

# COVC Monats - Gazette

Nummer 153 November 2021

Gegründet Februar 2004

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



## Citroen

Citroën wurde von André Citroën (1878–1935) gegründet. Der Ursprung des Firmenemblems ist die doppelte Schrägverzahnung (Pfeilverzahnung) von Zahnrädern, dem ersten Produktionsschwerpunkt des Unternehmens. André Citroën erwarb 1900 auf einer Reise durch Polen ein Patent eines Herstellungsverfahrens für eine Verzahnungsmaschine, um Pfeilverzahnungen für Zahnräder nach einer 1820 durch Joseph Woollams erfundenen Anordnung (englisches Patent Nr. 4477 vom 20. Juni 1820) herzustellen.

Ab 1915 wurde die Produktion umgerüstet und es wurden rund 23 Millionen Schrapnellgranaten für den Ersten Weltkrieg hergestellt. Dies lieferte das nötige Startkapital, um nach Kriegsende 1919 das erste in Großserie gebaute europäische Automobil, den Citroën Typ A, vom Band laufen zu lassen. Der elektrische Anlasser und das Reserverad an diesem Fahrzeug waren in jener Zeit eine Besonderheit.

*Entwicklungen des Unternehmens:*



- 1919 begann die Produktion des ersten Citroën Typ A 10 hp. Zu dieser Zeit wurde die Fließbandproduktion in Europa eingeführt. Der Citroën Typ A hatte damals schon serienmäßig elektrisches Licht und einen elektrischen Anlasser.

- 1920 führte Citroën Austausch-Ersatzteile bei 300 Vertragshändlern in Frankreich ein.

- 1921 war Citroën erster Anbieter von Leasing- und Leihwagen.

- 1921 stellte Citroën insgesamt 165.000 Straßenschilder und Wegweiser in ganz Frankreich mit dem Untertitel « Don de Citroën » ‚Gestiftet von Citroën‘ auf.

- 1922 bewies Citroën die Zuverlässigkeit der umgebauten Citroën-Halbkettenfahrzeuge vom Typ B2 10HP (Kégresse) mit der Durchquerung der Sahara über die Strecke von Touggourt und Timbuktu. Dieser Expedition folgten 1924 die berühmte Croisière Noire und 1931 die Croisière Jaune (siehe nachstehend).

- 1923 führte Citroën feste Reparaturpreise und Citroën-Modellautos sowie elektro- oder pedalgetriebene Kinderautos (Citroënnette) ein. Selbst

Citroën-Roller (Trotinette) für Kinder weniger betuchter Familien wurden hergestellt.

- 1924–1925 durchquerten während der Expedition Croisière Noire acht Fahrzeuge Afrika von Colomb-Béchar bis Antananarivo.

- 1926 gab Citroën Europas erste Schuldverschreibungen mit zehnjähriger Laufzeit heraus.

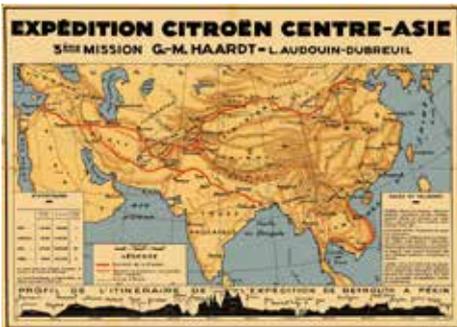
- 1926 wurde die erste außerfranzösische Autofabrik in Belgien in der Brüsseler Gemeinde Forest/Vorst eingerichtet, die bis 1980 für Citroën produzierte.[4]

- 1927 führte Citroën als erstes Unternehmen in Europa das 13. Monatsgehalt ein.

- 1928 gründete Citroën eine Berufsfachschule.

- 1929 gab Citroën eine einjährige Garantie auf Neuwagen.

- 1931 fand die Zuverlässigkeitsprüfung und Weltreise Croisière Jaune von Paris nach Peking statt. 35 Fahrzeuge brachen zu einer 20.000 km langen Werbereise auf.



- 1933 fuhr ein Citroën 8 CV Petite Rosalie in Montlhéry 136.000 km mit durchschnittlich 104 km/h in 54 Tagen und stellte damit einen Weltrekord auf.

- 1934 verließ der erste frontgetriebene, auf selbsttragender Ganzstahlkarosserie aufbauende Traction Avant das Werk. Wegen der guten Straßenlage soll der Traction Avant bei Verbrechern, zum Beispiel Bankräubern, als Fluchtfahrzeug beliebt gewesen sein und wurde daher auch als „Gangsterlimousine“ bezeichnet. Seine Urheber waren der Konstrukteur André Lefèbvre und der Designer Flaminio Bertoni.

Am 17. Dezember 1922, also vor genau 90 Jahren, fiel der Startschuss zur ersten Sahara-Durchquerung mit Citroën Halbkettenfahrzeugen. Firmengründer André Citroën schickte eine Gruppe von fünf Fahrzeugen unter dem Kommando von Georges-Marie Haardt und Louis Audouin-Dubreuil durch die Sahara von Touggourt im Nordosten Algeriens nach Timbuktu.

Bereits im Januar 1921 wurde ein Sonderdienst bei Citroën eingerichtet, um die Expedition vorzubereiten. Statt mit Hinterrädern waren die Citroën Halbkettenfahrzeuge mit Raupen des Ingenieurs Alphonse Kégresse ausgestattet. Hergestellt wurden die Fahrzeuge im Pariser

Vorort Levallois. Die Expedition führte unter anderem über Tidikelt, das Ahaggar im Süden Algeriens und die sudanesischen Wüste in Richtung Timbuktu, ehe am 4. Januar 1923 die Ufer des Niger und schließlich am 7. Januar Timbuktu erreicht wurde. Nach einem dreiwöchigen Aufenthalt trat die Expedition den Rückweg an und traf am 7. März 1923 nach 7.000 Kilometern durch die Wüste wieder in Touggourt ein.



Die Ziele der Expedition waren vielfältig: So galt es unter anderem, eine Nord-Süd-Verbindung zwischen Algerien und Westafrika einzurichten. Auch erhoffte man sich Aufschlüsse über eine Luftroute mit möglichen Zwischenstopps und Start- und Landebahnen sowie eine potenzielle Route für eine Transsahara-Eisenbahnlinie. Zudem sollten Erkenntnisse über die Lebensbedingungen der Wüstenvölker gewonnen werden.

Diese erste Sahara-Durchquerung bildete den Auftakt weiterer Expeditionen von Citroën. Nur zwei Jahre später folgte die zweite Afrika-Expedition unter dem Kommando von Haardt und Audouin-Dubreuil: die weltberühmte Croisière Noire („Schwarze Kreuzfahrt“).

Als 1934 das Deutsch-Französische Handelsabkommen von Deutschland gekündigt wurde und 1935 das Hauptwerk in Frankreich in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, wurde die Kölner Produktion eingestellt und bis 1940 nur noch Reparaturen ausgeführt, bis das Werk 1940 für die Kriegsproduktion der Klöckner-Humboldt-Deutz-Werke enteignet wurde. Das berühmteste Auto war der Citroën Traction Avant Six, der 1934/35 hier gebaut wurde.

Citroën eröffnete einen Betriebskindergarten, gründete und unterhielt ein Betriebsorchester, führte eine Krankenversicherung und eine Pension für die Mitarbeiter ein. Schulkinder lernten anhand der von den Croisières mitgebrachten Güter vieles von fremden Kulturen – die Gegenstände wurden als Wanderausstellung durch die Schulen des Landes gereicht.

Die Weltwirtschaftskrise, die Spielernatur André Citroëns und die hohen Entwicklungskosten für das Modell Traction Avant brachten Citroën in finanzielle Schwierigkeiten, 1934 musste Konkurs angemeldet werden. Als größter Gläubiger übernahmen die Gebrüder Michelin das Unternehmen. Ihrer Weitsicht ist zu

verdanken, dass das fast fertig entwickelte neue Modell auf den Markt kam.

André Citroën starb am 3. Juli 1935 im Alter von nur 57 Jahren. Den Erfolg des Traction Avant erlebte er nicht mehr.

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg hatte Citroën einige neue Modelle in Planung und Erprobung:

- Frontgetriebene 8-Zylinder-Prototypen (Limousine/Cabriolet), die auf dem Traction Avant basierten, aber unter der verlängerten Haube einen aus zwei in V-Form zusammengebauten 11-CV-Motoren bestehenden 22-CV-Motor hatten. Die Prototypen wurden bei Kriegsbeginn nach Mauritius oder Madagaskar verfrachtet und sind seitdem verschollen.

- Leichter Frontlenker-Lieferwagen, interne Bezeichnung TUB

- Prototypen der TPV, der Tote petite voiture, des „ganz kleinen Autos“. 1936 begann die Produktion; nach 250 Exemplaren wurde sie wieder eingestellt, weil das Werk zur Panzerproduktion gebraucht wurde. Die meisten Wagen wurden verschrottet, damit sie nicht den Deutschen in die Hände fielen, einige wurden aber nur gut versteckt – drei davon (zwei Limousinen und ein Pick-up) so gut, dass sie erst 1995 auf dem Dachboden einer alten Villa auf dem ehemaligen Citroën-Testgelände von La Ferté-Vidame in Frankreich wiedergefunden wurden.

Während der Kriegszeit arbeitete die Entwicklungsabteilung daran, Energieträger wie Alkohol, Gas (Holzgas und Flüssiggas) oder Strom für den Fahrzeugbetrieb nutzbar zu machen, um die Auswirkungen der Benzinrationierung zu kompensieren. Verschiedene Citroën-Fahrzeuge, vorwiegend Nutzfahrzeuge, wurden ab Werk mit Brandt-Holzgasgeneratoren ausgestattet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zunächst die Vorkriegsmodelle weiterge-



baut.

Im Jahr 1947 wurde der aus dem TUB

weiterentwickelte und deswegen lange Zeit umgangssprachlich immer noch TUB genannte Lieferwagen des Typs H (später HY, HX, HW, HZ und 1600) vorgestellt, ein Jahr später am 8. Juli 1948 der aus dem TPV weiterentwickelte 2 CV, wegen ihrer Form auch als „Ente“ bezeichnet. Intern wurde das Modell wieder als Typ A, die Lieferwagenvariante als AU geführt, technisch gibt es aber keine



Gemeinsamkeiten mit dem Vorkriegsmodell Typ A. 1955 folgte die Modellreihe D (DS, „die Göttin“), und löste den noch bis 1957 gebauten Traction Avant ab. Im Jahr 1955 übernahm Citroën einen Anteil von 25 Prozent an der französischen Firma Panhard.

Flaminio Bertoni's Design der D-Modellreihe (als DS bekannt) war der Konkurrenz damals weit voraus. Auf die Frage, ob das Auto von morgen sei, antwortete damals der Entwicklungsleiter André Lefèbvre: „**Nein, das ist ein Auto von heute, alle anderen Autos sind von gestern.**“ Aber nicht nur das



Design war modern, sondern zum Teil auch die Technik: Mit der DS wurde über die Zentralhydraulik unter Hochdruck die hydropneumatische Federung an allen Rädern eingeführt. Weitere technische Neuerungen der DS waren die hydraulische Servolenkung und die hydraulische Bremskraftverstärkung. Im Jahr 1968 folgte die Einführung des Kurvenlichts an den Fernscheinwerfern, sowie die situativ automatische Höhenregulierung beider Scheinwerferpaare (Abblend- und Fernlicht).

Der Vierzylindermotor mit zunächst 1900 cm<sup>3</sup> Hubraum und 55 kW (75 PS) wurde, nur mit einem neuen Aluminium-Querstromzylinderkopf versehen, aus dem 11 CV übernommen. Ab 1965 gab es eine neu konstruierte Motorenreihe

mit nunmehr 2200 cm<sup>3</sup> Hubraum und 78 kW (104 PS). Die DS hatte stets Vierzylindermotoren. Zwar waren 6-Zylinder-Boxermotoren für die DS geplant und auch entwickelt worden, diese erfüllten jedoch nicht die Erwartungen der Entscheidungsträger, weshalb dann doch auf den konventionellen Reihenmotor des Vorgängers zurückgegriffen wurde. Damit dieser unter die flache Motorhaube passte, wurde er so weit wie möglich in den Innenraum unter die Armaturentafel geschoben, was ein Loch im Frontscheibenrahmen notwendig machte, um an die vierte Zündkerze herankommen zu können.

1965 folgte die vollständige Übernahme von Panhard. Obwohl Citroën kein Mittelklassefahrzeug im Angebot hatte, wurde der Panhard 24 nur noch zwei Jahre lang gebaut, danach nur noch Radpanzer.

Im Segment der Kleinwagen und der unteren Mittelklasse erschienen Ami, Dyane und Méhari, ein Mittelklassefahrzeug GS wurde 1970 vorgestellt. Citroën baute Lkw, kaufte Maserati – woraus das Oberklassensportcoupé SM entstand – und baute eine GS-Version mit Wankelmotor. Die Ölkrise beendete diese teuren Versuche unsanft und Citroën stand 1974 erneut vor dem Konkurs. Der Mehrheitsaktionär Michelin versuchte, Teile an Fiat zu veräußern. Die Nutzfahrzeugsparte wurde an Renault verkauft, Maserati an de Tomaso.

#### Die PSA-Ära:

Im Jahr 1975 übernahm die bis dahin konkurrierende Peugeot S.A die Citroën S.A. als deren Tochtergesellschaft. Seither läuft die teilweise börsennotierte Peugeot S.A. als Holding unter der Konzernmarke PSA Peugeot Citroën (kurz PSA), unter der alle Modelle der Konzernmarken auf gemeinsamen Plattformen entwickelt werden.

Von diesem Zeitpunkt an bis Heute haben sie meine lieben Leser sicherlich die Vielzahl der Modelle bis zum heutigen Tage miterlebt, eines der Autos gefahren, viel darüber gelesen etc., daher werden wir zu einem anderen Zeitpunkt über diese Zeit etwas später einmal berichten.

Herbert Fischer

### Bentley 4 ½ ltr. Chalmers and Gathings

Als Bentley Besitzer und Fan der Automarke haben bei den Bildern im Internet sofort meine „Aufmerksamkeit-Glocken“ geläutet. Bentley 4 ½ ltr, 1936, Karosserie Chalmers and Gathings. Da ich

diesen Wagen noch nie gesehen hatte fingen meine grauen Zellen an zu überlegen. Auch die Karosserie Firma war mir aus den 30er Jahren nicht geläufig.

Also wiederum Recherche. Nun soviel, die Fahrgestell #B25GP wurde als Derby Bentley von Bentley 1936 ausgeliefert. 1993 hat der derzeitige Besitzer die originale Gurney Nutting Karosserie einen anderen Enthusiasten verkauft und ließ das „rolling Chassis“ komplett mit einer neuen Karosserie (Old Stile) versehen.

Das heutige Design begann also mit einer Vielzahl von Zeichnungen. Doug Chalmers stellte den Hölzernen Unterbau und die restliche Eichenholz Konstruktion her. Bill Gathings war der Produzent der traumhaften Aluminium Karosserie.

Die Zeichnung der Karosserie lehnte sich stark an die Arbeit von Georges Paulin an welcher neben vielen anderen Objekten auch im Jahr 1938 für den Rennfahrer Andre Embiricos ein 4 – sitziges Coupe auf Basis eines Bentley entwarf. Das Ergebnis war überwältigend und weckte die Aufmerksamkeit der Chefetage der Fa. Rolls-Royce/Bentley, die ihm ein hervorragendes Angebot machte, um seine Fähigkeiten als Aerodynamiker zu nutzen

André Embiricos war ein reicher, in Paris lebender griechischer Rennfahrer. Walter Sleator, der Repräsentant



des Unternehmens in Paris, brachte ihn mit Georges Paulin zusammen, einem Designer, der für den Karosseriebauer Pourtout Carrossier arbeitete. Unter Paulins Führung schuf Pourtout eine sehr schnittige, aerodynamische Karosserie für einen Bentley 4¼ Litre, der sowohl als schneller Grand Tourer als auch für die Rennstrecke geeignet war. Um das Gewicht niedrig zu halten, wurde die Fließheck-Karosserie mit geteilter Heck-



scheibe aus Duraluminium gefertigt, einer aushärtbaren Aluminiumlegierung.

Der „Embiricos“-Bentley erzielte in Brooklands einen Stundenschnitt von 184,5 km/h, war aber zugleich zivilisiert genug, um Embiricos als Straßenfahrzeug zu dienen. Er verkaufte seinen einzigartigen Bentley Ende 1939 an H.S.F. Hay, der mit dem Wagen nach dem Krieg an drei 24-Stunden-Rennen in Le Mans teilnahm und 1949 einen sechsten Platz erreichte.

Obwohl er ein Einzelstück war, ermutigten die Reaktion auf den Embiricos-Bentley das Unternehmen dazu, für zukünftige Serienmodelle stromlinienförmigere Linien in Betracht zu ziehen. 1939 arbeitete der Bentley-Designer Ivan Evernden gemeinsam mit Paulin an einem Mark-V-Prototyp mit der Bezeichnung Corniche. Unglücklicherweise befand sich das Fahrzeug in Frankreich als der Zweite Weltkrieg ausbrach und wurde, während es auf die Verladung nach England wartete, bei einem Bombenangriff auf Dieppe zerstört.



Nach dieser Abschweifung in die Geschichte möchte ich wieder zurückkommen zum eigentlichen Thema. Das gut dokumentierte Entstehen des Bentley 4 ½ ltr. wurde 2014 fertiggestellt und dann an vielen Shows, vor allem USA, stolz hergezeigt. Die Auszeichnungen: 1. Platz

in der Derby Bentley Klasse beim Rolls-Royce Owners Club in Seven Springs. Ebenfalls Gewinn der Virgil Millet Jr. Trophy als beste Amerikanische Karosserie Arbeit etc, etc.

Fahrgestell # B 25 GP  
Motor, N 8 BU

*Herbert Fischer, angelehnt an fantasyjunction  
Fotos: Bentley, Wikipedia, 3 x fantasyjunction*

## Georges Paulin (1902 – 1942)

Georges Paulin wurde im Jahr 1902 als Sohn eines kleinen Markthändlers in den „Fortifs“ – Pariser Vierteln, die vor dem ersten Weltkrieg in etwa den heutigen „Banlieu“ entsprachen – geboren. Er verlebte eine schwierige Kindheit. Als er im Jahr 1918 bei Angriffen der kaiserlich deutschen Armee seine Mutter verlor, markierte das das Ende seiner Jugend.

Obwohl begabter und intelligenter Schüler, war er nicht in der Lage, sich der strengen Disziplin des damaligen Unterrichts anzupassen. Er verließ bereits mit 14 Jahren die Schule und arbeitete als Gehilfe eines Zahntechnikers.

(Anmerkung: Die in Deutschland häufig zu lesende Berufsbezeichnung „Zahnarzt“ kann nicht stimmen; schon in den 1920ern war für die Ausübung einer ärztlichen Tätigkeit ein Studium notwendig, was bei der gegebenen Vorbildung ausgeschlossen ist. Vermutlich liegt ein Übersetzungsfehler vor, der immer wieder abgeschrieben wurde – Zahnarzt = Dentiste, Zahntechniker = Dentaire).

Schon zu dieser Zeit war er ein hervorragender Zeichner und Konstrukteur und beschäftigte sich in seiner Freizeit mit dem damals relativ neuen Automobil.

Im Jahr 1931 ließ er sich seine Idee des einklappbaren Stahldaches am Automobil patentieren. Außerdem erhielt er bis zum Jahr 1935 mehrere Patente für versenkbare Windschutzscheiben und Scheinwerfer.

Darauf wurde der Karosseriebauer Marcel Pourtout aufmerksam, so dass er seinen Beruf als Zahntechniker aufgeben und bei Pourtout als Designer arbeiten konnte, wo er bis 1938 tätig war. Aus seiner Feder stammen Entwürfe für ein Panhard-Coupe, ein Unic-Cabriolet, einen eindrucksvollen Delage D 8, den stromlinienförmigen Talbot Lago Rekordwagen, einen Riley-Rennwagen und nicht zuletzt für die bei den 24 Stunden von LeMans in den Jahren 1936 – 1938 erfolgreichen Peugeot 302/402 des Pariser Peugeothändlers Emile Darl'Mat

Seine große Idee blieb jedoch, den Kunden ein Auto anbieten zu können, das die Vorteile von Cabriolet, Roadster und Coupe in sich vereint. Da er zu

dieser Zeit – wie eigentlich sein ganzes Leben lang – nicht über ausreichende finanzielle Mittel verfügte, musste er sich zur Finanzierung eines ersten Prototypen an seinen Arbeitgeber Pourtout wenden. Dieser baut zum Pariser Salon 1933 auf



dem Chassis eines Lancia Belna einen „Eclipse“ auf, dessen elektrischer Dachmechanismus sich in 15 Sekunden öffnen und schließen sollte. Leider bekam man nur 65 % des benötigten Kapitals zusammen, so dass der Wagen nicht rechtzeitig zum Salon fertig wurde. (Dieser Wagen existiert heute noch)

Im Jahr 1934 schoß ein Mitglied der Familie Paulin die zum Bau eines zweiten Prototyps notwendigen Mittel vor. Man entschied sich für den Karosserieaufbau auf Basis eines Chassis des erst kurz zuvor erschienenen Peugeot 301. Der große Pariser Peugeot Händler und „Tuner“ Emile Darl'Mat (er betrieb für Peugeot quasi die Rennabteilung) entdeckte das Fahrzeug und brachte den Peugeot Konzern dazu, es beim Salon im Oktober auf dem Peugeotstand auszustellen und bei Pourtout eine Kleinserie von 80 Eclipse auf Basis des Mittelklassemodells 401 und 20 auf Basis des Oberklassewagens 601 in Auftrag zu geben



Nach diesem Erfolg entstehen Ende 1935 auf Basis des revolutionären 402 bei Pourtout weitere 80 Eclipse als Zwei/Dreisitzer. Alle bei Pourtout gebauten Wagen sind mit der von Paulin entwickelten elektrischen Dachmechanik ausgestattet. Nach Problemen mit den der Belastung nicht wirklich gewachsenen damaligen Batterien entschied Peugeot Mitte 1936, die weiteren (insgesamt noch rund 500) Eclipse im eigenen Werk La Garennes zu fertigen und auf manuelle Mechanik umzustellen

Paulin selbst arbeitet weiter bei Pourtout und entwickelt für Darl'Mat den 302/402 Special Roadster bzw. das hinreißend schöne Coupe der Serie. 1937



gehen mehrere dieser Roadster in LeMans an den Start und erringen trotz weit unterlegener Motorleistung die Plätze 7, 8 und 10 in der Gesamtwertung, 1938 avanciert ein einzelner Wagen zum Klassenfünften in der Wertung bis 2 Liter Hubraum.

Im Jahr 1938 entwirft er für den Rennfahrer Andre Embiricos ein 4 – sitziges



Coupe auf Basis eines Bentley. Das Ergebnis war überwältigend und weckte die Aufmerksamkeit der Chefetage der Fa. Rolls-Royce/Bentley, die ihm ein hervorragendes Angebot machte, um seine Fähigkeiten als Aerodynamiker zu nutzen. Er folgte dem Ruf nach Großbritannien



und zeichnete für diese Firma insbesondere den 1939er Corniche und den Comet Competition, der 1940 in LeMans an den Start ging.

Nach dem deutschen Überfall auf Frankreich kommt Paulin wenige Tage nach dem mit der Vichy-Regierung geschlossenen Waffenstillstand nach Paris zurück, um gegen die Nazis zu kämpfen. Er baut dort mit Hilfe seines dem britischen Secret Intelligence Service (MI 6) angehörenden Freundes Kellner eine der ersten Resistance-Zellen auf. Am 1. November 1941 wird er nach der Denunziation durch einen französischen Gestapo-Spitzel verhaftet und zum Tode verurteilt. Am 23. März 1942 wurde er in Paris zusammen mit 4 weiteren Resistancekämpfern erschossen.

Wikipedia Text und Fotos



### Renault Gordini

Renault Gordini war ein Rallye- bzw. Motorsportfahrzeug des Fahrzeugherstellers Renault. Seit 2010 werden einige Renault-Fahrzeuge als sportliche Gordini-Sondermodelle vermarktet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann Gordini mit der Konstruktion kompletter Rennwagen, in dessen Folge er von 1952 bis 1956 an der Formel-1-Weltmeisterschaft teilnahm. Anschließend erhielt er von Renault den Auftrag, auf Basis der Dauphine ein Rallye-Auto zu entwickeln. 1969 gliederte Renault die Firma Gordini in das Unternehmen ein. In dieser Zeit entstanden der Renault 8 Gordini und der Renault 12 Gordini. Außerdem war



Amédée Gordini in leitender Position für die Motorsport-Aktivitäten von Renault tätig. 1975 wandelte Renault die „Usine Amédée Gordini“ in Viry-Châtillon offiziell in die Renault-Sport-Abteilung um. Am 25. Mai 1979 starb Amédée Gordini.

1969 wurde die Tuningfirma in das Unternehmen Renault eingegliedert. 1975 wurde schließlich die Firma „Usine Amédée Gordini“ aus Viry-Châtillon offiziell zur Abteilung Renault Sport, der heutigen Renault Sport Technologies (RST). Gordini brachte im Verlauf der Motorsportaktivitäten von Renault seine umfangreiche Erfahrung ein und arbeitete neben dem Formel-1-Projekt von Renault am Start bei dem „24-Stunden-Rennen von Le Mans“ mit, das Renault 1978 mit der Alpine A442 gewann.

Folgende Renault-Modelle waren in einer Sportversion verfügbar, die vom Autotuner Gordini überarbeitet wurden:

- Renault Dauphine Gordini (1958–1963; 1965–1968)
- Renault Caravelle Gordini (1960–1965)
- Renault 8 Gordini (1965–1970)
- Renault 12 Gordini (1971–1974)
- Renault 17 Gordini (1974–1977)

Der Renault 17 wurde in den Vereinigten Staaten zeitweise unter der Bezeichnung Renault Gordini Coupé Convertible vertrieben. Die Ausstattung entsprach mit veränderten Scheinwerfern und Stoßfängern den speziellen Anforderungen des US-amerikanischen Marktes. Angetrieben wurde er von einem 4-Zylinder-Reihenmotor mit 1647 cm<sup>3</sup> Hubraum und 95 SAE-PS.

Seit 2010 bietet Renault wieder Gordini-Modelle an. Diese wurden von der hauseigenen Sportschmiede Renault Sport Technologies (RST) entwickelt und weisen das typische Gordini-Erscheinungsbild mit blauer Lackierung und wei-



ßen Doppelstreifen auf. Darunter waren die folgenden Modelle erhältlich:

- Renault Twingo Gordini R.S. (2010–2013), Renault Clio Gordini R.S. (2010–2012), Renault Wind Gordini (2011–2013)

Herbert Fischer  
Fotos: 3 x Wikipedia



## Goodwood Auktion bei Bonhams

Während draußen auf der Start-/Zielgeraden anlässlich des Goodwood Revival am 18. September 2021 Stirling Moss gehuldigt wurde, bot Bonhams im Rahmen einer Versteigerung 82 Klassiker zum Kauf an.

Von den 82 Autos, die unter den Hammer kamen, stammten knapp drei Viertel von britischen Autoherstellern. Am stärksten vertreten waren Fahrzeuge von



Bentley (10 Autos), Lagonda (9), Rolls-Royce (8), Aston Martin (7) und Jaguar (6), aber es gab Wagen von AC, Alvis, Bristol, Jensen oder Riley, um nur einige Beispiele aus den 32 vorhandenen Marken zu nennen.



Im Schnitt waren die angebotenen Fahrzeuge 65 Jahre alt und sollten pro Lot gemittelt £ 181'976 wert sein. Während sich die Gebote bei £ 139'549 einpendelten und damit im Schnitt 80 Prozent des gemittelten Schätzwerts erreichten, wurden schließlich 60 der 82 Fahrzeuge für durchschnittlich £ 169'272 (EUR 198'048, CHF 216'668) verkauft. 22 Wagen fanden keinen neuen Besitzer, zwei der ursprünglich 84 Wagen waren vor der Versteigerung zurückgezogen worden.

Insgesamt summierten sich die Verkaufspreise der zugeschlagenen Wagen auf £ 10,2 Millionen (EUR 11,9 Millionen, CHF 13 Millionen).

*Herbert Fischer  
2 Fotos: Bonhams*

## Ford T

Zum 100-jährigen Firmenjubiläum ließ Ford sechs Ford T-Modelle des Jahrgangs 1914 komplett neu nachbauen. Vor 20 Jahren wurden sie fertig, nachdem man bereits 1999 mit diesem Projekt

begann. Während früher der Ford T als erstes Automobil weltweit am Fließband im Werk Highland Park entstand, wurden die „T-100“ Replika komplett von Hand gebaut.

Alle Teile waren neu, vom Gashebel bis zur Kurbelwelle. Das Projekt wurde vom pensionierten Ford Mitarbeiter und Oldtimer Experten Guy Zaninovich geleitet, rund 250 Mitarbeiter und Lieferanten standen ihm zur Seite. Viele davon im Livonia Getriebewerk, wo der Antriebsstrang entstand und Teile beschafft wurden. Die Endmontage erfolgte binnen elf Monaten im Ford Advanced Manufacturing Technology Labor, Dearborn. Danach wurden sie ausgiebig Probe gefahren.

Das Team arbeitete – wenn immer möglich – mit original Zeichnungen auf 70mm Mikrofilm, mußte aber dennoch oft einige Maße selbst schätzen oder einscannen lassen. Einige Teile wie Motor, Getriebe, Hinterachse und Fahrgestell waren schwierig neu zu beschaffen: So wurde



z.B. der Motorblock in Ogden, Utah von der Luftwaffe per Computertomographie gescannt und ein CAD Modell erstellt, um ihn nachgießen zu können. 500 von 750 benötigten Teilen konnten jedoch einfach neu erworben werden, weil es sie bereits als Nachfertigung gab.



Manchmal wurden moderne Materialien verwendet, um die Haltbarkeit zu erhöhen, so z.B. bei Kolben und Ventilen. Bis auf die Getrieberäder mit ihrer modernen Verzahnung ließen sich alle Teile in damaligen Ford T verwenden. Rootlieb lieferte die Kotflügel, Brass-

works den Kühler, John Regan von Fun Projects die hölzerne Stirnwand. Die Hinterachsstümpfe wurden im Gegensatz zu damals aus dem Vollen gedreht. Am Schwierigsten nachzubauen erwies sich die Ölwanne, denn deren Pressformen existieren nicht mehr. Sie mußte von Handgedengelt werden. Das Lenkgetriebe wurden im Gegensatz zu früher aus zwei Bronzeteilen zusammengelötet. Die Kurbelwelle mit Gegengewicht kam aus Neuseeland. Zwei Schweden bauten das Holzgerippe für die Karosserie, Amish Handwerker aus Pennsylvania die Holzspeichenräder. Die Fahrzeuge verfügten zudem über einen Katalysator im Schalldämpfer Gehäuse, denn sie wurden als Erprobungsfahrzeuge für den amerikanischen Straßenverkehr zugelassen. Ungedrosselt erreichen sie mit ihrem 22,5 PS Vierzylinder und dem Zweigang Planetengetriebe wie damals auch rund 90 km/h. Wie beim Original tritt auch immer etwas Öl vom seitlich rechts am Motorblock befindlichen Ventildeckel aus.

Am 6. September 2001 gab Ford bekannt, daß vier T-100 dem Henry-Ford-Museum geschenkt werden. Sie werden dort für Besucher Rundfahrten eingesetzt. Ein weiteres Fahrzeug kam nach Europa um hier die Jubiläums Feierlichkeiten zu unterstützen, es befindet sich heute in der Dagenhamer Werksammlung. Der letzte T-100 wurden in Dearborn beim Jubiläum eingesetzt und steht heute im Firmenarchiv.

Vom original Ford T wurden über 15 Millionen gebaut, 100 Jahre später entstanden nur sechs. Ursprünglich sollten 100 Repliken entstehen und an Museen für wohlthätige Zwecke versteigert werden, die hohen Kosten stoppen die „Serie“ aber nach nur sechs gebauten Exemplaren. In den USA sollten sie gedrosselt als Golfkarren zugelassen werden um Crash und Abgasvorschriften zu umgehen, in Europa dachte man über ein Zulassung als Traktor nach.

*the Henry Ford Museum, Detroit*

## Nino Vaccarella, der schnellste Lehrer der Welt ist tot, † 23.09.2021

Im Hauptberuf war Vaccarella Lehrer und Schulleiter, daher auch sein Spitzname „preside volante“ (italienisch für „fliegender Schuldirektor“). Seine Rennfahrerkarriere begann 1957, und 1958 debütierte er international bei der Targa Florio, die er 1965 mit Lorenzo Bandini auf Ferrari 275P2, 1971 mit Toine Heze-

mans auf Alfa Romeo T33/3 und 1975 mit Arturo Merzario ebenfalls auf Alfa Romeo gewann. Des Weiteren siegte er 1964 auf Ferrari 275P zusammen mit Jean Guichet bei den 24 Stunden von Le Mans und mit Ludovico Scarfiotti bei den 1000-km-Rennen auf dem Nürburgringsowie 1970 mit Ignazio Giunti/Mario Andretti bei den 12 Stunden von Sebring auf Ferrari 512 S. Beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring belegte er 1970 zusammen mit John Surtees im 512 S den dritten Platz.



In erster Linie war er Sizilianer aus Palermo, in zweiter Linie pensionierter



Rektor einer Mittelschule und erst zum Schluss Rennfahrer. Und genau in dieser Reihenfolge hielt Nino Vaccarella es auch während seiner Aktivzeit 1956 bis 1975 – er schlug selbst gegenüber namhaften Firmen wie Ferrari und Alfa Romeo Werksverträge aus!

In der Automobil-Weltmeisterschaft



startete Vaccarella in der Zeit von 1961 bis 1965 viermal (fünfmal war er gemeldet), und zwar auf De Tomaso, Lotus, Porsche und Ferrari, allerdings ohne Platzierung in den Punkterängen.

Mit ihm ist leider eine ganz spezielle Persönlichkeit und ein ganz grosses Aushängeschild vom Hause Alfa-Romeo von uns gegangen. Möge er in Frieden ruhen.

Herbert Fischer  
Fotos: Wikipedia

## Jochen Rindt, Mythos, Graz

### Kindheit und Jugend in Graz

Jochen Rindt ist ein Mythos, auf der ganzen Welt und besonders in Graz. Die Ausstellung zeigt, wie diese Ausnahme-Persönlichkeit entstanden ist, und wirft einen Blick auf die Bedeutung, die der Stadt Graz dabei zukommt. Aufgewachsen bei seinen Großeltern am Ruckerlberggürtel, bewegte sich Jochen cool, modern und todesmutig durch die (Grazer) Nachkriegsprovinz. Hier fuhr er seine ersten Straßenrennen, von hier nahm er seinen beispiellosen Erfolgsweg in die Welt und hier fand er nach seinem Un-



falltod vor 51 Jahren seine letzte Ruhestätte.

Bis heute wird dem legendären Sohn der Stadt mit Stolz und Betroffenheit gedacht. Die Ausstellung folgt Jochen Rindts Kindheit und Jugend in Graz und rückt die Orte und Menschen in den Mittelpunkt, die darin eine Rolle spielen. Grazer Wegbegleiter erinnern sich an ihre Zeit mit Jochen Rindt und Fans erzählen von der ungebrochenen Faszination des Jahrhundertrennfahrers.

Projektpartner der Ausstellung ist die Holding Graz.

### BENTLEY 3-LITRE OPEN TOURER

- 1924 Bentley 3-Litre in high-level historic racing quality
- Long term Bentley Drivers Club ownership
- For more information about DM Historics, visit: <https://www.dmhistorics.com/>

Dieses Kurzoffert in einer britischen Oldtimer Zeitung interessierte mich: „British heritage motorsport Specialist, DM Historics, freut sich einen 1924 Bentley 3-litre in einem wirklich einmaligen Zustand zu offerieren“.

Dieser Bentley 3-litre besitzt eine umfangreiche Renn-Historik wie mehrfache Le Mans Teilnahme (1924, 1927, 1928, 1929 und 1930). Der Wagen hat die Chassis Nummer 589 und ist eines von 1.600 gebauten Bentleys, ist komplett überholt und in einen makellosen Zustand und wird von der Britischen Firma DM-historics betreut und verkauft.

Die Karosserie wurde von der angesehenen Firma Vanden Plas produziert, welche in der Zeit von 1924-1931 700 Bentleys „eingekleidet“ hat.

Der 3 litre hat als Extras eine verstärkte Hinterachse des 61/2 litre Typs, außerdem Elektronische Stromversorgung 12Volt, LED Beleuchtung und verbesserte Ventiltrieb.



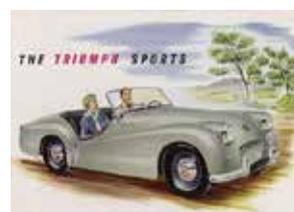
Komplett Restauriert wurde der 3-litre in einen nahezu dem Auslieferungszustand entsprechenden Zustand.

Der 3 litre 4 Zylinder- Motor wurde ebenfalls revidiert, detto das 4-Gang Getriebe.



So stellt sich der freundliche Betrieb vor: „DM Historics is a business built for historic motor racing, servicing, preparing, maintaining and supporting its clients in some of the best period race cars on the historic motorsport scene. Father and son team, Dominic & Marcus Holland are passionate racers themselves, providing genuine racing pedigree to the business“

2 Fotos: DM-historics



## COVC Nachrichten:

### Schlussfahrt des COVC 2. Oktober 2021

Als ich die Einladung zur Herbstausfahrt von Brigitte bekommen habe, war mir sofort klar, dass ich meinen Stiefvater mitnehmen muss, denn wenn er erfahren würde, dass ich ohne ihn in ein Traktormuseum gefahren bin, wäre gleich Feuer am Dach.

Also beschloss ich, uns sofort anzumelden und da begannen schon die ersten Entscheidungsschwierigkeiten: gibt es ein Frühstück vor Ort? Was werde ich zu Mittag essen? Und mit welchem Auto fahren wir...?

Es war schnell klar, es gibt Schnitzel für den Gast und Kotelett für mich und wir fahren mit dem Audi, da er neu ist und keine Probleme verursachen wird. Außerdem mag mein Begleiter keine Cabrios, außer es handelt sich um ein landwirtschaftliches Fahrzeug älteren Baujahres oder Puch Mopeds! Die Frage des Frühstücks blieb jedoch ungeklärt!

Am Tag der Ausfahrt begab ich mich also am frühen Morgen sehr relaxt zu meinem neuen deutschen Qualitätsprodukt, sperrte mit der Fernbedienung die Türe auf und klatschte gegen die Türe, da diese nicht öffnete!

Drücke nochmals, nix, tot... ok, denke mir es gibt, wenn man den Schlüssel zerlegt, innen einen Notschlüssel, mit dem man dann einfach die Türe wie bei einem Oldtimer aufsperrt, reinsetzen Startaste drücken und los geht's.

Rein kein Problem, starten schon! „Keinen Schlüssel erkannt“ war die Meldung; bitte Schlüssel so wie in der Bedienungsanleitung beschrieben mit der Rückseite auf den Sensor halten.

Aber wo ist dieser Sensor!?

Bedienungsanleitung nicht vorhanden, also in der myAudi App die Betriebsanleitung suchen. Ohne Internetverbindung und schlechtem Mobilfunknetz in der Garage bei Morgendämmerung eine echt blöde Angelegenheit, die ich aber trotzdem gemeistert habe und das hochmoderne vernetzte Fahrzeug starten konnte.

Nachdem ich alle Fehlermeldungen bestätigt hatte und die letzte gerade wegdrücken wollte, wurde mir auch noch bewusst, dass der Tank leer ist, wirklich leer, 0 km Reichweite...

Also im Green Modus noch zum Kfz-Nahversorger, Batterie für die Fernbedienung und Benzin fürs moderne Pferd getankt, das Auto laut Anleitung im Bordhandbuch geschlossen, neu entriegelt, Schlüssel erkannt und da alles wieder funktionstüchtig war, ganz nach dem Motto „Vorsprung durch Technik“, konnte die Ausfahrt beginnen!

Nach drei Mal kurz aufs Gas und einem Erinnerungsfoto vor der Hanssonkurve, kamen wir am Betriebsgelände der Firma Wilding in Deutsch-Wagram an und staunten nicht schlecht.

Es gab entgegen meiner Erwartung Frühstück mit Kaffee, Mineralwasser oder Fruchtsäfte und Kipferl; für Besserverdiener gegen eine kleine Spende für die notleidenden Tiere (vermute Jaguar, Ente...) sogar eine Topfengolatsche. Schließlich überfiel mich auch noch eine große Freude als mich Susi Juster mit ihrer Ente begrüßte und mir freudig mitteilte, dass sie natürlich auch auf der Ausfahrt heute dabei sein wird.

Pünktlich wie unser lieber Walter es in seiner Funktion als Veranstalter durchgeplant hat, konnte die Rennleitung im Red Bull Auto die Ausfahrt Richtung Bockfließ starten lassen.

Es ging entlang einer wunderschönen leicht hügeligen Strecke vorbei an Windrädern, Ölpumpen, Maisfeldern und begleitet von der idyllischen Herbstsonne und der Abgase des vor mir fahrenden amerikanischen 5 Liter Magermotorkraftfahrzeug nach Drasenhofen zum Lagerhaus.

Dort warteten drei Oldtimertraktoren mit typisierten Personenförderungsanhängern auf uns, die uns über asphaltierte Feldwege unter der Autobahn A5 durch entlang von herbstlich gefärbter Landschaft, Äckern und Weinstöcken zum Dorfwirt in Klein Schweinbarth zum Mittagessen beförderten.

Das Mittagessen war nach dieser Lockdownzeit eine sehr wohlthuende Zusammenkunft begleitet von netten Gesprächen und der



nächsten freudigen Überraschung, als Herbert Gschwindl mit seiner besseren Hälfte zu uns gestoßen ist und wie immer, wenn er da ist, gibt es a Mordshetz!

Nach dem Mittagessen ging es mit dem Oldtimertraktorengespann und Otto als einziger mutiger Beifahrer am großen 35er Steyr Traktor über Schotterwege durch Maisfelder, Marillenplantagen und Weinbergen mit Panoramablick über die A5 Autobahn drüber zum Traktorium nach Drasenhofen.



Angekommen im Traktorium, welches ein Museum von einer privaten Person ist, in dessen Fokus die Industrialisierung der Landwirtschaft steht, konnte man eine Führung durch das Museum genießen.

Zu Beginn der Führung wurde eine alte Schmiede angeheizt und Handschmiedearbeiten vorgeführt.

Das Museum zu beschreiben, würde die Seiten der Gazette sprengen. Kurz erklärt, „erlebt man eine Zeitreise in die 50er und 60er-



Jahre. Umfangreiche historische Fahrzeuge wie Steyr-, Lanz Bulldog-, Lindner-Traktoren, Fahrräder, Moped's, Roller, Motorräder, Postutensilien, Uniformen, Blech- & Emailtafeln und landwirtschaftliche Geräte geben Einblicke in die Vergangenheit.“

Ich empfehle, wenn man sich für so etwas interessiert und in der Nähe ist, sich das ganze mal selbst anzusehen bzw. eine Führung zu buchen.

Nach der Führung wurden wir mit regionalen Köstlichkeiten der Familie Marocutti verwöhnt und es wurde über die gesichteten Fahrzeuge und Utensilien gefachsimpelt.

Danach teilte sich das Feld in zwei Gruppen auf. Die eine fuhr nach Hause und die andere verbrachte noch einen gemütlichen Ausklang beim Heurigen in Wien. Aber leider war ich bei der ersten Gruppe und kann über den verbleibenden Abend keine Auskunft geben.

Die Heimfahrt hat bis zum Redaktionsschluss keine Erinnerungsfotos beschert. Auf jeden Fall Gratulation und ein großes Dankeschön an unseren Walter Zeh! Es war eine sehr gelungene Ausfahrt nach einer langen Abstinenz aufgrund der Coronapandemie.

*Euer Strutzi, Johannes Strutzenberger*

### COVC Termine:

2. Dezember Weihnachtsfeier

### Inhaltsverzeichnis

Citroen	1
Bentley 4 ½ ltr. Chalmers and Gathings	3
Georges Paulin (1902 – 1942)	4
Renault Gordini	5
Goodwood Auktion bei Bonhams	6
Ford T	6
Nino Vaccarella, der schnellste Lehrer ...	7
Jochen Rindt, Mythos, Graz	7
BENTLEY 3-LITRE OPEN TOURER	7
COVC Nachrichten:	8



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