



32. Heizhaus-Rallye - Eisenbahnmuseum Strasshof an der Nordbahn Foto: L.M.



Wie lange dürfen wir noch so fahren?



Allzu lange zögert der „Bürokratie-Weltverband“ noch mit einer Reform der Interpretation seiner Klasse „G“ – den historischen Fahrzeugen. Wenn diese, z. Z. letzte Klasse, nicht bald aufgespalten wird auf eine ältere und eine neue, jüngere, neu zu schaffende Klasse („H“) kann das böse Folgen für uns alle haben. Man sollte also nicht mehr lange zusehen, wie die Klasse „G“ schön langsam, durch den enormen Zuwachs alleine schon größer wird, als alle anderen älteren Klassen zusammen („A“ bis „F“). Das könnte die, politisch offenbar ungebremsten Fahrzeuggegner ermutigen, von sich aus, regional gegen den Druck der überproportional einströmenden Masse an „Historischen Fahrzeugen“ tätig zu werden. Um so, statt einer „Weltlösung“ eigene, landesweite Interpretationen zu schaffen. So etwa nach dem Vorbild der Wirklichkeitsfremden, die die notwendige Erweiterung des Ausbaues des Schwedater Flughafens per Richterspruch (BVwG) zu verhindern gewusst haben. Wir, als „gebranntes Kind“ sollten wissen, daß jede Neuregelung bei Kraftfahrzeugen zwangsläufig in der Regel für uns nur mit Verschlechterungen und Reduzierung unserer Rechte verbunden ist.

Wenn einmal, und das kommt rascher als wir träumen können, der Betrieb von mit Verbrennungsmotoren versehenen Fahrzeugen verboten sein wird, ist es für unsere Sache zu spät! Der „Probelauf“ - der Kampf von offenbar mit Narrenfreiheit versehenen - gegen mit Diesel angetriebene Fahrzeuge wird es demnächst zeigen. Um die Opfer dieser kalten Enteignung und Wertlosmachung einer ganzen, nicht geradezu unerheblichen Gruppe von Fahrzeugen sowie der Vernichtung von Volksvermögen, wird sich

aus der großen Politik kaum jemand kümmern.

Es gilt verdammt gut aufzupassen, daß nicht wir als Nächstes dran sind, denn wir werden uns noch so manches gefallen lassen müssen! So schweben so manche gefährliche Gespenster in der Zukunft vor uns herum.

Eine Verlängerung der Altersfrist für historische Fahrzeuge von dreißig auf fünfzig Jahre, zum Beispiel. Eine weitere Einschränkung der jährlich erlaubten Betriebszeit, in der unsere Fahrzeuge auf der Straße sein dürfen. (z.Z.: Automobile 120 Betriebsstage, Krafträder 60 Betriebsstage pro Kalenderjahr). Weitere Beschränkungen der Betriebsmöglichkeiten in räumlicher, geografischer bzw. tageszeitlicher Hinsicht drohen: Also „absolute Umweltzonen“ mit Fahrverboten ohne Ausnahmen für Historische Fahrzeuge (Stadtzentren) oder/und Verbot zu gewissen Zeiten am Tage (Verkehrsspitzen) oder schlicht und einfach werktags. Auch ein Fahrverbot - zum Beispiel auf Autobahnen - klingt irre gut im Ohr, wo doch unsere Sammelobjekte wirklich nur mehr wenig mit autonom unterwegs befindlichen Fahrzeugen und ausschließlich elektrisch angetrieben gemein haben. In Übrigen egalisiert so ein Fahrverbot die eben durch die Einführung der „elektronische Autobahnvignette“ gewonnene Erleichterung für die Verwendung von Wechselkennzeichen. Da die Autobahnabgabe ab nun Kennzeichen gebunden ist, gilt diese für alle unter einem Kennzeichen zugelassenen Fahrzeuge. (Wie es immer schon seriöser Weise hätte sein sollen!)

Das tragisch komische dabei ist, daß alle diese Maßnahmen in Wirklichkeit überhaupt nicht der Umwelt nützen, sondern nur Placebos einer hilf-

losen Politik sind oder der eiskalten Geldbeschaffung für Budgets und damit ganz anderen Zwecken dienen.

Wie lange werden wir noch ungekennzeichnet unterwegs sein? Die Kennzeichnungsplakette (Muster wie das § 57a Pickerl) braucht schon verdammt lange für ihre Umsetzung. Holt uns da nicht schon ein eigenes Kennzeichen mit eventuell violetter oder roter Beschriftung ein? Für die elektrischen, mit grüner Schrift, geht's schon erheblich flotter, die gibt es mittlerweile schon. Das liegt aber sicher vor allem am wirtschaftlichen Aspekt und Interesse und nicht an dem kulturellen Akt der Erhaltung historischer Fahrzeuge, zeigt aber, daß wir letztlich nur an der Stärke unserer ureigenen Potenz gemessen werden. Das Beispiel macht klar deutlich, daß verliebte Augen für Oldtimer alleine zu wenig sind! Notwendig jedoch ist eine effektive Vertretung der Szene und unser Sache in unserem Lande. Weder eine Vielzahl, letztlich unter einander konkurrierender Clubs wird hier helfen, noch können wir mit einer internationalen Hilfe vom „Weltverband“ rechnen. Die kommt mit Sicherheit - wie schon so oft - zu spät. Wenn wir nicht auf der Strecke bleiben wollen, bedarf es einer gemeinsamen Stimme, stark und einig, sonst werden wir, wie schon oft erlebt, wie „das Kind mit dem Bade ausgeschüttet“ werden.

Wir können uns dann schon um die Reservierung unserer Termine in den wenigen Großhallen dieser Welt bemühen, um unsere Liebhaberei in geschlossenen Räumen, ganz exklusiv, ausüben zu können. Für die uns eigene, offenbar unbedingt notwendige, Individualität ist dann sicherlich noch immer ausreichend Zeit.

H.C.

Seit 41 Jahren
unser Motto:

Wir bewegen Tradition

NHALT:

- Seite 2: Pionierfahrt vor 90 Jahren
 - Seite 3: Ausschreibung 40. Int. Löwen-Rallye im Semmering-Gebiet
 - Seite 4: Ausschreibung 14. Classic CityTour, Bericht von der 3. VOZ-Charityfahrt für die Gruft
 - Seite 5: Einladung zum Sportwagen-Treffen in Mistelbach, Bericht Landesgruppe Steiermark
 - Seite 6: Infos, Leserbrief, Bericht Heizhaus-Rallye, Buchbesprechung, Info TMW
 - Seite 7: Markt, Einladung zum Oldtimer-Schnuppertag beim TMW + Beitritt
 - Seite 8: Organisation, Termine
- Sonderbeilage:
Seite 1: das historische Fahrzeug, Benzin
Seite 2: Bericht - ÖGHK auf der Oldtimermesse Tulln, mit dem Dixi zum Glockner, in eigener Sache





PIONIERLEISTUNG VOR 90 JAHREN



Fräulein Stinnes fährt um die Welt!

Die Welt zu entdecken war nicht nur Männern vorbehalten, Frauen zeigten ein ebensolches Interesse, sie mussten sich aber oft gegen familiäre Hindernisse durchsetzen und sich den Weg schon vor der Reise erkämpfen. Vielen dieser Frauen gemeinsam ist die Kindheit mit mehreren männlichen Geschwistern und einem sie fördernden Vater abseits weiblicher Erziehungsvorstellungen. Oft setzte dem die Mutter, selbst mit der traditionellen Geschlechterrolle aufgewachsen, einen Riegel vor und verwies auf die einzuhaltenden weiblichen Tugenden. Unwillig fügten sich die Mädchen vorerst in ihre zugeordnete Rolle, aber spätestens nach Ehe und Kindern brachen sie aus. Planerisches Know-how, Zielorientiertheit und ungeheure Strapazen auf sich nehmend, verfolgten diese Frauen ihren Lebensweg.

Clärenore Stinnes wurde als drittes von sieben Kindern am 21. Jänner 1901 geboren. Ihr Vater, Hugo Stinnes, war ein Großindustrieller und Chef von bis zu 600.000 Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen. Er wollte, dass seine Tochter im Betrieb an seiner Seite mitarbeitet; ein Unterfangen, das die Mutter nach dem Tod des Vaters 1924 zu unterbinden wusste. Nach seinem Tod 1924 bestand ihre Mutter zu Gunsten der Söhne auf einer Trennung vom Konzern. Anstelle der Industrie wartete auf Clärenore Stinnes die Straße, ob befestigt oder unbefestigt oder als Rennstrecke. So konnte sie bis 1927 auf 17 Rennsiege verweisen.



Mit 24 Jahren nahm Clärenore Stinnes zum ersten Mal an einem Autorennen teil. Bis 1927 konnte sie 17 Rennsiege fast nur gegen Männer feiern und war damit die erfolgreichste Rennfahrerin Europas.

Wie aber konnte sie Industrie und Reisen verbinden? Sie verwirklichte ihre Idee zu einer Weltreise mit einem Straßenfahrzeug, die sie mit Werbung für die deutsche Industrie kombinierte. Da ihre Familie die Finanzierung der Weltreise verweigerte, war sie auf fremde Hilfe angewiesen. Sie gewann Sponsoren (u. a. Bosch und Aral), die ihre Pläne mit 100.000 Reichsmark förderten. Auch versicherte sie sich der Unterstützung des Außenministeriums und der deutschen Auslandsvertretungen.



Zeitgenössisches Werbeplakat

Die Frankfurter Automobil-Werke stellten ihr das neueste Adler Standard 6S Modell sowie einen Transportwagen zur Verfügung. Der Personwagen war ein Sechszylindermodell, ausgestattet mit 37 kW/50 PS und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h. Die Karosserie war vollständig aus Blech gebaut und der Wagen hatte eine hydraulische Vierradbremse.

Mit einem vierköpfigen Expeditionsteam sowie ihrem Hund Lord startete Clärenore Stinnes am 27. Mai 1927 ihre Weltumrundung durch 23 Länder. Im Gepäck 128 hartgekochte Eier,



Die beiden Expeditionsfahrzeuge

Dynamit, Reservebenzin und jede Menge Werkzeug. Aufgrund der immensen Strapazen gaben zwei Expeditionsteilnehmer auf; nur sie und ihr Kameramann Carl-Axel Söderström beendeten die Reise.

Die anvisierten 49.244 Kilometer bedurften genauer Planung: Route, Geld, Proviant, Dolmetscher, Ersatzteile, Benzin, Dynamit und die filmische Dokumentation mussten organisiert werden. Über die Fox-Film-Gesellschaft wurden Stinnes zwei Kameramänner vorgeschlagen: Sie entschied sich für den „kühlen“, verheirateten Schweden Carl-Axel Söderström, der bereits durch Filme mit Greta Garbo Berühmtheit erlangt hatte. Je weiter das Team in östliche Gegenden vordrang, umso mehr wurden sie bestaunt. Fragen, welcher der drei Begleiter denn ihr Ehemann sei, beantwortete sie zur Verwunderung der Bevölkerung mit „nicht verheiratet“.

Stinnes verfasste ein Reisetagebuch und verarbeitete ihre Aufzeichnungen anschließend in einem Buch mit dem Titel „Im Auto durch zwei Welten“. Auch Söderström schrieb seine Eindrücke nieder, die oft konträr zu denen Stinnes verliefen. Erst nach dem Tod ihres Gatten – Söderström und Stinnes heirateten 1930 – fand Clärenore seine Tagebücher, die er unter Verschluss gehalten hatte.

Neben der Bewunderung für ihr Vorhaben blieb es nicht aus, dass Fräulein Stinnes auch als Person im Fokus des Interesses stand. Eine Illustrierte beschrieb sie 1927 als jung, klein und niedlich wie eine Studentin, die Hosen trägt, mit einem martialischen Hut, Fasson Borsalino, in einem fort rauchend und viel lachend. Ihre perfekten Sprachkenntnisse in Englisch, Französisch, Spanisch und Schwedisch beeindruckten ebenso. Als sie in El Real, der Hauptstadt der Provinz Darien in Panama, an Land ging, galt ihr das größte Interesse! „Mein Auftreten in Hosen erreichte Misstrauen über



mein Geschlecht“. Erst eine „Indianerin“ nahm sich ein Herz und fragte in gebrochenem Spanisch: „Bist du Frau oder Mann?“



Quelle: Clärenore Stinnes: Im Auto durch zwei Welten, Berlin 1929

Clärenore Stinnes Wille zur erfolgreichen Beendigung der Reise blieb trotz schwerster Widrigkeiten ungebrochen. Ihre Reisetagebücher beschreiben Situationen, die Mensch und Maschine alles abverlangten. Da sich schon der Start der Reise streikbedingt auf den 25. Mai 1927 verschoben hatte, war aufgrund der über den Osten führenden Reiseroute und des nahenden Winters Eile geboten. Mahlzeiten wurden während der Autofahrt eingenommen, die Schlafzeiten verkürzt. Trotzdem holte sie in Irkutsk der russische Winter ein. Es galt, den zugefrorenen Baikalsee erstmals mit einem Auto zu überqueren. Bei minus 53 Grad Celsius bedurfte es eines mehrwöchigen Aufenthalts und einiger Versuche, die Fahrzeuge fahrtauglich zu machen und sicher zu manövrieren. Am Dach transportierten sie Bretter mit, um mögliche Bruchstellen im Eis zu überbrücken. Die Reise führte sie weiter durch die Mongolei, bis sie ein Jahr nach ihrem Start am 17. März 1928 Peking erreichten. In dieser Reisetappe wurden sie neben der naturbedingten, auch vor eine politische Herausforderung gestellt. Vor der



der Adler steckt im Sandfest

Durchquerung der Wüste Gobi schickte ihnen das Auswärtige Amt eine Warnung vor Überfällen der Hunghutzen, kriegsgerischer chinesischer Deserteure. Ein ortskundiger chinesischer „Boy“ sollte sie durch die Gefahrenzone leiten. Stinnes fuhr den Adler, Söderström den Transportwagen, der plötzlich Feuer fing. Ein mitgeführter Feuerlöscher rettete das Auto und hunderte Rollen Filmmaterial. Doch gleich darauf wurde dem Team ein mit Stroh verdeckter Graben zum Verhängnis. Zwar konnte der Adler sofort durch eigene Kraft befreit werden, doch beim Transportwagen war die Vorderfeder der Motor-aufhängung zu Bruch gegangen. In nur 28 Minuten konnte der Wagen repariert und wieder flott gemacht werden. Dank des sie begleitenden Guides erreichten sie unverseht Peking.

Mittels Schiff und Frachter ging ihre Fahrt von



Der Adler vor dem Fujijama/Japan

China über Japan nach Südamerika weiter. Am 11. Juni 1928 begann ihre nicht minder abenteuerliche Fahrt durch Peru.

Seit Moskau waren die beiden Abenteurer nur noch zu zweit unterwegs, nun schloss sich ihnen ein Hauptmann Galvez an, der sie in Peru auf dem wohl anstrengendsten Teil der Reise begleitete. Seine Aufgabe war es, den Weg über die Cordillere kartografisch zu erfassen. Mit

einem von Galvez organisierten Trupp wurde das Auto gezogen, nachdem der Weg durch Felsenmassive freigesprengt worden war. An manchen Tagen konnten nur einige Meter fahrend zurückgelegt werden. Die Anstrengungen schwächten Söderström, er erkrankte und an ein Weiterkommen war zunächst nicht zu denken. Erst der von Stinnes bereitete Cocoblättertee wirkte „Wunder“.



Der Adler mußte in den Cordillere gezogen werden

Am 28. Mai 1929, zwei Jahre nach ihrem Start, wurden sie unter großer Begeisterung in New York empfangen und von Präsident Hoover ins Weiße Haus eingeladen. 21 Rundfunkstationen übertrugen die fünfminütige Rede Clärenore Stinnes, die sich als emanzipierte Frau und Pionierin im erfolgsverwöhnten Amerika feiern ließ.

Am Automobil war alles bis auf den Motor repariert, geflickt und erneuert worden: die Reifen mit Kuhhäuten geflickt, die Ölwanne mittels mitgeführtem Lötlötzinn und einer Blechplatte, die aus einem Benzintank geschnitten wurde, gedichtet, gebrochene Federn erneuert, der Auspuff geflickt, die Achswelle repariert.

Nach einer umfassenden Wartung trat der Adler 6S die Rückreise nach Europa an. Mit dem Schiff ging es nach Le Havre. Am 24. Juni 1929 erreichte das Paar Berlin, wo ihnen ein triumphaler Empfang beschied wurde. Aus ihrer filmischen Reisedokumentation entstand nun auch der Film „Im Auto durch zwei Welten“, der 1931 im Berliner Ufa-Palast gezeigt wurde.

Nach der Heirat mit Carl-Axel Söderström am 20. Dezember 1930 hatten beide weitere Expeditionsideen im Kopf, jedoch ließen sie sich auf ihrem Gutshof in Südschweden nieder, gründeten eine Familie und betreuten Pflegekinder. Stinnes blieb ihrer Leidenschaft, dem Autofahren, bis ins hohe Alter treu. Sie starb 89-jährig am 7. September 1990.

Der „Standard 6S“ der Frankfurter Adler-Werke, gefertigt in Massenproduktion, wurde zum Erfolgsmodell des in die Krise geratenen Automobilwerkes.

In den 1920er Jahren war Clärenore Stinnes der



Stinnes und Söderström bei der Rückkehr in Berlin 1929

Inbegriff der „Neuen Frau“ der Weimarer Republik. Für die Gleichstellung der Frauen kämpften gut organisierte bürgerliche und proletarische Frauenvereine, die sich in vielen Großstädten bildeten. Seit dem Ersten Weltkrieg

wusste man, wie sehr man auf die Arbeitskraft von Frauen angewiesen war. Die politische Situation forcierte die Umsetzung der Forderung nach Gleichberechtigung, Selbstbestimmung und politischer Teilhabe von Frauen.

Die deutsche Industriellentochter Clärenore Stinnes galt als Vorreiterin der Gleichstellung der Frau und hat durch ihre Pioniertat der Weltumrundung mit einem Serien-Pkw in den Jahren 1927 - 1929 Geschichte geschrieben.

Wir danken dem TMW für die Zurverfügungstellung des Textes und der Bilder aus dem Buch der Edition TMW: **Wäre Ada ein Mann...**

Frauen in Technik, Naturwissenschaften und Medien Von Gabriele Fröschl, Barbara Hafok, Beatrix Hein, Johannes Kapeller, Renée Winter ISBN 978-3-902 183-31-6

Weitere Fotos: aus dem Buch von C.Stinnes: „Im Auto durch zwei Welten“, Berlin 1929 + L.M.





40. Int. LÖWEN-RALLYE

im Semmering-Gebiet
01. - 03. September 2017



Verehrte Motor-Veteranen-Freunde!

Mit großer Freude überreichen wir die Ausschreibung unserer Veranstaltung und erlauben uns, Sie mit Ihren Angehörigen, sowie alle Freunde und Gönner, als aktive Teilnehmer oder als Zuschauer, recht herzlich einzuladen.

Ausschreibung

Die Landesgruppe Wien der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen veranstaltet vom

01. - 03. September 2017
die

40. Internationale Löwen-Rallye nach AMV Standards, ausgeschrieben für Motorveteranen bis Baujahr 1980.

Propositionen der Fahrt:

Freitag, 01. September 2017

Bis 19.00 Uhr

Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Bewerbsfahrzeugen bei Gasthof „KOBALD“ Hirschwang 52, A-2651 Reichenau/Rax, NÖ. Abstellmöglichkeit für Transportfahrzeuge, Technische Abnahme, Übergabe der Fahrtunterlagen und Startnummern.

20.00 Uhr: Begrüßung und Oldtimerstammtisch, ab 19.00 Uhr Vorgespräche zur Rallye

Samstag 02. September 2017

Bis 08.30 Uhr

Eintreffen der restlichen Teilnehmer mit ihren Bewerbsfahrzeugen beim Gasthof „KOBALD“ Hirschwang 52, 2651 Reichenau/Rax, NÖ. Abstellmöglichkeit für Transportfahrzeuge, Technische Abnahme, Übergabe der Fahrtunterlagen und Startnummern.

09.00 Uhr:

Start nach Startnummern vom Parkplatz Gsthof Kobald zur Vormittagsetappe

10.00 bis 11.15 Uhr:

Zwischenstopp am Preiner Gscheid - Parkplatz **11.00 bis 12.15 Uhr:**

Halt in Neuberg an der Mürz - Stift und Glasbläserei (siehe Fahrtunterlagen).

13.00 bis 14.30 Uhr:

Mittagsrast - siehe Fahrtunterlagen

14.30 Uhr:

Start zur Nachmittagsetappe

ca. 17.00 Uhr Zieleinlauf beim Gasthof Kobald

19.30 Uhr

Abendveranstaltung mit Abendmenü im Gsthof Kobald

Sonntag 03. September 2017

09.30 Uhr:

Start zur Sonntagsetappe vom Parkplatz beim GH Kobald geordnet nach Startnummern

12.30 Uhr:

Eintreffen beim Gasthof Kobald mit anschließender Siegerehrung und Verabschiedung der Teilnehmer und Teilnehmerinnen

Fahrzeugabnahme

Überprüft werden Originalität und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge. Die Abnahme entbindet Fahrer und Halter jedoch nicht von der Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit ihrer Bewerbsfahrzeuge nach dem KFG und der StVO.

Sportgesetz

Der Bewerb ist eine touristische Ausfahrt mit Sonderprüfungen sowie Durchfahrtskontrollen, die in den Durchführungsbestimmungen erläutert sind.

Fahrzeuge

Die Fahrzeuge werden wie folgt in Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Automobile bis einschließlich Baujahr 1930

Klasse 2: Automobile der Baujahre 1931 bis 1945

Klasse 3: Motorräder bis einschließlich Baujahr 1945

Klasse 4: Automobile der Baujahre 1946 bis 1955

Klasse 5: Motorräder der Baujahre 1946 bis 1980

Klasse 6: Automobile der Baujahre 1956 bis 1969

Klasse 7: Automobile der Baujahre 1970 bis 1980

Klasse 8: Klasse für seltene Automobile jüngerer Produktion

Aus Gründen der Qualität ist die Veranstaltung auf 70 Teilnehmerfahrzeuge beschränkt.

Der Veranstalter behält sich die Aufteilung oder Zusammenfassung von Klassen, sollte die erforderliche Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge zu gering sein oder erheblich überschritten werden, sowie die Zulassung interessanter oder extrem seltener Fahrzeuge jüngerer Produktion, vor.

Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen, die Fahrer im Besitze der behördlich vorgeschriebenen Dokumente (Führerschein) sein. Startnummern werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt.

Fahrdisziplin

Die Teilnehmer haben die Kraftfahr- und Straßenverkehrsvorschriften **genau einzuhalten**. Dies gilt insbesondere für die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit. Ortsgebiete sind mit einer, dem Ortsverkehr und Ortsverhältnissen entsprechenden geminderten Geschwindigkeit zu durchfahren.

Ein von den Sicherheitsbehörden oder ihren Organen wegen Benützung der falschen Fahrbahnseite oder wegen sonstiger erheblicher Vorschriftswidrigkeiten beanstandeter Fahrer kann aus der Wertung ausgeschieden werden.

Preise

Die Erstplatzierten innerhalb jeder Klasse erhalten die jeweils gewidmeten Ehrenpreise. Jeder Teilnehmer erhält ein Erinnerungsgeschenk.

Wertung

Als Grundlage der Wertung gelten: das vollständige Zurücklegen der vorgeschriebenen Strecke mit eigener Kraft und das Ergebnis der Sonderprüfungen.

Nennungsschluss ist der 11. August 2017

(Datum des Poststempels). Nachnennungen können nur mehr nach Maßgabe der Möglichkeiten Berücksichtigung finden und werden mit einer Gebühr von € 30,— belastet. Bei der Anmeldung ist die offizielle Nennbestätigung vorzulegen.

Nennungen

Alle Nennungen sind auf dem Postweg an: **Wolfgang DUDEK**

Landesgruppe Wien der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen,

A-1100 Wien, Bitterlichstraße 58 bzw. e-Mail: w-dudek.oeghk@hotmail.de zu richten.

Nennungsschluss ist der 11. August 2017

(Datum des Poststempels). Nachnennungen können nur mehr nach Maßgabe der Möglichkeiten Berücksichtigung finden und werden mit einer Gebühr von € 30,— belastet. Bei der Anmeldung ist die offizielle Nennbestätigung vorzulegen.

Nenngeld

Im Nenngeld ist enthalten:

- Fahrtunterlagen
- Preise
- Samstag Mittagessen u. Aberndessen,
- Getränke bitte immer selbst bezahlen!
- Betreuungsfahrzeug

Nenngeld wird von Mitgliedern der Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen keines eingehoben.

Bitte Zahlungsbeleg des Mitgliedsbeitrages zur Fahrzeugabnahme mitbringen!

Gäste wollen bitte ein Nenngeld von € 80.00 (ein Fahrzeug – zwei Personen) bzw. € 40,00 (ein Fahrzeug – eine Person) auf das Konto:

IBAN: AT31 3200 0000 0205 6992 und **BIC: RLNWATWW** der Raiffeisen Landesbank NÖ-Wien überweisen.

Bitte den Zahlungsbeleg zur Fahrzeugabnahme mitbringen!

Bestimmungen

Dem Veranstalter steht das Recht zu, Nennungen ohne Angaben von Gründen abzu-



weisen, ebenso die Fahrt zu verschieben, abzuändern oder abzusagen.

Zur Fahrt ergehen Durchführungsbestimmungen, die mit den Startunterlagen übergeben werden; die genaue Route, Sonderprüfungen und Aufgabenstellungen sind ebenfalls in den Startunterlagen enthalten und für die Wertung verbindlich.

Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Personen- und Sachschäden ab, die wäh-

rend der Fahrt eintreten. Die Fahrer tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die von ihnen bzw. ihren Fahrzeugen verursachten Personen- oder/und Sachschäden selbst.

Die Fahrer unterwerfen sich den Durchführungsbestimmungen und verpflichten sich, unter keinen Umständen ordentliche Gerichte anzurufen.

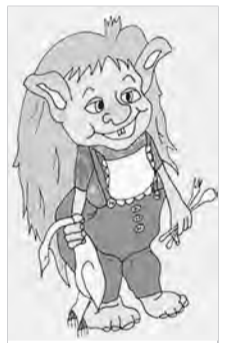
Alle Teilnehmerfahrzeuge werden während der gesamten Veranstaltung bei Bedarf über den AMV Notruf 0650/555 555 4 und Begleitfahrzeug betreut.

Organisation + Fahrtleitung:

Wolfgang Dudek
Tel.: 43(0)680/3000076
und das ÖGHK-Wien Team

Quartier bitte selbst bestellen:

Gasthof Kobald
Hirschwang 52
A-2651 Reichenau/Rax
Tel.: +43(0)2666-52461
Fax 02666-52461-2
e-Mail:
info@gasthof-kobald.at



NENNUNG für 40. Int. LÖWEN-RALLYE

Senden an:

Wolfgang DUDEK
Landesgruppe Wien der ÖGHK
Bitterlichstraße 58
1100 Wien

oder per e-Mail an:

w-dudek.oeghk@hotmail.de



NENNUNG zur 40. Int. LÖWEN - RALLYE im Semmering-Gebiet vom 01.-03. September 2017

Nennender:		Adresse und Tel. Nr + e-Mail:			
Fahrer/Beifahrer/in:		Adresse:			
Clubzugehörigkeit:	Fahrzeugmarke:	Type:	Baujahr:		
Zylinder:	Hubraum:	PS:	Pol. Kennzeichen:	Karosserieform/Aufbau:	
Besonderheiten/Sonstiges/zusätzlicher Beifahrer/in:					

Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.

Datum:.....

Unterschrift:.....





Ausschreibung für die 14. Classic City Tour am 30. September 2017



14. Classic City Tour

Am letzten Tag im September findet heuer die 14. Classic City Tour für historische Fahrzeuge statt.

Wieder bieten wir bei dieser beliebten Herbstveranstaltung im Bereich der Großstadt Wien viel geschätztes Bekanntes und wieder auch viel Neues:

- Selbstverständlich einen **bewachten Stellplatz** für alle Fahrzeuge der Teilnehmer und Abstellflächen für Begleitfahrzeuge und Transporter.
- **Traditioneller Start** um **10.00 Uhr** am **Brigittaplatz**.
- **Streckenführung** durch den 20. Bezirk – die **Brigittenau**
- Fahrt am **Treppelweg** entlang der Donau
- **Sonderprüfung** am Gelände des **Millennium Towers** mit Durchfahrt durch die Fußgängerzone. Für die Genehmigungen hierzu brauchen wir jeweils die polizeilichen Kennzeichen der Bewerbungsfahrzeuge. Bei der Nennung daher bitte unbedingt angeben!
- **Überlandstrecke** zum **Flughafen**

- **Mittagsbuffet**
- **Automobilturnier** (Unter Einbeziehung auch aller einspurigen Fahrteilnehmer)
- **Rückfahrt nach Wien**
- **Abendempfang im Rathaus**
- **Siegerehrung**

Wie immer bei uns:

**KEIN NENNGELD –
KEIN STARTGELD –
KEIN KLUBZWANG !**

Wichtig:

Da aus Gründen der Qualität und Organisation der Veranstaltung die Anzahl der Teilnehmerfahrzeuge auf 75 beschränkt ist, ist eine Voranmeldung mit den üblichen Daten unbedingt notwendig!

Sie erhalten mit der Annahme Ihrer Nennung eine persönliche Einladung mit Startberechtigung und den genauen Angaben der Zeit und des Ort für den morgendlichen



Treffpunkt. Bisherige Teilnehmer werden bevorzugt!

Nennschluß ist der 10. September 2017
- Datum des Poststempels!
Nennungen per e-mail an:
14.CCT@austria-motor-veterans.at

Technischer Hilfsdienst (Pannenhilfe) durch:
ARBÖ und AMV : Tel.: 0650/5555554



NENNUNG für:

**14. Classic City Tour Wien
30. September 2017**

**Senden an: Österr. Gesellschaft für histor. Krafffahrwesen
Hütteldorfer Straße 1/11
1150 Wien**

e-Mail: 14.CCT@austria-motor-veterans.at

**NENNUNG für die 14. Classic City Tour
am 30.09.2017**

enden an: ÖGHK, Hütteldorfer Str.1/11, 1150 Wien
oder per e-Mail: 14.CCT@austria-motor-veterans.at

Nennender:		Adresse und Tel. Nr + e-Mail:			
Fahrer/Beifahrer/in:		Adresse:			
Clubzugehörigkeit:	Fahrzeugmarke:	Type:	Baujahr:		
Zylinder:	Hubraum:	PS:	Pol. Kennzeichen:	Karosserieform/Aufbau:	
Besonderheiten/Sonstiges/zusätzlicher Beifahrer/in:					

Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.

Datum:..... Unterschrift:.....



3. VOZ - CHARITY OLDTIMER FAHRT für die GRUFT



Die bereits 3. Oldtimer-Charity-Fahrt für die GRUFT, die am Sonntag, den 30 April 2017 stattgefunden hat, war wieder ein voller Erfolg. René Sebastian, Medieninhaber und Herausgeber der VOZ - der **Virtuellen Oldtimer Zeitung** - hat auch im Laufe dieses Winters eine Sammelaktion zu Gunsten der Gruft gestartet. Er unterstützt zusammen mit Clubs und mit seinen Freunden den Betrieb „GRUFT“ seit Jahren durch Sachspenden.

Es wird kaum jemanden in Wien geben, für den der Begriff „GRUFT“ und die damit verbundene Bedeutung nicht bekannt ist. Die „Gruft“ ist ein Ort der Nächstenliebe; ein Ort um gescheiterten Menschen einen Weg zurück zum geregelten Leben in unsere Gesellschaft zu erleichtern.



So war es auch in diesem Jahr; im Rahmen einer Oldtimer-Ausfahrt wurde als erstes Ziel, die „Gruft“ angefahren, um dort die Sachspenden, die von den Teil-

nehmern sowie namentlich genannten und anonymen Sponsoren finanziert worden sind, abzugeben. Dieses Jahr waren es mehr als 600 kg der unterschiedlichsten Güter; von Nahrungsmitteln, Getränken, Konserven und Teigwaren, über Kleidung, Hygieneartikeln, Apothekenware, Handtücher, Decken bis hin zu Isomatten, Hundefutter und 100 Einzelfahrscheinern der Wr. Linien.



Mit viel Freude wurde der Transporter, der von der Fa. Mielniczek kostenlos zur Verfügung gestellt worden war, in der Barnabitenngasse im Beisein der Teilnehmer an der 3. Charity Fahrt entladen. Die Auffahrt der raren Oldtimer-Fahrzeuge bot Abwechslung im sonst stereotypen Alltagsleben der Menschen, die die „Gruft“ als ihre derzeitige Wohnung nützen. Das Betreuungszentrum der „Gruft“ bedankte



sich schriftlich für das „großartige Engagement“ der VOZ und aller, die an dieser Spendenaktion teilgenommen haben.

Nach der Aktion „Gruft“ war für die rund 30 Teilnehmer der 3. Charity Oldtimerfahrt das nächste Ziel die Lourdes Grotte im Wienerwald. Hier war Zeit für Besinnung und Gedankenaustausch, auch zum Thema „Gruft“ und deren Bewohner.

Weiter führte der Weg durch den frühlinghaften Wienerwald über den Steinriegel zum „Landgasthaus Scheiblingstein“, wo die Veranstaltung bei einem gemütlichen Mittagessen, verbunden mit der schon üblichen Tombola – auch das hat René Sebastian für die Teilnehmer vorbereitet - zu Ende ging.

Schönes Wetter und gute Stimmung trugen zum Erfolg dieser Oldtimer-Ausfahrt mit sozialem Schwerpunkt bei.

Wir sind sicher, daß auch im nächsten Jahr die Hilfsbereitschaft und das soziale Engagement vieler Menschen, die „4. Charity Fahrt für die GRUFT“, ermöglichen wird.

Die ÖGHK mit all ihren teilnehmenden Mitgliedern und alle angeschlossenen Institutionen und Vereine danken dem Initiator dieser Charity Ausfahrt, René Sebastian, für sein Engagement und die Mühe der Vorbereitungsarbeiten herzlich!



René Sebastian vor dem Eingang zum Tageszentrum „Gruft“



Text: H.M. Fotos: L.M.

Einen Bericht mit vielen Fotos finden Sie in der VOZ: <http://www.voz.co.at/2017A/20170501.pdf>

Unsere Sponsoren:



KUDRNA - Chromdesign



APTO-Autosattler Dr. Helge HAUK, Krafffahrzeugmuseum Sigmundshergberg



New Generation Bio



Mielniczek Autospengler



Werbartikel



Oldtimerclub NÖ Tatra Sammlung



Tanzschule WATZEK



Ford Classic Club Mitglieder



Kulturverein TRI-LUX





5. SPORTWAGENTREFFEN

INKLUSIVE SPORTSCARCLASSIC IN MISTELBACH, HAUPTPLATZ AM 3. SEPTEMBER 2017



**Raiffeisenbank
im Weinviertel**



brandits
markterschütternnd



Autokauf
Ing. Pestuka



Freude am Fahren



LIEBE SPORTWAGENFREUNDE!

Bereits zum fünften Mal trifft sich die Elite der Sportwagen zum **Sportwagentreffen inkl. SportsCarClassic** am 3. September 2017 am Hauptplatz in Mistelbach.

Los geht's um 9.30 Uhr mit dem Eintreffen der Fahrzeuge und Aufstellung am Hauptplatz. „Hausherr“ und Bürgermeister von Mistelbach - Dr. Alfred Pohl - eröffnet dann offiziell um 10 Uhr.

Neben tollen, wertvollen und einzigartigen Fahrzeugen gibt es wieder ein interessantes Rahmenprogramm, welches rund um das Thema Sportwagen aufgebaut ist:

So gibt es Infos direkt vom Profi auf den Gebieten Typisierungen und Eigenimport von Fahrzeugen, Infos zum Thema Kfz-Folierungen, professionelle Autoaufbereitung, Tuning sowie Reifen und Felgen. Manfred Böhm - Sportwagenhändler aus Wr. Neustadt kommt ebenfalls wieder zur Veranstaltung und wird mit Raritäten und Einzelstücke, die direkt aus einem Museum stammen könnten, unsere Veranstaltung aufwerten.

Jung gebliebene sowie Kinder und natürlich auch die weibliche Begleitung können sich ganz-tätig auf der Carrera-Autorennbahn heiße Rennen liefern und sich mit Weltmeister Erich Öhler matchen. Es gibt eigene Wertungsklassen mit Damen / Herren / Kinder und Jugendliche, bei welchen die ersten drei Plätze mit Pokalen prämiert werden - ebenso jener „Rennfahrer“, der dem Weltmeister mit seiner Rundenzeit am Nächsten kommt - oder gar schneller ist.....

Um auch jungen Künstlern eine „Bühne“ zu bieten, gibt es heuer zum ersten Mal Live-Auftritte der Band „The Red Flag“, die vormittags, nachmittags und während der Ausfahrt performen wird.

Apropos Programm während der Ausfahrt: Auch hier gibt es Neuerungen; während die Autos die Weinviertel-Rundfahrt absolvieren, erwarten Sie Auftritte von den „Flami'n Boots“ (Line-Dance) und der „JumpCompany“

„WorkOut“ auf kleinen Trampolinen.

Wenn sich dann Hunger und Durst bemerkbar machen, kann dieser im Cateringzelt von Karl Polak vom Restaurant „Zur Linde“ mit Köstlichkeiten, speziell für das Sportwagentreffen zubereitet, gestillt werden.

Charity-Teil

Sportwagentreffen und Kinderschutzzentrum „Möwe Mistelbach“ - diese Partnerschaft hat sich bewährt! Wie auch schon die Jahre zuvor, werden wir wieder karitativ tätig, d.h. die Beifahrersitze der Sportwagen werden wieder versteigert. Von Beginn an besteht die Möglichkeit, Gebote für jenen Sportwagen beim Möwe-Stand abzugeben, mit welchem Sie gerne bei der Ausfahrt am Beifahrersitz mitfahren möchten.

Der Erlös aus der Versteigerung der Beifahrersitze, sowie sonstige Spenden, werden nach der Ausfahrt mittels Übergabe-Scheck direkt an die Damen der Möwe Mistelbach - für therapeutisches Material - übergeben.

Wir freuen uns schon, Sie bei diesem Event begrüßen zu dürfen und daß Sie uns beim Charity-Teil unterstützen!

Christian Lehner
ÖGHK-Sektion Sportwagen

**Nennung bis
25. August 2017
senden an:**

ÖSTERREICHISCHE
GESELLSCHAFT
FÜR HISTORISCHES
KRAFTFAHRWESEN

Hütteldorfer Str. 1/11,
1150 Wien



NENNUNG zum Sportwagentreffen inkl. SportsCarClassic E-Mail: christian.lehner@austria-motor-veterans.at

Nennender:		Adresse:	
Fahrer/BeifahrerIn:		Adresse:	
Stelle meinen Beifahrersitz für die Dauer der Ausfahrt als Versteigerungsobjekt zur Verfügung: <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein			
Der Erlös kommt dem Kinderschutzzentrum die möwe zugute.			
Clubzugehörigkeit:	Fahrzeugmarke:	Type:	Baujahr:
Zylinder:	Hubraum:	PS:	Pol. Kennzeichen:
Karosserieform/Aufbau:			
Besonderheiten/Sonstiges/zusätzliche Beifahrer:			
Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.			
Datum		Unterschrift	

5. Sportwagen-Treffen am 3. Sept. 2017



Landesgruppe Steiermark-Ost

Bericht vom Nachbau eines „FELBER“ Beiwagenbootes



Ein Oldtimerkollege vom Oldtimer-Stammtisch „Figaro“ hat eine BMW mit Beiwagen gekauft. Das Beiwagenboot war so rostig, daß es nicht mehr zu restaurieren war. Da überlegten wir uns, eines nachzubauen.

Als Karosseur begann ich mit starkem Papier die Maße vom alten Boot abzunehmen. Diese übertrug ich auf eine 1mm Blechtafel, für den Boden auf ein 1,55 mm Blech. Sämtliche Sicken wurden angebracht. Danach begann ich die Teile zusammen zu schweißen und teilweise zu verzinnen.

Bei der Öffnung des Beiwagenbootes wurde ein 15 mm Rohr angepasst und eingeschweißt. Beim Heck fertigte ich einen Deckel an den Kofferraum. Vorne beim Spitz wurde ein Blech gebogen, angepasst, mit einer Sicke rundum versehen und eingeschweißt.

Die Kutte wurde aus sieben Stück Blech zusammen geschweißt, angepasst und mit Sicken versehen.

Da der Oberteil der Kutte bombiert ist, war es nicht einfach, die Rundung heraus zu klopfen. Ein weiteres Problem war es, daß die drei Zierleisten, um die Scheiben herum, nicht zu bekommen waren und auch angefertigt werden mussten.

Ein Kunstschmied fertigte diese in Meterware an. Danach musste ich das 12 mm Halbprofil-Rundeisen biegen, anpassen, Schrauben einschweißen und fein ausfertigen. Zum Schluss wurde es verchromt.

Die Dachstreben wurden aus einer Zugsäge angefertigt. Von der Zugsäge schnitten wir 15mm Streifen ab. Diese hatten genau die Spannung für das Stoffdach. Das Stoffdach fertigte der Besitzer, ein Tapezierer-Meister, selbst an. Zum Schluss lackierte ein Lackierbetrieb das Beiwagenboot. Seitdem war die BMW mit dem neuen Boot schon bei einigen Ausfahrten dabei.



Text und Fotos: LG Steiermark-Ost





32. Heizhaus-Rallye



Die Landesgruppe Niederösterreich Nord der ÖGHC unter der Leitung von Eduard Melzer, dem neuen Landesrepräsentanten, veranstaltete am 23. April 2017 zum 32. Male die legendäre „Heizhaus Rallye“, die schon seit Jahren traditionelle Oldtimer-Saisoneroöffnung der ÖGHC.



Nach anfänglichen dichten Wolken und kühlem Wetter hat es der Wettergott heuer mit der Heizhaus-Rallye doch noch gut gemeint und es kamen bis 10 Uhr über 40 Fahrzeuge zum Heizhaus nach Strasshof. Eine größere Abordnung stellte der Ford Classic Club Austria unter der Leitung seines Obmanns Ernst Jahner.

Ab 10 Uhr gab es die schon obligate Führung durch das Heizhaus und heuer die Publikumsfahrten mit der Dampflok Typ 109.13, Baujahr 1912. Auch die Modellbahn- und die Modellautoanlage, die in vollem Betrieb vorgeführt wurden, konnten besichtigt werden.

Um 11.15 Uhr stellten sich die Fahrzeuge zur Abfahrt Richtung Schlosshof auf. Die Route führte von Strasshof über Gänserndorf – Weikendorf – Zwerndorf – Baumgarten an der March – Marchegg – Groißenbrunn nach Schlosshof. Im „Gasthof Prinz Eugen“ war für das Mittagessen ein eigener Saal für die Teilnehmer reserviert.



Nach der Mittagsause gab es die Möglichkeit, die diversen Führungen im Schlosshof zu besuchen. Zum 300.

Geburtstag Maria Theresias startete im März 2017 eine umfassende Jubiläumsausstellung zum Leben und Wirken dieser bedeutenden



BUCHBESPRECHUNG

PUCH MOTORRÄDER 1900–1940 Aufbewahrt und Wiederbelebt

Wenn wir behaupten, das vorliegende Werk ist ein wunderschönes Bilderbuch, so ist dies ein Kompliment. Schon die Wahl des Querformates kommt dem Betrachter entgegen und lässt so manches Kraffrad erst so richtig wirken. Aber keine Angst, die gezeigten Puch Motorräder, jedes selbst schon Legende, haben auch noch jede ihre ganz eigene Geschichte mit jeder Menge fast unglaublicher Begebenheiten und die weiß der Autor spannend und ausführlich zu berichten. Da Motorräder ihre Technik vor neugierigen Blicken nicht verbergen, werden uns auch reichlich Detailfotos geboten. Interessant und reizvoll.

Die Ansammlung von historischen Puch's aus der Pionier- und Urzeit erhebt keinen Anspruch, eine komplette Typengeschichte des österreichischen Werks zu sein und ist es auch nicht. Die Vielzahl der beschriebenen und abgebildeten Exponate ergibt aber einem genüsslichen Überblick der Entwicklung der Puch Motorräder vom Beginn an bis 1940.

Hannes Denzel
Hardcover, 400 Seiten, A4 Querformat,
ISBN 978-3-85119-364-0, € 59,- (inkl. MWSt)
Verlag Brüder Hollinek



LESERBRIEF

Da staunt der Laie, der Fachmann wundert sich - an dieses geflügelte Wort musste ich anlässlich der Neubereifung meines XII-er Steyrers im vergangenen Winter denken. Was war geschehen?

Nach telefonischer Vereinbarung brachte ich die ersten zwei Räder zu meinem in der Nähe befindlichen Reifendienst, um die alten Reifen von den Felgen nehmen zu lassen. An dieser Stelle muss ich erwähnen, dass ich dort nicht nur mehrmals schon Alltagsautos neu bereifen ließ, sondern dass vor Jahren auch bei meinem Baby problemlos neue Schlauchreifen montiert wurden. Diesmal scheiterte man jedoch kläglich: Der Reifen schien zu klein oder die Felge zu groß, um beides ohne erhebliche Beschädigungen voneinander zu trennen! Ich nahm also meine Räder wieder mit und war ziemlich ratlos! Nach gut gemeinten Tipps von Oldtimerkollegen, die im Wesentlichen in Adressen von anderen Reifendienstbeständen, rief ich einen Spezialisten für Oldtimerbereifung in OÖ an, von dem ich die Reifen auch bezogen hatte. Dabei fiel das Zauberwort, das mir auch schon in einem meiner Betriebshandbücher (vierte Auflage) unter „Technische Daten“ unter gekommen ist: „Halbtiefbettfelge“. Im Gegensatz zur neueren Variante mit abnehmbarem Felgenhorn (vor allem an Lastwagen zu finden) handelt es sich aber hierbei um eine frühe Felgenbauart, bei der um den halben Umkreis (sowohl vorder- als auch rückseitig) die Felgenschulter so hochgezogen ist, dass sie ein Tiefbett bildet (optisch ziemlich unauffällig!), während – in einem kontinuierlichen Übergang

– die zweite Hälfte des Umfanges ein Flachbett bildet. Es ist also das Felgenbett nicht konzentrisch zum Felgenrand. Der Trick bei der Montage bzw. Demontage besteht nun darin, den luftlosen Reifen an der richtigen Stelle zuerst von der Felgenschulter in das Tiefbett zu drücken, damit man genug Spielraum bekommt um den Wulst dann auf der diametral gegenüberliegenden Seite über das Felgenhorn heben zu können.

Mit diesem Wissen und dem „Training“ beim Demontieren der alten Reifen war dann die Montage der Neuen für meinen Reifendienst kein Problem mehr.

Michelin ließ sich diese Konstruktion unter „Bibendum Confort“ im Jahr 1927 patentieren. Der Hinweis auf den erzielten Komfort ist einleuchtend: Der hohe Druck mit dem die früheren Ballonreifen (sprich Wulstreifen) gefahren werden mussten, um den Wulst in der entsprechenden Rille an der Innenseite des Felgenhorns zu halten, war nun nicht mehr notwendig, der Reifen konnte also weicher gefahren werden. Andererseits musste natürlich verhindert werden, dass der Reifen von der Felge springt.

Weniger einleuchtend ist für mich, dass dies auch mit einem halben Tiefbett gesichert ist und es stellt sich die Frage, wieso man nicht gleich ein durchgehendes Tiefbett, wie wir es heute kennen, baute. Leider konnte ich weder im Internet noch in der mir bekannten Fachliteratur eine Erklärung dafür finden. Sollte unter der geeigneten Leserschaft jemand diesbezügliche Hinweise geben können, wäre ich sehr dankbar!

Helmut Oberzill

MITTEILUNG

Mit tiefer Betroffenheit
geben wir Nachricht, daß



Herr
Johann Frasl
Obmann des
Oldtimer Club Neulengbach

am 17. März 2017
unerwartet
im 78. Lebensjahr verstorben ist.

Gemeinsam mit vielen Freunden und
Kollegen haben wir ihn am
28. März 2017 auf seinem letzten Weg von
der Pfarrkirche zum Friedhof Neulengbach
begleitet.

Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie.



Herrscherpersönlichkeit der europäischen Geschichte des 18. Jh. Aber auch die wunderschön gestaltete Gartenanlage und der Meierhof waren zur Besichtigung bereits voll in Betrieb.

Das Roadbook, das sehr gut geschrieben war und allen Teilnehmern eine sichere Fahrt ermöglichte, sowie das Angebot an Sehenswürdigkeiten und Ausstellungen rundete die Veranstaltung als touristische Ausfahrt hervorragend ab. Text + Fotos: L.M



technisches museum wien



Neuigkeiten aus dem Technischen Museum Wien

Autos mit Geschichte(n)

Das Technische Museum Wien sammelt fast alle technischen Artefakte der Vergangenheit und Gegenwart, und versucht – wo immer möglich – auch eine (Objekt-)Geschichte zu präsentieren. Neben dem Fiat 500 der Geschäftsfrau Rosa Glückselig, dem Ford A des Komponisten Alban Berg, kann nun auch das sonnengelbe VW 1303 Käfer-Cabrio von Altbundeskanzler Bruno Kreisky der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

Kreiskys Privatwagen erzählt mit dem mallorquinischen Original-Kennzeichen und den Originalpapieren eine interessante Geschichte – ergänzt durch Bilder aus dem Feriendomizil auf Mallorca. So erlaubt dieser Käfer aus dem Jahr 1975 vielfältige Betrachtungen über Kreisky, die Automobilgeschichte im Allgemeinen, sowie jene der 1970er-Jahre im Besonderen.



MINI MOBIL – der neue Erlebnisbereich

Mobilität und Verkehrsmittel aus einem anderen Blickwinkel zeigt der neue Kinderbereich MINI MOBIL.



Hier gibt es für die 2-8 jährigen Besucherinnen und Besucher Straßenfahrzeuge, „Flugzeuge“ und „Raketen“ zu erleben.

Am Flughafen herrscht geschäftiges Treiben: Die Kinder helfen beim Sicherheitscheck der Gepäckstücke sowie beim Beladen und Betanken des Flugzeugs. Wer sich als Pilot oder Pilotin versuchen will, kann im Cockpit den kleinen Flieger steuern.

Wer noch „höher hinaus“ will, kann im Weltall eine Rakete „steigen“ lassen oder eine Mondlandschaft bauen.

Im Verkehrsparcours stehen unterschiedliche Fahrzeuge für die Fahrt durch Stadt, Tunnel und Land bereit. Die Kinder können sich hier den Herausforderungen des Straßenverkehrs stellen.

Quelle: www.technischesmuseum.at



MARKT

Verkaufe Hupenring für 3-Speichenlenkrad (Steyr) einmal 24,5 cm Ø und einmal 21,8 cm Ø Tel.: 0699/13404724

Verkaufe Schaltgetriebe für Steyr 100/200 + 220, Tel.: 0699/13404724

Verkaufe folgende Pkw's:

BMW 735 Automatic, Leder, Bj. 1988, VP € 2.000,—
 BMW 635, E 24, Automatic, Klima, Bj. 1982, VP € 15.000,—
 BMW 520, E 34, Standard, Bj. 1989, VP € 3.000.— und
 BMW 315 E 30, Bj. 1985, VP € 5.000,—.
 K. Seidler, Tel.: 0664/3300186

Verkaufe Steyr 380 Feuerwehr, Tankfahrzeug, Bj. 1955, Preis auf Anfrage
 K. Seidler, Tel.: 0664/3300186

Verkaufe Opel Blitz Feuerwehr, Kurzschnauzer, 1,9 t, Tankfahrzeug, Bj. 1963, Preis auf Anfrage
 K. Seidler, Tel.: 0664/3300186

Suche Jaguar MK2 oder S-Type in sehr gutem Erhaltungszustand. Keine Basteleien, keine Restaurationsobjekte. Bitte Kontakt über Mail mit Foto und realistischer Preisvorstellung. Werner Ullly, e-Mail: ullybaer@yahoo.de

Verkaufe BMW 318 Cabrio, Bj. 1992, Grün met., Leder, 200.000 km, Pickerl neu, VB € 5.300,00
 Tel.: 02772/55520 abends



Verkaufe Recaro Sitze: 1 Recaro Monza, dunkelgrau, perfekt für Manta, Capri und Co. Keine Löcher. € 100,—.
 1 Recaro Ergomed, Hellgrau, nur ein Besitzer, alles elektrisch einstellbar, Heizung, Kühlung, Armlehne. € 200,—. Tel.: 0664/2802899 oder e-Mail: ca_neuhau@aon.at

Verkaufe:
 1 Lenkung komplett für Steyr IV-Bj. 1921-1924
 2 Aufbauscheinwerfer mit Sockel kompl. - Type fraglich
 1 Klappkurbel für Steyr XII
 1 Richtungsanzeiger, rund (aus den 1920er Jahren) für 12 V
 1 Getriebe für Opel Blitz kompl.
 1 Bosch Magnetzündung ZF 4 - inkomplett
 1 Bosch Lichtmaschine RJH 130/12/200W/16 A
 1 Bosch Starter RJH 63824
 Telefon: 0664/1115834

Suche VW Brezel - Käfer bis Bj. 1953. Zustand egal, fahrbereit oder zum Restaurieren. Freue mich auf jede Information.
 Tel.: 0699/19197761 (Michael Son)

Verkaufe VW 281 LT 35 KFL Feuerwehr-Fahrzeug, Bj. 1985, komplett bestückt Karosserie: Kasten.

6-zylinder Motor, 2383 ccm Hubraum, 90 PS, Bremsen vorne + hinten neu, neue Reifen, Eigengewicht 2,23 t, Laufleistung 15.200 km. Einzeltypisierung – historisches Kraftfahrzeug
 Eine detaillierte



Beschreibung des Fahrzeuges finden sie unter: <http://www.voz.co.at/Markt/vpkw/20170502.html>
 Preis für das Gesamtpaket € 9.800,-. Der Preis für das KFZ OHNE feuerwehrtechnischer Ausstattung: € 6.900,- Bitte nur ernst gemeinte Anfragen senden an:
 e-Mail: melzer.eduard@a1.net

Mercedes 170 V Cabrio B, (W136) Bj. 1937 zu verkaufen. Guter fahrbereiter Zustand, z.Z. mit Dieselmotor - der original Motor ist vorhanden. Originaltypenschein von 1937 vorhanden. Restauriert 1981/82. Details siehe:



<http://www.voz.co.at/Markt/vpkw/20170501.html>
 VB Euro 45.000,00. Fahrzeug steht in Slowenien nahe der Grenze zu Kärnten, Damijan Grilz, Tel.: 0038651613301 oder e-Mail: g.setschnagg@gmx.at

Verkaufe Chevrolet Chevelle SS LS6, Bj. 1970
 Das stärkste in Serie gebaute Muscledieser Epoche. Fahrzeug ist komplett neu aufgebaut.
 Fotodoku. ist vorhanden. Details unter: <http://www.voz.co.at/Markt/vpkw/20170506.pdf>
 Kontakt: Gerhard Luckerbauer, Tel.: +43/664/2563531



Verkaufe Transport-Dachgepäckträger mit 3 Grundträgern, Masse: 264 x 115 x 30, gebraucht, für Bus mit Regenrinne – T3, Vivaro, Trafic, Sprinter, Hiace, Transit- VB: Euro 100,00.
 Kontakt: e-Mail: stampfer2@a1.net

Verkaufe für MB 170 V: eine Motorhaube – gute Basis (kein Preis angegeben) sowie einen Kotflügel rechts vorne, gute Basis VB: Euro 170,00. Abzuholen im Murtal/Stmk. oder Zustellung nach Wien gegen Aufpreis möglich.
 E-Mail: stampfer2@a1.net



Suche Alfa Romeo Fahrzeuge – Modelle 105/115 – wie GT Junior, GTV Bertone Coupé, Giulia Super, Spider Fastback/Rundheck sowie dazugehörige Ersatzteile.
 Kontakt: e-Mail: chrislau@gmx.at

Suche Schiebe-/Faltdach für Mercedes Benz 170dS oder 180 D. Kontakt: e-Mail: nikolausherrmann@gmail.com

Weitere Inserate finden Sie tagesaktuell im Internet auf der Homepage www.austria-motor-veterans.at unter "MARKT"



NEUGIERIG AUF OLDTIMER



In unserem Bemühen, die Jugend auf unser Hobby, der Erhaltung bzw. der Bewegung historischer und klassischer Fahrzeuge, aufmerksam zu machen, werden wir vom Technischen Museum Wien - TMW - tatkräftig unterstützt.

So wird das TMW zusammen mit der ÖGHK am 24. September 2017 die Veranstaltung „Neugierig Auf Oldtimer“ in Wien, am Areal des TMW, durchführen. Es werden von Mitgliedern und Freunden der ÖGHK Fahrzeuge zur Verfügung gestellt, mit denen eine „Schnupper-Runde“ rund um das TMW gefahren werden kann. Die Fahrzeugeigner werden vom Beifahrersitz aus „assistieren“ und die Handhabung des jeweiligen Fahrzeuges erklären und wenn notwendig helfen
 Kein Geringerer als Kurt Seidler, selbst Sammler von klassischen + historischen Fahrzeugen, wird den „Neugierigen Interessenten“ einleitende Worte zu unserem Hobby und der Veranstaltung, mit auf die „Reise“ geben.

Das Programm am 24. September 2017

Bis 10.00 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer vor dem TMW, 1140 Wien, Mariahilfer Straße 212
10.30 Uhr: Begrüßung und einführende Worte im Foyer des TMW's
11.00 Uhr bis 12.30: Uhr Probefahren rund um das TMW
12.30 Uhr: Kaffee in der Cafeteria des TMW
 Führung durch die Mobilitätsabteilung des TMW
14.00 Uhr: Ende der Veranstaltung
 Die einzige Voraussetzung zur Teilnahme ist, daß Sie einen gültigen Führerschein besitzen und 5 Jahre Fahrpraxis haben.

Wir freuen uns, viele junge interessierte Menschen bei unserer Veranstaltung begrüßen zu dürfen und hoffen, die Lust und Freude an unserem Hobby wecken zu können.

EINFACH ANMELDEN !

KEIN NENNGELD !

NENNUNG ZUM OLDTIMER-SCHNUPPERTAG 24. SEPTEMBER 2017 TECHNISCHES MUSEUM WIEN
 Per E-Mail senden an: oeghk@chello.at oder per Post ÖGHK, 1150 Wien, Hütteldorfer Str. 1/11



Name:	
Vorname/Titel	
Strasse/Nr.	
Postleitzahl + Ort	
E-Mail	
Datum	Telefon:
Unterschrift	

Schnuppertag beim TMW-24.09.2017

LESER BRIEF

Sehr geehrte Redaktion der MVZ !

Vorab; die Gestaltung des Ausstellungsstandes und die etwas außergewöhnliche Aktivität – die Tazeeinlagen – sind schon bemerkenswert.
 Auch ich war in den Aufbau eines Ausstellungsstandes in Tulln involviert und daher zwangsweise Zuschauer Ihres Stand-Aufbaues. Ich weiß daher wovon ich spreche; die Arbeit ist mehr als mühe voll und leider nie wirklich bedankt. Daß wir das alles um Gottes Lohn tun, ist nur der Loyalität unsern Klubs gegenüber zu verstehen.
 Bitte sagen Sie Ihren Helfern doch nicht nur „danke“, sondern heben Sie deren Arbeit in den Reihen Ihres Klubs deutlich hervor.
 Ich, für meine Person, würde mir auch mehr Widerhall für meine Arbeit aus meinen Reihen wünschen.

E. Leibenfrost / Stmk.

Anmerkung der Redaktion der MVZ

Ja, der Leserbriefschreiber hat recht! Der Vorstand der ÖGHK dankt allen seinen „Helferleins“, die wieder, wie alle Jahre zuvor, geholfen haben, die ÖGHK wirkungsvoll zu repräsentieren und in ihrer Freizeit unentgeltlich unseren Ausstellungsstand aufgebaut haben !DANKE !



ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN
 A-1150 Wien, Hütteldorfer Strasse 1/11
 E-Mail: office@austria-motor-veterans.at
 Telefon +43 1 98 56 770
www.austria-motor-veterans.at

BEITRITTSERKLÄRUNG:

Bitte, Ihren Namen und Adresse möglichst in Druckbuchstaben

Vorname / Titel		Name	
Strasse/Gasse/Platz		Haus Nr.	
Postleitzahl	Wohnort		
Tel.Nr. + e-Mail-Adresse		Jahresbeitrag: € 40.- VIP Beitrag: € 60.-	

Ich erkläre meinen Beitritt

Datum: Unterschrift:



Sebastian-Kneipp-Gasse 6 • A-1020 Wien
 Tel. (+43 1) 958 50 10 • Fax (+43 1) 958 50 109
 E-Mail: office@ledermanufaktur.com
Öffnungszeiten:
 Mo. - Do. 8 - 18 Uhr, Fr. 8 - 16 Uhr
 Samstag gegen tel. Voranmeldung

Ihre Lösung bei Lederproblemen:

Lederreparatur: Risse - Ausbleichungen - Verschmutzungen - Abfärbungen - Fleckentfernungen - Gebrauchverschleiß - Ausgetrocknetes Leder
Beratung: Lederreinigung - Fleckentfernung - Lederfärbung - Allederrestauration - Lederpflege - professionelle Reinigung und Pflege
Sortiment: Lederpflegemittel - Lederreinigungsprodukte - Tönungen - Lederfarben - Lederreparaturprodukte - Lederwaschmittel

Exklusive Sonderanfertigungen aus Leder und Kunstleder!



ÖGHK

UNSERE FUNKTIONÄRE: PRÄSIDIUM:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen
Hütteldorfer Str. 1/11, 1150 Wien
Telefon und Fax: +43/1/9856770

Präsident: Mag. Heinz Clostermeyer
Vizepräsidenten: Lisl Mesicek
Peter Sailer

eMail: president@austria-motor-veterans.at

WIEN:

Repräsentant: Wolfgang Dudek
Bitterlichstraße 58, 1100 Wien
Tel.: 0680/3000076
eMail: w-dudek.oeghk@hotmail.de oder
w.dudek@austria-motor-veterans.at

NIEDERÖSTERREICH - NORD:

Repräsentant: Eduard Melzer
2215 Raggendorf, Matzner Str. 30
Tel.: 0676/6141141
eMail: oeghk-noe-nord@a1.net oder
e.melzer@austria-motor-veterans.at

NIEDERÖSTERREICH - SÜD:

Repräsentant: Franz Traindt
2620 Ternitz, Steinbruch 3
Tel.: 0699/10473512
eMail: franz.traindt@gmail.com oder
f.traindt@austria-motor-veterans.at

OBERÖSTERREICH

Repräsentant: Kurt Moschnick
Dörfel 4, 4221 Steyregg
Tel.: 0676/7909297
eMail: kurt.mo@gmx.at oder
k.moschnick@austria-motor-veterans.at

SALZBURG

Repräsentant: Martin Zehentner
5023 Salzburg, Lerchenstraße 69
Tel.: 0660/1818185
eMail: zehentner@oldtimer-salzburg.at od.
m.zehentner@austria-motor-veterans.at

WEST ÖSTERREICH:

Repräsentant: Peter Frohnwieser
Gällegasse 10, 5023 Salzburg
Tel.: 0664/5003564
eMail: ktmhistoric@yahoo.de oder
p.frohnwieser@austria-motor-veterans.at

STIEARMARK - OST:

Repräsentant: Gottfried Lagler
c/o Stammtisch Figaro,
8200 Wünschendorf Nr. 190,
Tel.: 03112/6173, Fax.: 03112/61734
eMail: figaro@austria-motor-veterans.at
oder: office@solar-cafe.at

BURGENLAND:

Repräsentant: Hans Günther Kolar
Josef-Joachimstraße 11, 7000 Eisenstadt
Tel.: 0699/10403866
eMail: hans.kolar@bs-eisenstadt.at oder
kolar@austria-motor-veterans.at

SEKTION FÜR HISTORISCHE MILITÄRFahrzeuge:

Repräsentant: Ottokar Pessl
Hohe Warte 39; 1190 Wien,
Tel.: 0676/6316206
eMail: o.pessl@chello.at oder
o.pessl@austria-motor-veterans.at

SEKTION FÜR SPORTWAGEN UND EXCLUSIVE AUTOMOBILE:

Repräsentant: Christian Lehner
Untere Donaustraße 21, 1029 Wien
Tel.: 0676/5385668
eMail: christian.lehner@uniqa.at oder
c.lehner@austria-motor-veterans.at

AUSLANDSVERTRETUNGEN:

DEUTSCHLAND:

Repräsentant: Gottfried Binder
D 80937 München,
Franz Metzner Strasse 5,
Tel./Fax 0049(89) 3119 8311
eMail: gregor.ball@germannews.com

FRANKREICH:

Repräsentant: Balthazar Bellos
31, Rue Raymond Losserand,
Paris 75014,
eMail: b.bellos@austria-motor-veterans.at

POLEN u. OSTEUROPA

Repräsentant: Dr. Grzegorz Chromik
ul. Szwajcaska Dolina 29
PL-43502 Czechowice-Dziedzice
Tel.: +48 601 456532
eMail: gmchromik@yahoo.com

UNSERE TREFFPUNKTE

WIEN

aktueller Veranstaltungsort
Gasthaus Brigitte
Simmeringer Hauptstraße 385,
1110 Wien,
Tel.: 01/7694844

Jeweils dritter Montag im Monat,
19.00 Uhr
siehe Programmvorschau auf dieser Seite

NIEDERÖSTERREICH - SÜD

Gasthaus Reinhard Holzer - „Freistil“
Krinningergasse 15, 2620 Neunkirchen
Telefon: 0676/6375324
Jeweils zweiter Dienstag im Monat,
19.00 Uhr.

NIEDERÖSTERREICH - NORD

Gasthaus "Zur Taverne"
Haselnussgasse 2, 2241 Schönkirchen
beim ÖBB-Parkplatz Silberwald
Tel.: 0664/2323629
Jeweils erster Dienstag im Monat,
18.00 Uhr
Auskunft: Edi Melzer
Telefon: 0676/6141141

OBERÖSTERREICH

ACHTUNG:
aktueller Veranstaltungsort
Gasthof Pfistermüller
Am Bäckerberg 1, 4490 St. Florian
Tel.: 07224 /4276
Jeweils zweiter Mittwoch im Monat,
19.30 Uhr.

SALZBURG

Gasthof Langwied (vorm. GH Winkler)
Linzer Bundesstraße 92, 5023 Salzburg
Telefon: 0662/660924
Jeweils zweiter Freitag im Monat,
20.00 Uhr.
Org: Martin Zehentner, 0660/1818185

STIEARMARK - OST

Stammtisch Solar-Cafe Figaro,
8200 Wünschendorf Nr. 190
Telefon: 03112/6173,
Jeweils dritter Freitag im Monat,
19.00 Uhr.

BURGENLAND

Gasthof zur Grenze (Fam. Machart)
7033 Pötsching,
Wr. Neustädter Straße,
Tel.: 02631/2265
Jeden ersten Sonntag im Monat,
16.00 Uhr

PROGRAMM 2017 CLUBABEND WIEN

19. Juni

Wolfgang DUDEK - Grillabend im Vereinshaus
„Zum Acker“ - Ausgabe der Fahrtunterlagen für
die Herbstausfahrt

Juli und August - Sommerpause

17. Sept.

Herbstausfahrt der Landesgruppe Wien
siehe Veranstaltungen der ÖGHK

16. Oktober

Foto/Film/Video-Abend

20. Nov.

Tisch-Teiletauschbörse unter dem Motto
„ein bißchen Rost unter den Christbaum“

18. Dez.

Vorweihnachts-Clubabend mit Vorschau
auf 2018

ÖGHK- VERANSTALTUNGEN IN ÖSTERREICH 2017

01. Juli

HMW, Roller und Mopedtreffen (alle
Marken bis 1967) im Rahmen der
"Salzkammergut Nostalgia"
Bad Goisern, Treffen um 9.00 Uhr
Mitwirkung: Peter Frohnwieser,
0664/5003564

15. Juli

Sommer Schlossfahrt



Ausschreibung in der MVZ 158
Org.: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076

29. Juli

**Oldtimertreffen in Gleisdorf beim TIP-
Kirtag**
Org.: Gottfried Lagler, Tel.: 03112/6173 Fax+4

20. August

**Oldtimertreffen Salzburg Gnigl, Firma
Trost, Treffen um 9.00 Uhr**
Org: Verena Hohenauer, 0676/3565407

27. August

Ausfahrt mit Oldtimer-Picknick
im Rahmen der "Sound of Speed" am
Salzburg-Ring
Treffpunkt: GH Langwied, Salzburg- 9.00 Uhr
Org: Martin Zehentner, 0660/1818185

01.-03. September

40. Int. LÖWEN-Rallye
im
**SEMMERING-
Gebiet**

Ausschreibung auf
Seite 3 dieser
Ausgabe

Org.:
Wolfgang Dudek +
ÖGHK Wien Team

Tel.:
0680/3000076



03. Sept. 5. Sportwagentreffen inkl. SportsCar-Classic in Mistelbach

Ausschreibung auf
Seite 5 dieser
Ausgabe

Org.:
Christian Lehner,
Tel.:
0676/5385668



17. Sept.

Herbstausfahrt der Landesgruppe Wien
Org.: Wolfgang Dudek,
Tel.: 0680/3000076

24. Sept.

NEUGIERIG AUF OLDTIMER
Oldtimer-Schnuppertag beim TMW
Einladung auf Seite 7 dieser Ausgabe
Org: H. Clostermeyer
Tel.: 01/9856770

30. Sept.

14. Classic City Tour



ehemals

Preis des Bürgermeisters von Wien
Ausschreibung auf Seite 4 dieser Ausgabe
Org.: Heinz Clostermeyer,
Tel.: 01/9856770

08. Okt.

**Herbstausfahrt Niederösterreich-Süd
und Saisonabschluss**
Org.: Franz Traindt, Tel.: 0699/10473512

Wir bewegen Tradition

IMPRESSUM:

MVZ



MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Medieninhaber: Herausgeber, und für den
Inhalt verantwortlich:

Österreichische Gesellschaft
für historisches Kraftfahrwesen,
7212 Forchtenstein; Rosalienstraße 86
Telefon + Fax +43(0)1/9856770,

e-Mail: oeghk@chello.at +
mvz@austria-motor-veterans.at;

http://www.austria-motor-veterans.at

Redakteure der MVZ: Lisl Mesicek
Heinz Mesicek

Offenlegung lt. § 25 Pressegesetz:
Grundlegende Richtung:
ÖGHK Statuten § 2;

Vorstand/Präs.: Mag. H. Clostermeyer
L. Mesicek
P. Sailer

Namentlich gezeichnete Artikel geben die
Meinung des Autors wieder; diese muß sich
nicht mit den Ansichten des Vorstandes der
ÖGHK decken.

Druck: Offsetdruck Ing. Kurz GmbH • 8682
Mürzzuschlag/Hönigsberg • www.kurz-druck.at





INFORMATION

Historische Fahrzeuge

Immer enger werden die Kreise um das Kraftfahrzeug mit Verbrennungsmotor gezogen.

Nach den erwiesenen, völlig sinnlosen „Umweltzonen“ in Städten der Bundesrepublik Deutschland und in Italien, sind nun die Blockierer in Österreich an der Reihe. Nachdem die Bundesregierung geschickt die Maßnahmenfindung an die regionale Provinz delegiert hat, setzen diese nunmehr provinzielle Aktivitäten. Von Graz beginnend, wird sich nunmehr der Flächenbrand über unser ganzes Bundesgebiet ausdehnen. Wer wird sich schon nachsagen lassen, für seine Bürger in seiner, durch das Kraftfahrzeug bedrohte Gemeinde, keine Vorsorge getroffen zu haben?

Da sind alle Halbwahrheiten und unbewiesenen Behauptungen recht. Und wer wird auch schon auf die einzukassierenden Mittel für nunmehr neue Arten von Straffällen und kennzeichnende neue Klebevisnetten verzichten?

Gigantische neue Betätigungsfelder und Arbeitsplätze werden eröffnet. Fehlt gerade noch der grüne Umwelt-Wart als Vernadererinstanz.

Der letztlichen Verwendung des Autobahnnetzes als Radwege steht ja später dann ohnehin wenig entgegen, ist das Automobil einmal umgebracht. Wer für den Ausgleich der versiegenden Milliarden Steuerabgaben dieses Sektors sorgen wird, ist zur Zeit noch ganz nebensächlich, wird aber sicher ein weiteres Problem werden.

Zur angeblichen Alternative Eisenbahn: Die ÖBB sollten endlich erkennen, dass nur Kundendienst und keine noch so aufwändige Werbekampagnen oder das Erfinden und Sponsern eines „Verkehrsclub“ zum Erfolg führen kann.

Und dann gibt es dazwischen noch das historische Fahrzeug.

Das historische Kraftfahrzeug, das seiner Identität wegen aus Dokumentationsgründen seiner selbst keine Änderung trägt. Jede Änderung, eben auch jede „Verbesserung“, zerstört die historische Substanz in seiner Originalität, die oberstes Gebot bleiben muss. Es geht ums Erhalten und Bewahren. Schließlich entspricht die Wendeltreppe des Turms des Wiener Stephansdomes auch nicht der heutigen

Bauordnung und wird deshalb saniert, sondern logischer Weise bloß im Originalzustand erhalten.

Und damit das historische Fahrzeug nicht übrig bleibt, wird in absehbarer Zeit eine nur mehr „zarte“ Form der Inbetriebnahme möglich sein. Irres „Austoben“ (lt. Ausschreibungstext einer Motorveteranen-Veranstaltung?!) im öffentlichem Straßenverkehr ist mehr als kontraproduktiv. Pseudosportliche Events werden ausschließlich auf geschlossene Kurse zu drängen sein. Ausfahrten werden sich letztlich auf Demonstrationen (lat. - Vorfürungen) und deren Zu- und Abfahrten beschränken.

Eine wichtige Maßnahme zur Arterhaltung stellt die juristische Erfassung aller vorhandenen (zum Straßenverkehr zugelassen) historischen Kraftfahrzeuge dar. Nachdem die Prozedur für bereits (seit jeher) im Verkehr befindlichen Fahrzeuge zuletzt recht vereinfacht und halterfreundlicher geworden ist, sollten alle „Historischen“, auch als solche eingetragen werden. Frisch importierte Fahrzeuge können ohnehin nur mehr als „Historische“ eine Zulassung (mit Einschränkungen) bekommen.

Zur Erlangung des Status „Historisches Fahrzeug“ für bestehend zugelassene Kraftfahrzeuge ist folgendes notwendig:

Besorgen Sie sich für ihr Fahrzeug von einem allgemein beeideten, gerichtlich zertifizierten Sachverständigen (Fachgebiet 17.47, Historische Fahrzeuge, Restaurierung, Bewertung) ein Gutachten, das einerseits bestätigt, dass das Fahrzeug „historisch“ ist (Definition lt. KFG 1967; § 2, Ziff. 43), das heißt, dass es der Zollposition 9705 00 00 (Sammlungsstücke von geschichtlichem Wert) entspricht und dass es einen Erhaltungszustand (in der fünfstufigen Skala) 1 bis 3 aufweist. (Die Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen unterstützt auf Anfrage ihre Mitglieder bei der Auswahl der SV.)

Mit diesem Gutachten, dem Typenschein oder der Einzelgenehmigung des Fahrzeuges und den beiden Teilen des Zulassungsscheines (bei alter Zulassung haben Sie nur einen) und einem positiven, aktuellen § 57a Gutachten, suchen Sie die für Sie zuständige Zulassungsstelle (Amt der Landesregierung) - in Wien die Magistratsabteilung 46 - zum Zwecke der

Umschreibung auf. Dieses Amt trägt die Änderung in ihre Papiere ein. (Gebühr € 40.-) Bei zur Zeit abgemeldeten, aber früher in Österreich zugelassenen Fahrzeugen, spielt sich das ganze ohne aktuellen Zulassungsschein ab.

Nach der erfolgten Änderung der Eintragung der Verwendungsbestimmung (von 01 - zu keiner besonderen) auf „Historisches Fahrzeug“ müssen Sie zwar zur Kontrolle der - bei Kraftwagen 120 Tage Fahrbeschränkung im Jahr, bei Krafträdern 60 Betriebstage - ein Fahrtenbuch führen und insbesondere bei der § 57a Überprüfung auf Verlangen vorlegen, haben aber eine Reihe von Vorteilen: Die Frist der Überprüfung nur mehr alle zwei Jahre. Der Ausnahmekatalog betreffend „Historische Fahrzeuge“ (Abrufbar in Internet unter: www.austria-motor-veterans.at unter „Gesetze“) geht sehr weit, denn es gelten fast ausschließlich nur die, bei der Erstzulassung in Österreich in Kraft gestandenen Bestimmungen bzw. die damals noch gewährten Ausnahmen für das jeweilige Fahrzeug. Die ersessenen Rechte bleiben fast ausnahmslos erhalten, Nachrüstpfllichten gibt es nur sehr wenige.

Und bei weiter gut geführten Verhandlungen der Dachverbände und Interessensvertreter der Halter von historischen Fahrzeugen mit den Behörden werden neue Bestimmungen eingetragene „Historische“ kaum treffen. Es sollte sich niemand für die „Minderheitenfeststellung“ zu schade sein, unsere Exoten sind ohnehin auch gegen den Wind leicht erkennbar. Und sie sollten weiter auf den Straßen sein und nicht in Museen verkümmern.

Was ist laut Gesetz ein historisches Fahrzeug?

1.1. KFG 1967 in der Fassung der 26. Nov. BGBl. Teil I Nr. 117/2005: 1.1.1. §2 Begriffsbestimmungen (1) Ziff. 43

Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als: historisches Fahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Fahrzeug, a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder b) das älter als 30 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technik approbierte Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen ist (§ 131b).

§33 (3a) Änderungen an einzelnen



Fahrzeugen 1.1.2.1

(3a) Auf Antrag hat der Landeshauptmann ein bereits genehmigtes Fahrzeug auch ohne Änderungen am Fahrzeug als historisches Fahrzeug zu genehmigen, sofern die Voraussetzungen für ein historisches Fahrzeug erfüllt sind. Eine solche Genehmigung ist im Typenschein des Fahrzeuges ersichtlich zu machen. Weiteres hat der Landeshauptmann Änderungen im Typenschein auch ohne Änderungen am Fahrzeug vorzunehmen, wenn dies beantragt wird und durch eine Änderung der einschlägigen Rechtsvorschriften begründet ist.

§34 (4) Ausnahmegenehmigung
Vor einer Ausnahmegenehmigung für historische Fahrzeuge sind deren Erhaltungswürdigkeit und deren Erhaltungszustand nachzuweisen. Bei Fahrzeugen die nicht in der Liste der historischen Fahrzeuge eingetragen sind, hat der Beirat für historische Fahrzeuge (§131 b) eine Empfehlung abzugeben.

Historische Kraftwagen dürfen nur an 120 Tagen im Jahr verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

§57a (3) Wiederkehrende Begutachtung
Die wiederkehrende Begutachtung ist jeweils zum Jahrestag der ersten Zulassung, auch wenn diese im Ausland erfolgte oder zum Jahrestag des von der Behörde festgelegten Zeitpunktes vorzunehmen:

(4) bei historischen Fahrzeugen alle zwei Jahre.

Es wäre ein wichtiger Beitrag, den 0,8% Prozentanteil der historischen Fahrzeuge (gemessen an den gesamten in Österreich zugelassenen Fahrzeugen) zu erhöhen.

Ouellentextnachweis
H.C. - Austria Motor Veterans

Letzte Meldung zu „BENZIN“

Einer brandaktuellen Studie der Technischen Universität Wien zufolge, reduziert sich der Ausstoß von Feinstaub-Partikel im Abgas von Viertaktmotoren bei Verwendung von mit 10 Prozent Ethanol versetzten Ottotreibstoff (Benzin) um 24 Prozent, ohne größerem Aufwand.

Es wird uns also über kurz oder lang die Einführung von E 10 statt dem bisherigen

„Super“ (E 5) kaum erspart bleiben!

Ein weiterer Stolperstein beim Betrieb von historischen Fahrzeugen! Wieso man allerdings erst jetzt zu diesem Ergebnis gelangen konnte, wird durch die Studie nicht erklärt. Die Probleme, die bereits die aktuelle Benzinmischung so manchem historischen Motor bereitet, werden also mit Sicherheit nicht weniger werden.

Als Nachtrag zu unserer Studie und Versuchsreihe können wir berichten, daß von allen getesteten Treibstoffzusätzen nur zwei messbar positiv zu beurteilen waren:

Wagner Bactofin - Benzin Additiv (Vertrieb: Karl Seidler, Tel.: 0664 1203816) und

QMI SX 6000 Kraftstoff-Systempflege (Vertrieb: Siegfried Spitzer, Tel.: 0664 2212221).

Alle anderen uns zur Verfügung gestandenen „Säfte“ waren bei gutem Willen eher in die Kategorie Placebo einzureihen.

Der Seriosität halber betonen wir, daß es wahrscheinlich noch andere Produkte ähnlicher Art geben kann, die nicht geprüft wurden, weil sie uns im Zuge unserer Tests nicht zur Verfügung gestanden sind.





29. Oldtimermesse TULLN

20. + 21. Mai 2017



Wir bewegen Tradition



Unter diesem unserem Motto nahm die ÖGHK dieses Jahr wieder an der wohl größten Oldtimermesse mit dem umfangreichsten Teilemarkt Österreichs teil.

Mit der Teilnahme von 318 Ausstellern, 80 Klubs, 7 Museen und 39 Oldtimer-Verkaufsorganisationen war die **Oldtimermesse Tulln** wieder „der“ Treffpunkt des Jahres für alle Oldtimer-Fans. Das „rostigste Hobby der Welt“ und die attraktiven Sonderschauen, verteilt auf die vielen Hallen des Messegeländes, hat auch wieder ungezählte Besucher angelockt!

Auf dem großen ÖGHK-Stand in der Halle 3 des Messegeländes, präsentierten wir, unserem Motto entsprechend, Fahrzeuge aus 6 Jahrzehnten.

Von Steyr-Fahrzeugen über 2 Praga's, den AFL, Opel Blitz, Austin, Datsun, Ferrari, Jaguar, Renault Alpine, Cadillac, Mercedes und Fiat, um nur einige der ausgestellten Automobile zu nennen, war die Palette an Fahrzeugen und den Herstellermarken sehr groß.

Unser Vizepräsident Peter Sailer, der das „Layout“ der Sonderausstellung gestaltete, gab dem Erscheinungsbild, durch Einbindung von tänzerischer Darbietungen der **Tanzschule Watzek**, Dynamik und Kontrast, zu den sonst üblichen, statischen Fahrzeugdarbietungen.

Bereits beim Eintritt in die neue, große Halle 3, am Tullner Messegelände, wurden die Besucher durch Tanzmusik auf den Stand der ÖGHK aufmerksam gemacht. Jeweils zur vollen Stunde fanden am ÖGHK-Stand Tanzvorführungen, präsentiert von Profis der Tanzschule Watzek, statt. Zwischenzeitlich stand die Tanzfläche dem Publikum zur Verfügung und Musik aus den ver-

gangenen 6 Jahrzehnten animierte zum Mittanzen.

Unser traditioneller ÖGHK – Turm signalisierte schon von weitem unsere Klubpräsentation.

Wie schon immer war der Turm Treffpunkt für unsere Freunde aus fern und nah; unsere Kommunikationsunterlagen, wie die Zeitung MVZ und Einladungen zu unseren Veranstaltungen und Veranstaltungen von befreundeten Klubs, waren hier zur freien Entnahme aufgelegt.

Wir danken an dieser Stelle allen Leihgebern der Fahrzeuge sowie der Tanzschule Watzek, für ihre Aktivitäten!

Unser besonderer Dank gilt allen Helfern aus unserem ÖGHK-Wien-Team und allen Kollegen und Freunden für die tatkräftige Hilfe, die zum Gelingen der Gestaltung des Ausstellungsstandes und damit der hervorragenden Präsentation unserer Gesellschaft beigetragen haben.

Wir freuen uns schon jetzt auf die kommende 30. Oldtimermesse Tulln - am 12. + 13. Mai 2018 - die eine Jubiläumsveranstaltung sein wird und auch auf die vielen Highlights und Sonderschauen, die für dieses Ereignis geplant sind.

Auch die ÖGHK in Person von Peter Sailer plant schon für 2018.

Siehe:

„In eigener Sache“!

Text: H.+L.M.

Fotos: E.M, L.M.



In eigener Sache!

Die Planungen für die 30. Oldtimermesse Tulln beginnen schon jetzt!

Nachdem die ÖGHK heuer einen breiten Querschnitt an Fahrzeugen unserer Klubmitglieder unter unserem Motto *Wir bewegen Tradition* präsentieren konnte, plant unser

Vizepräsident Peter Sailer für 2018 eine Sonderschau mit dem Titel **„MODESCHMUCK“**.

Zur Realisierung dieser Sonderschau bitte er Klubmitglieder, die diese Sonderschau mitgestalten wollen und die historische Fahrzeuge mit Sonderaufbauten oder Umbauten besitzen, aber auch Fahrzeuge aus Kleinserien sind willkommen, die 60 Jahre und älter sind, sich bei ihm zu melden..

Vizepräsident Peter Sailer ersucht um Anmeldung direkt bei ihm, an den kommenden Klubabenden oder unter der Telefonnummer: 0676/7932692.



Mit dem DIXI zum Großglockner ?

Als der **BMW Veteranenclub** unter der bravurösen Organisation von Sigi Panowetz letzten Sommer sein Jahrestreffen in Kaprun mit einer Fahrt zum Glockner ausschrieb, dachte ich mir, das wäre doch was für den Dixi – (für jene, die es nicht genau wissen, mein Dixi ist ein Baujahr 1928 mit 750 ccm, 15 PS, 3 Gängen und Thermosyphon-Kühlung). Die Frage an meinem Freund Günther Leth aus der Weststeiermark, ob er auch fahren würde (er hat genau das gleiche Dixi –Modell wie ich) löste bei ihm spontan Begeisterung aus.

Alle meine Verwandten und Bekannten rieten mir dringend von diesem Vorhaben ab



Die beiden Dixi's am Weg zum Hochtort

Wochenlang bekam ich die wildesten

Schauergeschichten zu hören, von kochenden Kühlern und verbrannten Bremsen, auch bei neuen Autos, sogar meine Frau wurde immer unsicherer. Doch Günther und ich blieben hart.

Der Tag selbst war sehr kühl, oben hat es am Tag zuvor geschneit, doch die Straße war schneefrei und die Sicht gut, denn die Wolken waren immer über uns. Und so fuhren wir gemütlich, meistens im ersten Gang, bei middle-



Dixi am Parkplatz Edelweisspitze-2571 m ü.d.M. rer Drehzahl, ohne größere Probleme hinauf bis zur Edelweisspitze.

Ich mußte einige Male halten, da der Motor keinen Sprit bekam (es muß sich Schmutz im Tank angesammelt haben), ich habe dann immer beim Tankstutzen hineingeblasen („Mund zu

Mund Beatmung“), dadurch entstand Überdruck im Tank und der Sprit floss wieder für einige Zeit. Günthers Dixi kochte einmal kurz, danach fuhr er mit offener Motorhaube problemlos weiter. Nach dem Mittagessen in der Edelweisspitze ging es weiter bis kurz vor die Franz-Josefs Höhe zur Jause in die „Kashütte“ und danach wieder über das Fuscher-Törl zurück nach Kaprun. Je näher wir ins Tal nach Bruck kamen, desto größer wurde der Gestank von verbrannten Bremsen und ich blieb sogar einmal stehen, um nachzuschauen, ob eventuell an unserem Dixi etwas nicht in Ordnung ist. Erst dann begriff ich, daß es der Gestank der Bremsen von den neuen Autos stammte, die mit zu hohem Gang auf der Bremse stehend bergab fuhren und uns laufend überholten. Wir aber fuhren - so wie wir es schon in der Wiege mitbekamen - wie bergauf, so auch im ersten Gang hinunter und mußten vielleicht 5-mal kurz bremsen.

Als Draufgabe ging's am nächsten Tag über Mittersill, Paß Thurn (eine Kleinigkeit) zum Kitzbühler Horn, das ist zwar an einigen Stellen steiler als der Glockner, aber wesentlich kürzer und weiter ging's über Hochfilzen, Saaltelden zurück nach Kaprun.

Wir kamen natürlich immer viel später an, als die großen BMW's, aber dafür haben wir viel mehr



Die beiden Dixi's bei der Talfahrt Richtung Kaprun von der schönen Landschaft gesehen, als die anderen. Ein wunderbares Erlebnis.

Mein Dixi hat noch niemals gekocht, ich habe Dauerkühlflüssigkeit im Kühler, diese kocht erst bei ca. 105 bis 110 Grad über und da bei der Thermosyphonkühlung die Flüssigkeit erst bei über 90 Grad so richtig zu zirkulieren beginnt, ist das mit Wasser immer problematisch.

„Wo der Adler haust, wo die Gemsen springen, wo Bergspitzen gen Himmel ragen, dort trifft man den Dixi Wagen!“

Text und Fotos: H.R.

