sofort beschlagnahmt, und die Österreicher durften dann von den Russen das eigene Öl kaufen. (ÖROP)

1946 Gründung der ÖROP der Sowjetischen Mineralölverwaltung (SVM). Nachfolgefirma der Örop ist die heute noch existierende ÖMV. Martha Österreichische Rohöl-Produkte (ÖROP, später ELAN) und der zweiten großen Vertriebsorganisation „Martha“ konnten aus Staatseigentum bereinigt werden.

**Erste Schritte in den Großhandel**

Die Treibstoffe wurden zu dieser Zeit von ÖROP (Österreich-Russische-Mineralöl-Verwaltung) aus deren Lager in Mauthausen bezogen. Die Treibstoffmarke war an der Tankstelle ÖROP. Die Zapfsäulen an der Tankstelle waren noch aus der Vorkriegszeit, Diesel wurde gewogen und per Kg verkauft.

Franz Jakob

**Rarer Unfall-XK 150 punktete**

Die größte Überraschung an einer Versteigerung in England war sicherlich ein Jaguar XK150 S DHC von 1960. Die Preise der XK-Derivate sind in den vergangenen Jahren eher gesunken und



Namen Darmont-Morgan mit leichten technischen Veränderungen in den Handel. Im Laufe der Jahre brachte Darmont noch drei weitere Modelle auf den Markt. Der 1935 vorge-



viele wechseln heute fünfstellig den Besitzer.

Der Estimate für den angebotenen Wagen mit Chassis # T827488DN war bei £ 10'000 bis 15'000 angesetzt worden, schließlich hatte der Wagen 1996 einen schweren Unfall erlitten und wurde seither nicht wieder aufgebaut.

**Darmont – Morgan**

Roger Darmont begann während des Ersten Weltkrieges mit dem Import der in England gefertigten Morgan-Dreiräder. Nach Kriegsende gründete er zusammen mit seinem Bruder André im französischen Courbevoiedas Unternehmen zur Automobilproduktion. Er erwarb die Lizenz zum Bau des Morgan-Dreirads in Frankreich. Er brachte es unter dem

stellte V Junior blieb bis zuletzt der einzige vierrädrige Darmont, der in Serienproduktion ging. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges musste Roger Darmont Konkurs anmelden.

Der Darmont-Morgan ist bis auf kleine Änderungen baugleich mit dem frühen Morgan Threewheeler. Er wurde ab 1920 produziert. Er besaß einen vorliegenden luftgekühlten Zweizylinder-V-Motor mit einem Hubraum von 1084 cm<sup>3</sup>. Dieser beschleunigte den Wagen bis auf eine Spitzengeschwindigkeit von etwa 125 km/h. Dieses Modell setzte Darmont erfolgreich bei mehreren Straßen- und Bergrennen ein, zum Beispiel bei der Rallye Mont Ventoux. 1921 belegte Darmont die ersten drei Plätze des Langstreckenrennens Paris-Nizza.

Herbert Fischer

**Donnet-Zedel**

Donnet-Contin war ein französischer Hersteller von Automobilen. Jérôme Donnet gründete 1924 das Unternehmen SA des Automobiles Donnet-Zedel und übernahm Zedel. Die Fabriken befanden sich in Nanterre und Neuilly-sur-Seine. Der Markenname lautete zunächst Donnet-





Zedel. Infolge einer Umfirmierung in SA des Automobiles Donnet änderte sich der Markenname 1928 in Donnet. Schon im Dezember 1934 endete die Produktion. Henri Théodore Pigozzi übernahm die Werksanlagen in Nanterre und gründete Simca. Contin-Souza übernahm zwölf fertiggestellte Fahrzeuge sowie Teile und Maschinen, fertigte bis 1936 noch einige



Fahrzeuge und verkaufte sie unter dem alten Markennamen Donnet. Ab 1924 wurden in der ehemaligen Fabrik von Vinot & Deguingand die Vierzylindermodelle 7 CV Modell G mit 1100 cm<sup>3</sup> Hubraum und eines mit 2250 cm<sup>3</sup> Hubraum hergestellt.

1926 wurde ein Sechszylindermodell mit 2500 cm<sup>3</sup> Hubraum vorgestellt, dem kleinere Sechszylindermodelle mit 1300 cm<sup>3</sup> und 1800 cm<sup>3</sup> Hubraum folgten.

1931 entstand der Prototyp eines Sechszylindermodells mit Frontantrieb, der allerdings nicht in Serienproduktion ging.



1932 wurde der Kleinwagen von der Firma Deguingand übernommen, der einen Vierzylinder-Zweitaktmotor mit 750 cm<sup>3</sup> Hubraum besaß.

Contin-Souza vertrieb die zwölf Fahrzeuge des Modells Donnastar, die 1934 entstanden, im Jahre 1935. Außerdem stellte das Unternehmen eine weiterentwickelte Version D 35 her, die den damaligen Modellen von Renault ähnelten. Der Verkauf lief bis 1936.

Ein Fahrzeug dieser Marke ist im Musée Automobile Reims Champagne in Reims zu besichtigen.

Herbert Fischer



Tinki Toys 1:1 Garage

## Auto Union Rennwagen A-D

### Verbleib der Fahrzeuge nach dem Krieg

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ein Teil der noch vorhandenen Auto-Union-Rennwagen von Soldaten der Roten Armee abtransportiert. Es verblieben lediglich ein C-Typ und zwei D-Typen. Der C-Typ war der Wagen, den die Auto Union dem Deutschen Museum in München zur Ausstellung überließ, nachdem Bernd Rosemeyer nur zwei oder drei Rennen damit bestritten hatte. Im Krieg wurde das Auto bei einem Bombenangriff



schwer beschädigt und danach lange Zeit ohne Karosserie gezeigt. 1979/80 restaurierte die Audi NSU Auto Union AG diesen C-Typ, rekonstruierte die Karosserie, überholte Motor und Getriebe usw.

Nach der Auflösung der Sowjetunion tauchte ein 16-Zylinder-Bergrennwagen Typ C/D – eine Mischform zwischen C- und D-Typ – in erbärmlichem Zustand in Riga wieder auf und wurde von der Audi AG im Tausch gegen eine originalgetreue



Kopie erworben. Der englische Restaurationsbetrieb Crosthwaite & Gardiner, der auch schon konkurrierende Silberpfeile von Mercedes-Benz restauriert hatte, stellte den „Riga-Wagen“ wieder her und fertigte die Kopie. Diese Kopie befindet sich heute im Motormuseum von Riga.

Zwei weitere Wagen vom Typ D wurden von dem US-amerikanischen Autosammler Paul Karassik wiederentdeckt. In mehreren abenteuerlichen Reisen gelang es ihm, die Teile durch den „Eisernen Vorhang“ nach Westeuropa zu bringen, von wo sie nach Florida ausgeflogen wurden. 1990 nahm Karassik erste Kontakte zu Fachleuten auf, 1991 auch zur Audi-Traditionsabteilung, die danach als Berater bei der Restaurierung tätig war. Im August 1993 wurde der erste der beiden Rennwagen, ein Jahr später auch der zweite fertiggestellt. Beide Rennwagen wurden anlässlich der Eifel Klassik am 1. Oktober 1994 auf dem Nürburgring erstmals nach 1939 wieder an den Start

geschoben.

Seit 2012 besitzt Audi mit dem Kauf des zweiten Typ-D-Doppelkompressor-Wagen von 1939 aus der „Karassik-Sammlung“ drei von fünf noch existierenden originalen Auto-Union-Rennwagen.

Die originalgetreue Nachbildung eines Typ-C-Rennwagens wurde am 17. Februar 2011 dem August-Horch-Museum Zwickau übergeben. Sie entstand am historischen Ursprung und kam auf Initiative des Museums-Fördervereins zustande. Das Rennwagenprojekt wurde unter Mitwirkung von berufserfahrenen Senioren des Zwickauer Automobilbaus und Ingenieurpraktikanten der Westsächsischen Hochschule in zwei Baustufen realisiert. Konstruktion und Bau nahmen etwas mehr als sieben Jahre Zeit in Anspruch. In das Projekt flossen Spenden einer Reihe von sächsischen Institutionen, Unternehmen und Einzelpersonen ein. Insgesamt wurde damit ein Wert von 1,45 Mio. Euro geschaffen.

Nach heutigem Kenntnisstand existieren originale Wagen der Typen A oder B nicht mehr. Vom Typ A wurde jedoch ein Replikat gebaut, das sich in privater Hand befindet.

Bei den in den 1930er Jahren sehr beliebten Bergrennen montierte Auto Union zur Verbesserung der Traktion an der Hinterachse eine Doppelbereifung. Vor allem Hans Stuck schätzte die „Zwillingsräder“ und fuhr zahlreiche Siege ein, so auch unter anderem beim Höhenstrassen Bergrennen in Wien in den Enddreißiger Jahren.

Die spezielle Karosserie der Stromlinienversion des Typ C erreichte einen hervorragenden Cw-Wert von 0,237, schlug aber (trotz der extremen Leichtbauweise) gleichzeitig mit einem Mehrgewicht von etwa 75 Kilo gegenüber der Basisversion zu Buche.

Wikipedia

## Der Hofmeister Knick

Unter dem Hofmeister-Knick versteht man den doppelt geknickten Übergang von der C-Säule (bei Tourings mit Hofmeister-Knick: D-Säule) eines BMW-Fahrzeuges zum Wagenkörper.

### Geschichte

Benannt ist der Hofmeister-Knick nach dem BMW-Designer Wilhelm Hofmeister, der dieses Stilelement zum ersten Mal 1961 beim BMW 3200 CS „Bertone“ und der „Neuen Klasse“ verwendete. Ursprünglich wurde dieses Element aus statischen Gründen konstruiert; heute zielt der Hofmeister-Knick viele BMW-



Modelle jedoch nur aus gestaltungstechnischen Gründen. Eines der ersten Fahrzeuge mit ähnlichem Stilelement war der Kaiser-Frazer von 1951.

BMW-Modelle ohne Hofmeister-Knick sind die BMW 5er-E34 Touring und der im Juni 2019 vorgestellte BMW 3er Touring (BMW G21).



Automobile des schwedischen Fahrzeugherstellers Saab weisen mit dem sogenannten "hockey stick" ein ähnliches Merkmal auf. Nicht nur bei BMW-Modellen sind ähnliche Knicke der C-Säule sowohl vor als auch nach 1961 bei Fahrzeugen anderer Marken aufgetreten. Zum Beispiel zeigt der Kaiser Deluxe



Golden Dragon von 1951 einen erheblichen „Hofmeister-Knick“ in seinem Gewächshausdesign. Ein weiteres Beispiel ist der 1994er Chevrolet Impala SS, der auf dem 1991 Chevrolet Caprice basiert und dessen Design für das erste Jahr um einen C-Säulen-Knickeinsatz aus Kunststoff und ein einzigartiges Viertelfenster erweitert wurde. Für 1994 behielt die Caprice das dreieckige Standardfensterglas bei. 1995 verzichtete GM auf den Kunststoffeinsatz und integrierte diesen Knick sowohl für den Impala SS als auch für den Caprice Classic in die geprägten Blechviertelplatten. Darüber hinaus ist der Knick bei einigen Honda Accord- und Civic-Modellen vorhanden. Hofmeister Knick - [https://de.qaz.wiki/wiki/Hofmeister\\_knick](https://de.qaz.wiki/wiki/Hofmeister_knick)

Herbert Fischer, 2 Fotos: Wikipedia, 1 Foto: BMW

wenig Vertrauen in die Technik...



## VW Typ1 1952 Karosserie Stoll

Die Firma Stoll aus Bad Nauheim, 40 Kilometer nördlich von Frankfurt am Main, ist nach dem Krieg vom Wagen zum Karosseriebauer avanciert. Er gilt als renommiert und daher war das einem Rechtsanwalt aus der Stadt geeignet, seinen nagelneuen VW-Käfer zu einem Coupé mit zwei Notsitzen umbauen zu lassen.



Der Wagen ist ein Unikat und noch nicht einmal in allen Büchern über die zahlreichen VW-Käfern-Umbauten jener Zeit aufgelistet. Das Exemplar welches in einem ausgezeichnetem Zustand ist gehört der Stiftung AutoMuseum Volkswagen in Wolfsburg, deren Sammlung man besichtigen kann.

Der Wagen ist von vorn gesehen fast unverändert zum Serien-Käfer, so dass man ihm das veränderte Heck nicht gleich ansieht. Die Kappen über den vorderen Scheinwerfern waren ein damals normal erhältliches Zubehör. Nicht üblich hingegen waren die zusätzlichen Radabdeckungen der Hinterräder, gänzlich einmalig für den geschlossenen Wagen ist das Stufenheck mit der riesigen Heckscheibe.

Immerhin gab es das Hebmüller-Cabrio, an das die Motorabdeckung mit der



Kennzeichenleuchte ein wenig erinnert. Ein weiterer Umbau von der Firma Stoll ist nicht bekannt. Die Firma Stoll wurde später von dem Konzern Ackermann-Fruheauf übernommen und diese dann 1995 liquidiert.

Herbert Fischer  
Fotos: AutoMuseum Volkswagen

## Iso Isettacarro Furgone

BMW suchte 1952 nach einem günstigen Einstiegsfahrzeug und fand dieses durch Zufall auf dem Turiner Autosalon in Form der Iso Isetta des italienischen Industriellen Renzo Rivolta. Der hatte ursprünglich eigentlich Kühlschränke und Klimaanlage produziert, aber nach dem Krieg auch Motorräder und -roller ins Programm aufgenommen. Schließlich erkannte er den größer werdenden Bedarf an geschlossenen Fahrzeugen in Italien und ließ die Isetta als Kleinwagen mit Rollermotor entwickeln.



Das berühmteste Detail dieses Fahrzeugs war dabei die riesige Frontaltür mit angesetzter Lenkstange, die mit der Tür zusammen nach vorn klappte, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Neben der klassischen Form, die schließlich von BMW und anderen Herstellern in Lizenzfertigung auch in andere Länder gebracht wurde, gab es das leichte Nutzfahrzeug Isettacarro mit verlängertem Radstand und breiter, angetriebener Hinterachse mit Differenzial in einem neu entwickelten Hilfsrahmen. Dabei rückte das Zweitakt-Doppelkolben-Triebwerk mit seinen 9,5 PS aus 236 Kubikzentimetern Hubraum in die Mitte hinter die Fahrgastzelle. Im Gegensatz zur späteren BMW Isetta verfügte das originale Iso-Modell nur über ein Viergang-Getriebe ohne Rückwärtsgang.



Kurios: Im Mai 1954 waren gleich sieben Exemplare der Iso Isetta, Vorläufer des zwischen 1955 und 1962 von BMW in Lizenz gefertigten „Motocoupé“, zur Mille Miglia angetreten. Ohne Aussicht auf einen Sieg gegen die hochmotorisierte Konkurrenz, aber mit beeindruckendem Durchhaltevermögen eroberten die „Knutschkugeln“ die Herzen des Publikums. Im Jahr darauf beteiligten sich nochmals vier Iso Isetta an dem Rennen, das schon damals in Brescia begann und endete.



Das kanadische Auktionshaus RM Sotheby's bietet aktuell eine Iso Isetta von 1957 an, die damals vom Aufbauerhersteller Furgone eine geschlossene Ladefläche mit zwei Türen auf der rechten Seite erhielt. Bei einer etwas länger zurückliegenden Restaurierung erhielt der Wagen eine gelbe Lackierung und zeitgenössische Aufschriften von ‚Pibigas‘. Im Rahmen der ‚Open Roads, The European Summer Auction‘-Onlineauktion steht dieses Fahrzeug noch bis zum 22. Juli für Gebote bereit (dann kam Corona....). Der erwartete Zuschlagspreis liegt zwischen 50.000 und 70.000 €. Für Interessenten, denen die Farbe Gelb oder



der geschlossene Aufbau nicht gefallen, gibt es im Oktober eine zweite Chance, wenn vom gleichen Auktionshaus die ‚The Elkhart Collection‘ versteigert wird. Ein Fahrzeug dieser Sammlung ist eine blaue Iso Isetta mit offener Holzladefläche, die 1957 unter Lizenz bei Iso España in Madrid angefertigt wurde. Für einige Jahre gehörte dieser Pickup zum Microcar Museum von Bruce Weiner, nun wird erneut ein neuer Besitzer gesucht. Schätzpreise nannte RM Sotheby's indes noch nicht.



Die Iso Isetta ist ein Rollermobil, das Iso Rivolta in den 1950er Jahren entwickelte und ab 1953 in Italien produzierte. Iso Rivolta stellte die Produktion Ende 1955 ein.

Verschiedene Unternehmen bauten die Isetta ab 1954 in Lizenz bis in die 1960er Jahre weiter. Am erfolgreichsten und bekanntesten wurde die BMW Isetta. Weitere Lizenzbauten kamen von Iso España (Spanien), Vélam (Frankreich) und Industrias Romi (Brasilien).

Die Isetta hatte eine Karosserie aus Stahlblech auf einem Rohrrahmen. Ihr Zweitakt-Doppelkolbenmotor mit 236 cm<sup>3</sup> Hubraum leistete maximal 9,5 PS (7 kW) bei 4750/min. Seine Kraft übertrugen eine nasse Mehrscheibenkupplung, ein

Vierganggetriebe ohne Rückwärtsgang, eine Gelenkwelle und eine gekapselte Kette auf die starre Hinterachse, die von vierteilelliptischen Auslegerfedern und dem als Deichsel wirkenden Kettenkasten geführt wurde. Wegen der geringen Spurweite gab es kein Differential. Die vorderen Räder waren einzeln an geschobenen Schwingen mit Gummifedern und Reibungsdämpfern aufgehängt, die zum Lenken als Ganzes geschwenkt wurden (Dubonnet-Radaufhängung). Im Lenkgetriebe arbeitete eine Gewindespindel auf eine Hülsenmutter, die über einen Umlenkhebel, eine Lenkstange und einen Lenkhebel auf die linke Schwingenlagerung wirkte. Die beiden Schwingenlager waren über die Spurstange verbunden. Die Trommelbremsen (hinten wegen des starren Antriebs nur eine) wurden hydraulisch betätigt.

Herbert Fischer  
2 Fotos: RM Sotheby's

## Volugrafo

Die Officine Meccaniche Volugrafo war ein italienisches Unternehmens, das nach dem Zweiten Weltkrieg in Turin außer Kleinstmotorrädern, Anhängern, Flugzeugteilen und Benzinzapfsäulen auch kurzzeitig einen Kleinstwagen produzierte.

Der Ingenieur und Rennfahrer Vittorio Belmondo entwickelte das Volugrafo Bimbo genannte Fahrzeug, das im November 1945 vorgestellt und ab Frühjahr 1946 produziert wurde.



Belmondo startete 1934 in einem Maserati 8CM der Gruppo San Giorgio bei der Coppa Principessa di Piemonte in Posillipo bei Neapel. 1935 wurde er auf einem privat eingesetzten Alfa Romeo 8C Siebenter bei der Targa Florio auf Sizilien und gewann das Rennen Circuito di Varese. 1936 und 1937 bestritt Vittorio Belmondo auf Maserati 4CM Voiturette-Rennen in Italien und der Schweiz. Bei der Mille Miglia 1936 wurde er auf Alfa Romeo 6C 2300 Pescara zusammen mit seinem Beifahrer Balbis Elfter.

1937 und 1938 startete Belmondo auch in der von der AIACR ausgeschriebenen Grand-Prix-Europameisterschaft. Beim Großen Preis von Deutschland 1937 auf dem Nürburgring wurde er auf Alfa Romeo 8C-35 Zwölfter, den Grand Prix Preis von Italien 1937 auf dem Circuito di Montenero in Livorno schloss er als Zehnter

ab – jeweils als letzter gewerteter Fahrer. Beim Großen Preis von Italien 1938 in Monza fiel er auf einem von Renato Balestrero eingesetzten Alfa Romeo Tipo 308 aus. Bei der Coppa Ciano 1938 errang er auf einem Balestrero-Alfa-Romeo Rang vier und bei der Coppa Acerbo 1938 in Pescara wurde Belmondo auf einem Tipo 312 des Alfa-Romeo-Werksteams Alfa Corse Dritter hinter Rudolf Caracciola (Mercedes-Benz) und Giuseppe Farina (Alfa Romeo).



Schon 1948 endete die Produktion des Volugrafo nach etwa 60 Exemplaren

Das Fahrzeug hatte einen Rohrrahmen und eine geringe Spurweite von nur 78 cm. Die vollverkleideten Vorderräder waren an gleich langen Doppelquerlenkern geführt, und Lenkbewegungen vom großen Lenkrad wurden mit einer Kette übertragen.

Die offene, türlose Karosserie besitzt eine Sitzbank, auf der zur Not zwei Personen nebeneinander sitzen konnten. Das Lenkrad ist in der Fahrzeugmitte positioniert. Bei einer Fahrzeuglänge von



2,4 Metern betrug die Höhe 90 Zentimeter. Es gab ein dünnes Stoffverdeck ohne Seitenteile als Wetterschutz.

Als Antrieb diente ein luftgekühlter Einzylindermotor mit 125 cm<sup>3</sup> Hubraum und 5 PS (3,7 kW), der vor dem linken Hinterrad installiert war und es über eine Kette antrieb. Es gab auch eine Sportversion mit dem gleichen Antriebssatz zusätzlich am rechten Hinterrad.

Mindestens zwei Fahrzeuge haben bis heute überlebt, sie sind im Musée Communal de l'Automobile Mahymobiles in Leuze-en-Hainaut und im Museo Ford Gratton in Farra d'Isonzo (Italien) aus-

gestellt. Auf den Fotos sieht man kleine Unterschiede zwischen den beiden Fahrzeugen, zum Beispiel die Frontverzierungen, den Außenspiegel und das Verdeck.

*Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia, Museo Farra d'Isonzo*

## Klassiker mit E-Antrieb

Automobilhersteller RBW EV Classic Cars aus Midlands präsentiert das Vorproduktionsmodell seines elektrischen klassischen Roadsters.

Einer Hersteller von modernen Elektroautos in klassischem Gewand ist RBW EV Classic Cars aus Midlands in Großbritannien. Und genau dieser zeigt nun ein neues Vorproduktionsmodell eines auf 30 Exemplare limitierten Roadsters. Die Produktion beginnt Anfang 2021 zu Preisen ab 100.000 Euro plus Steuern – bei der Bestellung muss der Kunde eine Kautionshöhe von 5.500 Euro entrichten.



Inspiziert vom MGB Roadster der 1960er Jahre wirkt der in 14 verschiedenen Farben erhältliche RBW EV Roadster mit Soft- oder auf Wunsch Hardtop wie ein typischer Oldtimer. Sportlich und gut erhalten, aber auf den ersten Blick alt. Das liegt bei diesem Modell allerdings ausschließlich an seinem klassischen Design. Denn unter der geschwungenen Verkleidung geht es moderner zu, als bei den meisten anderen Verkehrsteilnehmern.

Die Ingenieure platzierten den 70 kW starken Elektromotor hinten im Auto und die sechs Lithium-Ionen-Akkus (bis zu acht als Sonderausstattung) unter der Motorhaube. Dies soll zu einer perfekt ausgewogenen Gewichtsverteilung des 129 Kilometer pro Stunde schnellen Roadsters führen. Der Sprint bis Tempo 100 dauert knapp neun Sekunden und seine Reichweite beträgt je nach Akkuanzahl zwischen 260 und 380 Kilometer.

Geschäftsführer Peter Swain erklärt: „Noch spannender für uns ist, dass das RBW-System und die Architektur in andere Karosserien wie Austin Healey, Jaguar E-Type, Mini und viele mehr eingebaut werden kann. Jedes Auto kann nach den persönlichen Spezifikationen und Anforderungen des Kunden gebaut werden. Die Möglichkeiten sind endlos und sichern somit die Zukunft des klassischen Automobils.“

Zusätzlich zum patentierten Antriebs-

system verfügt der RBW Roadster über eine maßgeschneiderte Vorder- und Hinterradaufhängung. Alle installierten Teile und Komponenten sind neu. Hinzu kommt eine Optimierung der Geräuschschwingschwingungshärte, die durch den Austausch eines Verbrennungsmotors durch einen elektrischen Antriebsstrang entsteht.



Im belederten Innenraum (fünf Farben zur Auswahl) zeigt sich ein Multifunktions-Armaturenbrett im klassischen Rundinstrumenten-Stil, das aber auch mit digitalen Anzeigen versehen ist. Für das Infotainment steht ein sieben Zoll großer Multitouchscreen parat. Es verfügt über einen HDMI-Eingang zum Spiegeln von Smartphones, einen SD-Karteneingang und zwei USB-Eingänge sowie vergoldete Cinch-Anschlüsse für eine höchstmögliche Audioqualität.

*Text und Foto: rbwevcars.com*

## Doppel Beiwagen

Als die ersten Motorräder auf die Straße gekommen sind haben sich Tüftler und Ingenieure an den Zeichentisch gesetzt und den Beiwagen konstruiert und entwickelt. Aber wenn mehr als 2 Perso-



nen zu befördern waren... Also hat man sich Gedanken gemacht siehe dem Bild aus 1903. Aber im Internet sind weitere Konstruktionen nicht zu finden – aber 1955 gab es einen findigen Teilnehmer am Höhenstrassen Bergrennen in Wien. Bei weiteren suchen habe ich weiterhin nichts derartiges mehr gefunden. Natürlich gab es Beiwagen in dem 2 Personen (ein Kind und ein Erwachsener) Platz haben wie bei dem Foto von der Yamaha mit EML Beiwagen.

*Herbert Fischer*

## Seepferdchen als Kühlerfigur

Den letzten verbliebenen 3 Litre mit James Young-Aufbau schmückt ein Seepferdchen. Die Serienproduktion des Bentley 3 Litre startete 1921 in Cricklewood

Die Sammlung des Automobilmuseums ZeitHaus in der Autostadt in Wolfsburg ist markenübergreifend und umfasst rund 260 Fahrzeuge von mehr als 60 Herstellern. Dass der Bentley 3 Litre Speed, den Anthony Methley 1923 bestellte, einmal Teil dieser Sammlung sein würde, war für ihn ebenso wenig abzusehen wie das bronzene Seepferdchen, das den Kühler später schmückte.



Bei der Bestellung seines Fahrzeugs konnte Methley – so war es damals üblich – das motorisierte Chassis von einem Karosseriebauer seiner Wahl einkleiden lassen. Als einer von lediglich 32 3-Litre-Kunden entschied er sich für James Young & Co. – einem 1863 in Bromley gegründeten Karoseriespezialisten für exklusive Individualaufbauten. Seinen 3 Litre mit viersitzigem „James Young-Aufbau“ und der Chassis-Nummer 506 übernahm Methley dann am 24. Februar 1924 im Bentley-Werk Cricklewood. War-



tungseinträge in der „Bentley-Akte #506“ beurkunden eine vorbildliche Scheckheftpflege in den folgenden Jahren: Die Bremsen wurden erstmals am 10. Januar 1925 nachgestellt. Im November justierte man – bei einem Tachostand von 9.746 Meilen – das Ventilspiel und behob ein Wackeln in der Lenkung. 1927 stand eine erste Motorüberholung auf dem Programm, später wurden Kolben, Wasserpumpe und die Lager der Kurbelwelle ersetzt. Auch Unfall-Reparaturen sind in der penibel handschriftlich geführten „#506-Akte“ vermerkt. Die Aufzeichnungen enden 1938 mit der Notiz, dass „diverse Lagerbuchsen und ein Kardanwellenlager“ geordert wurden.

Die Spur des Dreiliter-Bentleys verlor sich im Anschluss bis in das Jahr 1940: Bootsbauer Austin Packard Farrar suchte einen Schrottplatz nahe Lancing, Sussex, auf und fand dort zufällig einen Bentley 3 Litre – es handelte sich um #506. Farrar erwarb das für die Verschrottung bestimmte Automobil für 20 £. Per Zug verfrachtete er den Bentley an seinen Wohnort Portsmouth, wo er dem Fahrzeug neues Leben einhauchte – fortan nannte er ihn wegen seines Motorengeräuschs „Bumble“ – auf deutsch: Hummel. Farrars Plan war es, das Fahrzeug künftig als „working horse“ einzusetzen, um seine gebauten Boote damit über Land zum Kunden zu transportieren. Das geflügelte „Bentley-B“ auf dem Verschlussdeckel des Kühlers ersetzte er durch ein filigran gefertigtes Seepferdchen aus Bronze – es symbolisierte die Nähe des Bootsbauers zum Meer. Austin Packard Farrar verstarb 2004 im Alter von 91 Jahren. Mit dem Erwerb von #506 im Jahre 2006 durch die Autostadt in Wolfsburg wird die Geschichte „Bumbles“ im ZeitHaus weitererzählt – als dem letzten verbliebenen 3 Litre mit James Young-Aufbau und einem Seepferdchen als Kühlerfigur.



Sein öffentliches Debüt feierte der 3 Litre 1919 als Prototyp auf der London Motor Show – die Serienproduktion mit dem 70 PS starken Motor startete 1921 in Cricklewood. Das Exponat aus der Sammlung des ZeitHauses wurde ab 1924 als sportlichere Variante unter dem Namen „3 Litre Speed“ verkauft – mit 80 PS aus 2,996 cm<sup>3</sup> Hubraum, Vierradbremse und einer Höchstgeschwindigkeit von 145 km/h. Die Hochleistungsvariante „Super Sports“ kam 1925 mit knapp 90 PS auf den Markt und war für den Mo-

torsport ausgelegt – ihr gelangen 1924 und 1927 Siege in Le Mans. Insgesamt wurden von 1921 bis 1929 1.619 „3 Litre“ produziert – darunter 513 Speed-Modelle. Das erste Modell der Bentley Motors Ltd. war damit auch Begründer einer bis heute reichenden Tradition hochwertiger Spitzen-Automobile.

Autostadt Wolfsburg

## COVC Clubnachrichten

**Als Obmann des COVC erfülle ich die traurige Pflicht mitzuteilen, dass unser Freund, langjähriges Club- und Vorstandsmitglied**

### Johann Juster



**den Kampf gegen seine Krebserkrankung verloren hat und am Dienstag, 15. Juni 2021 verstorben ist.**

**Für unseren Club ist Johanns Ableben ein schwerer Verlust. Seine Expertise in nahezu allen technischen Bereichen, sein analytischer Verstand, sein pragmatischer Zugang auf alle Problemfälle werden fehlen und nicht zu ersetzen sein.**

**Beruflich war Johann Mitarbeiter verschiedener großer Produktionsunternehmen der Elektro/Electronic-Industrie, wo er ein anerkannter und gesuchter Spezialist für Spritzgussmaschinen zur Verarbeitung thermoplastischer Kunststoffe war. Der größte diesbezügliche Chinesische Verarbeitungsbetrieb hat Johann, be-**

**reits in Pension, bei für sie unlösbaren technischen Problemen eingeladen und um Hilfe gebeten – und Johann konnte helfen und deren Probleme lösen.**

**Johanns Bereitschaft zu helfen war legendär, wobei er alle Probleme zuerst genau analysiert und erst danach 100% durchdachte und ausgetestete Lösungsvorschläge unterbreitet hat. Seine jahrelange Mitarbeit in Manfred Ebners Glashaus-Garage hat mitgeholfen, viele technische Probleme und Schwierigkeiten an Autos von Clubmitgliedern zu lösen und zu reparieren; er konnte auch mit allen Maschinen, Werkzeugen und Materialien perfekt umgehen.**

**Mir persönlich als Organisator unserer Oldtimer-Rallyes war Johann viele Jahre lang ein unglaublich wichtiger Helfer und Ideengeber. Er hat Roadbooks EDV-mäßig erfasst und die Fahrtstrecken, Sonderprüfungen und die jeweilige Kilometrierung kontrolliert. Die Erfindung der anspruchsvollsten Sonderprüfungen basierte auf seinen Ideen und Vorstellungen. Den Aufbau unserer TAG/Heuer-Zeitmung, um die uns viele Vereine beneiden, hat Johann vorgenommen, Schulungen besucht und danach alle Zeitnehm-Helfer unseres Clubs geschult und kontrolliert, bis die Bedienung der komplizierten Geräte perfekt und fehlerlos sichergestellt war. Die Aufzählung seiner Hilfen, Ideen und deren Umsetzung ließe sich unendlich fortsetzen.**

**Das Begräbnis fand am Samstag, 26. Juni 2021 statt und ich darf mich bei sehr vielen Clubmitgliedern für ihr zahlreiches Erscheinen bedanken. Wir haben gemeinsam mit ca. 50 Mitgliedern bzw. deren Angehörigen Johann auf seinem letzten Weg begleitet. Ich konnte auch im Rahmen einer kurzen Verabschiedungsrede Johanns Familie, seiner Gattin Eva, seiner Tochter und deren Sohn und Gattin unser Beileid und unsere aufrichtige Anteilnahme aussprechen.**

**Viele von uns – und dazu durfte ich mich auch zählen – haben einen großartigen Freund verloren, den wir vermissen und um den wir ehrlich trauern. Der gesamte COVC ist dankbar für Johanns Freundschaft und für die Leistungen, die er für den Club erbracht hat. Wir werden ihn Zeit unseres Lebens nie vergessen und immer in bester und herzlichster Erinnerung behalten.**

Otto Goschenhofer

## Sommer Clubausfahrt

Samstag 17. Juli

Endlich, nach so langer Zeit, meine letzte gemeinsame Ausfahrt war 2019, wieder ein Stück Österreich erkunden, mit dem Oldtimer, mit euch und euren Preziosen. Schnell noch neue Socken drauf, waschen, putzen, tanken und es kann losgehen.

Samstag früh, ein Donnerschlag und danach sinnflutartige Regenfälle, das Auto mit dem Holzboden und den Minischiebenwischern kann ich nicht nehmen, ich bleibe lieber zu Hause... aber die Winklers haben so viel Mühe für die Organisation auf sich genommen, ich setzte mich in den Golf, was für eine Niederlage und ab nach Herzogenburg, gegen den Strom mit 60km/h, das Auto schreibt: „Insassenschutz deaktiviert“ alle Lampen leuchten, weil das Radar ob der Regenmengen nix mehr sieht und ich, ich fahr halt, sehe aber auch nix. Na vielen Dank jedenfalls an Volkswagen.



Wenigstens einmal ERSTER und wenn's nur zum Frühstück ist, Familie Winkler hat sich selbst übertroffen, alle Fahrerunterlagen werden ausgehändigt, 3Gs eingesammelt- sehr Angenehm für den Rest des Tages, kurzes Briefing und der Spaß kann beginnen.

Es beginnt...mit Regen, aber schon bald trocknet es ab und wir fahren durch die



Wachau über den Seiberer, wunderschöne Stassen, angenehme Temperaturen, trocken...ach ich Kleinherziger, wie schön wäre es jetzt mit einem richtigen Auto. Dafür kann ich dank euch, ihr wahren Oldtimerbesitzer, die Fahrt eurer Autos genießen.

Schloss Ottenschlag, Blaskapelle- wo kann ich den Golf verstecken, jetzt ist es mir echt peinlich, die örtlichen Honoratioren sind angetreten, versuche die Situation wenigstens mit meinem Sakko zu



retten, das patze ich mir aber mit den von der Familie Winkler gestifteten Brötchen sicherheitshalber gleich an; fortan kann ich nur mehr durch Ausstrahlung und dem Clubleiberl die Peinlichkeit eines Neuwagens übertünchen.

Blühende Mohnfelder, romantische Straßen, auf nach Arbesbach, da ist angeblich der Bär los. Na wenigstens gute Musik habe ich, dank Spotify, Bluetooth, darüber hinaus auch noch ABS, ACC, WCS, ASR, DCS,...jetzt wo es keiner braucht, es funktioniert eh.

Mit den Bären kann ich mich nicht anfreunden, zeigen mir immer nur den verlängerten Rücken, was vielleicht eh sicherer ist; dafür ist das Mittagessen umso besser. Terrasse, angenehme Temperaturen und



TROCKEN- Golf weit entfernt am hinteren Ende des Parkplatzes.

Nach dem Essen ist bekanntlich vor dem Essen, jetzt beginnt der für mich schönste Teil der Strecke, zurück in die Wachau, perfekte Straßen. Durchschnittlicher Verbrauch seit dem Start bei den Bären 3,6l/100km, wie gerne hätte ich mit einem richtigen Motor 30l/100km verbraucht.



Knapp vor Schloss Luberegg auch wieder Regen, aber die wunderbare Location macht das leicht wett.

Ein entspannter Ausklang beim Heurigen, vielen Dank an die Winkler's für die perfekte Organisation. Schön wars!

Gerhard Kornfeld



Das Auto was ich im Kindergarten gemalt habe... Gibt es wirklich.

## COVC Termine 2021

### nächster Clubabend:

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

### Inhaltsverzeichnis

Historische Tanksäule	1
Rarer Unfall-XK 150 punktete	2
Darmont – Morgan	2
Donnet-Zedel	2
Auto Union Rennwagen A-D	3
Der Hofmeister Knick	3
VW Typ1 1952	4
Iso Isettacarro Furgone	4
Volugrafo	5
Klassiker mit E-Antrieb	6
Doppel Beiwagen	6
Seepferdchen als Kühlerfigur	6
Lincoln Zephyr „Twin Grille“	7
OVC Clubnachrichten	7



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:	50 Stück
Druck:	City Copy Service, A-1190 Wien