

# COVC Monats - Gazette

Nummer 152 Oktober 2021

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Egal von welchem Blickwinkel man den E-Type ansieht, eine Träumchen.

Foto: Herbert Fischer

## Paul Arzens

Paul Arzens (1903–1990) war ein französischer Designer. Bekannt wurde er für die von ihm entworfenen Lokomotiven und Züge. Es war über Jahrzehnte der bevorzugte Designer und Farbgestalter der französischen Staatsbahn SNCF. Neben seiner Designertätigkeit malte Paul Arzens im klassischen Stil und schuf Skulpturen.

### Schienefahrzeuge

Sein Designbüro in der Pariser Rue de Vaugirard gewann ab 1957 Einfluss auf die große Serie der Lokomotiven BB 9200, BB 16000 und BB 25200. Arzens entwarf den Aussichtstriebwagen X 4200 mit Panoramablick und die Aufbauten der Baureihen BB 67000 und A1AA1A 68000.



Das „Nez cassés“ („gebrochene Nasen“) genannte Design der CC 40100, bei der er sich vom Anblick eines Sprinters auf dem Startblock inspirieren ließ, wurde Vorbild für eine ganze Generation von Lokomotiven

### Automobile

Großes Aufsehen erregten in der Zeit der aufkommenden Stromlinienfahrzeuge auch seine beiden futuristischen Automobilstudien. Zuerst schuf er 1938 mit „La Baleine“ (Der Wal) ein etwa sieben Meter langes Cabriolet auf dem Chassis eines Buick aus dem Jahr 1928 mit 3500 cm<sup>3</sup> Hubraum und 68 PS aus sechs Zylindern. Damit erreichte das Fahrzeug eine Geschwin-





von bis zu 80 km/h gut im Stadtverkehr einsetzbar.

1951 fertigte Arzens einen Kleinwagen namens „Carrosse“, es blieb jedoch bei einem Prototyp. Hier sorgte ein Heckmotor mit 125 cm<sup>3</sup> Hubraum für den Antrieb. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 72 km/h angegeben.

Paul Arzens fuhr die beiden ersten Wagen bis zu seinem Tod. Die zwei Autos werden heute im Automobilmuseum Mülhausen (Cité de l'Automobile) gezeigt.

Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia



## Die rote Sau

### 24. Juli 1971 – AMG Mercedes-Benz in Spa-Francorchamps erfolgreich

Es ist der erste international beachtete Erfolg im Motorsport von AMG: Beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps belegt der Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG mit den Fahrern Hans Heyer und Clemens Schickentanz Platz zwei im Gesamtklassement und holt den Klassensieg.

Er hat den V8-Motor und das Automatikgetriebe des Mercedes 600 und erreichte mit 184 kW (250 PS) bei 4.000/min das Leistungspotential hochkarätiger Sportwagen seiner Zeit. Seine Spitzengeschwindigkeit beträgt 220 km/h, die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 6,5 Sekunden (Werksangabe). Das maximale Drehmoment beträgt 500 Nm bei 2.800/min. Von außen war der „6.3“ nur an den breiteren Reifen in der Größe 195–14 oder 205–14 und den H1-Halogen-Doppelscheinwerfern



digkeit von ca. 160 km/h, der Buick mit Originalkarosserie hingegen lediglich 110 km/h.

1942 folgte das Konzeptfahrzeug „L' uf électrique“ (Das elektrische Ei), eine Konstruktion aus Aluminium und Plexiglas. Anfangs wurde es elektrisch mit fünf 12 Volt-Batterien mit je 250 Ah betrieben, nach dem Zweiten Weltkrieg mit einem 125-cm<sup>3</sup>-Einzylindermotor. Das Auto war mit einer Geschwindigkeit

fer angebracht. Der Preis des neuen W 109-Spitzenmodells betrug anfangs 39.160 DM und lag zum Ende der Modellreihe im Januar 1972 bei 47.397 DM, was nach heutiger Kaufkraft und Inflationsbereinigt 74.600 bzw. 77.200 Euro entspricht. Obwohl 1968 das Modell über 13.000 DM mehr kostete als der 300 SEL mit 2,8 Liter-Motor und mehr als doppelt so teuer war wie der 280 SE (W 108), stieß der „6.3“ auf Interesse und wurde in einer Stückzahl von 6.526 Einheiten produziert.

Schnell fand der „6.3“ auch Eingang im Tourenwagen-Rennsport und im Rallye-Sport. Der Wagen wurde außerdem ein beliebtes Tuningobjekt, da der Motor trotz seiner hohen Leistung spezifisch „sanft“ ausgelegt war und Experten die Leistung verhältnismäßig leicht steigern konnten. Die sogenannte „Rote Sau“ ein



im Tourenwagensport eingesetzter 300 SEL 6.3, motorisiert mit einem auf 6,8 Liter Hubraum aufgebohrten V8-Motor mit über 295 kW, war das erste Modell des Tuners AMG, das mit neuen Zylinderköpfen über frühere, einfachere Motorbearbeitungen zur Leistungssteigerung hinausging.

Für den Rennsport vorgesehen war der 6.3 nicht. Das hohe Gewicht führte bei Rennen immer wieder zu Brems- und Reifenproblemen, doch der Motor hatte Potential. Der erste Test beim 6-Stunden-Rennen in der portugiesischen Kolonie Macao endete mit einem Sieg. Daraufhin wurde beschlossen, im Juli 1969 beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps mit drei Fahrzeugen teilzunehmen, zwei davon bekamen auf 6834 cm<sup>3</sup> aufgebohrte Motoren mit Trockensumpfschmierung und 350–360 PS, während der dritte 310 PS aus dem 6,3-Liter-Motor holte. Die Trainingszeiten waren ermutigend, doch bei unerwartet hohen Temperaturen hielten die schmalen Reifen auf dem rauen neuen Streckenbelag keine 3 Runden, sodass man beschloss, die Autos zurückzuziehen. Es folgten Weiterentwicklungen und intensive Testfahrten auf potentiellen Strecken der Tourenwagen-EM 1970, die gute Erfolgsaussichten verhie en; doch die Rennklasse, in der 1970 gestartet werden sollte, wurde abgeschafft. Deshalb wurden die Werksaktivit ten bis auf vereinzelte Tests beendet.



zu erkennen. Dadurch entfielen die Nebelscheinwerfer in der Leuchteinheit. Stattdessen wurden neben dem Kühlergrill separate runde Nebelscheinwerfer

Privatiers hatten mehr Erfolg, 1971 waren drei private 6,8-Liter-Tourenwagen unterwegs. Der silbermetallisch lackierte von Klaus Behrmann, der mit rund 360 PS, Automatik und 10- bzw. 12-Zoll-Rädern technisch dem letzten Entwicklungsstand der Werkswagen entsprach, gewann von acht Rundstrecken- und Flugplatzrennen sieben.

AMG dagegen nahmen für ihren roten Renner (Spitzname „Rote Sau“) einen verunfallten W 109 als Basis, bauten den Motor mit Daimler-Benz-Teilen selbst auf und kombinierten ihn mit einem ZF-Fünfganggetriebe. Beim 24-Stunden-Rennen in Spa 1971 fuhren sie zum Klassensieg und auf Rang zwei im Gesamtklassensieg. Am Ende seiner Karriere erreichte der Wagen 428 PS, 620 Nm und 265 km/h.



Arthur Bechtel Classic Motors aus dem 20 Kilometer südwestlich von Stuttgart gelegenen Böblingen hat sich auf die Restauration von und den Handel mit klassischen Mercedes-Modellen spezialisiert. Jetzt bieten die Schwaben ein ganz besonderes Automobil an: eine Replika des Mercedes 300 SEL 6.3 Rote Sau. Mit diesem Fahrzeug erlangte der damals noch kleine Tuner AMG Anfang der 1970er-Jahre Weltruhm.

*Herbert Fischer*

## Einer von weltweit vier verbliebenen: Horch 670 V feiert 90. Jubiläum

Als der Horch 670 V im Jahre 1931 auf den Markt kam, galt er als das revolutionärste Fahrzeug seiner Zeit und als das maximal Mögliche des zeitgenössischen Automobilbaus. 2021 feiert das Fahrzeug sein 90-jähriges Jubiläum – lediglich vier von insgesamt 80 produzierten Fahrzeugen sind bis heute erhalten. Eines davon ist Teil der ZeitHaus-Sammlung der Autostadt in Wolfsburg.

Mit dem Fahrzeug erwarben seine Besitzer ein Stück technische Innovation, die der europäische Automobilbau der 1930er Jahre bislang nicht kannte: So



Daimler wurde – der Sohn Gottlieb Daimlers ebnete den Weg der Marke Horch zum führenden deutschen Luxuswagenbauer – diesen Weg führte Fritz Fiedler ab 1930 fort.

1932 schlossen sich die Horchwerke

verfügte der von Fritz Fiedler konstruierte V12-Motor des Horch über 5.990 cm<sup>3</sup> Hubraum und einen hydraulischen Ventilspielausgleich – dieser sorgte neben dem hohen Maß an Wartungsfreundlichkeit auch für einen extrem ruhigen Lauf. Zudem wurde im 670 ein Vollsynchrongetriebe verbaut. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 145 km/h, gebremst wurde über eine Vierrad-Servobremsanlage von Bosch.

Das Heck des Fahrzeugs schmückten zwei Reserveräder, die beide umgeklappt werden konnten, um den Kofferraum zu beladen. Im Pannenfall war es möglich, das knapp 2,5 Tonnen schwere Fahrzeug über einen hydraulischen, fest verbauten Wagenheber anzuheben und die Räder zu wechseln. Aufgrund des hohen Preises von 23.500 RM konnten sich nur wenige Menschen dieses Fahrzeug leisten, sodass seine Produktion 1934 nach nur drei Jahren eingestellt wurde.

Der Erstbesitzer des Horchs 670 der Autostadt war ein Schweizer. Nach dem Ende des Krieges fand das Fahrzeug über Österreich und Frankreich den Weg in die USA – in den 80er Jahren wurde es nach Deutschland reimportiert und im Auftrag eines Münchner Arztes komplett restauriert.

### *Technische Daten Horch 670 V*

V-Zwölfzylinder, Bohrung x Hub 80 x 100 mm, Hubraum 6.021 cm<sup>3</sup> (nach damaliger Steuerformel 5.990 cm<sup>3</sup>), Leistung 88 kW/120 PS bei 3.000/min; Leergewicht ca. 2.500 kg, Radstand 3.450 mm, Höchstgeschwindigkeit 145 km/h; damaliger Neupreis: ab 23.500 RM. Produktionszeit: 1931 bis 1934; Stückzahl: 80 (600/670; 670: 53).

### *Unternehmensgeschichte Horch*

Mit August Horch, einem der Pionieringenieure des deutschen Automobilbaus, begann die Geschichte des legendären Horch 670 V. Geboren am 12. Oktober 1868, gründete Horch 1904 in Zwickau die August Horch & Cie. Motorwagenwerke AG. Nach dem Ausscheiden aus seinem Unternehmen folgte 1918 die Umbenennung in Horchwerke AG Zwickau, deren Chefkonstrukteur 1922 Paul



mit Audi, DKW und Wanderer zur Auto-Union zusammen. Jede der vier Marken erhielt ein eigenes Marktsegment zugeordnet: DKW – Motorräder und Kleinwagen; Wanderer – Automobile der Mittelklasse; Audi – Automobile im gehobenen Mittelklassensegment; Horch – Luxusautomobile der Oberklasse.

*Presseportal der Autostadt*

## Schlörwagen Pillbug 1938

Der 1939 an der Aerodynamischen Versuchsanstalt (AVA) in Göttingen entwickelte Prototyp mit einer Karosserie aus Aluminium galt lange als konsequenteste Umsetzung der Aerodynamik im Fahrzeugbau: Er zeigte bei den Messungen zu seiner Windschlüpfigkeit einen Strömungswiderstandskoeffizienten (C<sub>w</sub>-Wert) von 0,186. Bei Nachmessungen in den 1970ern ermittelten Volkswagen-Techniker anhand eines Modells einen C<sub>w</sub>-Wert von 0,15. Die Konstruktion des stromlinienförmigen Wagens orientierte sich an der Form von Flugzeugtragflächen und war auf minimalen Treibstoffverbrauch ausgerichtet. Mit sieben Sitzplätzen sollte er als geräumiges Familienfahrzeug dienen. Heutige Pkw reichen mit einem C<sub>w</sub>-Wert von 0,24 bis 0,3 nicht an diese Konstruktion heran, lediglich Experimentalautos wie VWs „1-Liter-Auto“ oder das „Fennek“ der TU Graz weisen niedrigere C<sub>w</sub>-Werte auf.

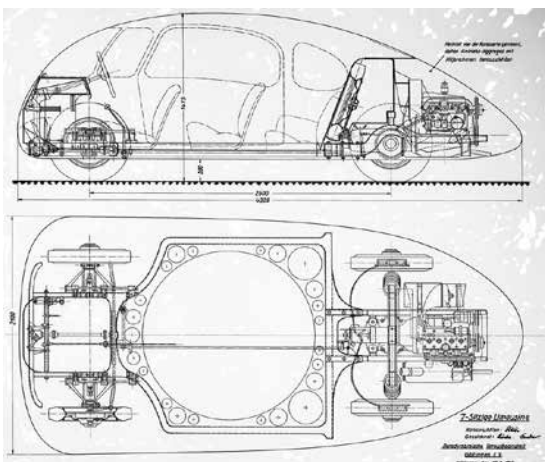
Aufgebaut wurde der Schlörwagen auf einem modifizierten Fahrgestell des Mercedes 170 H. Der Radstand betrug 2,60 Meter, das Fahrzeug war 4,33 Meter lang und 1,48 Meter hoch. Die Breite von 2,10 Metern war nötig, um die Räder innerhalb der Karosserie laufen zu lassen. Die bei einem Essener Unternehmen hergestellte Karosserie war tropfenförmig aufgebaut, hatte bündig abschließende Fenster mit gebogenen Scheiben und einen geschlossenen Boden. Allerdings war sie trotz des Aufbaus aus Aluminium etwa 250 kg schwerer als die des Mercedes 170H; seine strömungsgünstige Form und der wegen des Heckmotors weit hinten liegende Schwerpunkt beeinträchtigten die Fahrsicherheit des Schlörwagens und machten ihn stark anfällig für Seitenwind.

Bei einer Testfahrt mit einem Serien-



fahrzeug Mercedes 170H als Vergleichsmodell war der Schlörwagen mit ungefähr 135 km/h Spitzengeschwindigkeit um 20 km/h schneller als der Mercedes und verbrauchte mit 8 Litern Benzin auf 100 Kilometer zwischen 20 und 40 Prozent weniger Treibstoff als das Vergleichsfahrzeug, das bei 10 bis 12 Litern lag. Laut Karl Schlör sollte das Fahrzeug bei einer Fahrt sogar mit 146 km/h gefahren sein, was aber nicht als nachgewiesen gilt. Der Wagen erzeugte mit diesen Werten auf der IAA 1939 in Berlin Aufsehen, wurde aber vom Publikum als hässlich empfunden.

1942 wurde der Schlörwagen am Heck



mit einem im Zweiten Weltkrieg erbeuteten sowjetischen Propellerantrieb mit einem 130 PS (96 kW) leistenden Sternmotor ausgestattet und absolvierte damit Testfahrten in Göttingen. Der Prototyp des Wagens befand sich zuletzt nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs nachweisbar bis August 1948 auf dem Gelände des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) in Göttingen. Versuche Schlörs, die stark beschädigte Karosserie von der britischen Militärverwaltung ausgehändigt zu bekommen, schlugen fehl. Ihr Verbleib ist seitdem ungeklärt.

Anlässlich des 100-jährigen Jubiläums des DLR 2007 stellte es ein erhalten gebliebenes verkleinertes Original-Modell in einen Windkanal: Es zeigte keinerlei Strömungsabriss oder bremsende Verwirbelungen. Auch keinen erhöhten Luftwiderstand produzierend, erschien das lang herabgezogene Heck geradezu ideal.

Ein nach den im DLR-Archiv aufbewahrten Originalzeichnungen gefertigter Nachbau im Maßstab 1:5 ist mittlerweile im „PS-Speicher“ in Einbeck zu besichtigen.

Zwei Exemplare werden derzeit auf Basis alter Mercedes-170-H-Fahrgestelle wiederaufgebaut: Eine fahrbereite Variante bei der „Central Garage“ in Bad Homburg und eine teilgeschnittene bei den „Mobilen Welten“ in Sehnde bei Hannover.

Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia

## Volkswagen Typ 3

Die Sammlung des Automobilmuseums ZeitHaus in der Autostadt in Wolfsburg ist markenübergreifend und umfasst rund 260 Fahrzeuge von mehr als 60 Herstellern. Die Autostadt präsentiert jeden Monat einen Klassiker aus der Sammlung, der in Sachen Technik, Design oder Produktionsweise nachfolgenden Fahrzeuggenerationen als Vorbild diente.

Ein Meilenstein in der Produktgeschichte von Volkswagen ist der Typ 3: Mit der dritten Modellreihe nach dem Käfer und dem Bulli wagte Volkswagen Anfang der 1960er Jahre den Schritt in die Mittelklasse. Als „Variant“ und damit als dreitüriger Kombi, war der Typ 3 zudem der erste Vertreter einer für Volkswagen neuen Karosserieform. Der zunächst als VW 1500 präsentierte Typ 3 war Begründer einer bis heute reichenden Erfolgsgeschichte: Betrug der Variant-Anteil an der Typ 3-Produktion im ersten Produktionsjahr



1962 noch 18 Prozent, so zog er bereits 1967 mit den zwei Limousinen-Varianten gleich, um diese schließlich mit einem Produktionsanteil von 54 Prozent ein Jahr später deutlich zu überholen.



Die Produktion des Typ 3 wurde im Juli 1973 eingestellt. In knapp zwölf Jahren entstanden 2.584.904 Exemplare des Mittelklassewagens, womit er jahrelang nach Käfer und Opel Kadett an dritter Stelle der deutschen Zulassungsstatistik rangierte.

Text: Autostadt, 1 Foto Autostadt, 2 Fotos Wikipedia

## Aston Martin V12 Speedster

**Nur 88 Exemplare werden ab 2021 gebaut**

Weltpremiere für den Aston Martin V12 Speedster: Genauer gesagt, für einen seriennahen Prototypen des extremen Roadsters. Die für 2021 geplante Kleinserie soll ordentlich Geld in die Kasse spülen. Nur 88 Exemplare des puristischen Modells werden gebaut.

Der Aston Martin V12 Speedster wurde von „Q by Aston Martin“ entwickelt und ist ein laut Hersteller ein „wahrhaft faszinierendes Fahrerauto, das sowohl von der reichen Renngeschichte der Marke als auch vom aeronautischen Design inspiriert ist.“ Nun ja. Fest steht beim Anblick des Prototyps: Wie einst beim Renault Sport Spider wird auf eine Windschutzscheibe verzichtet. Ob es eine solche gegen Aufpreis geben wird, verrät Aston Martin noch nicht.

Unter Verwendung von Aston Martins neuester Aluminiumverbund-Architektur nutzt der V12 Speedster Elemente der DBS Superleggera- und Vantage-Modellreihen. So gibt es Einzelrad-Doppelquerlenker vorne und eine Mehrlenker-Hinterradaufhängung mit Schraubenfedern samt adaptiver Dämpfung, die die Modi Sport, Sport+ und Track bietet.

Zusätzlich profitiert der V12 Speedster von serienmäßigen 21-Zoll-Leichtmetallrädern mit geschmiedeten Zentralverschluss. Carbon-Keramik-Bremsen im Format 410 mm an der Vorderachse und 360 mm an der Hinterachse gehören ebenfalls zur Serienausstattung.

Über dem einzigartigen Fahrwerk des V12 Speedster befindet sich eine maßgeschneiderte Karosserie, die fast vollständig aus Karbonfaser besteht. Miles Nurnberger, Design-Direktor von Aston Martin Lagonda, sagt: „Mit dem V12 Speedster gehen wir einen Schritt zurück und lassen uns von unserer Vergangen-

heit inspirieren. Seit der Markteinführung des DB11 ist alles konzentriert und sehr zukunftsorientiert.

Hier finden wir jedoch ein anderes Tempo. Es gibt eine klare Abstammung vom Le Mans-Sieger DBR1 aus dem Jahr 1959 bis zu unserem hundertjährigen Jubiläum des CC100 Speedster Concept im Jahr 2013. In der Mitte ist auch ein wenig



vom 1953er DB3S zu sehen.“

Nurnberger fügt hinzu: „Kein Dach oder Scheibe, ein großer Motor. Das leichte, niedrige Heck kontrastiert mit dem kühnen, vergrößerten Kühlergrill, den einzigartigen Scheinwerfern und dem Nasenloch der Motorhaube vorne. Die



Nasenlöcher der Motorhaube haben wir schon lange nicht mehr gemacht, aber wir haben sie zurückgebracht. Es ist optisch ein netter Trick, damit wir etwas Platz für den V12 gewinnen können. Es schafft diese ikonisch aussehende Lüftungsöffnung.“

Die Spezifikation des Innenraums verwendet eine Mischung aus traditionellen und modernen Materialien. Strukturelle Satin-Kohlefaser kontrastiert mit traditionellem, handgefertigtem Sattelleder, Chrom, Aluminium und sogar 3D-gedrucktem Gummi. Vor dem Beifahrer befindet sich eine abnehmbare Leder tasche anstelle des traditionellen Handschuhfachs, während unter den hinteren Stoßfängern zusätzlicher Stauraum für Gepäck vorhanden ist.

Der V12 Speedster, wie er jetzt enthüllt wurde, wurde in einer konzeptionellen Spezifikation gezeigt, die vom Kampffjet F/A-18 inspiriert ist. Sie wird für Kunden auf Bestellung erhältlich sein. Diese auffällige Lackierung ist aus einer neuen Zusammenarbeit mit Boeing hervorgegan-

gen und wurde vom maßgeschneiderten Anpassungsservice der Marke ‚Q by Aston Martin‘ erstellt.

So gibt es „Skyfall Silver“ mit kontrastierendem Satinschwarz an den Auspuffrohren und Lüftungsgittern. Das dunkle Thema wird auf das Interieur übertragen, mit satiniertem dunklem Chrom, bearbeitetem Aluminium, schwarzem Leder, schwarzem Textil, schwarzen Teppichen und lebhaft roten Aston Martin-Türgriffen innen.

Angetrieben wird der V12 Speedster von Aston Martins 5,2-Liter-Twin-Turbo-V12 mit einer Spitzenleistung von 700 PS und einem Drehmoment von 753 Newtonmeter. Der in der Mitte vorn montierte 48-Ventiler aus Leichtmetall ist mit einem 8-Gang-Automatikgetriebe von ZF sowie einem Sperrdifferenzial verbunden.

Der V12 Speedster ist in der Lage, in 3,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen. Bei 300 km/h wird die Höchstgeschwindigkeit elektronisch abgeregelt. Aston Martin verspricht außerdem eine kräftigere klangliche Signatur. Um dies



zu erreichen, haben die Ingenieure ein maßgeschneidertes Edeldstahl-Auspuffsystem entwickelt, das zentral in der Diffusorfläche am Heck des Fahrzeugs austritt.

Bestellungen für den V12 Speedster werden bereits jetzt entgegengenommen. Die Preise beginnen bei 765.000 Pfund inklusive Mehrwertsteuer, umgerechnet rund 840.000 Euro. Die ersten Auslieferungen werden voraussichtlich im ersten Quartal 2021 (sicherlich wird es Verzögerungen wegen der Pandemie geben) starten.

*Foto und Infos: Aston Martin*

## Lada 2108 EVA Turbo

Es ist nicht ganz einfach, an gesicherte Informationen aus der ehemaligen Sowjetunion zu kommen. So muss die Geschichte halt so erzählt werden, wie man

sie auch andernorts liest und hört. 1984 soll eine Gruppe von estnischen Ingenieuren und Fans auf einem leeren Blatt Papier ein Fahrzeug konstruiert haben, das entfernt an den VAZ-2018 erinnerte.

Zwar wurde das „Ding“ mit seinem Gitterrohrrahmen, dem Mittelmotor und dem Glasfaser-Karosserie als «Lada Turbo» bezeichnet, doch das wohl vor allem deshalb, weil man sich etwas Sponsorgelder versprach. Als Antrieb verwendete man



den Motor aus dem Zhituli-2016, baute ihn aber auf zwei obenliegende Nockenwellen um und verpasste ihm einen fetten Turbolader, was die Leistung auf etwa 300 PS brachte; über ein 5-Gang-Getriebe wurde die Kraft an die Hinterräder geschickt.

*Herbert Fischer*

## Lotus Mark II

Colin Chapman begann seine Karriere als Unternehmer im Jahr 1947 mit Sonderanfertigungen auf Grundlage der Technik des Austin 7. 1952 gründete er die Firma Lotus Engineering, die er 1959 in Lotus Components und Lotus Cars aufteilte. Im Unterschied zu anderen Unternehmen der Lotus Group betrieb Lotus Cars nie selbst Rennsport, sondern unterstützte allenfalls seine Kunden dabei.

Das erste erfolgreiche Serienmodell von Lotus, der Lotus Mark VI, wurde als Bausatz vertrieben. Trotz der geringen Stückzahl von ungefähr 100 Wagen erlangte der Lotus MK VI zahlreiche Erfolge, auch bei Bergrennen. Der darauf fol-



gende und von Frank Costin entwickelte Lotus 8 war nicht nur die Grundlage für seine Nachfolger Mk9 und Mk 10, an ihm orientierte sich auch der Mk 11, ein Rennwagen, der in seiner Klasse auch das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewann.

Eines der ersten Kreationen Chapmans war der Lotus Mk 2 welcher 1949 auf Basis des Austin7 entstand und bei



englischen Trials eingesetzt wurde. Motor und Getriebe wurde von Ford verwendet.

Herbert Fischer

## Nicht selbsttragende Karosserie

Im klassischen Sinne setzt sich ein Kraftfahrzeug aus den Komponenten Fahrgestell, Antrieb und Karosserie zusammen. Das Fahrgestell, auch Chassis oder Rahmen genannt, bildet ein Grundgerüst, das den Antrieb, die Karosserie und die Nutzlast trägt und gegen äußere Kräfteinwirkungen stabilisiert. Als Rahmen wurden verschiedene Konstruktionsformen genutzt. Die Karosserie, die auf den Rahmen aufgesetzt wird (im Allgemeinen verschraubt), bildet dabei eine Außenhaut zum Schutz der Insassen oder der transportierten Güter.

Ursprünglich hatten Autos meist einen offenen Aufbau, was sich jedoch bald änderte. Der amerikanische Ingenieur und Fachautor H. E. Tarantous beschrieb 1925 den Trend von der offenen zur ge-

lung dahingehend vollzog sich in den 1920er Jahren. Mit der Verbreitung der Automobile wurde das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeuge immer wichtiger. Auf Blech- und Holzbearbeitung spezialisierte Betriebe fertigten Karosserien individuell nach Händler- und Kundenwunsch an. Die Karosserie wurde zum Unterscheidungskriterium im Straßenverkehr, zum Zeichen für den persönlichen Stil und Geldbeutel des „Herrenfahrers“. Die ersten amerikanischen Wagen kamen Ende 1923 auf den deutschen Markt und veränderten die Sicht auf Automobile nachhaltig. Man sah es nicht nur als Gebrauchsgegenstand, sondern als Schmuckstück. Die Modelle von „Buick, Cadillac, Willys Knight, Studebaker usw., diese nach hinten breit ausladenden Wagen, Wälzer, diese Lokomotiven“ galten zwar mitunter als unbequem und unzuverlässig, aber sie beeindruckten vom Karosseriebau her die deutschen Automobil- und Karosseriefabrikanten. Der Berliner Autojournalist Hanns Steiner

nur noch von der Morgan Motor Company angewendet. Seltener wurde das Gerippe mit Sperrholz beplankt und mit Leder oder Kunstleder bespannt. Bekannte Beispiele dafür sind die DKW der Vorkriegszeit, wie etwa der DKW F 8.

Eine spezielle, vom frühen Flugzeugbau abgeleitete Konstruktionsweise mit einem kunstlederbezogenen Holzgerippe ließ der französische Karosseriebauer und Geschäftsmann Charles Terrès Weymann in allen größeren Staaten patentieren. Holz hielt sich als Material für Dacheinsätze bei geschlossenen Aufbauten (zum Beispiel Ford Modell A), bis Mitte der 1930er-Jahre entsprechend große und starke Pressen für Ganzstahldächer zur Verfügung standen.

Vor dem Zweiten Weltkrieg diente bei nahezu allen Fahrzeugen ein Holzgestell bzw. ein Holzrahmen als Grundgerüst. Auf dem Trägergestell wurde die eng anliegende Außenhaut aus Blech aufgebracht.

Man verwendet ausschließlich astlose Esche, die mindestens 10 Jahre lang an der Luft getrocknet wurde. Aus dem hochwertigen Holz stellen man den komplette Holzrahmen und Einzelteile wie Armaturenbretter und Holzräder her.

Die Stellmacherarbeiten umfassen das Herstellen von Gestellteilen, Lenkrädern und Zierleisten.

Kontakt Person in Österreich: Andreas Brunner, Adresse: Landesstraße 65, 8712 Proleb, ATTelefon: 0043 664 2741841

### Geliebter Woody

Übergangsstadium: Nach dem zweiten Weltkrieg übernimmt das Blech immer weitergehende Funktionen im Karosseriebau und verdrängt das Holz. Die „Woody“ der Nachkriegszeit verbinden beide Materialien in einzigartiger Weise.

Dies änderte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Aufkommen der selbsttragenden Karosserie. Und mit dem Siegeszug der Kunststoffe blieb Holz fast nur noch als Zierat übrig - sieht man einmal von Nutzfahrzeugladedeckflächen ab.

Herbert Fischer

Fotos: Wikipedia, A. Brunner



Chevrolet 1926



stellte 1924 fest: „Der alte, langweilige, serienhafte Aufbau, den jede Chassisfabrik noch 1918 benutzte, war nicht mehr verkäuflich. Leben, Farbe, Bewegung kam in die Karosserien. Formen mussten wechseln. Unser Stadtbild lebte, freudige Farbreflekte liefen durch das Grau. Bis zum Grotesken steigerte es sich.“

Zu Beginn der 1950er Jahre wurde die klassische Bauweise im PKW-Bau von der selbsttragenden Karosserie verdrängt. Bei LKW ist die Rahmenbauweise dagegen bis heute üblich. Auch in Kleinserie hergestellte Fahrzeuge, vor allem im Motorsportbereich, haben

oft keine selbsttragende Karosserie, sondern meist einen Gitterrohrrahmen. Für den Aufbau wird in der Regel Aluminium oder Kunststoff (dann oft GFK/CFK) verwendet.

### Holz

Die Karosserien der ersten Autos waren komplett aus Holz gefertigt. Diese Skelett-Bauweise war aus dem Kutschenbau geläufig. Holz wurde später nur noch für das Gerippe des Aufbaus verwendet. Die Karosseriehaut bestand aus aufgenageltem Stahl- oder Aluminiumblech. Diese sogenannte Gemischtbauweise war bis zu den 1920er Jahren vorherrschend und wird heute praktisch

geschlossenen Karosserie. Er belegte dies mit einer Statistik des größten amerikanischen Karosseriebauers dieser Zeit, Fisher: 1919 stellte Fisher 83.500 offene Karosserien her, 1924 waren es 239.502. Die geschlossenen Karosserien standen 1919 bei 31.318, 1923 überholten sie die offenen Aufbauten und 1924 stellte Fisher 835.477 geschlossene Karosserien her.

Die Fertigung der Karosserien meistens von externen Karosseriebetrieben ausgeführt. Die vom Werk gelieferten Fahrgestelle mit Antrieb wurden dabei nicht selten individuellen Kundenwünschen folgend aufgebaut. Die Entwick-

## Fiat 508, Balilla

### Das richtige Auto zur richtigen Zeit

1932. Johnny Weismüller flimmert als Tarzan über die Leinwände, die Welt tanzt Rumba, und in Italien sind 188.000 Autos (in Deutschland 486.000) auf den Straßen. In dieser Zeit, in der ein Arbeiter 450 Lire im Monat verdient, ein Liter Benzin 2 Lire und ein Kilo Brot 13 Lire kostet, kann sich nur jeder vierte Italiener den Luxus eines Automobils leisten.

Da präsentiert Fiat auf dem Mailänder Salon ein Auto, von dem niemand etwas wusste, das nur wenige erhofft hatten, und das viele brauchten: wirtschaftlich,

nicht zu teuer, nicht zu groß und doch geräumig genug für die ganze Familie, der Fiat Balilla. Bis zum Mailänder Salon war der neue Kleinwagen absolut geheim gehalten worden und nicht nur für den italienischen Markt eine Überraschung. Er war das richtige Auto zur richtigen Zeit.

10.800 Lire kostete „das Auto, das seinen großen Brüdern in nichts nachsteht, mit einer herrlichen Linie, komplett, attraktiv, elegant“, wie die Zeitung „La Stampa“ schrieb, und das Publikum war vom Konzept des Balilla auf Anhieb überzeugt. Trotz der nur 3,14 m kurzen Karosserie stand im Innenraum erstaunlich viel Platz zur Verfügung, der nicht allein durch den ungewöhnlich langen Radstand von 2,25 m erreicht wurde. Die gute Raumausnutzung wurde auch dadurch möglich, daß die Karosserie ohne vordere oder hintere Überhänge auskam, und die Räder unter den schön geschwungenen Kotflügeln genau an den Ecken saßen. Die Standardlimousine war zweitürig und hatte vier Sitzplätze.

Angetrieben wurde der kleine Fiat von einem Vierzylinder Reihenmotor, der aus 995 Kubikzentimeter Hubraum 15 KW (20 PS) holte und die Leistung über ein 3-Gang-Getriebe an die Hinterachse weitergab. 20 PS waren für damalige Zeiten ein guter Wert, der nicht zuletzt durch fortschrittliche Technik erreicht wurde: schräg gestellte Ventile ermöglichten



eine intensive Gemisch-Verwirbelung im Brennraum. Bei einem Verdichtungsverhältnis von nur 5,8:1 waren der Leistungsausbeute allerdings Grenzen gesetzt. Trotzdem reichte es für muntere Beschleunigung und 85 km/h Höchstgeschwindigkeit, denn der Balilla wog nur 685 kg. Erstmals in einem Auto dieser Klasse sorgte eine hydraulische Bremsanlage für gute Verzögerung.

Der neue Kleinwagen wurde auf Anhieb ein Erfolg. Im Turiner Fiat Werk Lingotto laufen pro Tag über 250 Autos vom Band, und noch im Jahr 1932 konnten 12.000 Balilla verkauft werden. Weitere Versionen folgten: Bereits zum nächsten Mailänder Salon im Jahre 1933 wurden der Balilla Torpedo“, ein offener Viertürer mit 34 PS, und der von Ghia entworfene zweisitzige offene Balilla „Spider Sport“

vorgestellt, der mit 30 PS immerhin 110 km/h erreichte. Ein handliches und temperamentvolles Auto, das sich gut für den Sport eignen sollte und dem vor allem bei Bergrennen gute Chancen eingeräumt wurden.



Im gleichen Jahr folgen noch diverse andere Versionen des Balilla: der „Intermedia“, technisch identisch mit der Limousine, aber mit 24 PS und 4 Gängen, sowie die viertürige Variante „Aerodynamica“, eine viertürige Sportlimousine mit 34 PS. 1934 findet auch das sportliche Debut des Balilla statt: Nach einer intensiven Leistungskur bringt es der Balilla „Sport Spider“ auf 36 PS und in der Klasse bis 1100 Kubikzentimeter erringen die kleinen Sportwagen bei der Mille Miglia 1934 den 3., 4. und 5. Platz, 1935 die Plätze 1, 2 und 3, und 1937 krönt ein weiterer Klassensieg in diesem bedeutenden Rennen das letzte Jahr des Balilla. 1933 wurde ein Balilla „Sport Spider“ bei der „2000 km durch Deutschland“ überlegener Klassensieger.

Viele Sporterfolge hatten den Balilla zum Volkshelden, große Stückzahlen zum Volksauto gemacht. Als die Produktion 1937 auslief, waren 113.145 Balilla verkauft. In Italien existieren erstaunlich



viele noch heute. Im Registro Fiat Italiano“ sind 814 funktionstüchtige Balilla aufgeführt, in Deutschland laufen 70 Jahre nach dem Produktionsbeginn des Balilla noch etwa 50 Exemplare des Autos, das ein Stück italienische Geschichte schrieb.

Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia

## 60 Jahre R4 Feier

Ein Artikel in einer Tageszeitung machte mich auf die 60 Jahre-Feier Renault 4 in Breitenfurt aufmerksam. Eine kleine Ausfahrt durch den Wienerwald mit Rahmenprogramm sollte stattfinden. Per Mail fragte ich an, ob ich da vielleicht mitfahren könnte. Binnen kurzer Zeit kam die Antwort: Ja, natürlich – es gibt auch eine offene Klasse und 2CV sind sowieso herzlich willkommen. Gleichzeitig eine Anfrage, ob ich noch R4 Fahrer kenne. Die Organisatorin hatte sich zum Ziel gesetzt, 60 R4 zusammen zu bringen. Ein hochgestecktes Ziel dachte ich mir. Leider kenne ich nur 2CV Fahrer. Wir haben gerne mit drei 2CV ausgeholfen, schließlich sind wir ja auch Franzosen!



Renault 4 CV (gebaut von 1946 bis 1961) waren auch dabei. Diese gefallen mir besonders wegen der runden Form sehr gut. In der offenen Klasse fuhren auch unsere Club-Kollegen, die Familien Frey Richard und Frey Christian mit Jaguar und BMW mit.

Ein starker Regenguss kurz vor dem Start. Den restlichen Tag fuhren wir aber dann bei blauem Himmel und Sonnen-



schein. Ich fahre ja gerne gemächlich, aber das Tempo dieser Ausfahrt war selbst für mich sehr langsam. Der Grund dafür war ein deutsches Fernseh-Team vom SWR, welches die Veranstaltung



für die Sendung Auto Ikonen filmte. Vor Weihnachten soll die Sendung ausgestrahlt werden. Viele Abschnitte führen wir im Schritt-Tempo zur Freude des Film-Teams. Schwierig für mich war das Schritt-Tempo bergauf und vor allem beim Anfahren steil bergauf hatte ich so meine Probleme. Der Fahrer hinter mir half mir, indem er den Abstand deutlich vergrößerte! Toll war es diese lange Schlange von R4 hintereinander vor sich zu sehen.



Vor allem die vielen doch sehr bunten Farben dieser Autos sind ein Blickfang. Ich erfuhr auch, dass mehr Renault 4 als 2CV verkauft wurden, vielleicht weil dieses Auto PKW und Kombi zugleich war.

Eine persönliche Überraschung am Parkplatz: Das Kärtchen eines Oldtimer-Reporters steckte auf meiner Windschutzscheibe. Ein Blick nach links und rechts, ich war die Einzige mit dieser Karte – das machte mich neugierig. Am Telefon erfuhr ich, dass dieser Mann für ein deutsches Oldtimer-Blatt genannt „Franzosenblech.de“ schreibt. Er hatte mein Auto fotografiert und wollte mehr darüber wissen, für einen Artikel in der Zeitschrift. Freudig schrieb ich ihm eine Geschichte über mein Auto. Beim Abschicken dachte ich noch „So, der gute Mann hat jetzt eine nette Geschichte, aber kein einziges technisches Detail!“. Die Antwort war, die Geschichte gefällt und wird für den Artikel verarbeitet. Nachdem mir das Schreiben dieser Geschichte so Spaß gemacht hatte, dachte ich, das wäre doch was für die Gazette und ich habe sie für euch etwas adaptiert.

#### Die Geschichte heißt „Entenglück“:

Endlich in Pension, die Kinder aus dem Haus... jede Menge Zeit. Ein gemeinsames Hobby musste her. Die Liebe zu Oldtimern hatten wir schon früher entdeckt, aber jetzt wollten wir einen fahren. Ein Preislimit war schnell gesetzt und los ging die Suche.

Ich schwärmte für einen Puch 500 oder einen Mini, mein Mann als begeisterter Alt-Hippie wollte einen 2CV. Der Puch 500 war zu klein (mein Mann ist groß!), der Mini war wunderschön anzusehen, außen das typisch englische Grün, innen beige Ledersitze! Mein Hirn schaltete sofort auf „haben wollen“. Leider hatte das Auto technische Mängel. Der junge Verkäufer versuchte diese bei der Probefahrt

zwar zu verbergen, aber meinem Mann konnte er nichts vormachen. Für mich war eher das Gefühl, auf der Straße zu sitzen, gewöhnungsbedürftig... blieb nur die Ente.

Unsere Erste, die wir besichtigten, war grau, sehr alt, aber leider auf noch älter umgebaut - das ist bei Vereinen nicht gern gesehen und wir wollten ja auch unbedingt zu einem Club. Die Nächsten waren entweder zu weit weg oder zu teuer. Zwischendurch besichtigten wir einen Austin A35, der uns sehr gefiel, aber er entpuppte sich als „außen hui - innen pfui“. Dann wieder eine Ente im Wienerwald, die war aber „sehr original“, das heißt, eher eine „rostige Flugente“. Unser Traum vom Oldtimer schien zu zerplatzen, da stach uns noch eine jadegrüne Ente in unserer Nähe ins Auge. Nichts wie hin und was soll ich sagen: Wir sahen das Auto und noch nie in unserer 40-jährigen Ehe waren wir uns so schnell einig - dieses Auto musste wir haben! Binnen einer Woche war alles abgewickelt und wir konnten unser Baby abholen.

Es begann eine kurze sehr schöne Zeit mit vielen Ausfahrten ins Grüne, welche dann meist in einem gemütlichen Landgasthaus oder beim Heurigen endeten.



Mein Mann war für das Fahren und ich für das Ziel verantwortlich. Zwei Vereine waren schnell gefunden und wir wurden von beiden mit offenen Armen aufgenommen. Ein reiner 2CV Club und ein offener Club. Mit 10 Enten in einer Kolonne zu fahren ist lustig, aber auch als einzige Ente zwischen Jaguar und Mercedes hat seinen Reiz. Leider machte uns das Schicksal einen Strich durch die Rechnung. Mein Mann verstarb.

Ich musste mich nun zwischen 2CV oder Kia entscheiden. Ohne Wimpernzucken entschied ich mich für die Ente. Ich liebe dieses Auto, es kommt meinem Fahrstil (ich fahre gerne langsam) sehr entgegen und man erntet viele lachende Gesichter und Daumen nach oben. Meine Kinder wunderten sich anfangs über mein Hobby, mittlerweile begleiten sie mich aber gerne auf so manche Ausfahrt. Bei meinem kleinen Enkel war ich zuerst „die Oma mit dem alten Auto“, jetzt 2 Jahre später bin ich immerhin schon „die Oma mit dem coolen Oldtimer“. Einen großen Auftritt hatte das kleine Entlein voriges Jahr bei der Hochzeit meiner Tochter: ich durfte das Brautpaar von der



Trauung zum Gasthof chauffieren. Stolz führte ich die Kolonne an und hupte dabei so mit Begeisterung, dass die Hupe kurz vor dem Ziel den Geist aufgab.

Ich fahre die Ente fast täglich, außer im tiefsten Winter und ich hoffe noch auf viele schöne Entenjahre. Zum Glück gibt es alle Ersatzteile zum Nachkaufen und das im Vergleich zu anderen Oldtimern auch relativ kostengünstig.

Martina Kalnoky

## COVC Termine 2021

- 4. November Generalversammlung
- 2. Dezember Weihnachtsfeier

## Inhaltsverzeichnis:

Paul Arzens	1
Die rote Sau	2
Einer von weltweit vier verbliebenen: Horch 670 V feiert 90. Jubiläum	3
Schlörwagen Pillbug 1938	3
Volkswagen Typ 3	4
Aston Martin V12 Speedster	4
Lada 2108 EVA Turbo	5
Lotus Mark II	5
Nicht selbsttragende Karosserie	6
Fiat 508, Balilla	7
60 Jahre R4 Feier	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: 60 Stück  
Druck: City Copy Service, A-1190 Wien