

THE BRITISH CLASSIC CAR COLLECTION

*Feine Automobile im Triestingtal — Die Sammlung des Wolfgang Alber
Mit Texten von Wolfgang M. Buchta*



Edition AUSTRO CLASSIC

EIN GESPRÄCH MIT DEM SAMMLER

Wolfgang M. Buchta sprach mit Wolfgang Alber



Du sammelst also alte Autos – sonst würden wir ja wohl nicht hier sitzen. Warum dieses?

Autos waren von frühester Kindheit an mein Thema. Als Volksschüler hat mich der Mercedes 180 meines Großvaters begeistert, gleichwohl ich damals neidisch auf die wenigen Mercedes 220 im Straßenbild schielte, die mit den vertikalen Scheinwerfern. Gegen Ende meiner Volksschulzeit fing ich an, Modellautos zu sammeln, und zwar jene von Matchbox. 1970 entdeckte ich dann dank des ersten Familien-TV-Geräts die Formel 1 für mich, die mich seit damals nicht mehr los ließ. Ich habe es geschafft, von diesem Zeitpunkt an sämtliche Grand Prix's live im Fernsehen zu sehen, mit Ausnahme eines einzigen aus Südafrika, der damals nicht übertragen wurde.

In den frühen 70ern begann ich, Formel-1-Modelle von Tamiya zu bauen und meine ersten (querformatigen) Auto-Salon-Ausgaben zu kaufen. Ich habe mir daraus dann immer meine zukünftigen Traumfuhrparks – bestehend aus fünf bis sechs Autos – zusammengestellt und mit meinen Eltern besprochen. Ebenfalls 1970 entdeckte ich die Auto-*revue* und bin seit damals ununterbrochen Abonnent dieser aus meiner Sicht nach wie vor besten allgemeinen Auto-Zeitschrift. Das alles hat den Boden bereitet für meine spätere Sammeltätigkeit.



Du warst ja – sozusagen – ein Spätberufener. Wir feiern 25 Jahre BCCC. Wenn ich jetzt schnell nachrechne: Vor 25 Jahren warst Du ja bereits über 40. Was war Dein „Erweckungserlebnis“?

Im Alter von 35 Jahren habe ich mir meinen ersten echten Sportwagen gegönnt, das war ein Honda NSX. Ein paar Jahre später wollte ich als Alternative dazu einen (gebrauchten) Maserati Ghibli kaufen, der mir aber vor der Nase weggeschnappt wurde. Ich hatte also jetzt mein ungenutztes Maserati-Budget zur Verfügung und sah mich um, was ich – autobezogen – damit anstellen könnte. Und da stieß ich auf ein Zeitungsinserat der Fa. Bulla, die einen Jaguar Mk 2 aus dem Jahr 1963 anbot. Dieses Auto hatte mich immer schon fasziniert, sicher auch geprägt durch mein allererstes Modellauto im Maßstab 1:43, eben ein Jaguar Mk 2 von Corgi. Daher nichts wie hin zum Händler. Probefahrt und Kaufabschluss waren „eine einzige gleitende Bewegung“.

Damit war der (rückblickend) erste Sammlungskauf getätigt, obwohl der Aufbau einer echten Sammlung damals nicht einmal im Entferntesten angedacht war.



Welches war Dein erstes Fahrzeug überhaupt?

Das war ein BMW 2000 CS, Baujahr 1967, eine geschminkte Leiche. Das Ding kaufte ich mir in meinem letzten (HTL-) Schuljahr um damals öS 15.000,- von den Einnahmen meiner ersten Ferienjobs. Immerhin absolvierte ich damit meine Maturareise nach England und schaffte auch wieder die Rückfahrt.

Was steht heute in Deiner Garage und was wird wofür eingesetzt?

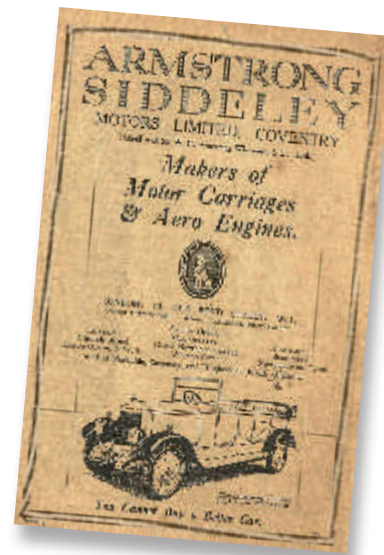
Abgesehen von meiner Sammlung klassischer Briten gibt es auch ein paar Fahrzeuge aus englischer Fertigung, die meine Frau und mich mobil halten. Der von uns am häufigsten benutzte Wagen und gleichzeitig Hundetransportfahrzeug ist ein Range Rover Sport. Alternativ steht dazu ein Rover 75 V8 zur Verfügung. Für Kurzstrecken benutze ich persönlich einen modernen Mini aus der ersten (Oxford-) Bauzeit, als sie von ihrer Außengröße her noch ihrem Namen gerecht wurden. Für kürzere Spaßfahrten stehen ein Lotus Elise sowie ein (moderner) MG TF zur Verfügung, weitere Reisen mit wenig Gepäck werden in einem Aston Martin Vantage oder einem McLaren MP4 absolviert.



ARMSTRONG SIDDELEY



Armstrong Siddeley 18 HP, 1921–1926



Der Maschinenbaukonzern Armstrong Whitworth begann 1902 mit dem Bau von Automobilen und übernahm 1919 die Marke Siddeley Deasy. Mit dem 30 HP, einem stattlichen Automobil mit 5-Liter-Sechszylinder, von dem bis 1931 2.770 Stück entstanden, wurde der erste Armstrong Siddeley präsentiert. 1922 kam mit dem 18 HP ein kleinerer Sechszylinder mit 2.318 ccm heraus, der bis 1926 2.500 Mal gebaut wurde. Mit dem 4/14 HP kam ein kleiner (1.852 ccm) und günstiger Vierzylinder auf den Markt, von dem zwischen 1923 und 1929 13.365 Stück gebaut wurden.

In den 1930er-Jahren hatte Armstrong Siddeley eine breite Modellpalette (10 HP, 12 HP, 15 HP und 30 HP), die alle ein Wilson-Vorwahlgetriebe als Sonderausstattung resp. ab 1933 serienmäßig hatten. Erwähnenswert ist der Armstrong Siddeley Special, der 1932–1937 der Nachfolger des 30 HP war. Dank 5-Liter-Sechszylinder mit 124 PS war der Special ein Supercar seiner Zeit. Die große Limousine, von der 235 Stück zu Preisen ab 950 britische Pfund verkauft wurden, war für eine Spitze von 90 mph gut. Unter den prominenten Besitzern war Sir Malcolm Campbell.

Mitte der 1930er-Jahre hatten sich unter der Federführung von Flugpionier Tommy Sopwith Hawker, Armstrong Siddeley, Armstrong Whitworth Aircraft und Avro zu Hawker Siddeley zusammengeschlossen. Zahlreiche britische Flugzeugmodelle – wie das Jagdflugzeug Hawker Hurricane oder der Bomber Avro Lancaster – stammten aus den Werken von Hawker Siddeley. Damit war auch klar, womit Armstrong Siddeley die Kriegsjahre



Armstrong Siddeley Lancaster, 1945–1952

verbringen würde: Flugzeuge und Flugmotoren statt Luxuslimousinen. 1945 war Armstrong Siddeley der erste britische Automobilbauer, der neue Modelle präsentieren konnte. Diese hatten 2-Liter-Sechszylinder-Motoren mit obenliegenden Ventilen, ein Wilson-Vorwahlgetriebe und ein zeitgemäßes Styling. Um die Verdienste um die Kriegswirtschaft zu würdigen, waren die neuen Modelle nach Flugzeugen benannt:

- Lancaster, viertürige Limousine (3.597 Stück)
- Hurricane, viersitziges, zweitüriges Cabrio (2.606 Stück)



Armstrong Siddeley Typhoon, 1946–1949

ARMSTRONG SIDDELEY

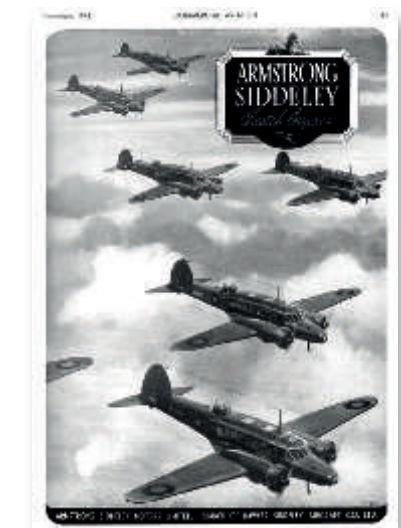
- Typhoon, zweitüriges Coupé (1.701 Stück)
 - Tempest – viertüriges Coupé (6 Stück)
- Ende 1952 kam ein neues Modell, der Armstrong Siddeley Sapphire 346, heraus. Der Sapphire 346 wurde von einem oben-



Armstrong Siddeley Hurricane, 1946–1953



gesteuerten 6-Zylinder-Reihenmotor mit halbkugelförmigen Brennräumen angetrieben. Der Hubraum betrug 3.435 ccm und leistete 125 bhp (mit zwei Stromberg-Vergasern 150 bhp). Mit Doppelvergaser lag die Spitze über 100 mph. 1955 kam der Sapphire 234 mit auf vier Zylinder reduziertem Motor mit 120 bhp aus 2.290 ccm und der Sapphire 236 einen auf 2.309 ccm verkleinerten Sechszylinder mit 85 bhp. 1958 wurde der Star Sapphire präsentiert: 3.990 ccm mit 147 bhp, Automatikgetriebe, servounterstützte Scheibenbremsen und weitere Verbesserungen machten den Star Sapphire zu einem wirklich guten Auto, das nur einen Fehler hatte: Der Preis lag bei 2.498 britischen Pfund und der Jaguar Mk IX bot um 2.163 britische Pfund deutlich bessere Fahrleistungen ... Sommer 1960 stellte Armstrong Siddeley den Automobilbau ein und konzentrierte sich auf Flugmotoren, Düsen- und Raketentriebwerke.



Links: Armstrong Siddeley Star Sapphire Saloon, 1958–1960 und (im Bund) Armstrong Siddeley Sapphire 346 6-Light-Saloon, 1953–1958

Armstrong Siddeley Typhoon, 1948
Der Typhoon war Großbritanniens erstes neu konstruiertes Auto nach dem Zweiten Weltkrieg.



ASTON MARTIN

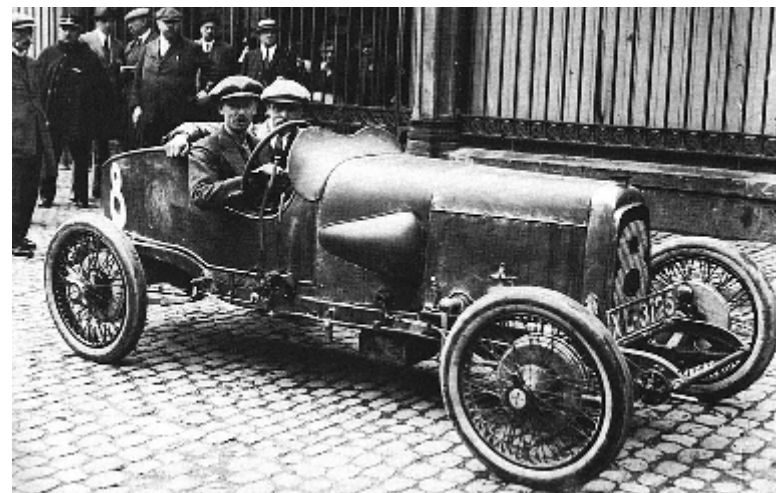


Der erste Aston Martin aus 1915 hatte den Spitznamen „Coal Scuttle“.

Im Jahre 1913 gründeten Robert Bamford und Lionel Martin „Bamford and Martin“. 1914 war Martin beim Aston Clinton Hill Climb erfolgreich und der Name für das erste Automobil war gefunden – Aston Martin. Nach 1918 nahmen sie den Bau von Sportwagen wieder auf und die Autos wurden als Aston-Martin (mit Bindestrich) vertrieben. Mit seitengesteuerten 1,5-Liter-Vierzylinder hatten sie einige Erfolge im Motorsport. 1924 ging Aston Martin zum ersten Mal in Konkurs. Die Firma wurde von Lady Charnwood übernommen und ihr Sohn wurde Direktor. Nach einem Jahr und ca. 61 gebauten Autos war Aston Martin wieder pleite. Lionel Martin verließ die Firma und die Fabrik in der Abingdon Road schloss ihre Pforten.

1926 erwarben Domenico Bertelli und William Renwick die

Reste und nahmen als „Aston Martin Motors Ltd.“ die Produktion in Feltham auf. Die neuen Eigentümer brachten einen 1,5-Liter-Vierzylinder ein und hatten die Unterstützung von Lady Charnwood. Die Bertelli-Ära dauerte bis 1937 und in dieser Zeit entstanden Legenden wie International, Le Mans, Ulster oder Mark II. Aston Martin war von Le Mans bis zur Mille Miglia am Start. (Klassen-)Siege konnten die Finanzen nicht retten und 1932 war man auf der Suche nach einem Investor. Aston Martin-Händler Lance Prideaux-Brune sprang ein und verkaufte ein Jahr später an Sir Arthur Sutherland und dessen Sohn Gordon. Letzterer übernahm die Geschäftsführung und begann die Reorganisation. Als Ersatz für den 1,5-Liter-Motor entwickelte man einen 2-Liter-Vierzylinder, der im Typ 15/98 Verwendung fand. Bertelli verließ das Unternehmen und Claude



Aston Martin 11 HP „Green Pea“, 1922.
Rechts: Aston Martin DB1, 1949



Hill wurde technischer Leiter. Kurz vor Kriegsbeginn schuf er einen Prototypen mit dem Motor des 15/98 und Stromlinien-Karosserie, Einzelradaufhängung vorne, Cotal-Getriebe, Leichtbausitze, ... Diesen verwendete Gordon Sutherland 1940 während des Krieges als Alltagsauto. Der Atom ging nicht in Serie und Aston Martin war wieder „knapp bei Kasse“ und schaltete in der „Times“ 1947 ein Kleininserat „... sports car company for sale ...“.

David Brown entstammte einer Industriellenfamilie und im Krieg lief das Geschäft gut. 1946 war die Kasse gefüllt. David Brown liebte schnelle Sportwagen und las das Inserat ... Nach Buchprüfung und Probefahrt mit dem Atom war man sich bald handelseinig. Zur selben Zeit stand mit Lagonda ein weiterer maroder Autobauer zum Verkauf. David Brown übernahm beiden Firmen und führte sie zusammen. Der Atom war eine moderne Konstruktion und Lagonda hatte einen exzellenten, von W. O. Bentley entworfenen Sechszylinder im Programm. Der Two Litre Sports (später DB1 genannt) war das letzte Modell mit dem Vierzylinder, ehe er vom DB2 abgelöst wurde, der



Aston Martin DB2 Drophead Coupé Prototype, 1950

ASTON MARTIN



Aston Martin DBR1,
1957–1959

vom Sechszylinder angetrieben wurde. Der DB2 war ein Zweisitzer, von dem als Sports Saloon und als DHC zwischen 1950 und 1953 411 Stück gebaut wurden. 1951 wurde der Rennwagen Aston Martin DB3 präsentiert, dem große Erfolge versagt blieben.

Der Durchbruch kam mit dem DBR1, der 1959 Le Mans wie auch die World Sportscar Championship gewinnen konnte. 1953 bekam der DB2 zwei Notsitze und wurde zum DB2/4. 1955 wurde dieser überarbeitet zum DB2/4 Mark II. Bis 1957 wurde er in 764 Exemplaren gebaut. Die von 1957–1959 (551 Stück) gebaute dritte Serie wird als DB Mark III bezeichnet. 1958 kam mit dem DB4 eine Neukonstruktion. Auf einem Plattformrahmen saß eine Aluminium-Karosserie von Touring.



Aston Martin DB3S Fixed
Head Coupé, 1954–1955



Aston Martin Atom



Aston Martin 15/98 2-Litre, 1937
Das fahrbarste der AM-Vorkriegsmodelle. Im Palawan-Buch „On Aston Martin“ auf einer Doppelseite abgebildet.



Aston Martin DB2, 1953
Der erste unter
David Brown neu
konstruierte Sportwagen
von Aston Martin.



WOLSELEY



**Brennan Gyrocar
Einschienebahn**



**HMA (His Majesty Airship)
No. 1 „Mayfly“ – nach dem
Crash**



**Wolseley 24 HP Landalet,
1906**

332

Herbert Austin begann 1895 bei der „Wolseley Sheep Shearing Company“ mit der Entwicklung eines Motordreirads, dem 1897 ein zweites folgte. Das „Wolseley Autocar No. 1“ war ein zweisitziges Dreirad, von dem nur ein Exemplar entstand. 1899 folgte ein Voiturette, das ab 1901 in kleiner Serie gebaut wurde. Die „Wolseley Sheep Shearing Company“ war am Automobilbau nicht interessiert, aber Vickers heuerte Herbert Austin an und bis 1906 verkaufte die „Wolseley Tool and Motor Car Company Limited“ mehr als 1.500 Automobile (alle mit Boxermotor) und war der größte Hersteller des Landes.

1905 übernahm Wolseley die Siddeley Autocar Company und sicherte sich die Dienste von John Siddeley, der – nach-



Wolseley 30 HP Racer, 1902



Wolseley 16/20 HP Ambulance, 1911–1915

dem Herbert Austin die Firma verlassen hatte – zum Direktor wurde. Siddeley ersetzte die Boxermotoren durch konventionelle Reihenmotoren, was dem Image der Marke gut tat, aber hohe Kosten verursachte. Siddeley verließ Wolseley 1909 und unter neuem Management erholten sich die Finanzen. 1912 wurde das Werk in Adderley Park (Birmingham) großzügig erweitert. Wolseley war 1913 nicht nur – mit 3.000 Automobilen – der größte britische Automobilbauer, sondern fertigte auch Boots- und Flugmotoren, Werkzeugmaschinen, ... 1912 nahm Wolseley den Bau von Nutzfahrzeugen auf. Im Ersten Weltkrieg entstanden 3.600 Automobile, 760 Flugzeuge, 4.900 Flugmotoren, ... Auf der Olympia Show 1919 standen zwei Vierzylinder (10 HP und 15 HP) und ein 20 HP-Sechszylinder. In 169 Piccadilly

WOLSELEY

errichtete Wolseley um 250.000 Pfund das „Wolseley House“. Ende 1926 war Wolseley mit 2 Mio. Pfund Überschuldung pleite. Februar 1927 kaufte William Morris die Firma. Unter dem neuen Eigentümer blieb der 2-Liter 16–45 Silent Six im Programm und der 12–32 Vierzylinder kam dazu. Der 21–60 war ein Reihenachtzylinder, von dem bis 1931 536 Stück gebaut wurden. Danach kamen nur mehr kleine Vier- und Sechszylinder wie der Messenger oder der Hornet, das wohl bekannteste Modell der Vorkriegszeit. Gemeinsam war allen Motoren die obenliegende Nockenwelle. Ab Mitte der 1930er-Jahre entsprachen die Modelle Wolseley 10, 18 und 25 bis auf Details ihren Pendanten von Morris.

Nach 1945 übersiedelte die Produktion zu Morris nach Cowley und die Modelle 4/50 und 6/80 waren Morris mit Wolseley-Kühlergrill und eigenen Motoren. Mit dem Zusammenschluss



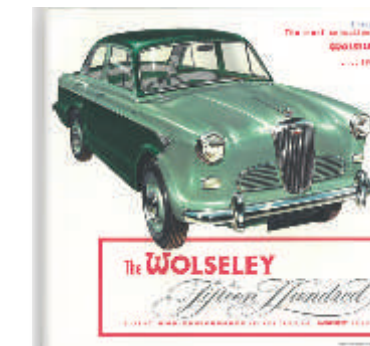
Wolseley Gyrocar, 1914



Wolseley 15/50, 1956–1958

zu BMC waren Wolseley 4/44, 15/50 und 6/90 baugleich mit den Modellen von MG und Riley. Der von 1957–1965 gebaute Wolseley 1500 entsprach dem Riley One-Point-Five (Bodenplatte: Morris Minor, Getriebe: MG Magnette und ein Motor der B-Series mit 1.489 ccm).

Mit dem 15/60 schlüpfte Wolseley 1958 als erste Marke von BMC in die Pininfarina-Karosserie des Konzerns. 1961 wurde daraus der bis 1971 gebaute Wolseley 16/60. Auch die Frontantriebsmodelle – Mini, ADO16 und Austin 1800/2200 – kamen als Wolseley auf den Markt: Hornet, 1100/1300 und 18/85 resp. Six. Sieben kurze Monate (März bis Oktober 1975) gab es den ADO71 – der keilförmige Princess – mit Wolseley-Kühlergrill. Der Name? Wolseley ohne weitere Typenbezeichnung! Nach 74 Jahren war das Ende gekommen ...



Wolseley 1500, 1957–1965



**Wolseley 6/110 Police,
1961–1968**



Wolseley (ADO71), 1975

333

Wolseley 1500, 1958

Ein typischer Vertreter der kleinen englischen Viertürer. Baugleich mit dem Riley 1.5, allerdings luxuriöser ausgestattet.

