



Nummer **71** November 2011

Monats-Gazette

Aktuelles, Interessantes, Informatives aus der Oldtimerszene



Pontiac Ghost Car

General Motors hat 1939 für die Weltausstellung dieses außergewöhnliche Schmuckstück von Automobil für damals 25.000 \$ angefertigt.

Polymethylmethacrylat wurde in den späten Zwanzigerjahren in Europa entwickelt und 1933 zur Marktreife gebracht. Im selben Jahr meldete der Chemiker und Unternehmer Otto Röhm die Marke Plexiglas an. Neben zahlreichen Industriezwei-



gen interessierten sich auch die Automobilhersteller für den leichten und strapazierfähigen Werkstoff. In den USA kooperierte General Motors mit dem Chemieunternehmen Rohm & Haas, um 1939 das erste transparente Automobil zu präsentieren. Die durchsichtige Acrylkarosserie war auf das Chassis eines Pontiac Deluxe Six aufgesetzt worden und gab den Blick frei auf Motor, Fahrwerk, Rahmen und Innenraum. 1939 und 1940 wurde das „Ghost



Editorial

Keiner von uns kann derzeit der Berichterstattung über die wirtschaftlichen Probleme in Europa entgehen. Sämtliche Medien überschlagen sich mit Horrorschlagzeilen frei nach dem Motto: Only bad news, are good news. Der Ehrlichkeit halber müssen wir aber feststellen, dass in Österreich auf sehr hohem Niveau gejammert wird. Ob die wirtschaftlichen Auswirkungen uns Oldtimerbesitzer nächstes Jahr treffen werden – wer weiß es? Der Benzinpreis ist so hoch wie noch nie und auch die Versicherungen – die höchstwahrscheinlich das Griechenlandpaket mittragen müssen – sind bei ihrem Prämien auch nicht gerade zimperlich. Hoffen wir also das Beste.

Das war sie also, die Saison 2011. Zumindest für den Grossteil von uns.

Das allerwichtigste zuerst: Nach meinem Wissensstand gab es (ganz wichtig!) keine Unfälle und kaum größere technische Probleme.

NACH der Saison ist aber gleich VOR der Saison. So gibt es zwei Arten von Oldtimerbesitzern. Die einen stellen das Auto nach der letzten Ausfahrt wie es ist in die Garage und sehen es bis zum nächsten Frühjahr nicht mehr an.

Wie hat mir einmal einer gesagt: Warum soll ich das Auto putzen, denn es wird über den Winter sowieso wieder staubig und schmutzig. Komisch ist nur, dass genau diejenigen immer kurz vor der 1. Ausfahrt dann in Stress kommen, weil sie nicht nur das Auto reinigen sondern auch die Wehweh welche unter der letzten Saison aufgetreten sind, zu beseitigen.

Die Anderen haben jetzt einiges zu tun. Jene „Bauchschmerzen“ welche in den letzten Monaten aufgefallen sind, werden behoben. Selbstverständlich ist auch das gründliche Reinigen unseres Lieblings angesagt. Auch dort wo man es dann gar nicht sieht. Chrom muss poliert und die Dichtungen müssen behandelt werden um geschmeidig zu bleiben. Ganz wichtig ist auch die Lederpflege. Sonne und Feuchtigkeit setzen diesem Naturstoff recht heftig zu. Am besten ist eine milde Reinigungsmilch und im Anschluss eine Lederpflege die dem Leder wieder die Geschmeidigkeit und Farbe zurückgibt. Wenn man schon dabei ist, ist auch Kunststoffreinigung und -pflege angesagt.

Der Lack muss nicht nur gereinigt, sondern auch mit hochwertigen Pflegeprodukten behandelt werden, sodass er im Frühjahr noch immer glänzt und perlt. Ganz wichtig: voll tanken (um Rostbildung zu vermeiden) und die Reifen auf 3 bar aufpumpen. Noch ein heißer Tipp: Das Auto auf dicke Styroporplatten stellen. Diese passen sich der Reifenform an und verhindern dadurch eine Flächenbildung. Wichtig für die Cabriofahrer: dass Dach nach dem Reinigen, gegebenenfalls imprägnieren. Schließen, jedoch nicht verriegeln. Das Verhindert ein Überdehnen des Stoffes.

Wer es ganz genau wissen will: Im Laufe der Saison saugen sich die Teppiche mit Feuchtigkeit voll. Am besten ist diese und auch das Untermaterial, wenn möglich, aus dem Auto herauszunehmen und separat zu lagern.

Das waren sie also im Grossen und Ganzen, die Pflgetipps Eures Präsidenten.

Im Falle jemand noch zusätzliche Empfehlungen und Tipps für unsere Clubmitglieder hat, ist er damit herzlich eingeladen diese auf einem unserer Clubabende gerne zu präsentieren.

Die Vorbereitungen für die nächste Saison sind schon voll angelaufen um Euch, liebe Mitglieder, wieder eine attraktive und abwechslungsreiche Saison 2012 bieten zu können.

Wie schon oftmals erwähnt ist jeder gerne eingeladen seine Ideen und Vorstellungen in den Club mit einzubringen. Positive Beispiele haben wir heuer mehrmals genossen.

Liebe Mitglieder, weiter so!

Euer Präsident Wolfgang Nowotny

Car“ auf der Weltausstellung in New York gezeigt, danach tourte der gläserne Wagen durch Amerika und landete schließlich in der Sammlung des renommierten Smithsonian Institut in Washington.

Seitherzeit wurden zwei Exemplare des „Ghost Car“ gebaut. Der Wagen mit Chassis-Nummer 3113436, der am 30. Juli 2011 bei der St. John's Auktion in Plymouth, Michigan versteigert wurde, ist laut RM Auctions jedoch das einzig erhaltene Exemplar. Das durchsichtige Auto, mit 86 Meilen am Tacho, erzielte dabei die tolle Summe von 308.000 \$.

Herbert Fischer

Hillman „Zimp“, Zagato Imp

Es handelt sich beim Hillman Imp (zu deutsch etwa Kobold) um einen in Linwood bei Glasgow, Großbritannien produzierten Kleinwagen. Dieser wurde ursprünglich als Antwort auf die durch die Suezkrise aktuell gewordene Problematik um Erdöl und auf den Austin Seven/Morris Mini Minor (Mini) entwickelt. Im Gegensatz zu seinem Mitbewerber hatte der Imp Heckantrieb und einen 4-Zylinder-Heckmotor (basierend auf den „Coventry Climax FWMA“ Le Mans Klassen-Sieger-Wagen) mit 875 cm³ und 39 bhp. Seine Höchstgeschwindigkeit ist rund 130 km/h.



Der Imp erreichte nie die Popularität des Mini, obwohl er wie dieser auch im Motorsport relativ erfolgreich war. Besonders Kennzeichen des Wagens war die aufklappbare Heckscheibe. Von 1967 bis 1970 wurden zusätzlich zur Limousine ein 3-türiger Kombi, das Modell Husky, und ein Coupé, der Hillman Imp Californian, mit gleicher Motorisierung angeboten.



1963 entwarf Zagato in Mailand (Ercole Spada war damals Chef Stylist vom Zagato Design Studio) eine leichte Stufenheck-Karosserie für das Imp-Fahrgestell. Das Fahrzeug erhielt die Bezeichnung Hillman Zimp. Ein feines Produkt von englischer Technologie mit italienischem Flair. Drei Prototypen wurden für Ausstellungszwecke hergestellt. Die Rootes-Gruppe

erwog eine Serienproduktion des eleganten Modells; die Pläne scheiterten aber letztlich am Veto Chryslers. Es blieb daher bei drei produzierten Exemplaren. Die Fahrzeuge existieren heute noch. Sie befinden sich in Sammlerhänden.

Eines davon, 9053 PG mit der Chassis Nummer B411007821, wurde 1978 von einem italienischen Zagato Enthusiasten gekauft. Dieser restaurierte den Zagato-Imp, danach wurde der Wagen oft in der Oldtimerpresse gezeigt und beschrieben.

Herbert Fischer

Kannst du dich noch erinnern?

Hupmobile, Teil 32

Hupmobile war eine US-amerikanische Automarke, die 1909 bis 1941 von der Hupp Motor Car Company in Detroit (Michigan) gebaut wurde. Der erste Wagen, das Modell 20, wurde auf der Detroit Auto Show im Februar 1909 der Öffentlichkeit vorgestellt. Von diesem Fahrzeug entstanden bereits im ersten Jahr 500 Stück.

Robert Craig Hupp (1877-1931), der früher bei Oldsmobile und Ford beschäftigt war, gründete die Firma zusammen mit seinem Bruder Louis Gorham Hupp (1872-1961) im Jahre 1908. Die Fertigung des ersten Modells begann 1909. 1910 wurden schon 5.000 Autos hergestellt. Wegen eines Streits mit seinen Financiers verkaufte Robert Hupp seine Firmenanteile und gründete die kurzlebige R.C.H. Corporation, die später in Hupp-Yeats Electric Car Company umbenannt wurde.

Die Hupp Motor Car Company wuchs auch nach dem Weggang ihres Gründers weiter. Da Hupp ein starker Konkurrent von Ford und Chevrolet war und rund 65.000 Autos im Jahr produziert wurden, konnte man 1924 eine neue Fabrik dazukaufen. Nun wurde die Produktion vergrößert. Um den weiteren Anstieg der Verkaufszahlen schaffen zu können, kaufte Hupp noch die Chandler Motor Car Company wegen derer Fertigungshallen.

Verkaufs- und Produktionszahlen begannen noch vor dem Einsetzen der Weltwirtschaftskrise 1930 zu stagnieren. Die Strategie, den Hupmobile zu einem größeren und teureren Auto

Hupmobile



zu machen, begann 1925 mit der Einführung eines Achtzylindermodells und der Aufgabe der traditionellen Vierzylinder in der Folge. Weil sie sich um ein vermeintlich lukrativeres Marktsegment bemühten, vernachlässigte Hupp ihre Stammkundschaft.

Dennoch führte Hupp im steten Bemühen konkurrenzfähig zu bleiben, etliche Neuerungen ein. Hupp war einer der ersten Automobilhersteller, die seine Autos mit Freilauf ausstatteten, eine Einrichtung, die Anfang der 1930er-Jahre sehr, wenn auch nur kurzzeitig, populär war. Die Firma machte den gleichen Fehler, den auch viele andere Hersteller von Mittelklassewagen damals machten. Vor Allem weil sie jede Marktnische füllen wollten. Um die Verkaufschancen zu steigern, boten sie zu viele verschiedenen Modelle an. Bei den relativ geringen Produktionszahlen bei Hupmobile bedeutete dies, dass keines der Modelle in ausreichender Zahl gefertigt wurde um die Produktionskosten so niedrig zu halten und das sich ein ausreichender Profit ergab.



Hupp trennte sich von seiner konservativen Produktlinie und wandte sich an den Industriedesigner Raymond Loewy, der den Hupp Cyclefender von 1932 entwarf, einen eleganten Roadster, der seine Erfolge in Rennen verbuchte, aber den Abwärtstrend in den Verkaufszahlen nicht umkehren konnte. 1934 wurde der elegante, von Loewy entworfene „Aerodynamic“-Stil eingeführt, ebenso wie die billigere Serie 417-W, die eine leicht veränderte, von Murray gefertigte Ford-Karosserien hatte.



Trotz dieser Innovationen musste die Firma 1935 den Streitigkeiten zwischen den Gesellschaftern und dem Versuch einer feindlichen Übernahme ihren Tribut zollen. 1936 musste die Gesellschaft einen Teil ihrer Werke und Grundstücke verkaufen und 1937 wurde die Fertigung des Hupmobile vorübergehend eingestellt. Eine neue Linie von Sechs- und Achtzylinderwagen brachte man 1938 heraus, aber Hupp hatte zu viele Händler verloren und die Verkaufszahlen waren enttäuschend niedrig.

Um ihre alte Marktpräsenz in jedem Falle zurückzugewinnen,

kaufte Hupp 1938 die Pläne des von Gordon Buehrig konstruierten Cord 810/812 von der ehemaligen Cord Automobile Company. Hupp hoffte, dass sie sich finanziell sanieren könnten, indem sie das elegante Cord-Design bei einem billigeren, konventionellen Auto namens Skylark zeigten. Es gab Tausende Bestellungen begeisterter Kunden, aber Verzögerungen in der Produktion verärgerten die Käufer.

Da Hupp nicht mehr die erforderlichen Produktionskapazitäten hatte, einigte man sich mit der kränkelnden Graham-Paige Motor Company über die gemeinsame Nutzung der Cord-Pläne, wobei beide Modelle in der Graham-Fabrik entstehen sollten. Die Graham-Ausgabe mit dem Namen Hollywood unterschied sich von Skylark nur in wenigen Details.

1939 wurden endlich die ersten Hupmobile Skylark (als Modell 1940) ausgeliefert. Leider war die Wartezeit für die meisten Kunden zu lang und sie stornierten ihre Bestellungen. Die Wagen wurden nur wenige Monate lang gebaut und es entstanden nur 319 Exemplare. Hupp stellte die Fertigung Ende des Sommers 1939 ein. Die letzten Exemplare wurden bis 1941 verkauft. Auch Graham-Paige schloss seine Produktion, kurz nachdem der letzte Hupmobile die Fertigungslinie verlassen hatte. Der Kühlergrill des Skylark inspirierte später die Kühlergrills der Lincoln Continental der 1940er-Jahre.

Hupmobile waren Haupt- und Nebendarsteller in Film und Fernsehen, z.B. in Billy Wilders Film „Manche mögen's heiß“ wird Hupmobile mehrmals erwähnt. Das Auto, ein „grünes“ (der Film ist schwarzweiss gedreht) Coupé von 1925, ist in einer Einstellung zu sehen.



In der Fernsehserie „Leave It To Beaver“ erinnert sich Ward Cleaver (Hugh Beaumont) sehnsüchtig an das Hupmobile-Familienauto.

Ein gelber Model 32 Touring mit Azetylen-Beleuchtung (also vor 1914) fährt in der Neuverfilmung „Der Rote Baron“ (2008, Regie Nikolai Müllerschön) vor dem deutschen Oberkommando in Lille vor.

Ein rotbrauner Model R Touring mit hellem Verdeck, ca. 1922, ist in „Jenseits von Afrika“ (1985, Regie Sydney Pollack) zu sehen.

Ein ähnlicher, dunkelblauer Model R Touring mit vernickelter Kühlermaske hatte einen Auftritt in „Ich, Dr. Fu Man Chu“ (1965, Regie Don Sharp); wahrscheinlich wurde dieses Auto auch verwendet in „Sacco und Vanzetti“ (1971, Regie Giuliano Montaldo) sowie „Tutti figli di Mammasantissima“ (1974, engl. Italian Graffiti, leider konnte kein deutscher Verleihtitel gefunden werden, Regie Alfio Caltabiano).

Ein Modell R Roadster von 1925 erschien in zahlreichen Filmen, zuletzt in „Aviator“ (2005, Regie Martin Scorsese. Das gleiche Auto, nun rot/schwarz lackiert, war im TV-Spielfilm „Und ihre Augen schauten Gott“ (2005, Regie Darnell Martin, mit Halle Berry zu sehen).

Mindestens zwei Hupmobile sind im Kinofilm „Bonnie und Clyde“ (1967, Regie Arthur Penn) zu sehen: Ein braunes Victoria mit orangen Rädern von 1933 und ein bordeaux-roter Model

518-D Aerodynamic Sedan.

In Folge 4 der 4. Staffel der TV-Serie Waltons (1974) ist ein Aerodynamic Model 427 von 1934 zu sehen.

So unbekannt die Automobilfirma Hupp in Europa war, in den USA hat diese noch immer einen guten „Klang“.

Herbert Fischer

Scheunenfund Isotta Fraschini

Ja, sie reißen nicht ab - die Berichte über sensationelle Scheunenfunde.

Anlässlich der Bonhams Beaulieu Autojumble Auktion kam mit der Los Nummer 127 ein Scheunenfund eines Isotta Fraschini Tipo FC aus 1912 zur Versteigerung.

Sensationell komplett für ein Auto aus 1912 - alles vorhanden was so ein altes Auto ausmacht.



Das Auto wurde in London erstmals zugelassen nachdem dieses bei Grosvenor Carriage Co. Ltd. of 366/8 Euston Road, London, NW, mit einer Karosserie versehen wurde.

Bis 1966 blieb der Isotta immer in einer Familie, danach verschwand er in einem Schuppen. Den Aufzeichnungen nach wurde 1979 das Auto gestartet, es lief ohne Probleme,

LH 5331 sieht, für ein unrestauriertes Auto aus der Edvardian Zeit, in relativ guten und restaurierbaren Zustand aus. Es sind immer noch die original Azetylen Frontscheinwerfer und Positionslichter vorhanden. Auch das Armaturenbrett ist im Originalzustand.

Verkauft wurde das gute Stück für £78,500 inklusive des Buyer's Premium - Ausrufungspreis war £20.000.

Herbert Fischer

Austin A35

Der ex James Hunt (Hesketh F1 Fahrer) Austin A35 (Lieferwagen) wurde um £14.300 bei einer Versteigerung in Silverstone an den Mann gebracht.



Trident Clipper

Das Unternehmen Trident Cars Limited begann 1965 in Woodbridge mit der Produktion von Automobilen. Später erfolgte der Umzug nach Ipswich.

1974 wurde die Produktion vorübergehend eingestellt. Nach einem Neustart 1976 wurde die Produktion 1978 endgültig eingestellt. Die von 1965 bis 1978 hergestellten Fahrzeuge sind Abwandlungen einer in den frühen 1960er Jahren entstandenen



Grundkonstruktion, diese unterschieden sich voneinander in erster Linie durch ihre Motorisierung und durch die Gestaltung der Frontpartie. In technischer Hinsicht basierten die Trident-Coupés auf einer Konstruktion von TVR. Das grundlegende Design geht dagegen auf den britisch-italienischen Designer Trevor Frost zurück, der in den 1960er Jahren für die Carrozzeria Fissore tätig war. Die Fahrzeuge waren als Fließheck-Coupés mit großer Heckklappe gestaltet. Ein einzelnes Fahrzeug wurde außerdem als Cabriolet aufgebaut.

Der Trident Clipper wurde in der Zeit von 1965-1974 hergestellt. Dieses Coupé basierte auf dem Prototyp TVR Trident von 1965. Zum Einsatz kam ein amerikanischer Ford-V8-Motor mit 4727 cm³ Hubraum und 271 PS. Ab 1971 war ein größerer Motor mit 5576 cm³ Hubraum und 300 PS von Chrysler lieferbar. Die Angaben zu den Produktionszahlen schwanken zwischen 39 und 225.

Herbert Fischer

Mercedes-Benz 540K Spezial Coupe

Der spektakuläre Mercedes-Benz 540 K Spezial Roadster mit der Fahrgestellnummer 154140 ging bei der RM Auktion in Monterey, USA, für den rekordverdächtigen Preis von 9,680.000 US-Dollar an einen neuen Liebhaber. Der Abschluss dieser Auktion war der höchste Preis, der jemals überhaupt für einen Mercedes-Benz bei einer Auktion bezahlt worden ist.



Der Spezial-Roadster wurde 1937 in Sindelfingen hergestellt und dazumal für 28.000 Reichsmark (ca. 12.000 US-Dollar) verkauft. Erstmals vorgestellt wurde der prächtige Mercedes im Jahre 1933 bei der Berliner Motorschau. Ein Importeur aus New York verlangte dazumal rund 14.000 Dollar – ein stolzer Preis, damals um ca. 40 Prozent mehr, als der stärkste Cadillac V-16 kostete. Ausgeliefert wurde das Fahrzeug an einen Industriellen in Buenos Aires, Argentinien am 5. Januar 1937 – so belegen es die Papiere. Für viele ist das Fahrzeug selbst eines der angesehensten und schönsten Autos in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen. Gebaut wurden 419 Fahrzeuge, – nur 25 mit "langen Schwanz" als Spezial-Roadster.

Bei der Auktion in Monterey wurde ein weiterer 540 K Spezial Roadster aus den Jahre 1939 für 4,62 Millionen verkauft, ein Coupé von 1936 wurde für 3,08 Millionen Dollar versteigert.

Herbert Fischer

SPIRITO Design Limited

Spirito Design stellt Skulpturen von excellenten Autos her. Die einfache Form der Karosserie wird dargestellt ohne solcher „Nebensächlichkeiten“ wie Türschnallen/Griffe, Spiegel, Auspuff, Scheibenwischer, Räder etc.

Es ist geplant die herrlichen Karosserieformen von Aston Martin, Mercedes-Benz 300SL, und Ferrari 250GTO herzustellen. Zur Zeit ist das „Erstlingswerk“ ein Jaguar E-Type 1961 käuflich, als Dekoration für Büro oder zu Hause, zu erwerben.



Das gute Stück besteht aus einem Teil welcher in Polyester-Resin mit einer speziellen Lackierung gefertigt ist. Die Produktion ist auf 50 Stück limitiert und ist 130 x 56 cm groß.

Preis ? www.spirito-design.co.uk

Biosprit

Nicht weniger, sondern mehr Kohlendioxid pusten Autos in die Atmosphäre, wenn sie mit Biodiesel betankt werden - mit verheerenden Folgen für die Klimabilanz der EU. Für die hoch subventionierte Branche ist das verheerend.

Die Herstellung von Biodiesel aus Raps, Soja oder Palmöl führt zu mehr CO₂ in der Atmosphäre als herkömmlicher Sprit. Das besagt ein internes Papier der EU-Kommission, das der FTD vorliegt. In dem Dokument werden im Gegensatz zu bisherigen Berechnungen die indirekten Klimafolgen in die CO₂-Bilanz des Biokraftstoffs einbezogen. Danach wird durch die Herstellung von Raps 4,5 Prozent mehr CO₂ ausgestoßen als bei herkömmlichem Sprit - bei Soja sind es sogar 11,7 Prozent. Für die hoch subventionierte Biokraftstoffindustrie ist das ein verheerendes Ergebnis. Denn ein Großteil des Biosprits ist Biodiesel, der hauptsächlich aus Raps, Soja und Palmöl gewonnen wird.

Im Rahmen ihrer Klimaziele will die EU bis 2020 den CO₂-Ausstoß um 20 Prozent senken, unter anderem durch den Einsatz von Biosprit. Dafür wird angenommen, dass vom Anbau der Pflanzen bis hin zur Verbrennung im Motor weniger CO₂ in die Atmosphäre gerät als bei herkömmlichem Sprit. Vorgabe ist, dass die CO₂-Belastung durch Biosprit 35 Prozent unter der Belastung durch Normalbenzin liegt. Bisher wurden aber

die indirekten Klimafolgen nicht in die CO₂-Bilanz von Biosprit eingerechnet. Zu diesen Folgen gehören Verdrängungseffekte in der Landwirtschaft: Bauern zerstören Regenwälder oder kohlenstoffhaltige Böden, weil sie dahin für den Nahrungsmittelanbau ausweichen müssen - auf ihrem ursprünglichen Ackerland stehen Biosprit-Pflanzen. Dieser Effekt wird indirekte Landnutzungsänderung (Indirect Land-Use Change, Iluc) genannt. Wird der Iluc-Faktor in die Bilanz einbezogen, wird aus dem Biosprit ein neuer Umweltsünder. Ursprünglich wollte die Kommission den Faktor 2010 in die Berechnungen einbeziehen, verschob dies aber auf Herbst 2011.



Für die europäische Biodieselindustrie wäre das ein Desaster. Das EU-Dokument schlägt daher einen Kompromiss vor: Statt den Iluc-Faktor einzubeziehen, sollen die CO₂-Einsparungen auf 45 oder 50 Prozent erhöht werden. Erst spätestens 2018 soll der Faktor zum Tragen kommen. Darauf hätten sich die Kommissare für Energie und Klima, Günther Oettinger und Connie Hedegaard, geeinigt, berichtet die Agentur Reuters. Die Industrie bekäme so eine Schonfrist: Die neuen Hürden werden bei Raps erreicht, bei Palmöl und Soja mit ein wenig Mühe.

Offiziell wollte die Kommission keine Stellung nehmen. Aus internen Kreisen heißt es, man arbeite an einem Kompromiss und wolle den Faktor spätestens 2014 einrechnen. EU-Parlamentarier und Umweltschützer vermuten den Einfluss der Agrarlobby hinter dem Vorschlag. „Die ist bei Oettinger wohl auf ein offenes Ohr gestoßen“, sagte Jo Leinen (SPD), Vorsitzender des Umweltausschusses. Das Parlament werde die Verzögerungspolitik nicht mitmachen. „Die Iluc-Ergebnisse blamieren die Kommission“, rügte Sébastien Riso von Greenpeace.

Quelle: FINANCIAL TIMES

Lancia Aurelia B20 GT

Die Aurelia ist ein Modell des italienischen Automobilherstellers Lancia, welches von 1950 bis 1958 in verschiedenen Motor- und Karosserievarianten (Limousine, Coupé, Cabriolet) produziert wurde.

1951, ein Jahr nach der Limousinenpremiere, debütiert die Lancia Aurelia B20 GT; ein Coupé, mit der Lancia seinen Platz unter den innovativsten Automobilherstellern festigen wollte. Das Design entstand in der Carozzeria Ghia, wurde aber kurze Zeit später durch Pininfarina überarbeitet und dort auch von Hand gebaut. Technisch teilt sich das Lancia Aurelia Coupé die Plattform mit der B21-Limousine. Den V6-Motor des Coupés kennzeichnen eine höhere Verdichtung, zwei Weber-Vergaser und eine Leistung von 75 PS. Das Auto wiegt nur 1.000 Kilogramm und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Als klassischer 2+2-Sitzer konzipiert, bietet der Lancia Aurelia, vier Erwachsenen Platz. Nach 500 gebauten Exemplaren, folgte 1952 die zweite Serie des Lancia Aurelia Coupés, nun



mit 80 PS, zahlreichen optischen Modifikationen und einem tiefer gelegten Fahrwerk. Ein weiteres Jahr später ging die dritte Generation an den Start und die Aurelia wurde endgültig zum Parade-Lancia-Modell. Die Leistung des nun 2,5 Liter großen Sechszylinders stieg auf 118 PS und auch der Name wurde modifiziert: Lancia Aurelia B20 2500 GT. Die Höchstgeschwindigkeit von 185 km/h ist, im Vergleich zu einem Porsche 356 1500 Super, der eine Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h erreicht, beachtlich. Produktionszeitraum des GT waren von 1951-1958.



Es war ein außerordentlich innovatives Fahrzeug: So besaß es den ersten in einer namhaften Serie hergestellten V6-Motor, und zwar mit der klassischen 60°-Winkelanordnung. Auch die Transaxle-Bauweise (Motor vorne und Getriebe hinten), die heute (2011) nur noch bei Spitzensportwagen wie Ferrari, Maserati, Aston Martin, Mercedes-Benz SLS AMG und Corvette zu finden ist, war außerordentlich und verhalf der Aurelia zu hervorragenden Fahreigenschaften. Zuvor verfügte nur der tschechische Skoda Popular in den 30er Jahren über eine solche Bauweise. Die ersten Modelle verfügten wie der Vorgänger Aprilia vorne über Einzelradaufhängung (heute Norm, damals einzigartig) und hinten über die erste Schräglenkerachse über-



haupt, die späteren über eine De-Dion-Hinterachse.

Die Aurelia wurde vom Konstrukteur Vittorio Jano entworfen. Der Wagen markierte für Lancia vor allem einen wirtschaftlichen Erfolg, war jedoch auch stilprägend für viele weitere Lancia-Modelle. Außerdem begann mit Lancia mit diesem Modell seine beispiellose Erfolgsserie im Rallye-Sport.

Herbert Fischer

Wer hat's gesagt?

„Mit den Menschen ist es wie mit den Autos. Laster sind schwer zu bremsen.“

Heinz Erhardt, Humorist

„Eines der besten Mittel gegen das Altwerden ist das Dösen am Steuer eines fahrenden Autos.“

Juan Manuel Fangio, Rennfahrer.

„Die größte Gefahr im Straßenverkehr sind Autos, die schneller fahren, als ihr Fahrer denken kann.“

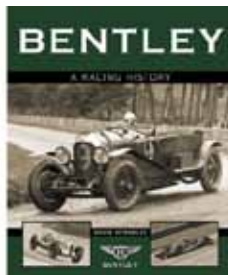
Robert Lembke, Quizmaster

Neue Bücher

Bentley a racing history

Der Autor Davis Venables arbeitet die Renn-Geschichte von Bentley der Vorkriegszeit wunderbar auf. Es sind auch die Napier und Brooklands Geschichten die dieses Buch, neben den Le Mans etc. Aktivitäten, so wertvoll machen. 312 Seiten auf denen auch die weniger bekannten Embiricos Geschichten vorkommen sind spannend aufgearbeitet.

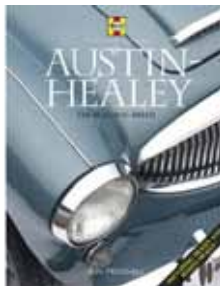
ISBN 9780857330215, 40 GBP



Austin-Healey the bulldog breath

Eine Hommage an den britischen Sportwagenklassiker Austin Healey.

Niemand würde bezweifeln, dass der „Big Healey“ eine Ikone unter den klassischen britischen Sportwagen ist. Vom ersten Austin-Healey 100, der 1952 das Licht der Welt erblickte, bis zum letzten 3000er, der 1967 vom Band rollte, entstanden mehr als 73.000 Exemplare dieses kernigen Roadsters, der bis heute nichts von seiner Beliebtheit eingebüßt hat. Sämtliche Versionen, ob Vier- oder Sechszylinder, verkörpern mit ihrer maskulinen Ausstrahlung die besten Traditionen britischen Automobilbaus. Dieser edel ausgestattete, großformatige Band lässt die Historie des „Big Healey“ mit



exzellenten zeitgenössischen und exklusiv produzierten neuen Bildern sowie einem ausführlichen Datenteil Revue passieren. Er vermittelt die ganze Faszination, die diesen Fahrzeugen zu eigen ist.

Austro-Daimler ADR

Beim Pebble-Beach Concour d'Élegance 2011 stach ein Österreichisches Auto besonders heraus und errang einen 2. Platz – ein Austro Daimler ADR Bergmeister 1933, karosiert von Armbruster in Wien. Das Auto ist im Besitz von Dr. Wolfgang Porsche. Eine betörend elegante Karosserie die in nichts von den anderen großen Auto-Marken zurückstehen muss.



Der vom ehemaligen Porsche-Mitarbeiter Karl Rabe entworfene Austro-Daimler ADR ist ein Pkw der Oberklasse, den die Automobilfirma Austro-Daimler 1927 als Nachfolger des Modells ADM herausbrachte. Das „R“ in der Typenbezeichnung weist auf den neuartigen Rohrahmen hin, der den Plattformrahmen des Vorgängers ersetzte. Wie beim Vorgängermodell war der Motor aus Leichtmetall gefertigt mit einer durch Königswelle angetriebenen Nockenwelle.

1931 beerbte der Austro-Daimler Bergmeister das Modell ADR Sport. Sein vergrößerter 6-Zylinder-Reihenmotor mit 3,6 Litern Hubraum entwickelte 120 PS. Es wurden bis 1934 nur 50 Fahrzeuge gebaut und mit Sonderkarosserien des österreichischen Stellmacherbetriebes Oeffag, Armbruster-Wien und Gläser-Dresden versehen.

Die Österreichischen Firmen sahen in den 20er Jahren die Teilnahme an Bergrennen als hervorragendes Mittel zur Bewerbung ihrer Produkte. Der Name des Austro Daimler ADR 120 „Bergmeister“ geht auf den prestigeträchtigen Titel des Werkfahrers Hans Stuck zurück, der zwischen 1927 und 1930 auf dem ADM R nahezu unschlagbar war und insgesamt 43 Siege einfuhr. Sein 1930 aufgestellter Rekord für die Semmering Bergstrecke hält bis heute.

Austro Daimler Automobile wurden nach der Fusion 1934 in den Steyrwerken keine mehr gefertigt.

Herbert Fischer

Meilenwerk am Zürichsee

Nahe des Zürichsees wird 2012 das erste Schweizer Meilenwerk entstehen. Dies beschlossen die beiden Projektpartner Meilenwerk AG und Mobimo Holding AG. Die Mobimo bringt das 20.000 Quadratmeter große Gebäude einer ehemaligen Webmaschinenfabrik in Horgen ein. Neben 17.000 qm Mietflächen für Händler, Werkstätten und Dienstleister wird es Veranstaltungs- und Gastronomiebereiche geben und rund 150 Einstellboxen für private Auto-Halter. Ferner soll ein Designer-Hotel mit 100 Zimmer entstehen.

Die Eröffnung ist für das Frühjahr 2013 geplant.

Fiat Mefistofele

Der Fiat Mephistopheles stammt eigentlich aus dem Jahr 1908, wurde aber später mit einem Fiat Flugmotor ausgestattet und errang 1924 den Geschwindigkeits-Weltrekord mit 235 km/h.

Downsizing? Dafür hätte Ernest Eldridge nur Spott übrig gehabt. Der englische Rekordfahrer setzte auf Hubraum. Mit einem 21,7-Liter-Flugzeugmotor in einem Fiat-Rennwagen jagte Eldridge 1924 zum Geschwindigkeitsweltrekord. Und auch der Verbrauch war absolute Spitze. Die Bezeichnung hat man ihm gegeben, weil er entsetzlich viel Krach und Gestank hervorruft.

Was für ein Reihen 6 Zylinder-Motor! Die Kurbelwelle ist fast zwei Meter lang und knapp hundert Kilogramm schwer, jeder der sechs Zylinder ist beinahe vier Liter groß, und die Kolben haben das Format von Elefantenfüßen: Kein Wunder, dass dieses Kraftwerk für Rekordfahrten taugt. Das wusste auch Ernest Eldridge, ein Tempofanatiker, Rennfahrer und Pilot. Eldridge hatte seinen eigenen Rennstall am Rundkurs von Brooklands und kam irgendwann in den zwanziger Jahren billig an einen Fiat SB/4 von 1908.



„Mit dem Auto wollte Eldridge den Weltrekord für Straßenfahrzeuge brechen“, sagt Raffaele Terlizzi, der die historische Sammlung von Fiat betreut. Dieser Plan jedoch war mit dem ursprünglich im Auto eingesetzten Vierzylindermotor - immerhin zehn Liter groß und 150 PS stark - kaum zu schaffen. Es musste ein anderes Aggregat her. „Mehr Leistung war damals nur mit mehr Hubraum zu bekommen“, sagt Terlizzi. Heute geht die Motorenentwicklung exakt in die andere Richtung - um Sprit zu sparen, setzen die Entwickler auf Downsizing. Das ist der Fachbegriff, wenn Hubraum durch Aufladung und Direkteinspritzung ersetzt wird.

Eldridge konnte davon noch nichts ahnen. Er streckte mit Teilen eines ausgerangierten Londoner Stadtbusses das Chassis und ersetzte den Vierzylinder nach der damals gängigen Praxis durch einen Flugmotor; ebenfalls ein Fiat-Aggregat, das für Kampfflugzeuge des ersten Weltkriegs entwickelt worden war: sechs Zylinder, 21,7 Liter Hubraum und 320 PS schienen ihm ideal für sein abenteuerliches Vorhaben.

Um den Motor herum einige Bleche, darunter ein Holzgestell, daran vier große Speichenräder sowie ein winziger Sitz, eine außen liegende Schaltung und zwei Ketten für den Antrieb der Hinterachse - fertig war der Rekordwagen. Auf Nebensächlichkeiten wie Bremsen an der Vorderachse, Scheinwerfer oder Richtungsanzeiger hatte Eldridge verzichtet. Schließlich war der Fiat nur aus einem Grund gebaut worden: Tempo.

Schon beim ersten Versuch knackte Eldridge mit 230,55 km/h den bis dahin geltenden Bestwert. Doch der Triumph war nur von kurzer Dauer, denn ein Delage V12 mit 350 PS war noch



einen Tick schneller. Außerdem musste Eldridge einen Rückwärtsgang nachrüsten - wie es das Rekord-Regelwerk vorschrieb. Dann war es so weit: Am 12. Juli 1924 jagte Eldridge auf einer langen Geraden bei Arpajon vor den Toren von Paris mit 234,98 km/h über die Messstrecke und ergatterte den begehrten Rekord: Er fuhr das schnellste Landfahrzeug der Welt.

Für Terlizzi, der die Bestleistungen des Mefistofele genannten Rekordwagens auf einer Messingtafel im Motorraum verewigt hat, gilt dieser Rekord übrigens bis heute. „Es war die letzte Rekordfahrt auf öffentlichen Straßen“, sagt der Fiat-Historiker. „Alle nach Eldridge sind auf Flughäfen, Rennstrecken oder Salzseen gefahren. Das kann man nicht vergleichen.“ Offensichtlich unterscheidet der Mann auch zwischen Landstraße und Autobahn, denn dort erreichte 1938 Rudolf Caracciola eine Geschwindigkeit von 432 km/h.

Nach dem Rekord wurde der Wagen in England eingemottet und nur noch zu besonderen Gelegenheiten hervorgeholt - wie etwa zum Goodwood Festival of Speed. Dort habe ihn, so



berichtet Terlizzi, in den siebziger Jahren Fiat-Patriarch Gianni Agnelli zum ersten Mal gesehen und entschieden: „Der Wagen muss zurück nach Italien.“ Für eine nicht bekannte Summe Bargeld und zwei Fiat 125 als Dreingabe kam der Rekord-Renner nach Turin in die Fiat-Sammlung. 2007 begann eine gründliche Restaurierung, und nun fegt der feuerrote Bolide wieder über die Teststrecke.

Ein Verbrauch von 200 Litern Benzin je 100 Kilometer, ein Fall für die „Grünen“?

Herbert Fischer

Park Ward

Park Ward war ein britischer Karosseriebaubetrieb, der von William M. Park und Charles W. Ward die zusammen bei F.W. Berwick Ltd., den Herstellern der Sizaire-Berwick-Automobile, gearbeitet hatten, 1919 gegründet wurde. Die Firma hatte ihren Sitz in Willesden, North London.

Nachdem das Unternehmen in den frühen 1920er-Jahren Karosserien für ein Reihe von Autos hergestellt hatte, verband es sich besonders mit Bentley. 1922 fragte Rolls-Royce an, ob sie sich nicht am Bau von Standardkarosserien für das kleine 20hp-Modell beteiligen wollten. Das Projekt kam zwar nicht zur Ausführung, aber man baute solche Karosserien für Rolls-Royce-Kunden. Rolls Royce stellte ein von Park Ward karossiertes 40/50hp-Modell auf der British Empire Exhibition 1924 aus. Ab Mitte der 1920er-Jahre konzentrierte sich die Firma auf Bentley- und Rolls-Royce-Modelle.



Bentley 3,5 ltr. Sports Saloon 1935



MG-TA Drophead Coupe „Symphony“, 1936



Bentley R-Type Drophead Coupe, 1953

1933 kaufte Rolls-Royce Anteile an Park Ward, und nach der Übernahme von Bentley durch Rolls-Royce wurde das Unternehmen zur ersten Wahl für Bentley-Kunden, die eine Karosserie für ihren Wagen wollten. Ganzstahlkarosserien wurden 1936 zusätzlich zu den Karosserien in Gemischtbauweise eingeführt. 1939 kaufte Rolls-Royce die übrigen Anteile von Park Ward auf und machte das Unternehmen zur 100-prozentigen Tochter.

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte Park Ward den Bau von Sonderkarosserien in Ganzstahlbauweise fort und wurde von Rolls-Royce zum Bau der Werkskarosserien ihrer Autos ab dem Bentley Mark VI genutzt.

1961 verschmolz Rolls-Royce die Marke mit der neu zugekauften Firma H. J. Mulliner & Co. zu *Mulliner Park Ward*. Die Geschäfte wurden in der Fabrik in Willesden zusammengefasst und man stellte die Karosserien für Fahrzeuge wie den Rolls-Royce Silver Cloud, den Rolls-Royce Phantom V und den Bentley Continental her.

Herbert Fischer

Morgan 4/4 als Kunstobjekt



Ein klassischer Morgan 4/4 wurde vom dänischen Künstler Kristian von Hornsleth anstelle einer Leinwand als „Bildträger“ verwendet. Das Objekt wurde im Juli bei Bonhams versteigert.

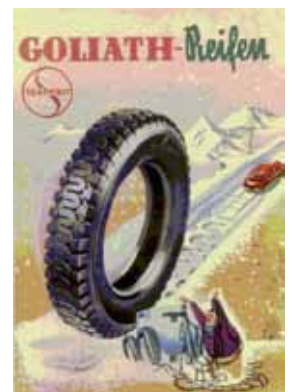
Vor 75 Jahren wurde der Winterreifen erfunden

Ja früher, sagt man gerne, früher seien die Winter viel kälter gewesen als heute. Es gab viel mehr Schnee! Wir müssen uns heute fragen wie haben die Autofahrer es früher geschafft im Winter voranzukommen. Bis ins Jahr 1936 rutschten sie auf den gleichen Reifen über Schneefahrbahnen, mit denen sie im Sommer über die Straßen fuhren.

Es war die österreichische Reifen-Firma Semperit, die so lange forschte und entwickelte, bis sie die Abhilfe gegen den Schnee gefunden hatte. Es entstand ein Reifen „für wegloses Gelände“ und „für alle Jahreszeiten“ - 1936 Goliath genannt - keiner sagte noch Winterreifen dazu.

Wenn man den Firmennamen Semperit aus dem lateinischen übersetzt heißt dies: „er geht immer“.

Der Goliath wurde in fünf verschiedenen Größen angeboten. Die geringe Auflagefläche der damaligen Reifen war im Tief-



schnee ganz sicher kein Nachteil.

Der „Goliath“ überlebte den Weltkrieg und wurde erst 1952 durch ein neues Produkt ersetzt, für das der Begriff „Semperit M&S (Matsch & Schnee) gefunden wurde. Die Lauffläche bestand aus vier Blockprofilbändern, die schräg gegeneinander versetzt waren und wie Zahnräder in den weichen Untergrund eingriffen. Dieser Winterreifen begründete den Ruf österreichischer Qualitätsreifen, er war ein Jahrzehnt lang der meistgefahrte Winterreifen Europas.

Lange Zeit ging es nur um eins - Traktion. Erst viel später wurden auch auf andere Eigenschaften Wert gelegt. Über die Einführung des Radialreifens in den Sechzigerjahren, die Entwicklung des Lamellenreifens (1985), der auch ohne stark strukturiertes Blockprofil auskommt, und den Einstz immer raffinierter Gummimischungen führte der Weg zu den modernen Winterreifen, wie wir sie heute kennen. Die heutigen Winterreifen stehen in den Komfort- und Sicherheitseigenschaften den Sommerreifen in nichts nach - vor allem beim Bremsen.

Apropos, ab 1. November gilt wieder die witterungsbedingte Winterreifenpflicht - natürlich auch für unsere Oldtimer.

gelesen in Auto Touring 10/2011, ÖAMTC

Umfrage: Nur Aston Martin ist cooler als Apple



In Cupertino muss man jetzt ganz stark sein: Die britische Marktforschungsumfrage „Cool Brands“ hat ergeben, dass es auf der Welt eine noch coolere Marke gibt.

Doch immerhin kann sich Apple damit trösten, mit den Coolsten des Globus nicht zu konkurrieren, dem britischen Hersteller von Luxuskarossen Aston Martin. Den Coolness-Grad haben die Marktforscher vor allen Dingen in der Marketing- Community in Großbritannien erfragt. Schon im Vorjahr hatte Aston Martin das iPhone knapp geschlagen, der iPod hatte sich auf den dritten Platz gesetzt und Apple auf Rang 13. In diesem Jahr hatte die Befragung Apple, iPhone und iPod als eine Einheit angesehen.



Die Wahrnehmung der Marke Apple beschreibt die Studie als „geschmeidiges und stylisches Design, kombiniert mit einer machtvollen und wegweisenden Technologie, die Apple-Produkte zu Ikonen macht, die in der ganzen Welt Must-Haves sind“.

Auf dem dritten Platz der coolen Marken folgt Harley Davidson, dahinter sind Rolex und Bang & Olufsen platziert, es folgen Google, Ferrari, Youtube und Nike.

Stephen Cheliotis, Vorsitzender des Cool Brands Expertenrats erklärt die Coolness: „Cool ist subjektiv und persönlich.“

Aber als coole Marke angesehen zu werden, bedeutet es handelt sich um eine Marke, welche die meisten Briten besitzen wollen.“

Aus der macwelt

COVC Clubnachrichten

1. Church Hill Climb, 1. Oktober

Erfahrungsbericht Church Hill Climb aus der Sicht des Beifahrers:

Ich hatte mich zu dieser Veranstaltung wieder einmal nicht angemeldet, da ich befürchtete, dass es regnen oder die Strecke zu anspruchsvoll für einen Vorkriegswagen sein könnte. Dass das Wetter ein Traum war und zahlreiche Vorkriegsoldtimer am Start standen belehrte mich zwar eines besseren aber was soll's. Jedenfalls hatte ich keine Ausrede als Struzzi mich fragte, ob ich ihm als Beifahrer zur Verfügung stehen würde.

Bei einem Kaffee wartete ich also um halb sechs Uhr am Treffpunkt und bereits eine halbe Stunde später fand sich auch Hannes mit seinem Jaguar E-Type dort ein. Als Liebhaber amerikanischer Senften war der „E“ für mich eine völlig neue Erfahrung. Beim Öffnen der Türe fiel mir auf dass sich nur die obere Hälfte öffnen ließ. Die untere Hälfte, in der Höhe eines englischen Weidezauns, heißt Schweller und muss je nach Sportlichkeit übersprungen oder wie in meinem Fall überkrochen werden. Hat man aber erst einmal Platz genommen, ist der „E“ für einen Sportwagen allerdings sehr bequem. Sogar eine Unterschenkelheizung ist vorhanden. Um zu verhindern, dass neureiche GTI-Fahrer auf die Idee kommen könnten, die Ellbogen aus dem Fenster zu hängen, haben die britischen Ingenieure auf einen Trick zurückgegriffen und so bleibt die Scheibe



Gesamtklassement:

1. Stürzer/Huber

Ferrari 330 GTC



Gesamtklassenem:

2. Fischer/Schützinger

Porsche 911 SC



Epoche 1 - Vorkrieg:
1. Gruber/Kapfenberger Bentley Speed 8

auch in geöffnetem Zustand ein paar Zentimeter stehen und amputiert überstehende Körperteile bei Bedarf.

Nachdem wir nun nach Kirchberg angereist waren und gestärkt durch ein ausgiebiges Frühstück, studierten wir intensiv die Strecke, und Hannes berechnete alles ganz genau, was mit Hilfe der gut gemachten Unterlagen kein Problem darstellte. So war auch der erste Durchgang, der als Proberunde diente, durchaus ein Erfolg und wir meisterten diesen ersten Durchgang wie ein altes Ehepaar.

Doch wie das bei Ehen so ist, tauchten schon bald kleinere Kommunikationsprobleme auf. Um Hannes die Anpassung der Geschwindigkeit zu erleichtern, zählte ich langsam von 10 herunter.



Die präzise fahrenden und schnellen Damen

Bei Null allerdings überraschte mich Strutzi plötzlich mit der Frage „Wos null?“. „GAS! - LICHTSCHRANKE!“ waren meine entsetzten Worte. Nur 4 Sekunden zu spät, und das beim ersten Wertungsdurchgang! Während wir noch überlegten ob uns nun 400 oder 4.000 Strafpunkte aufgebremst würden, hatte sich mein Fahrer offenbar vorgenommen die verlorene Zeit wieder aufzuholen, und so passierten wir den nächsten Checkpoint ein paar Sekunden zu früh. Dummerweise wurden uns dafür die Strafpunkte nicht wieder abgezogen...

Die kurvenreiche Strecke veranlasste unseren Vordermann „Bimbo“ seinen Wagen mit einem leichten Drift durch die Spitzkehre zu bewegen was mich zu der Aussage veranlasste „schau - der kann das...“

Das wollte Hannes nicht auf sich sitzen lassen, und da die Stimme der Vernunft in Form seiner Frau nicht da war, latschte er auf's Gas als sitze er in einem 2CV. Das weckte die 12 Zylinder die gemütlich vor sich hin schlummerten und verlieh dem „E“ einen Driftwinkel der die Gesichtszüge von Hannes zum Entgleisen brachte. Das Eichörnchen das noch heute in der Spitzkehre klebt, war platt angesichts unserer sagenhaften Beschleunigung.

Kurz darauf überholten wir Bimbo sogar, da ihm offenbar

seine Zigarette aus dem Mund gefallen war. Kein Wunder, war doch die Trompetenform für ein Cabrio aerodynamisch ungünstig gewählt...

Als wir unsere drei Durchgänge absolviert hatten, fanden sich alle bei einem sehr guten Essen wieder zusammen und es wurden die Sieger geehrt. Obwohl der erfolgsverwöhnte Strutzi keinen Pokal mit nach Hause nehmen durfte, war die Veranstaltung ein voller Erfolg und ich bin froh dabei gewesen zu sein!

Alex Loyda

PS/ Viele Bilder vom „Church Hill Climb“ können auf www.covc.at angesehen werden!

BEAULIEU

Wie jedes Jahr fand auch heuer Anfang September das weltbekannte Auto-Jumble in Beaulieu statt. Für viele unserer COVC-Freunde – und natürlich auch für mich – ein absoluter Höhepunkt des Oldtimerjahres.

Warum Beaulieu? Weil hier jedes Jahr 10 bis 15 Freunde einen Männerurlaub ohne Frauen genießen und mehrere Tage in altem Kramuri und rostigem Blech herumstierlen und dabei Glücksgefühle entwickeln.

Wie jedes Jahr sind einige von uns mit dem Flugzeug angereist, der größere Teil jedoch mit Autos, vor allem deshalb, um bei der Rückfahrt Ersatzteile sprich Schrott, den wir dringend benötigen, nach Hause mitnehmen zu können. Früher haben wir in Belgien eine Übernachtungspause gemacht, da wir es jedoch nicht mehr aushalten können, nach England zu kommen und mit zunehmenden Alter immer ungeduldiger werden, sind wir diesmal in einer Nonstop-Fahrt von 22 Stunden, durchgefahren.

Übernachtung findet wie jedes Jahr in der Privatpension von William und Mary statt, wo wir seit Jahren mit bed and breakfast bestens versorgt werden und uns sehr wohl fühlen.

Am Donnerstag, 8. September 2011 hat unser Freund Michi Braun eine Besichtigung des Hafens Portsmouth organisiert, wo wir das Flaggschiff des Lords Nelson und das größte Segel-Dampfschiff aus dem Jahr 1851, die Worrier, besichtigt haben, inklusive mehrere Museen und Hafenrundfahrt.



Wir haben ursprünglich angenommen, dass Michi den Hafen nicht finden wird, er hat uns aber eines Besseren belehrt und uns punktgenau hingeführt, was uns großen Respekt abverlangt hat.

Ab Freitag, 9. September 2011 nach zeitigem Frühstück haben wir die Tage bis Sonntag, 11. September 2011 ausschließlich in Beaulieu verbracht. Wir kommen beim Ausstellungsgelände in der Nähe des Schlosses Beaulieu, das dem Lord Montague gehört, an, steigen aus dem Auto und von unseren 13 Insassen im Bus (nicht ganz verkehrssicher) verschwinden alle Personen innerhalb von 30 Sekunden und werden den ganzen Tag nicht mehr gesehen. Es ist jeder besorgt, dass ein

anderer Besucher seine benötigten Teile vor ihm kauft, deshalb verschwinden alle im Laufschrift im Ausstellungsgelände.

Es stellen dort mehr als 2000 Aussteller in offenen und geschlossenen Verkaufsständen oder Hallen ihre tollen Waren zum Verkauf aus. Es gibt nicht nur Auto-Ersatzteile und Automobile, Teile für Motorräder, sonstige Antiquitäten, Spielzeug, etc., natürlich werden auch klassische Automobile und Motorräder in Form von Auktionen (heuer 150 Autos – so viel wie noch nie) zum Kauf angeboten. Aber auch im Freiverkauf wird ungefähr die gleiche Anzahl von Autos von verschiedenen Ausstellern angeboten und verkauft. Die Preise sind gegenüber den Vorjahren etwas zurückgegangen, was uns sehr gefreut hat. Trotzdem ist Handeln oberstes Gebot und wir verbringen damit viele Stunden. Am Geschicktesten ist diesbezüglich unser Michi Braun vorgegangen, von dem man lernen kann. Er hat eine Ware, an der er interessiert war, am Freitag gesehen, allerdings zu einem sehr teuren Preis offeriert. Der Verkäufer hat dazu gesagt, dass die Ware eventuell billiger wird, sollte sie am letzten Tag, dem Sonntag, noch nicht verkauft sein. Michi hat daraufhin diesen Teil unter einem Stoß anderer Kisten versteckt und ist wieder gegangen und hat nicht darauf vergessen, am Sonntag wieder zu erscheinen, die Ware zu einem unbeaufsichtigten Augenblick wieder hervorzuzaubern und daraufhin billig zu kaufen. Man nennt dies „fair trade by Michi“.

So geht mit Sonntag Abend unser Kurzurlaub in Beaulieu zu Ende und wir fahren voll bepackt mit äußerst wichtigen rostigen Teilen wieder nach Hause zurück und freuen uns schon unglaublich auf das nächste Jahr.

Manfred Ebner

Schlussfahrt des COVC, 8. Oktober

Mein Beitrag:

„Wie fang ich an? Mein Mann hat mich mit dem Kauf eines roten Jaguar MK2 überrascht. Er hat das offensichtlich schon lange geplant und ich wurde vollkommen unvorbereitet damit konfrontiert, dass wir ein neues Familienmitglied aufnehmen und auch betreuen würden. Zum Glück haben wir eine lebenswerte und fachkundige Runde gefunden, die bereit war, unseren Jag auf Herz und Nieren zu untersuchen und ihn soweit zu bringen, dass wir uns trauen konnten immer größere Ausflüge zu machen.

Die Krönung dieser Ausfahrten erlebten wir aber mit dem COVC, als wir uns in einer langen Reihe wunderschöner Oldtimer einreihen und durch das Weinviertel kurvten. Diese Ausfahrt, wie gesagt meine Erste in dieser Runde, war für mich ein wunderschönes Erlebnis. Ich konnte richtig entspannt die Landschaft genießen und kam durch Kellergassen und Straßen, die mein Mann und ich sicher nicht gefunden hätten. Ein herzliches Dankeschön an den Organisator Christian, der alles bis ins kleinste Detail geplant hat. Wie schön, sich zurücklehnen zu können und nicht über

einer Straßenkarte zu brüten, wo es denn wohl weitergehen könnte! Keine Diskussionen mit dem besten Ehegesponsen der Welt einfach einem anderen wunderschönen Jaguar in dunkelrot nachfahren! Auch ein anderes gutes Gefühl stellte sich bei mir ein, alle Menschen die bis jetzt an unserem Jag geschraubt und gearbeitet haben waren mit von der Partie und ich wusste, sie würden uns nicht im Stich lassen falls es eine Panne gäbe! Ich hätte nicht gedacht, dass ich jemals von einem Oldtimervi-



rus erfasst werde, aber es ist geschehen dies hat aber nicht nur etwas mit unserem alten Jag zu tun, sondern mit den Menschen, die sich um ihn und auch um uns kümmern. Obwohl ich niemanden gekannt habe wurde ich bei der Schlussfahrt sehr herzlich aufgenommen und konnte mich vieler sehr feiner Gespräche erfreuen.

Schön war's, ich freue mich schon auf die nächste Ausfahrt!!

Gerda Kummer

Termine:

1. Dezember: Weihnachtsfeier, Panoramaschenke

Nächster Clubabend

Der erste Clubabend im neuen Jahr 2012 findet am **Donnerstag den 2. Februar 2012**, 19,30 Uhr, Panoramaschenke, 1100 Wien, Filmteichstraße 5, statt.

Inhaltsverzeichnis

Pontiac Ghost Car	1
Editorial	2
Hillman "Zimp", Zagato Imp	2
Kannst du dich noch erinnern?	3
Scheunenfund Isotta Fraschini	4
Austin A35	4
Trident Clipper	5
Mercedes-Benz 540K Spezial Coupe	5
SPIRITO Design Limited	5
Biosprit	5
Lancia Aurelia B20 GT	6
Wer hat's gesagt?	7
Neue Bücher	7
Austro-Daimler ADR	7
Meilenwerk am Zürichsee	7
Fiat Mefistofele	8
Park Ward	9
Morgan 4/4 als Kunstobjekt	9
Vor 75 Jahren wurde der Winterreifen	9
Umfrage: Nur Aston Martin ist cooler	10
COVC Clubnachrichten	10

City Copy Service
 Gudrunstraße 160, 1100 Wien
 Tel.: 604 87 55
 Fax: 604 87 55 - 55
 E-Mail: ccsno@pan.at
 Web: www.citycopyservice.at

Impressum

Herausgeber: COVC
 A-1190 Wien, Hackhofergasse 11a/4
 Redaktion: Herbert Fischer
 E-Mail: herbert.fischer@covc.at
 Druck: City Copy Service, A-1100 Wien
www.covc.at