

Car & Bike Magazine

August - September Nr. 4/20

GasolineNur
3,50 €

Attraktiver als
Motorradmuseum
Mecum Motorcycle Auction



Woman's work is never done ...
1969er Dodge Charger



Wer bietet mehr?
RM-Sotheby's-Arizona Auction



Das Beste oder nichts
Amelia Island Concours d'Elegance



Ehre, wem Ehre gebührt
Die Corvair-Konzeptautos



Mach 1 bisschen schneller!
Ford Mustang Mach 1

Deutschland € 3,50
Österreich € 3,50
Niederlande € 4,20
Schweiz CHF 6,80
Luxemburg € 4,20



Vom anderen Stern
1937er Cord 812 Custom Beverly



Gestatten, Cinderella!
1979er GMC C1500
Wideside Sierra Grande



Das Beste oder nichts

Amelia Island Concours d'Elegance

Der Amelia Island Concours d'Elegance – der dieses Jahr sein 25-jähriges Jubiläum feierte – fand wie jedes Mal auf dem anmutigen Anwesen des Golfclubs statt, der an den Ritz-Carlton-Hotelkomplex in Amelia Island, Florida, angrenzt. Über 300 seltene Fahrzeuge aus Sammlungen aus aller Welt wurden gezeigt. So lockt man mehr als 20.000 Autoenthusiasten.



Sie hatten auch die seltene Gelegenheit den „Captain“ Roger Penske zu erleben. Der legendäre Rennfahrer, Teambesitzer und Geschäftsmann kam natürlich nicht mit „leeren Händen“ – zu sehen waren mehr als 30 seiner Rennwagen.

Jedes Jahr gibt es eine Reihe faszinierender Klassen, die ganz außergewöhnliche Ausstellungsobjekte zusammenbringen. Diesmal – zur Feier der Ankunft der brandneuen Corvette C8 – wurde eine bemerkenswert vollständige Vereinigung der experimentellen Mittelmotor-Corvettes ausgestellt. Wo sonst gibt es sowas zu sehen? Das Feld übernahmen die Corvette GS IIB von 1964, die CERV I, CERV II, CERV III, Corvette XP-819, XP-895, XP-897 GT, Aerovette und die Indy-Corvette.

Alle Besucher waren derselben Meinung: Die „visuelle Geschichtsstunde“ übertrifft immer wieder die ohnehin schon hoch gesteckten Erwartungen. Und beim silbernen Jubiläum hat der fachkundige Organisator – Bill Warner – tatsächlich alle Register gezogen. Im Vorfeld des Concours fanden traditionell mehrere Auktionen statt (RM Sotheby's, Gooding & Company und Bonham's), bei denen wieder viele hochwertige Klassiker die Aufmerksamkeit mit ihrem Charme auf sich zogen. „The Amelia“, wie diese gesamte Veranstaltung kurz genannt wird, ist die größte dieser Art an der Ostküste und konkurriert mit solchen wohlbekannteren wie Pebble Beach und dem Meadowbrook Concours, die zwar im diesem Jahr fest geplant waren, denen die Pandemie aber leider einen dicken Strich durch die Rechnung gemacht hat.

Text: Andrew Page

Fotos: Deremer Studios



American Bantam Roadster von 1938

Der Bantam war seiner Zeit voraus: er war klein und unglaublich sparsam. Diese Eigenschaften, die heutzutage sehr geschätzt werden und die Verkaufszahlen nach oben treiben, ließen die Amerikaner in den späten 1930er Jahren kalt. Bevor die Produktion 1941 endgültig eingestellt wurde, konnte man weniger als 7.000 Kunden für das Wägelchen begeistern. Wenn es nur kurz weiter produziert worden wäre, hätten es höchstwahrscheinlich viel mehr Leute geschätzt. Denn dann kamen die Tage der Benzinrationierung. Heute haben die Bantams viele Fans und einen sehr aktiven Club. Kein Wunder: es gibt kaum ein anderes Fahrzeug, das mehr „Lächeln pro Meile“ erzeugt. Wenn das an ein Drei-Gang-Schaltgetriebe gekoppelte 46-Kubikzoll-Seitenventil-Vierzylinder-Motörchen (754 cm³)

alles gibt, erzeugt es 20 PS, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 60 mph (ca. 96 km/h) gut sind. Das sympathische Exemplar wurde 2014 restauriert und trägt an den Türen stolz die charakteristische Lackierung, die auch für ganz große Duesenbergs typisch war.



Mittelmotor-Corvette-Klasse

Zora Arkus-Duntov kam 1953 zu General Motors, wo er die untermotorisierte Corvette in einen richtigen Sportwagen verwandelte. Er ist als „Vater der Corvette“ bekannt und manchmal fälschlicherweise gar als ihr Erfinder. Aber diese Ehre gebührt eindeutig Harley Earl.

Mittelmotor-Rennwagen begannen bereits Ende der 1950er Jahre den Rennsport zu verändern. Und Arkus-Duntov hat auch über diese Lösung nachgedacht, zum Teil auch wegen der Hitzeentwicklung im Cockpit seiner Corvette SS mit Frontmotor. Er verstand sehr wohl die Traktions- und Handlingsvorteile, die sich aus der Anordnung des Motors eines hintergradgetriebenen Fahrzeugs zwischen Cockpit und Hinterachse ergaben. 1954 und 1955, bei den 24 Stunden von Le Mans, fuhr er mit seinem Co-Piloten einen silbernen 1,1-Liter-Mittelmotor-Porsche 550 Spyder und beide Male war ein Klassensieg herausgesprungen. Diese Erfolge festigten Duntovs Glauben an die Mittelmotor-Konfiguration und spornten ihn dazu an, diese Lösung jahrelang zu verfolgen. Trotz des Verbots von Rennautos und Werksrennteams durch die Automobile Manufacturers Association im Jahr 1957 zeigte Arkus-Duntov ganz selbstbewusst im November 1960 beim Großen Preis der Formel-1 in Riverside, Kalifornien, seine neue Konstruktion,



die offiziell CERV-I (Chevrolet Engineering Research Vehicle) hieß und von Dan Gurney und Stirling Moss öffentlich vorgeführt wurde. Das Publikum war begeistert von diesem radikalen, mit Rohrrahmen und Mittelmotor versehenen, einsitzigen, offenen Rennwagen mit unabhängiger Hinterradaufhängung. Ursprünglich war der CERV-I mit einem 283 ci (4,64 l) großen Small-Block-V8 ausgestattet, der 350 PS lieferte und dabei nur 159 kg wog – ein beeindruckendes Leistungsgewicht, das selbst die Motoren von Hochleistungsflugzeugen seinerzeit nur selten aufwiesen. Dafür war die extensive Verwendung von Aluminium- und Magnesium-Motorkomponenten verantwortlich. Dieser reinrassige Motor kooperierte mit einem ganz schnöden 4-Gang-Getriebe einer Corvette. Als Ergänzung zu dem Leichtbau-Triebwerk konstruierte Larry Shinoda die Karosserie aus glasfaserverstärk-

tem Kunststoff mit einem Gewicht von nur 36 kg. Diese ruhte auf einem sehr steifen Chrom-Molybdän-Rohrrahmen, der lediglich 57 kg wog. Durch die Kombination dieser leichten Komponenten wog der CERV-I nur magere 725 kg. Das Bremssystem war seiner Zeit voraus: Verwendung fand ein innovativer Zweikolben-Hauptbremszylinder, der das Risiko eines vollständigen Bremsversagens ausschloss. Irgendwann im Jahr 1964 rüstete man das Fahrzeug mit seinem heutigen 377-Kubikzoll (6,18 l) großen Aluminium-Small-Block, einem fortschrittlichen Rochester-Einspritzsystem und Reifen samt Rädern im Indy-Stil nach. Passend zu dieser mechanischen Modernisierung hat Shinoda die Außenhaut für eine bessere Aerodynamik neu gestaltet. Dabei verschwanden die charakteristischen Lufthutzen an den Seiten der Nase. Heute erscheint das CERV-I in der Form der zweiten Generation.

Chevrolet CERV II von 1964

Die Gerüchteküche brodelte. Jetzt war man sich ganz sicher, dass die nächste Corvette so wie die neuen Entwicklungen bei Ferrari und Ford mit ihrem GT40 eine Mittelmotor-Konstruktion sein würde. Und die Gerüchte

basierten weitgehend auf Fakten, denn Chevrolet hatte gerade sein „Chevrolet Engineering Research Vehicle II“, oder abgekürzt CERV II, vorgestellt. Auch sein Allradantrieb war außergewöhnlich. Duntov interessierte sich seit langem für solche technische Lösung. Auf den Geschmack hatte ihn ein Bugatti T53-Rennwagen von 1935 gebracht, dessen vordere Achse bei der Übertragung der Kraft auf den Asphalt auch mitspielte. Er wusste sehr wohl um die Schwierigkeiten, die die Fahrer hatten, ihn präzise zu steuern. Die Aufgabe war schwierig, aber gleichzeitig vielversprechend.

Die technischen Lösungen des Allradsystems sind ziemlich unkonventionell: ein 11-Zoll-Powerglide-

Drehmomentwandler und ein kupplungsloses Zweigang-Schaltgetriebe befinden sich im Heck. Von da reicht eine Antriebswelle das Drehmoment weiter an einen zweiten 10-Zoll-Powerglide-Drehmomentwandler an der Vorderachse, der mit einem zweiten halbautomatischen Getriebe kooperiert. Im Laufe hunderter von Tests stellte sich heraus, dass idealerweise bei niedriger Geschwindigkeit 35% des gelieferten Drehmoments an die Vorderachse wandern sollte und 40% bei hohem Tempo.

Der CERV II wurde zu einem Testfahrzeug für aerodynamische Forschung und Höchstgeschwindigkeitstests und blieb im Einsatz bis 1970. Dazu gehörten viele Reifentests, sowohl mit den ursprünglichen Firestones als auch mit den neuen Goodyears. Das Auto gehört ohne Zweifel zu den wichtigsten Corvette-Entwicklungsfahrzeugen und befindet sich (noch) in Privatbesitz.



Chevrolet Corvette GS-II von 1964

Die neue C8 sorgt heute für dicke Schlagzeilen, aber der Grundstein für eine Mittelmotor-Corvette wurde schon vor vielen Jahren

gelegt. Zora Arkus-Duntov spielte die größte Rolle bei der Entwicklung dieser Antriebsarchitektur durch eine Reihe von Chevrolet Engineering Research Vehicles (CERV). Eine wenig bekannte Konstruktion ist die Chevrolet Corvette GS-II von 1964. Dieses Mittelmotor-Forschungsfahrzeug wurde in Zusammenarbeit mit den Chaparral Cars Rennteams entwickelt, als den amerikanischen Autoherstellern direkte Werks-Rennteams verboten waren. Also unterstützte man private Teams. Zu denen gehörte Jim Hall Racing. GM-Chefingenieur Frank Winchell

stellte sich den Chevrolet GS-II als Prototyp eines Rennwagens und als Nachfolger der Corvette Grand Sport von Duntov vor (daher der Name GS-II). Chevrolet lieferte die Versuchsfahrzeuge, und Hall sorgte für aussagekräftige Teststrunden. Die Chevrolet GS-II verfügt über eine sehr aerodynamische Karosserie und einen experimentellen Vollaluminium-327-ci-V8, der hinter dem Fahrer montiert war. Um die Kraftübertragung kümmerte sich ein Automatikgetriebe. Organisatoren des Amelia Island Concours d'Elegance verkündeten stolz, dass dieses historisch bedeutende Fahrzeug zum ersten Mal außerhalb des Petroleum Museum in Midland, Texas, ausgestellt werde.





Chevrolet Astro II von 1968

In den späten 1960er Jahren sah es so aus, als würde die Mittelmotorkonfiguration ein absolutes Muss für Supersportwagen sein. Nachdem Lamborghini 1966 mit dem schönen Miura die Welt auf den Kopf gestellt hatte, wurde das fast zu einem Glaubenssatz. Es sollte also nicht überraschen, dass auch General Motors auf die-

sen Zug aufspringen wollte. Zora Arkus-Duntov gefiel die Idee einer Mittelmotor-Vette. Damit konnte man mit den besten europäischen Fahrzeugen mithalten. Es entstand eine ganze Reihe von Konzeptfahrzeugen, die quasi eine Vorschau auf eine serienreife Corvette mit Mittelmotor zeigen sollten. Die erste ernsthafte

Pseudo-Serien-Mittelmotorisierung kam 1968 mit dem Chevrolet XP-880, der bald nur Astro-II-Concept genannt wurde. Die überaus attraktive Karosserie stammte aus der Feder des Corvette-Design-Gurus Larry Shinoda. Unter ihr verborg sich ein 7,0-Liter-V8 (427 Kubikzoll), der damals sehr beachtliche 400 PS leistete. Das Zweigang-Automatikgetriebe hatte ein 1963er Pontiac Tempest spendiert. Es wurde berichtet, dass der 1500 kg schwere Keil 1,0 g Querbeschleunigung ganz locker schaffen konnte – und das auf Straßenreifen. Leider war der Astro II nur eine der ersten in einer langen Reihe von experimentellen Corvetten mit Mittelmotor. Das fabelhafte Design kam nie über wohlwollende Schlagzeilen und die kurzen Auto-Show-Auftritte hinaus. Aber wenn man die ganze Sache pragmatisch angeht, hätte es nicht viel Sinn gemacht, eine Mittelmotor-Corvette in Serie zu bauen: die Investitionen wären immens gewesen. Und die „konventionelle“ Corvette verkaufte sich blendend, also wozu ihre simple Konstruktion unnötig verkomplizieren?

Ford GT40 Mk II Lightweight von 1966

Der Ford GT40 – wie wir alle spätestens nach dem Film „Le Mans 66 - Gegen jede Chance“ wissen – wurde ausschließlich zu dem Zweck gebaut, Ferrari im berühmten 24-Stunden-Rennen von Le Mans zu schlagen. Manchmal gebiert Zwist attraktive Dinge. In dem konkreten Fall war es der Streit zwischen Enzo Ferrari und Henry Ford II. Auch allgemein bekannt ist, dass der GT40 bei seinem zweiten Versuch im Jahr 1966 in der Tat auf recht spektakuläre Weise gewonnen hat.

Alan Mann Racing war ein privates britisches Motorsportteam, das von 1964 bis 1969 einen wesentlichen Teil der Ford-Werksrennen in Europa bestritt. Die charakteristische rot-goldene Lackierung zierte verschiedene Fords. Das Renn-Team war an zwei Versionen des GT40 beteiligt:

dem 4,7-Liter-MK I und dem großen 7-Liter-MK II. Nach umfangreichen Tests im Jahr 1965 war Alan Mann persönlich davon überzeugt, dass der leichtere 4,7-Liter-MK I das bessere Auto ist und baute zwei solche Leichtgewichte mit Alumini-

umkarosserie, um das Gewicht weiter zu reduzieren. Die Zuverlässigkeit und rohe Gewalt des 7-Liter gewann jedoch die Gunst der Ford-Verantwortlichen, und das MK II-Programm stand im Mittelpunkt des Jahres 1966.



General Motors Le Sabre von 1951

In den 1950er Jahren, in den USA der Nachkriegszeit, wuchs der Optimismus ständig. Die Zukunft mit neuen Technologien und kühnen Designs war rosig. Als die Bevölkerung den Übergang von der Kriegszeit zu Frieden und Wohlstand vollzog, entstand ein Bedarf an etwas ganz Neuem und Aufregendem im Leben der Amerikaner. Und Harley Earl, Leiter der GM-Designabteilung, teilte sehr wohl dieses Gefühl. Er wünschte sich einen Nachfolger für seinen berühmten Y-Job, den er 1938 vorgestellt hatte.

Der Le Sabre sollte die Frage beantworten: „Was könnten wir bauen, wenn uns absolut nichts beschränkte?“. Und zwar auf die eleganteste und beeindruckendste Art und Weise. Inspiriert von der neuen Luftfahrttechnologie wurde ein Le Sabre mit einer aerodynamischen Karosserie, einer weitgeschwungenen Windschutzscheibe, Heckflossen und einem Luftein- und -auslass, also Elementen, die ein Düsenflugzeug genauestens nachbildeten, ausgestattet. Diese „Düsen“ waren nicht nur zur Schau. Der vordere „Einlass“ versteckt Doppelscheinwerfer, die erst nach Drehen der Gehäuse zum Vorschein kamen.

Der hintere „Auslass“ beinhaltete das zentrale Bremslicht und simulierte den Nachbrenner eines Düsentriebwerks. Die Idee hinter diesen vielen Design-Entscheidungen war ein „funktionelles Styling“, bei dem jedes Element nicht nur ästhe-

tisch ansprechend sein sollte, sondern auch einem Zweck dienen musste. Zum Beispiel enthielt jede Heckflosse einen 20-Gallonen-Kraftstofftank (76 l). Dadurch bot der Kofferraum reichlich Platz, sogar ein Reserverad fand da ganz bequem seinen Platz. Zu den besonderen Merkmalen des Le Sabre gehörten thermostatisch gesteuerte Sitzheizungen, ein Regensensor in der Kabine, der das Cabrio-Verdeck automatisch schloss, sobald er einen Regentropfen spürte. Es fehlten auch die eingebauten hydraulischen Wagenheber nicht, die das Auto anhoben, wenn ein Reifen gewechselt werden musste. Im Gegensatz zu vielen Konzeptautos von heute wurde der Le Sabre

nicht als Glanzstück gebaut, das sich nur auf den Autoshow-Ständen schön zu präsentieren hatte. Er fuhr, und wenn sein musste, ganz dynamisch. Um das kümmerte sich ein speziell angefertigter, aufgeladener V8 mit 335 PS, der sowohl mit Benzin als auch mit Methanol lief.

Warum musste der Le Sabre ein voll funktionsfähiges Straßenauto sein? Es ging nicht nur darum, neue Motoren, Antriebsstränge und Bremsmechaniken zu testen, sondern auch darum, dass Harley Earl GM-Konzeptautos nach ihrem Lebenszyklus als Showcars als seine persönlichen Fahrzeuge verwendete. Und der Le Sabre war hier keine Ausnahme. Nachdem Earl fast ein Jahrzehnt lang täglich den Y-Job gefahren hatte, wechselte er für den Rest seiner Karriere bei GM zum Le Sabre und legte mit ihm ca. 45.000 Meilen zurück.



Duesenberg J 218 Town Limousine von 1929

Die Duesenberg J-218 Limousine mit Murphy-Karosserie, die den Best of Show Award des Amelia Island Concours d'Elegance gewann, ist ohne Zweifel eines der berühmtesten Automobile. Der Wagen ist einer der vielen Duesenbergs, die für Captain George Whittell Jr. gebaut wurden, der bemerkenswerterweise sechs von den Model Js auf einmal besaß. Whittell war klar Duesenbergs bester Kunde aller Zeiten, sogar Clark Gable und Gary Cooper mussten sich hinten anstellen. Der Coachbuilder Murphy aus Pasadena, Kalifornien, hatte für ihn eine ganze Flotte von Modellen Js verkleidet, darunter ein Coupé mit langem Radstand und Aluminiumkarosserie, das 2011 bei Gooding & Co Auktion 10,34 Mio. Dollar einbrachte (Was damals ein Rekord für ein amerikanisches Auto war). Er war Erbe eines beeindruckenden Vermögens und der ultimative Playboy seiner Zeit, der nur zwei Wochen vor dem verheerenden Börsencrash



von 1929 sein gesamtes Aktienportfolio (damals etwa 50 Millionen Dollar, heutiger Wert ca. 700 Millionen Dollar) liquidierte. Als berühmte Persönlichkeit des öffentlichen Lebens

hatte er zahlreiche Eskapaden mit Frauen, fuhr Straßenrennen und bestritt empörende öffentliche Auftritte, gelegentlich mit seinem Lieblingslöwen namens Bill.

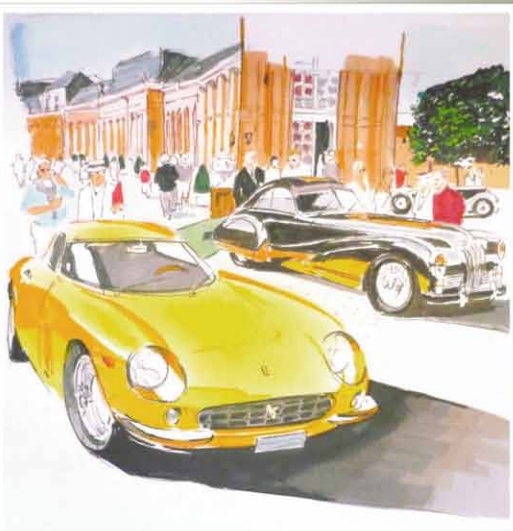
Pierce-Arrow 66-A-4 von 1919

Roscoe „Fatty“ Arbuckle war der erste Filmstar, der ein Gehalt von einer Million Dollar pro Jahr einstrich. Der Spitzname war also überhaupt nicht ironisch gemeint. Er gehörte neben Charlie Chaplin zu den bestbezahlten Schauspielern jener Zeit. Und sein Pierce-Arrow war so groß und auffällig wie er selbst. Historisch bedeutend ist der Fakt, dass die Karosserie des dreieinhalb Tonnen schweren Autos ein junger Mann namens Harley Earl kreierte, der bei der Firma seines Vaters Earl Carriage Works beschäftigt war. Genauso wie Karosserien zweier früherer Arbuckle-Automobile.

Der Pierce-Arrow ist ein sehr beeindruckendes Auto mit einem Radstand von 147,5 Zoll (3.747 mm) und einem 825-ci-Sechszylindermotor (13,5 l). Der war der größte (wenn auch nicht der leistungsstärkste), den zu dieser Zeit ein Serienauto hatte. Dieses mächtige Triebwerk hat paarweise gegossene Zylinder, die jeweils über drei Zündkerzen verfügen. Die werden sowohl über eine Batterie- als auch über eine Magnetzündung mit Hochspannung versorgt. Das Kühlsystem fasst mehr als 20 Gallonen (76 l). Der Chauffeur konnte zwischen vier Gän-

gen wählen – eine Seltenheit bei den frühen Automobilen. Der Endpreis betrug mehr als 31.000 Dollar. Und das zu einer Zeit, als die durchschnittliche amerikanische Familie 1.518 Dollar verdiente. Pro Jahr – wohlgemerkt. Zu den Sonderwünschen des Hollywoodstars gehörten ein unter den hinteren Fußstützen verstecktes Fach, das Gerüchten zufolge in der Prohibitions-Ära zum Transport von Alkohol verwendet wurde, in die Rücklehnen der

Vordersitze eingebaute Mahagoni-Schränke und eine Toilette (die nicht mehr vorhanden ist). Der berühmte Stummfilm-Komiker hatte nicht lange Freude an seinem Luxusgefährt. Seine Karriere zerbrach an einem Sexskandal. Er wurde 1921 im dritten Prozess zwar von den Anschuldigungen der Vergewaltigung und des Mordes freigesprochen, aber sein Ruf war ruiniert. Das Auto musste er verkaufen um die hohen Gerichtskosten zu begleichen.



DAS BESTE AUS EUROPA

100 Jahre Talbot 90 Jahre Pininfarina Super-Sportwagen

4th – 6th September 2020

Internat. Concours d'Elegance Automobile
16. ASC-CLASSIC-GALA SCHWETZINGEN

www.classic-gala.de