

MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Österreichs ältestes Veteranenjournal
45. Jahrgang - No. 169 - Februar 2021

Österreichische Post AG
info. Mail Entgelt bezahlt

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



Steyr 125 Super - Gläser Cabrio, Bj. 1936 - ein seltener Zeuge österreichischen Automobilbaus ist wieder zurück auf unseren Straßen! - siehe Bericht Seite 5

© L.M.



ORDNUNGSGEMÄSSE STILLLEGUNG VON BENZIN TREIBSTOFFSYSTEMEN



Mitgliedsbeitrag 2021

Um alle Aktivitäten für unsere Clubmitglieder weiterhin im bisherigen Rahmen – nämlich Nenngeld frei für die meisten Veranstaltungen – durchführen zu können, sind wir auf die pünktliche Zahlung der Mitgliedsbeiträge angewiesen.

Dieser Zeitung liegt der Zahlschein für 2021 bei.

Wir bitten Sie, den fälligen Beitrag für 2021 in Höhe von € 40,- (VIP Mitgliedschaft € 60,-) sobald als möglich einzuzahlen.

Bitte vergessen Sie nicht, Ihren Namen und Ihre Adresse anzugeben.

Verlorene Zahlscheine liefern wir gerne über Anforderung nach; es genügt aber auch eine Überweisung des Mitgliedsbeitrages auf das Konto bei der

**Raiffeisenlandesbank
Niederösterreich-Wien,
IBAN: AT31 3200 0000 0205 6992
BIC: RLNWATWW.**

Empfänger: Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen.

Bitte beachten Sie, dass auf Grund von Internetbanking und der Selbstbedienungsautomaten in den Banken der Zahlschein nicht mehr als Mitgliedsausweis gestaltet ist.

Die Überprüfung der Bezahlung des Mitgliedsbeitrages erfolgt bei der Anmeldung zur Teilnahme an Clubveranstaltungen automatisch.

Richtiges Abstellen bzw. Außerbetrieb nehmen von mit dem Treibstoff Benzin zu betreibende Fahrzeuge ist notwendig aber keine Hexerei. Noch dazu, wenn man im folgenden Frühjahr oder auch Jahre danach keine Probleme damit, sondern ein startfreudiges sofort einsatzbereites Fahrzeug in seiner Garage stehen haben will. Wir empfehlen folgende Vorgangsweise, bei der mit geringem Aufwand beim Abstellen und praktisch jeglichen Arbeitseinsatz beim Wiederstarten erspart und sich daher wahrlich lohnt. Auch der finanzielle Aufwand ist weniger als bescheiden und angemessen:

Tanken Sie das abzustellende Fahrzeug vor der Abstellperiode (bei Einwinterung im Herbst) nicht mehr voll auf damit Sie möglichst mit leerem Tank den Abstellplatz gerade noch erreichen. Lassen Sie alle Treibstoffreste aus dem System auslaufen. Bei Fahrzeugen mit Fallbenzin kein Problem. Bei Fahrzeugen mit Pumpe (elektrisch oder mechanisch) wahrscheinlich etwas komplizierter. Auf jeden Fall brauchen wir einen komplett entleerten Tank! Die meisten Kraftstofftanks weisen Ablasspfropfen auf. Manchmal aus Altersgründen nicht so leicht zu behandeln, bleibt das auch für die Folgejahre die einzige wirkliche Herausforderung an Arbeit für die gesamte Aktion. Füllen Sie nun in das noch nasse System eine Fünfliter Kanne „Aspen“ Treibstoff. Damit das Aspen in der gesamten Anlage die noch vorhandenen alten Benzinreste verdrängt und komplett ersetzt, fahren Sie mit dem Automobil (nunmehr mit Aspen als Treibstoff) zweimal um den Häuserblock. Beim Stellplatz wieder angekommen ersetzt Aspen, im ganzen Treibstoffsystems Ihres Wagens, im Tank, in den Leitungen, in etwaigen Filtern, im Vergaser oder im Einspritzsystem das bisherig verwen-

dete Benzin. Und dem künstliche Treibstoffersatz fehlen die unangenehmen Eigenschaften des Benzins: Es zerfällt nicht in seine Bestandteile oder setzt sich ab, so es ganz ruhig steht und nicht durch Fahrt geschüttelt wird. Im Vergaser bildet sich so unbenutzt kein „Honig“ oder weißes Pulver das alle Düsen verstopft oder verklebt. (Klebstoff oder Saharaeffekt).

Meist reicht der jetzige Minivorrat (ca. 3 Liter) von Aspen (Reserveschaltung) auch für noch unerwartete Rangiermanöver in ihrer Garage, denn der Motor ist startbereit, was die Versorgung mit Treibstoff betrifft. Wenn Sie im Frühjahr den Vergaser und etwaige Pumpen und Filter fluten, vorsorglich noch den Unterbrecherkontakt der Zündanlage pfleglich reinigen und vorschriftsmäßig distanzieren, springt der Motor sofort an. Sie können nun das im Herbst abgelassene Benzin, so es nicht anderswo verbraucht wurde verwenden oder sofort zu einer nahen Tankstelle fahren.

Die Anleitung befasst sich nur mit der Erhaltung eines zündfähigen Treibstoffgemisches über längere Zeitspannen und setzt im Übrigen eine störungsfreie des Wagens, wie insbesondere ausreichende Stromversorgung durch eine geeignete Batterie voraus. Übrigens nach den letzten sorgsam durchgeführten aktuellen Recherchen ist bei Fahrzeugen mit Baujahr vor ca. 1960 und Benzinbetrieb zum Betrieb Benzin der Klasse 100 ROZ zu wählen. Der Preisunterschied für die teurere Treibstoffsorte ist bei der Verwendung für unsere Fahrzeuge unerheblich, der damit erreichte bessere Fahrbetrieb zurzeit ungleich sicherer. 5 Liter Kanne (weiß) Aspen Benzinersatz, 5 Liter Kane Gemisch Ersatz (rot) gesehen um € 15,99 (Zgonc)

Text: HC

Seit 45 Jahren unser Moto

Wir bewegen Tradition

INHALT:

Seite 2: Albi

Seite 3: Ausschreibung
43.Int. Löwen-Rallye im Raum
Salzburg 11-13 Juni 2021

Aluminium - Brennstoffzelle

Seite 4: Zukunft 2

Leserbriefe

Seite 5: Steyr 125 Super-Gläser Cabrio
Der D & U Wagen

Seite 6: Salzburg unterwegs

Seite 7: Was leistet der Diesel für den
Klimaschutz

Beitritt

Seite 8: Organisation, Termine
Datenerfassung, Impressum



ICH WAR IMMER DER LANGSAMSTE



Wobei man mit der Bezeichnung „Auto“ zurückhaltend sein muß, nannte man diese Gefährte um die Jahrhundertwende vom 19. ins 20. Jahrhundert doch schlicht „Motorwagen“. Eben diese Motorwagen, mit denen etwa Daimler und Benz Versuche gestartet hatten, weckten das Interesse von Josef Albi (1875 geboren). Er war nicht nur ein guter Radrennfahrer, sondern dürfte auch attraktiv gewesen sein (in der Landeshauptstadt war er als „der fesche Pepi“ bekannt). Der Pepi also, der gründete 1901 das „Gewerbe der fabrikmäßigen Erzeugung von Motorfahrzeugen und Fahrrädern“.

Und dort wurde eben der „Albi Phönix“, leichter Motorwagen, Carosserie nach Wunsch als Tonneau, Spider oder Gesellschaftswagen“ gebaut. Wie viele dieser Wagen 1902 und 1903 hergestellt wurden, ist unklar. Die Verkäufe sollen bescheiden gewesen sein. So bescheiden, wie das Gewicht – der Phönix wiegt 360 Kilo.

Wegen seiner kurzen Produktionszeit ist der Albi Phönix eine Rarität. So aufpoliert und gut in Schuß das Exemplar von Josef Schnalzer hier in der Oststeiermark steht (und immer noch fährt), so desolat war sein Zustand ehe ihn der gelernte Maschinenschlosser restaurierte. „Zu Beginn nämlich, so um 1996, da hatte ich ziemlich viele

Trümmer beinand, nur das Fahrgestell nicht“. Das Fahrgestell nämlich, „das war von einem Bauern als Traktoranhänger mißbraucht worden“ erinnert sich Josef Schnalzer.

Den Scheunenfund machte Schnalzer einst in der Weststeiermark. Warum aber der Phönix 1902 dort zu einem Bauern kam, kann er selbst nur vermuten: „Es ist denkbar, daß Josef Albi selbst mir diesem Auto zu seinen Verwandten fuhr. Da ist es ihm vermutlich eingegangen, er mußte es dann bei einem Bauern unterstellen. Wenig später ist Albi gestorben.

Bis 1950 stand der Wagen halt im Stall herum“. Schnalzer besuchte in den 1990er Jahren einen Sammler, der nun den Albi (besser Teile davon) besaß. Eine Vorderlenkung mit kompletter Lenkung weckte Schnalzers Verdacht, etwas Spezielles an der Angel zu haben.

Nach und nach, vier Jahre lang, wurde der Phönix vom kompetenten Bastler vervollständigt. Nur für den passenden Motor (ein De Dion, wassergekühlt) mußte sich der Steirer nach Frankreich aufmachen. „Schriftlich ging mit der Firma nichts. Also fuhr ich mit meinem Sohn in der Nacht los“, so Schnalzer. Die Enttäuschung war riesig: „Man sagt mir, einen solchen Motor gebe es hier gar nicht. Ich durfte aber dann mit einem Mechaniker in die Halle. Da waren nicht 300 Viecher drin, der

ganze Stall war voller Schrott und Karosserien“. Genau in diesem Schrott entdeckte Schnalzer den gesuchten Motor.

Und heute? Da fährt der Phönix mit seinen 118 Jahren noch immer, „Im Verkehr bin ich damit eher selten unterwegs – ich bin ja für die anderen ein Hindernis“ lacht der Besitzer, „die Ampeln sind für uns halt zu kurz geschaltet“.

25 bis 27 km/h schafft er. Etwas schneller geht es auch, „dann fängt es aber an, einen recht stark durchzubeuteln“. Unpackbar ist auch eine steile Abfahrt: „Ich hab ja nur zwei Bremsen. Und über den Bremsweg reden wir besser nicht ...“ Gleiches gilt für den Verbrauch. „Nicht viel...“

Ein Höhepunkt in der Albi-Schnalzer-Historie war 2002 die Teilnahme am „London to Brighton-Run“! Zugelassen sind da nur Veteranen auf Rädern mit einem Baujahr vor 1905!

Auch in Melk startete der Steirer im Jahr 2004, diese Ausfahrt dauerte drei Tage. Nicht ohne stolz – und hier ist sie wieder, die buddhistische Gelassenheit – ergänzt Schnalzer: „Und ich war da immer der Langsamste!“

Die **Kleine Zeitung** - Graz brachte diesen Bericht in der Sonntag-Ausgabe - 27. Sept. 2020
Autor: Christian Penz
Freigegeben für den Abdruck in der MVZ durch Josef Schnalzer
Bildmaterial:
Kleine Zeitung, VOZ, Martin Krusche, L.M.





Benedikt Albi war der erste Grazer Fahrradfabrikant.



Der 1847 in Althofen in Kärnten geborene Albi erlernte in Wien das Mechanikergewerbe und übersiedelte in den 1880er Jahren nach Graz. Er verkaufte und reparierte Näh-, Walk- und Waschmaschinen. Im Jahr 1886 nahm er die selbständige Fabrikation von Fahrrädern auf. Eine Reise nach England nützte Albi um die dort fortgeschrittene Konstruktion von Fahrrädern zu studieren. Im Jahr 1888 meldete er in Graz das Mechanikergewerbe an und nahm die Erzeugung von Fahr-, Drei- und Jugendrädern auf. Er erteilte auch „Fahrtunterricht im Hause“. Auch eine Dampfmaschine mit 2 PS zum Antrieb der Maschinen ließ er errichten. In dieser Zeit gab Johann Puch, der spätere Industrielle und Gründer der Puch-Werke, nach Beendigung seines Militärdienstes ein kurzes Gastspiel bei Albi. Zu dieser Zeit beschäftigte Albi bereits 24 Arbeiter. Für sein Fahrradmodell „Meteor“ erhielt er im Jahre 1890 den Silbernen Staatspreis bei der Allgemeinen Landesausstellung in Graz im Beisein von Kaiser Franz Josef.

Auf Grund der Expansion seiner Werkstätten übersiedelte Albi 1893 in eine neu erbaute Fabrik in die Schönaugasse, die er mit einem Partner finanzierte. Die *Meteor-Fahrrad-Werke* waren bald über Graz hinaus bekannt und 1894 konnte eine große Kollektion bei der internationalen Ausstellung in der Wiener Rotunde im Prater präsentiert werden.

Auch die Kinder von Benedikt Albi trugen zur Popularität des Namens Albi bei. Die beiden Töchter waren 1893 die Mitbegründerinnen des Grazer Damen-Bicycle-Clubs und Sohn Josef, genannt der fesche Pepi, versuchte sich als Radrennfahrer.

Auf Grund von Differenzen mit seinem Partner schied Albi aus der *Meteor-Fahrradfabrik* aus und gründete 1895 die *Graziosa-Fahrradwerke*. Ab 1896/97 hat Albi das „kettenlose Zukunftsrad Graziosa-Chainless“ angeboten; bei diesem Produkt dürfte es sich um die ersten in Österreich erzeugten Kardan-Fahrräder gehandelt haben.

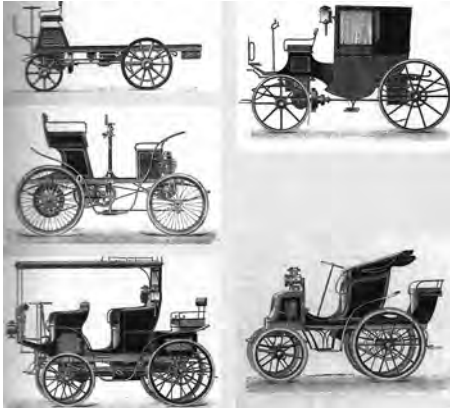
1897 wurden die „*Graziosa Fahrradwerke in Graz, Commanditgesellschaft Benedikt Albi & Comp.*“ in „*Fahrrad- und Motorfahrzeugwerke*“ umbenannt.

Um die Jahrhundertwende sollen 300 Beschäftigte an 150 amerikanischen Spezialmaschinen für Albi gearbeitet haben. Um 1900 wurde bei *Graziosa* bereits an Motorrädern und Automobilen gearbeitet. Die ersten Motorfahrzeuge aus Albi's Produktion waren Nachbauten des De Dion-Bouton Dreirades. Das erste Albi-Motorrad bezwang bald darauf die Ries, eine Bergstraße nördlich von Graz. Mit einer Maschine dieses Typs war man auch in Wien auf der Praterrennbahn erfolgreich.

In Heft 21 der „Österreichischen Touring Zeitung“ von 1899 sind in einem Bericht die geplanten Fahrzeuge der Firma „*Graziosa-Automobilwerke Benedikt Albi & Comp.*“ dargestellt. Neben einem Fiaker und einem Omnibus auch eine leichte Voiturette, wie sie Johann Puch auch kurz darauf fertigen würde, und ein Phaeton. Und den nebenstehend oben gezeigten *Graziosa*-Lastwagen

1902 stellte der Sohn Josef Albi die erste Eigenproduktion, den Albi Phönix, vor. Der Phönix Motorwagen wurde als Tonneau, Spider und Geschäftswagen angeboten. Für die Motorisierung wurden Einbaumotoren von De Dion-Bouton mit 4,5 und 5 PS angeboten. Josef Albi, der an der Produktion der Motorfahrzeuge maßgeblich beteiligt war, starb früh und zwar im Jahr 1903. Es stellte sich bei der Motorfahrzeugproduktion kein nennenswerter finanzieller Erfolg ein, der Automobilbau dürfte mehr Kosten als Einnahmen verursacht haben. Die *Graziosa Fabrikation* ging in Liquidation. Es wurden nur geringe Stückzahlen produziert. 1905 legte Benedikt Albi den Gewebeschein zurück. Er verstarb 1918 in ärmlichen Verhältnissen.





Die geplante Modellpalette der *Graziosa Automobilwerke* aus der Österr. Touring Zeitung von 1899





43. INT. LÖWEN-RALLYE im Raum SALZBURG 11. - 13. Juni 2021



Ausschreibung

Die Österreichischen Gesellschaft für historisches Kraftfahrzeugwesen mit der Landesgruppe Salzburg veranstaltet eine touristische Ausfahrt durch das Salzburger Seengebiet und das Salzkammergut. Die Fahrten und Sonderprüfungen vom Samstag und Sonntag zählen zum Gesamtergebnis. Die Erstplatzierten erhalten Ehrenpreise, alle Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk.

Mehr Information auf www.loewenrallye.at

Propositionen der Fahrt:

Treffpunkt an allen drei Tagen ist der Jägerwirt, Kasern 4, 5101 Bergheim.

Freitag 11. Juni 2021

ab 14.00 Uhr

Eintreffen der Teilnehmer, technische Abnahme und Übergabe der Startnummern, Programm und Fahrtunterlagen.

16:00 Uhr:

Prolog mit Ausfahrt (zählt nicht zum Ergebnis)

19.00 Uhr: Klubabend

Samstag 12. Juni 2021

08.00 Uhr Treffpunkt beim Jägerwirt, Eintreffen der restlichen Teilnehmer, technische Abnahme und Übergabe der Unterlagen.

09.00 Uhr Abfahrt im Minutentakt mit Sonderprüfungen (Pausen und Mittagessen entlang der Strecke).

Ab 16:00 Uhr Rückkehr der Teilnehmer.

19.00 Uhr Abendveranstaltung mit Abendmenü

Sonntag 13. Juni 2021

08.30 Uhr Treffpunkt beim Jägerwirt

09:00 Uhr Abfahrt im Minutentakt mit Sonderprüfungen

12.00 Uhr Rückkehr zum Jägerwirt, mit anschließender Siegerehrung und Verabschiedung der Teilnehmer /innen

Fahrzeugabnahme:

Überprüft werden Originalität, äußeres Erscheinungsbild und die Verkehrssicherheit des Fahrzeuges. Die Abnahme entbindet die Fahrer bzw. Halter nicht von der Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit ihre Fahrzeuge nach dem KFG und STVO zu sorgen. Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen sein.

Sportgesetz:

Der Bewerb ist eine touristische Ausfahrt mit Sonderprüfungen sowie Durchfahrtskontrollen, die in den Durchführungsbestimmungen genau erläutert sind. Durchschnittsgeschwindigkeiten über 50 km/h sind nicht zulässig.

Fahrzeuge:

Die Fahrzeuge werden wie folgt in Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Automobile bis einschließlich Baujahr 1919

Klasse 2: Automobile der Baujahre 1920 bis 1930

Klasse 3: Motorräder bis einschließlich 1930

Klasse 4: Automobile der Baujahre 1931 bis 1945

Klasse 5: Motorräder der Baujahre 1931 bis 1945

Klasse 6: Automobile der Baujahre 1946 bis 1955

Klasse 7: Motorräder der Baujahre 1946 bis 1955

Klasse 8: Automobile der Baujahre 1956 bis 1969

Klasse 9: Motorräder der Baujahre 1956 bis 1989

Klasse 10: Automobile der Baujahre 1970 bis 1989

Klasse 11: seltene Automobile jüngerer Produktion

Das Teilnehmerfeld ist auf 80 Fahrzeuge begrenzt.

Der Veranstalter behält sich die Aufteilung oder Zusammenlegung von Klassen vor. Aus Gründen der Qualität werden ältere Fahrzeuge bevorzugt. Der Veranstalter behält sich das Recht vor, neuere Fahrzeuge auf eine Warteliste zu setzen.

Nennungen:

ÖGHK - Landesgruppe Salzburg
c/o Martin ZEHENTNER
Lerchenstraße 69
A-5023 Salzburg
oder per e-Mail: 2021@loewenrallye.at

Nennungsschluss ist der 23. Mai 2021 (Datum des Poststempels oder E-Mail!)

Nenngeld:

Im Nenngeld sind für Freitag Abendessen, Samstag Mittagessen und Abendessen (exklusive Getränke), die Fahrtunterlagen, Startnummern sowie ein Erinnerungsgeschenk enthalten

Für Mitglieder der ÖGHK KEIN Nenngeld!

Anmeldegebühr € 50. Diese Gebühr wird bei der Anmeldung in Salzburg rückerstattet. Einzahlungsbestätigung des ÖGHK-Klubbeitrags bitte unbedingt vorweisen!

Für Nicht-Mitglieder der ÖGHK Fahrer € 120 / Beifahrer € 60

Stornobedingungen für Nenngeld und Anmeldegebühr: 25% bis 30.04.2021, 50% bis 31.05.2021, danach 100%. Nachnennungen sind nur bei freien Startplätzen und ausnahmslos mit einer

Gebühr von € 30 möglich. Die Anmeldung wird erst mit der Überweisung von Nenngeld und Anmeldegebühr gültig!

Bankverbindung

Martin Zehentner
IBAN: AT35 3500 0000 5913 1755,
BIC: RVSAAT2S
Verwendungszweck: „Löwen-Rallye“

Der jeweilige Betrag ist bis 30.04.2021 einzuzahlen.

Hotelreservierung

Bis Frühjahr 2021 sind für Teilnehmer 11 Einzelzimmer (€ 75,30) und 23 Doppelzimmer (€ 120,60) im Jägerwirt vorreserviert - Stichwort „Löwen-Rallye“. Preise gelten nur bei fixer Buchung und verstehen sich pro Nacht inklusive reichhaltigem Frühstücksbuffet und Ortstaxe.

Der Jägerwirt
Roth & Gann GmbH
Kasern 4, 5101 Bergheim bei Salzburg
Tel.: 0662-452177
Fax: 0662-452177-43
info@jaegerwirt-salzburg.at
www.jaegerwirt-salzburg.at

Im Umkreis stehen andere Unterkünfte zur Verfügung, etwa ein Reisemobil-Stellplatz (50m), Hotel ibis Salzburg Nord (900m).

Wir ersuchen die Teilnehmer um direkte und rechtzeitige Reservierung - diese werden nicht vom Veranstalter durchgeführt!

Teilnahmebedingungen

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzuweisen, die Fahrt zu verschieben, abzuändern oder abzusagen. Zur Fahrt ergehen Durchführungsbestimmungen, die den Fahrern bei der Abnahme übergeben werden, die Route sowie Sonderprüfungen enthalten und für die Wertung verbindlich sind. Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Personen und Sachschäden ab, die während der Fahrt eintreten.

Veranstalter

ÖGHK - Landesgruppe Salzburg
c/o Martin ZEHENTNER
Lerchenstraße 69
A-5023 Salzburg
Telefon +43 660 18 18 18 5
(Mo-So, 17-21 Uhr)
2021@loewenrallye.at
www.loewenrallye.at

		Nennung für die 43. Int. LÖWEN - RALLYE vom 11. - 13. Juni 2021 im Raum Salzburg E-MAIL: 2021@loewenrallye.at Tel.: 0660 1818185 Post: Martin ZEHENTNER Lerchenstraße 69, 5023 Salzburg			
Nennender, Vorname:		Nachname:			
Adresse:					
Tel.:		E - Mail:			
Fahrer - Beifahrer / in - Vorname:		Nachname:			
Adresse:					
Club:	Fahrzeugmarke:	Type:	Baujahr:	Farbe:	Klasse:
Zylinder:	Hubraum:	Ps:	Kennzeichen:	Karosserieform:	
Besonderheiten:				Tag der Ankunft:	
Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.					
Datum: _____ Unterschrift: _____					

ALUMINIUM-BRENNSTOFFZELLE SOLL ELEKTROMOBILITÄT REVOLUTIONIEREN - WIRKLICH?

Die Aluminium-Brennstoffzellen-Batterie soll die Elektromobilität revolutionieren. Ihre Leistungsdichte ist 8 x höher als bei Li-Ion-Batterien. Der Herstellungspreis soll revolutionär günstig sein. Das klingt wie Science-Fiction: die britische Zeitung Daily Mail hat exklusiv über eine neue Batterietechnologie berichtet, die angeblich die Elektromobilität revolutioniert. Beim Lesen des Artikels fielen dann so einige Dinge auf, die einem das Gefühl geben, es könnte sich um einen Hype handeln, wie weiland bei der "Entdeckung der kalten Fusion". Aber der Reihe nach.

Ex-Navy Offizier und Ingenieur erfindet Aluminium-Elektrolyt-Zelle

Zunächst hat Trevor Jackson mal keine Batterie erfunden. Er hat eine Art Brennstoffzelle entwickelt, die durch drei wichtige Kriterien auffällt: Leicht herzustellen, hohe Energiedichte bei wenig Gewicht und leicht recyclebar. Allein die Energiedichte wäre 8x höher als bei einer Lithium-Ionen-Batterie. Dann käme ein Model S tatsächlich 4.000 Kilometer weit mit einer Füllung. Das wäre, zugegeben, das Ei des Kolumbus. Natürlich hat der Tüftler das nicht erst gerade entwickelt, nein,

er geht damit schon einige Zeit hausieren. Die Automobil-OEMs haben aber offensichtlich abgewunken. Man fragt sich unwillkürlich, warum?

Aluhut inbegriffen

Jackson hat darauf die Antwort: man wollte es einfach nicht publik machen, weil es so einfach ist. Es hätte die Autoindustrie komplett gefährdet. Nehmen wir mal den Aluhut ab und wenden wir uns einem dicken Problem zu, das der Technologie innewohnt: die Batterie ist gar keine Batterie, es ist eher eine Brennstoffzelle, die nicht wieder aufladbar ist. Ende der Diskussion? Nicht ganz. Jackson versichert, dass durch die leichte Recyclingfähigkeit ein Austausch der Zelle, wenn sie quasi erschöpft ist, nicht die Welt kostet. Hier wird der Daily Mail - Artikel übrigens recht schlampig. Denn die Kosten für den Austausch hat man nicht präzise genannt.

Eckwerte der Batterie

Kommen wir zu den revolutionären Eckwerten der Zelle: bei einer Demonstration für die Daily Mail trank Jackson eine Dose Cola aus, und füllte sie dann mit seiner revolutionären Elektrolytflüssigkeit (die ist tatsächlich das Herzstück seiner Er-

findung!). Er fügte ein paar Elektroden hinzu und betrieb einen kleinen Propeller damit: "Die Energie reicht aus, um den Propeller für einen Monat laufen zu lassen". Beeindruckend. Vor allem wenn man das Ganze skaliert und, sagen wir, in ein Tesla Model S einbaut.

Dazu gibt Jackson bereits die Antwort: die Tesla Batterie kostet etwa 30.000 Pfund, die viel leichtere Entsprechung seiner Innovation nur 5.000 Pfund. Und: der Wagen kommt mit einer Füllung 4.300 Kilometer weit. Nachteil: wie oben erwähnt, muss die erschöpfte Batterie ausgetauscht werden. Das soll, wenn alles richtig konstruiert ist, nicht mehr als 90 Sekunden dauern. Und hier wird die Daily Mail schlampig: die Kosten für den Swap der Brennstoffzelle verschweigt man einfach. Sind das wieder 5.000 Pfund? Oder wird die recycelte Zelle nur mit neuem Elektrolyten befüllt? Cleantech interpretiert das so, dass alle 4.300 Kilometer 5.000 Pfund nötig werden, um die Batterie zu tauschen. Dann ist das tatsächlich eine Spaßbremse par Excellence.

Neue Firma schon gegründet

Das hielt die neu gegründete Firma "Austin

Electric Essex UK" nicht davon ab, das Patent von Jackson zu kaufen, um mit der Massenfertigung zunächst für Mopeds und Elektrofahrräder zu beginnen. Cleantech konnte allerdings keine Website des Unternehmens finden, so neu soll es sein. Wir übrigens auch nicht. Nur diese Bekanntmachung ist im Netz derzeit zu finden. Die gesamten Details lesen Sie auch in der Internet-Ausgabe der Daily Mail.

e-engine meint: Genau genommen ist das keine Batterie, sondern eine Art Brennstoffzelle. Dass der Elektrolyt ungiftig ist (Jackson hat ihn sogar in einer Demonstration getrunken) und die Zellen leicht zu recyceln sind, macht die Innovation interessant. Dass ein Fahrzeug vom Schlage eines Model S alle 4.000 Kilometer 5.000 Pfund für den Austausch kosten soll, eher nicht, auch wenn der Anschaffungspreis eines Stromers dramatisch sinken würde. Warten wir es ab. Entweder es stellt sich als ein weiterer "Kalte Fusion"-Flop heraus oder die Branche wird in den nächsten Monaten gehörig aufgerüttelt. Das allerdings bezweifeln wir stark.

Text: Archiv





ZUKUNFT 2



Das erste Jahr Pandemie hat uns gezeigt: es gibt weltweit Dinge die kann sich vorher niemand und niemals wer vorstellen. Zum Beispiel einen Sommer und Herbst ohne Motorveteranenveranstaltungen. Bis auf die wenigen, die immer und überall glauben, durch besonderen Schmah, letztlich auf Kosten der Allgemeinheit, aber um eigene Börserl, besonders auffallen zu müssen, noch dazu meist in unseren Fällen in pseudo sportlichem Gewand. So unwichtig in der Gesamtheit unsere Sache auch ist, für uns bzw. dem Einzelnen von uns, kann unrichtig angelegtes Geld ruinöse Auswirkungen haben. Deshalb konsumieren Sie einmal das Gebräu, das uns in Planung bei den Altvorderen den bisher „normalen“ Autos und auch unseren Spezies von Mobilität bevorsteht. Die Verwaltung ermordet und erwürgt das herkömmliche Automobil und erzwingt unerprobt technische Anwendungen, koste was es wolle. Ohne im Geringsten die echten Belastungen der erzwungenen E-Mobilität wirklich zu durchforschen und zu berücksichtigen. Von reiner Verwaltung aus wird uns vorgeschrieben, welches Fahrzeug man sich gerade noch leisten kann und Automobile erzwungen, mit unerprobt technischen Anwendungen, koste was es wolle. Vielleicht hilft ihnen die Aufzählung für einen ohnehin geplanten Neukauf. Zumindest hilft Ihnen an Hand der Maßnahmen zu errahnen, was uns noch bevorsteht. Denn die Belastungsspirale wirkt sich auch auf die Zukunft der Sammlerautos aus.

NoVA Neuerungen geplant

sämtliche neue Regelungen grundsätzlich ab 1. Juli 2021 anwendbar. Jedoch Sonderregelung für Kaufverträge: Auf Fahrzeuge, für die ein unwiderprüflicher schriftlicher Kaufvertrag vor dem 1. Juni 2021 abgeschlossen wurde und deren Lieferung gemäß oder deren innergemeinschaftlicher Erwerb gemäß vor dem 1. November 2021 erfolgt, kann die bis zum 30. Juni 2021 geltende Rechtslage angewendet werden.

Ausweitung der NoVA auf Kfz zur Personen und Güterbeförderung bis 3,5t. Zukünftig ist die Fahrzeugklasse N1 von der NoVA umfasst (insb. Kastenwagen, Pick-ups, Kleintransporter), sofern diese fossil angetrieben werden.

Umstellung auf kraftfahrzeugrechtliche Einordnung von Kraftfahrzeugen

generell statt Zollltarif zukünftig kraftfahrrechtliche Einordnung maßgeblich

Spezialbereich historische Fahrzeuge: Änderung der steuerlichen Anknüpfung für die NoVA-Steuerbefreiung: Statt der bisherigen Anknüpfung an den Zollltarif (Position 9705 der Kombinierten Nomenklatur) soll zukünftig die NoVA-Befreiung an das Kraftfahrzeuggesetz anknüpfen. Nämlich nur für jene historischen Fahrzeuge, die historische Fahrzeuge gemäß § 2 Abs. 1 Z 43 Kraftfahrzeuggesetz 1967 darstellen.

Anhebung Höchststeuersatz für Krafträder von 20% auf 30%

Steuererhöhung für PKW, sofern diese fossil angetrieben werden

Anhebung Höchststeuersatz von 32% auf 50% (2021) und dann jährlich stufenweise auf 60%, 70%, 80%

stärkere Senkung des jährlichen Abzugsbetrages (115g) jetzt um 5g/km statt wie vorher 3g/km pro Jahr

Absenkung der Malusgrenze von 275g auf 200g/km (2021) und dann jährlich stufenweise bis 155g/km

Malusbetrag steigt von derzeit 40 Euro je g/km auf 50 Euro je g/km (2021) und dann jährlich stufenweise auf 80 Euro je g/km

Sonstiges:

Tageszulassungen zukünftig von NoVA befreit (NoVA fällt daher erst bei tatsächlichem Verkauf an)

Steuerbefreiung für Fahrzeuge für behinderte Personen: Bisher Beweislast und Evidenz größtenteils beim Fahrzeughandel. Zukünftig Umstellung Systematik auf behördliche Bescheinigung innerhalb von 2 Wochen

Klarstellung zu Besteuerung Wohnmobile: Kriterium „Aufbau in nicht selbst tragender Bauweise“ gestrichen

Schon allein die geplante Splittung in praktisch zwei Gruppen von historischen Fahrzeugen ohne Anbindung an EU – Recht (Zollltarif Position 9705 der Kombinierten Nomenklatur) sondern bloße Unterstellung dem KFG (§ 2 Abs 1 Z 43) betreffend der NoVA-Befreiung muss schon die Alarmglocken bei uns schrillen lassen. Man will offenbar zukünftig auf einfachstem Weg, per Erlass regieren bzw. den Tarif festsetzen!

Gibt es noch so Naive unter uns, die ernstlich glauben, man könne ohnehin durch die Zonen kommen, mit dem großen Segen der Heiligsprechung als „Historische Kraxn“. Sogar breite schwarze Striche lassen sich mit Mustang, Porsche, SE 500 und Bayerischen in Umweltzonen ziehen. Leider zwangsweise zum Ansehen veranlasst, selbst gesehen in einem Kurort in der Kurzone, ein Ferrari war zufällig nicht dabei.

Wird nicht erkannt, dass vor allem nach dem letzten Jahr auch die Zukunft nicht mehr das ist, was sie einmal war. Glauben Sie noch, dass wir einfach durchkommen? Gewöhnen Sie sich langsam aber sicher daran, man wird im allgemeinen Kampf gegen das Automobil uns nicht ungeschoren lassen. Eine zumindest verschärfte Interpretation des Begriffes „historisch“ wird es geben und man wird die Altersgrenze wohl in die Höhe setzen wollen. Das könnten auch 50 Jahre, statt der bisherigen geregelten 30 Jahre sein. Auch die Verwendungsbedingungen könnten das Bewegen von historischen Fahrzeugen empfindlich einschränken.

Wir zeigen das unerfreulich Kommende nur auf, um zu zeigen, dass Unglaubliches jederzeit möglich ist. Wer hätte noch vor einem halben Jahr geglaubt, dass es ein praktisch veranstaltungsloses Kalenderjahr im herkömmlichen Sinne geben kann.

Die Pandemie machts möglich und rüttelt am Alt hergebrachten. Schränken Sie den Gebrauch des historischen Fahrzeugs auf den eigentlichen Zweck der Überlieferung von technischem Kulturgut und dessen Demonstration ein. Ein Start sollte stehts ein Ereignis sein. Auch in Form von Wettbewerben. Es muss ja gerade nicht nur eine Firmung oder eine Hochzeitsausfahrt sein, aber unterlassen Sie sportliche Höchst- und Extremleistungen unseren Gegnern. Hochleistungssport und Übermut auf öffentlichen Wegen führt zum Verlust letztlich aller unserer schwer erarbeiteten und schwerer noch zu erwerbenden weiteren Ausnahmen, diese sollten uns heilig sein.

Aber auch so manches heilige Feld ändert im Laufe der Zeit seine Position, auch ohne Pandemie. Der Nabel der Welt, England, Ursprung von so vielen historischen Fahrzeugen sagt der EU adieu und ist nunmehr Drittland, für uns kein Supermarkt mit Zollfreiheit mehr. Wir werden uns anders orientieren und Spielwiesen für Motorveteranen suchen müssen.

Zusammenstellung der geplanten neuen NoVA-Zulassungsbestimmungen:
KR Franz R. Steinbacher

Text: Archiv

LESERBRIEFE

Guten Abend Herr Oberhofer,
bzw. wie in der Szene üblich, guten Abend Wolfgang!

Endlich einmal eine Ausgabe mit interessanten Artikeln, Chapeau!! Und einen längst überfälligen Leserbrief, der die ganze Malaise mit unseren Veteranenfahrzeugen aufzeigt. Man sollte sich wirklich auf historische Kfz bis 1955 konzentrieren; Alt- und Gebrauchtfahrzeuge aus den 70ern und 80ern von denen es noch Unmengen gibt, gehören schon in eine andere Kategorie.

Es ist zu hoffen, dass sich unsere Veteranenverbände und -clubs und der Dachverband um weitere vernünftige Konditionen kümmern werden. Z.B. ein bundeseinheitliches Veteranen-Kennzeichen für Sammlungen und Museen, womit man eine größere Anzahl von Fahrzeugen mit einem Kennzeichen betreiben kann; bezirksunabhängig, damit es bei Übersiedlungen keine Probleme gibt. In Deutschland ist es ja auch möglich, das Kennzeichen bei Übersiedlungen in einen anderen Kreis zu behalten, d.h. wenn ein Berliner mit B nach Augsburg (A) zieht, kann er das Kennzeichen behalten. Nebenbei kostet dort eine Anmeldung nur rund 30 Euro, bei uns rund 190!! Bitte mache weiter auf diese Art, auf dass wir wieder eine interessante MOTOR VETERANEN ZEITUNG bekommen.

Nochmals vielen Dank für die Gestaltung der letzten Ausgabe.

Mit Veteranengrüßen
Fritz Tengler



Lieber Freund

Zur letzten Nummer unsrer MVZ kann man nur neidlos gratulieren. Danke für die Mühe - aber der Aufwand hat sich gelohnt - bitte weiter so! Dass du es kannst hast du bewiesen.

HC



Hallo, Herr Oberhofer!

Ich bin seit ca 50 Jahren in der Veteranenszene etabliert und Mitglied des VMVC und SMVC. Dieser Tage habe ich die Motor Veteranen Zeitung des ÖGHK bekommen und 2 sehr interessante Artikel über die E-Mobilität und die Brennstoffzelle gelesen.

Ebenso ist der Artikel über die Leuchtmittel und die Studie des SHVF sehr interessant.

Darum bitte ich Sie mir diesen Artikel als PDF Datei auf mein E-Mail zu senden.

Mit freundlichen Grüßen!

Oswald Tschugmell



Guten Abend Herr Oberhofer,

Die Geschichte der elektrischen Scheinwerferleuchtmittel unserer Fahrzeuge in der letzten MVZ habe ich sehr interessant gefunden. Unerwähnt bleibt eine Bemerkung über den Farbwechsel der Scheinwerfer von Gelb auf Weiß. Ist etwas über die Gründe der Vorschriften wo jahrzehntlang gelbes Frontlicht geboten war bekannt und könnten wir dieses auch erfahren?

LG Susanne Sch.



Motor-Veteranen-Zeitung:

Der geschichtliche Text zu dem Artikel stammt aus dem Buch „Auto - Biographie“ (zurzeit in Produktion) und da berichtet der Autor folgende Episoden zur Vorschrift von Gelblicht in Frankreich.

Eingeführt und zwingend vorgeschrieben Mitte der 1930er Jahre, überdauerte die Vorschrift nicht nur die Nachkriegszeit, sondern wurde letztlich erst durch eine Verordnung der EU 1992 effektiv 1993 aufgehoben.

Das von Kraftfahrzeugscheinwerfern zu emittierendem Licht war rein-weiß, seltener gelblich bis gelb. Bis zu 20 Prozent der Beleuchtungsstärke verschlang die Einfärbung. Bei der damals mit 35 Watt (Volt x Ampere) begrenzten Stromstärke ein riesiger Leistungsverlust. So erstaunte die zwingende Einführung von gelbem Fahrzeuglicht in Frankreich die damalige Fachwelt. Umso verblüffender der geheim gehaltene Grund für die le-

gistische Maßnahme. Im Zuge der allgemeinen Kriegsvorbereitungen in den dreißiger Jahren vermeinte man durch die lückenlose Ausstattung mit Gelblicht nachts einige hunderte Meter früher Feindfahrzeuge von den eigenen unterscheiden zu können. Es gibt aber auch eine zweite noch phantastischere Interpretation der Einführung: Im Zuge einer Rallye Monte Carlo damals, verfiel sich im Unwetter eine nasse Zeitung gedruckt auf gelblichem Papier in voller Fahrt auf den Scheinwerfern eines Rallyefahrers. Das nasse Papier dämpfte das grelle weiße Licht, sodass die bekannte unangenehme Selbstblendung unterblieb. Der Pilot legte einen unerwarteten Klassensieg hin und führte ihn der Reduzierung der Eigenblendung des weichen gelben Lichts im strömenden Regen zurück. Die Regel Gelb galt in Frankreich bis 1993, dann erst machte die heute geltende Verordnung der EU über Frontlicht dem Gelb den Garaus. Seitdem ist innerhalb der gesamten EU nur mehr weißes Licht für Scheinwerfer vorgesehen, da ausführliche wissenschaftliche Untersuchungen dem weißen Licht eindeutige Vorteile bescheinigt haben.



MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Leserbriefe, Meinungen und Themen Vorschläge an die Redaktion.

wolfgang.oberhofer@gmx.at





Steyr 125 Super - Gläser Cabrio

ein seltener Steyr Wagen kehrt heim



Die 30er-Jahre des vorigen Jahrhunderts waren die Hochblüte der Steyr – Automobilproduktion. Es war dies die Zeit der allgemeinen Mobilitätsentwicklung in Österreich.

Steyr darf als das Zentrum der österreichischen Automobilindustrie in der Zwischenkriegszeit bezeichnet werden. Die Entwicklung unterschiedlicher Automobil-Typen zeichnete das kaufmännische Verständnis der Firma aus, um den Zugang zu sozial unterschiedlichen Käuferschichten, zu erreichen.

Nur zwei von vielen Steyr-Typen seien erwähnt; der Steyr 100 und der Steyr 50, die zur damaligen Zeit technisch hervorragend und auch mehr oder weniger leistungsfähig waren. Trotz dieser, der damaligen Kaufkraft weitestgehend angepaßten Fahrzeuge, blieb der erhoffte, aber auch notwendige Umsatz der Steyr-Werke, sehr bescheiden.

Man suchte nach neuen Absatzmärkten. Deutschland schien der nächste und auch finanziell potenteste zu sein, doch war klar, daß nur mit konkurrenzfähigen Produkten gepunktet werden konnte.

Steyr entwickelte daher aus dem „großen Bruder“ des Steyr 100, dem Steyr 120 Super, den Steyr 125 Super. Dieser 55 PS starke Wagen mit 6 – Zylinder-Motor, wurde ab 1936 produziert.



links im Bild der sehr seltene Prospekt des Steyr 125 Super

Für Deutschland waren 200 Stück der Type 125 zum Export vorgesehen. Allerdings mußte auch deutsche Wertschöpfung stattfinden; karosiert sollten die Fahrzeuge in Deutschland werden; es wurden „nur“ Fahrgestelle mit Motor, ohne Karosserie, exportiert. Es gab mehrere Karosserieure in Deutschland, die exklusive Karosserien nach Kundenwunsch auf die verschiedensten, teuren Automobilfahrgestelle wie Mercedes, Audi, Horch etc. aufbauten. Eine dieser Karosserie-Schmieden war die Firma Gläser in Dresden und für die Steyr 125 Super war Gläser die gefragte Karosseriefirma.



das Gläser-Karoserieschild montiert auf den A-Säulen

Der Bau von exklusiven Steyr-Automobilen war damit gesichert. Wie gesagt, 200 Stück der Serie Steyr 125 Super wurden nach Deutschland exportiert – jedoch nur wenige dieser exklusiven Fahrzeuge haben den 2. Weltkrieg überlebt.

Einer davon ist der Steyr 125 Super von meinem Freund Hans.



Steyr 125 - Gläser-Cabrio aus dem Steyr Prospekt

In den 1970er-Jahren berichtete die Zeitschrift „Automobil und Motorrad Chronik“ über ein Fahrzeug der Type Steyr 125 - Gläser Cabrio, das zu verkaufen wäre. Eigentümer dieses Steyr 125, war ein holländischer Grafiker.

Der Standort des Wagens war das Automobil-Museum bei Drunen in Holland. Dort sollte er restauriert werden, jedoch waren die dafür genannten Kosten von holländischen Gulden 300.000,00 dem Eigner zu hoch.

Seinen sehnlichsten Wunsch, mit dem Steyr 125 einmal eine Reise nach Wien zu unternehmen, mußte er damit begraben und so hatte er sich zum Verkauf des Wagens entschlossen.

Mein Freund Ossi entdeckte die Info zu diesem Steyr 125 in Holland einige Jahre später im Altpapier, hatte großes Interesse an diesem Fahrzeug, setzte sich mit dem Eigentümer in Verbindung und siehe da, das Fahrzeug war noch nicht verkauft und er vereinbarte einen Besprechungstermin mit dem Besitzer in Holland.

Der vereinbarte Treffpunkt war der Hauptbahnhof Amsterdam; Winterwetter bedingt hatte der Zug nach Holland Stunden Verspätung; der Verkäufer wartete zwar am Hauptbahnhof, aber die Stimmung bei dem Treffen war naturgemäß nicht die Beste. Sie verschlechterte sich schlagartig bei der Preisverhandlung. Die gewünschten öS 50.000,00 waren meinem Freund Ossi einfach zu viel; so fuhr er wieder heim.

Eine Weile später meldete sich der Verkäufer wieder bei Freund Ossi und erklärte, daß er bereit sei, den Steyr 125 um öS 25.000,00 abzugeben, allerdings ohne Transport nach Österreich.

Das war für Ossi kein Problem und die Spedition Weiss führte den Transport bis Vorarlberg für ihn durch. Die Zöllner in Bregenz, es war im Jahr 1981, waren beim Anblick des Wracks, das sie



da verzollen sollten, entsetzt und konnten gar nicht fassen, daß ein Mensch so etwas kauft.

Der zu entrichtende Zoll war dementsprechend „human“.

Da zu dieser Zeit mein Freund ein anderes Auto, natürlich auch einen Steyr, restaurierte, mußte der Steyr 125, im Tiefgeschoß seines Hauses, auf bessere Zeiten warten; diese kamen aber nicht. Die Freude an dem 125er war nicht mehr so groß und somit entschloß sich Freund Ossi, ihn wieder zu verkaufen.

1994 wurde der 125er dann von Hans, auch ein Freund von mir, aber in Wien beheimatet, gekauft. Der Wagen war in einem erbärmlichen Zustand und teilweise waren auch Teile nicht mehr auffindbar.

Der schlechte Zustand war auch mit der Tatsache zu erklären, daß der 125er einige Zeit nach dem 2. Weltkrieg in der DDR gelaufen ist. Eine zweite Motornummer, die nur in der DDR verwendet und in die Motoren eingeschlagen wurde, bestätigt dies. Auch verschiedene Anbauteile am Motor, diverse Umbauten, sowie auch fehlende Teile, bekräftigen die Annahme, daß der Wagen eine Zeit lang sogar mit einer Holzgasanlage betrieben worden war.

Dann nahm der steinige Weg der Restaurierung seinen Anfang. Zuerst war der Motor an der Reihe; wie sich Jahre später heraus stellte, war diese Motorreparatur nicht optimal; es fehlten essentielle Teile, sodaß der Motor niemals hätte zur Probe laufen können. Der Dornröschenschlaf des Motors dauerte dann fast 20 Jahre!

Wohl aus beruflicher Überlastung meines Freundes, vergingen viele Jahre, in denen nicht am 125er gearbeitet wurde. Stand-schäden waren die Folge und da der Wagen größtenteils zerlegt war, sind leider erneut Teile verlorengegangen.

Gläser verwendete sehr viel Holz beim Bau der Karosserien, dadurch war auch bei der Wiederherstellung des Aufbaues sehr, sehr viel zu tun.

Mehr als 10 Jahren ist es nun her, daß die Restaurierung wieder in Angriff genommen wurde. Die Wiederherstellung der Karosserie gestaltete sich anfänglich schwierig und nicht von großem Erfolg gekrönt, da sie nicht sachgemäß erfolgte. Erst durch Beiziehung eines, weit über unsere Grenzen hinaus bekannten Karosseriebau-Spezialisten stellte sich der gewünschte Erfolg ein.



Wir freuen uns, daß unser Freund Hans den enormen Aufwand auf sich genommen hat, dieses Schmuckstück österreichischer Automobilgeschichte, einen der ganz seltenen Steyr 125 Super-Gläser Cabrio, wieder auf die Straße zu bringen und damit die Steyr-Familie um ein besonderes Exemplar zu bereichern.

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

Im Zeitraum von mehr als 5 Jahren wurde der 125er auch technisch, dem Original entsprechend, restauriert. An Hand der spärlich vorhandenen Literatur orientierten sich die weiteren Restaurierungsarbeiten. Technische Verbesserungen am Fahrgestell, Detailaufbereitung der



Innenausstattung, Tapezierung, Farbgebung, sowie der Beschaffung seltener, in den 30er Jahren von der Firma Gläser verwendeter Accessoires, wie z.B. Winker der Firma Zeiss Ikon oder Hesse Zusatzscheinwerfer, waren notwendig. Ende 2019 konnten die Restaurierungsarbeiten erfolgreich abgeschlossen werden.

Um sicher zu gehen, daß der Steyr 125 auch wieder technisch sicher ist und allen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung entspricht, war die Endüberprüfung des Wagens durch einen, auf Steyr-Pkw's spezialisierten Kfz-Meister unerlässlich. Auch dies nahm wieder einige Zeit in Anspruch.



Nach positivem Abschluß der § 57 a Überprüfung und Erhalt des „Pickerls“, konnte der Steyr 125 Super Gläser Cabrio im März 2020 zum Verkehr zugelassen werden.



Der D&U Wagen – ein Blickfang



In verschiedenen MVZ Ausgaben konnten wir über den Letzten seiner Art, das Automobil Ditmar & Urban, das sich im Besitz des „Vereins zur Förderung historischer Fahrzeuge österreichischer Automobilfabriken“ befindet, berichten.



Nach der zweijährigen Forschungsarbeit, um die Geschichte des Fahrzeugs und die der Gründer dieser Grazer Automobilproduktion aus den 1920er Jahren zu klären, konnten wir auch die Restaurierungsarbeiten, die durch das Alter des Fahrzeuges notwendig geworden waren, zum Abschluß bringen. Diese Arbeiten wurden von den 5 Herren der „Donnerstagsrunde“ des Vereins durchgeführt und auch Barbara Reitgruber hat hilfreich Hand angelegt. Der krönende Abschluß all dieser Aktivitäten war nach der erfolgreichen Vorführung bei der KFZ-Prüfstelle in St. Pölten, der Erhalt der Einzelgenehmigung und damit die Möglichkeit, für den D&U die Straßenzulassung zu erhalten.

Nach der Präsentation des D&U im August 2018 in Graz am Hauptplatz

– siehe Bericht in der MVZ Nr. 163 – war die LÖWEN-Rallye in Gleisdorf im September 2019 die erste größere Ausfahrt für das Fahrzeug. Das Publikumsinteresse am Hauptplatz von Gleisdorf war enorm.

Alle unsere weiteren Pläne, dieses letzte erhaltene Exemplar eines Ditmar & Urban-Wagens, an anderen Plätzen bzw. bei weiteren Veranstaltungen zu präsentieren, wurden durch die Corona-Pandemie leider zunichte gemacht. Logisch und sinnvoll wäre die Ausstellung des Wagens in seiner Heimat, im Stadtmuseum Graz, gewesen; leider und für uns nicht verständlich war und ist das Desinteresse an diesem, für die Automobilstadt Graz, wertvollen, historischen Automobil.

Umso mehr freuen wir uns, daß das neue, große Automobil-Museum in Wiener Neustadt

„Route 66“ Fehr-Classic Cars & Prime Steaks Stadionstraße 36 a, 2700 Wiener Neustadt

unseren Ditmar & Urban – Wagen, als Leihgabe in den kommenden Monaten präsentieren wird. Wichtig für uns ist, daß es sich bei diesem Museum um ein „lebendes Museum“ handelt. Damit kann der Wagen jederzeit bei Bedarf entnommen werden.

Noch finden kleine Verbesserungen in Technik und Optik statt; Mitte Dezember 2020 wollen wir den Wagen ins Museum bringen. Wenn es das Wetter zuläßt, wird der D&U auf „eigener Achse“ zum Museum kommen!

Sein Platz wird an vorderster Front der Glastrennwand zwischen Museum und Restaurant sein; er wird also ein richtiger Blickfang sein!

Ein, zur freien Entnahme aufliegender Flyer, soll in Kurzfassung über die Geschichte der Firma Ditmar & Urban, den Wagen selbst und die Restaurierung die interessierten Besucher informieren.

Text: H.M.
Foto: L.M.





ÖGHK - SALZBURG UNTERWEGS



Kaiserbuche und Mattsee

Die erste gemeinsame Ausfahrt 2020 wurde von Toni Hohenauer und Alfred Kobler angeführt. Insgesamt 7 historische Fahrzeuge waren bei der Tour ins Salzburger Seengebiet beteiligt.



Drei Puch 175, ein FIAT Topolino (1937), ein Triumph Spitfire (1974) und ein noch junger Volvo (1989) wurden bewegt. Passend zum Jubiläum des Kriegsendes vor 75 Jahren war ein Willis-Jeep (vermutlich 1943) mit von der Partie.



Die Fahrt führte von Salzburg zur Kaiserbuche am Haunsberg. Dort gönnten wir uns eine Kaffeepause mit Süßspeisen, die beim Ausflugslokal zum Mitnehmen angeboten wurden – streng Covid19-Vorgaben konform. Die ganze Gruppe achtete beim Ausflug an die gesetzlichen Verordnungen, Mund-Nasen-Schutz inklusive.



Weiter ging es über Berndorf nach Gebertsham und einem wunderbaren Ausblick auf den Mattsee. In der dortigen Kirche aus 15. Jahrhundert wurde 1987 der Deutsche Altbundespräsident Walter Scheel getraut. Vorbei an den Egelseen führte die Ausfahrt auf kleinen Straßen zurück nach Salzburg.



Vielen Dank für den schönen Ausflug an Toni und Alfred!

Salzachmündung / Innspitz

Im Juli führte unsere Ausfahrt zur Salzachmündung, auch bekannt als Innspitz, wo sich Salzach und Inn vereinigen. 20 Teilnehmer waren diesmal dabei auf der Fahrt von Salzburg über Nußdorf und Lamprechtshausen durchs Ibmer Moor bis zum Innspitz.



Das älteste Fahrzeug im Feld war ein leuchtend gelber Buick (1925), dazu fuhren Teilnehmer noch Fahrzeuge von Steyr-FIAT, BMW, MG, Austin und Alfa Romeo. Bei der Motorrädern waren zwei Puch 175 die ältesten Fahrzeuge.



Die Mittagsrast nahmen wir im gemütlichen Gastgarten beim Wirt z'Blankenbach ein. Auf der Rückfahrt über Mattighofen und vorbei am Mattsee streifte ausgerechnet das Führungsfahrzeug, ein Steyr-FIAT 600 Multipla (1965). Zum Glück war es aber nur Spritmangel, der durch kameradschaftliche Hilfe schnell behoben wurde.



Beim abschliessenden Kaffee im Gasthaus Kirchbühl in Hallwang bei Salzburg genossen wir das tolle Wetter und freuten uns über die schöne Strecke und die nächste Ausfahrt.



KTM Motohall

Die verregneten Wochenende zuvor zwangen uns leider dazu, die geplante Ausfahrt mehrmals zu verschieben. Umso erfreulicher war das herrliche Wetter und 27 Grad an diesem Sonntag im September.



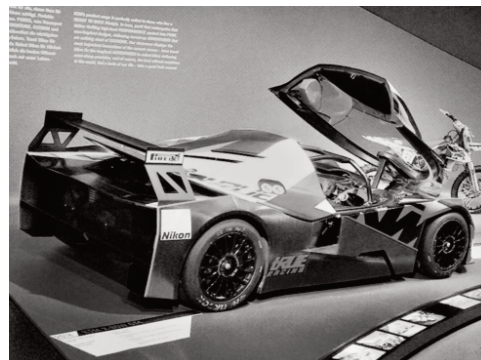
Anton Hohenauer führte unsere kleine mit 12 Teilnehmern in seinem knallroten Puch 650 T an, aufgereiht dahinter ein Buick (1925), ein MG (1935), ein FIAT Topolino (1937) und ein Alfa-Romeo Spider – begleitet von zwei Motorrädern.



Auf kleinen, ruhigen Straßen gelangten wir nach Mattighofen, ins Motorrad-Mekka von Österreich.



Denn diesmal stand ein Besuch in der KTM Motohall im Mattighofen auf dem Programm. Das neue Museum des erfolgreichen Motorrad- und Sportwagenherstellers ist sehr empfehlenswert, wenngleich der überwiegende Teil der Ausstellung die Entwicklung und Erfolge der letzten 30 Jahre widerspiegelt. Aber auch wir Oldtimer-Freunde kamen auf unsere Kosten.



Nach einem hervorragenden Mittagessen im Badhaus Mattighofen, ging es zurück über Straßwalchen zu einer abschliessenden Kaffeepause beim Seewirt in Zell am Moos, Irrsee. Eine weitere schöne Ausfahrt mit unseren Oldtimern ging zu ende.



Classic Expo 2020

Die Classic Expo 2020 stand Corona-bedingt leider unter keinem guten Stern. Mit einem umfangreichen Sicherheitskonzept und dem Einsatz aller Beteiligten konnten dennoch viele Tausend Besucher in Messezentrum Salzburg gelockt werden.

Der Schwerpunkt beim Stand der ÖGHK Landesgruppe Salzburg wurde auf Ernst Kronreif (1920 – 1960) gesetzt, dem Gründer und Mitbesitzer von KTM – Kronreif & Trunkenpolz Mattighofen. Der gebürtige Salzburger hätte in diesem Jahr den 100. Geburtstag gefeiert, doch auch sein Tod jährte sich zum 60. mal. Zu diesem Jubiläum wurden einige Motorräder der Anfangszeit von KTM ausgestellt, darunter die Modelle KTM Tourist (1956), KTM Tarzan (1958), KTM Mustang (1958) und KTM Trophy (1959) von Besitzer Heinz Schubert, sowie einen wunderschönen KTM Mirabell Motorroller (1956) von Ernst Kronreif Junior. Über den Besuch der Kronreif Kinder Richarda Sunkler und Ernst Kronreif Junior haben wir uns sehr gefreut.



Aber auch die Automobile erweckten viel Aufmerksamkeit, etwa ein Walter Junior (Lizenzbau, FIAT 508 Balilla, 1932), ein NSU-FIAT 500 Topolino (1937), ein Steyr-FIAT 600 Multipla (1965) sowie ein MGB GT Sebring (1974). Mit ausreichend Platz zwischen den Fahrzeugen konnten die Besucher diese genauer in Augenschein nehmen und erleben. So ergaben sich viele interessante Gespräche, bei der die Aktivitäten und Vorteile der ÖGHK genauer erläutert werden konnten.



Viel Bekanntes und viel (zu) Teures zu sehen. Viele andere Stände boten das übliche Bild, vor allem die Händler in der Eingangshalle, in der Chrom- und hohe Preise das Bild dominierten. Neben der ÖGHK konnten aber auch andere Aussteller zeigen, dass die Liebe zu Oldtimern und historischen Fahrzeugen leistbar sein kann. Besonders eindrucksvoll wurde zum 110. Jubiläum die Geschichte von Austro-Daimler in Szene gesetzt.

Die Versteigerung des Dorotheums bot in diesem Jahr einige interessante und außergewöhnliche Fahrzeuge. Zwar kamen sehr viele Exponate unter den Hammer, auf den beiden teuersten blieb man aber vorerst sitzen.

Alles in allem hat sich die Classic Expo 2020 für die Aussteller und die Besucher wieder einmal gelohnt. Wir hoffen daher auf viel Interesse und hoffentlich wieder mehr Schaulustige im nächsten Jahr.



Vielen lieben Dank an alle Aussteller und Freiwilligen Helfer!





WAS LEISTET DER DIESEL FÜR DEN KLIMASCHUTZ?



Die Dieseltechnologie

Dieselmotoren stoßen weniger CO₂ aus als Ben-ziner. Mehr Diesel-Zulassungen verbessern daher die Klimabilanz des Verkehrs. Auch große Fahr-zeuge können mit Dieselmotoren sparsam gefahren werden.

Was leistet der Dieselmotor für den Klimaschutz?

Der Dieselmotor hilft, die Grenzwerte für den Aus-stoß von Treibhausgasen einzuhalten. Denn er verbrennt effizienter, als ein Benzinern und stößt bis zu 15 Prozent weniger CO₂ aus, als ein ver-gleichbarer Benzinern.

Der im vergangenen Jahr erreichte Anteil von 46 Prozent Diesel-Pkw an allen deutschen und fast 50 Prozent an den westeuropäischen Neuzulas-sungen hat es ermöglicht, den gesetzlichen Grenzwert für die Neuwagenflotten von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer in Europa einzuhalten. Wären in Deutschland ausschließlich Diesel-Fahr-zeuge zugelassen worden, wäre der Grenzwert mit durchschnittlich 119,6 Gramm Kohlenstoffdi-oxid pro Kilometer sogar deutlich unterboten wor-den.

Bei 3,4 Millionen neu zugelassenen Pkw im ver-gangenen Jahr und einer angenommenen durch-schnittlichen Fahrleistung von jährlich 15.000 Kilometern hätte ein reiner Diesel-Verkehr somit 648.000 Tonnen CO₂ im Jahr einsparen können. Das entspricht in etwa den Kohlenstoffdioxid-Emissionen einer Stadt wie Marburg oder Bay-reuth mit rund 70.000 Einwohnern. Wären dagegen alle Neuzulassungen Benzinern gewe-sen, hätte der gesetzliche CO₂-Grenzwert nicht erreicht werden können.

Demgegenüber steht beim Diesel freilich ein hö-herer Ausstoß von Stickoxiden, die allerdings kei-nen Einfluss auf den Klimawandel haben. Bei den Dieselfahrzeugen, die bereits die Norm Euro 6 er-füllen, gehen diese Emissionen allerdings im Labor, wie auf der Straße, erheblich zurück. Mit der jüngsten Dieseltechnologie ist das NO_x-Thema zudem ganz entschärft.

Das Umweltbundesamt und einige NGOs be-haupten dagegen häufig, der CO₂-Vorteil des Die-sels bestehe nur auf dem Papier. Der Diesel halte den Spritverbrauch bei großen und schweren Autos in einem erträglichen Rahmen. Das habe – so die Kritiker – den kontraproduktiven Effekt, dass mehr solcher Fahrzeuge auf den Markt kom-men. Diese Kritik übersieht, dass der Trend zu SUV vom Kunden ausgeht und weltweit zu beob-achten ist. In den USA und China liegt ihr Anteil sogar noch deutlich höher als in Europa. Die Fahrzeuge werden dort allerdings fast ausschließ-lich mit Benzinmotoren gefahren, was dazu führt, dass ihr CO₂-Ausstoß entsprechend höher aus-fällt. In Europa stehen dagegen effiziente Diesel-motoren zur Verfügung, die die CO₂-Bilanz dieser Fahrzeuge verbessern. Der Diesel ist daher nicht der Grund für den Trend zum SUV. Er sorgt statt-dessen dafür, dass auch diese Fahrzeuge spar-sam gefahren werden können.

Den Diesel zu zerreden ist in keiner Weise gerechtfertigt

Antriebsexperte Prof. Dr. Thomas Koch, Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie, warnt vor Aktionismus bei der Verbannung von Selbstzündern und klärt über technische Fragen der Softwareupdates auf, die helfen sollen, die Stickoxid-Emissionen zu sen-ken.

Herr Prof. Koch, Diesel sind in Deutschland verbreitet und beliebt, doch die Skepsis wächst. Politiker, Umweltverbände und Exper-ten wettern gegen den Selbstzünder, Fahrver-bote drohen, der Absatz sinkt. Welche Auswirkungen hat der Diesel tatsächlich auf die Umwelt?

Prof. Thomas Koch: Wir müssen mehrere Emis-sionen unterscheiden. Zum einen das Kohlenmo-noxid, dessen Konzentration im Abgas sehr gering ist, typischerweise geringer als in der Um-gebungsluft; es ist also vernachlässigbar. Zum Zweiten gibt es unverbrannte Kohlenwasserstoffe, man kann sie riechen, wenn man zum Beispiel hinter einem Oldtimer mit Benzinmotor fährt. Beim Dieselfahrzeug treten sie in extrem geringer

Menge auf, durch die Abgasnachbehandlung in noch geringerer Konzentration als in der Stadtluft. Zum Dritten können Partikel entweichen, zu denen auch Rußbestandteile gehören. Auch diese kommen in vernachlässigbarer Menge vor. Zum Vergleich: Eine typische Fahrradfelge hat einen Verschleiß durch Abrieb von vier bis fünf Milli-gramm pro Kilometer, im Wesentlichen durch die Bremse. Ein Diesel-Pkw ohne Fahrzeugeffekte emittiert nur 0,2 bis 0,5 Milligramm pro Kilometer im Abgas. Der Zusammenhang zwischen Fein-staub und modernem Dieselmotor ist also ein konstruierter. Diese Diskussion ist verfehlt. Zuletzt in den Fokus sind, viertens, die Stickoxide ge-rückt, besonders das NO₂. Diese Emissionen rüh-ren im Wesentlichen vom Diesel Pkw der Euro-4-, Euro-5- und selbst der ersten Euro-6-Norm sind betroffen.

Sie haben mit 24 anderen führenden Antriebs-experten in einer gemeinsamen Erklärung der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Kraftfahr-zeug- und Motorentechnik e.V. (WKM) in Bezug auf eine Verbannung von Dieselfahr-zeugen vor Aktionismus gewarnt. Was meinen Sie damit?

Prof. Thomas Koch: Die WKM hat ihre Sorge über die Art geäußert, wie der Dieselantrieb zerredet wird. Das ist in keiner Weise gerechtfertigt. Gleichwohl beobachte ich seit wenigen Wochen, dass die Diskussion etwas sachlicher geführt wird. Kritik ist sehr wohl berechtigt. Aber eine Ver-bannung der Verbrennungsmotoren, wozu der Diesel ja zählt, ist völlig indiskutabel. Eine lang-fristige Planung führt an ihnen nicht vorbei. Ich bin überzeugt, dass wir auch noch in 50 Jahren Ver-brennungsmotoren haben werden und gleichzei-tig einen Mix aus verschiedenen Antriebsquellen.

Warum ist Ihrer Meinung nach die ganze Dis-kussion um den Diesel zu einer „Hexenjagd“ eskaliert?

Prof. Thomas Koch: Sicherlich ist das Verhalten von Volkswagen in den USA eindeutig rechtswid-rig. In Europa ist die Situation gänzlich anders. Die EU-Kommission hat 2007 den viel diskutier-ten Stickoxid-Grenzwert von 180 Milligramm be-schlossen. Allen Fachleuten war von Beginn an klar, dass dieser Grenzwert mit der zur Verfügung stehenden Technik im vergangenen Jahr nicht eingehalten werden kann. Da reicht schon eine gesunde Nase aus, um zu merken, dass dieses Ziel im Realbetrieb der Fahr-zeuge unerreichbar ist. Darum hat man auch be-wusst Grauzonen im Gesetz belassen. Die Herausforderung für die Ingenieure bestand in der Folge darin, in den Euro-5-Motoren einen Parti-kelfilter einzubauen, der sich nicht sofort mit Ruß zusetzt. Dafür gibt es verschiedene Möglichkei-ten. Man kann den Filter entweder auf 600 Grad erhitzen, dabei stößt man aber an technische Grenzen. Peugeot hat bereits im Jahr 2000 ein Additiv beigemischt, das den Ruß zersetzte, in dem allerdings das leicht giftige Cerin enthalten war. Die dritte Möglichkeit ist, den Partikelfilter mit NO₂ zu schützen. Ein hoher Stickoxid-Anteil ver-hindert ebenfalls eine Verrußung des Filters, hat aber auch zur Folge, dass die NO₂ Konzentration im Abgas deutlich erhöht ist. Dieser Kompromiss wurde zudem von den Herstellern teuer erkauf-t, weil man eine hohe Edelmetallbelastung im Oxi-dationskatalysator braucht, um genügend NO₂ zu erzeugen.

Sie meinen, dass die Industrie aus diesen technisch nachvollziehbaren Gründen mit den hohen Stickoxid-Emissionen ins Feld gezogen ist?

Prof. Thomas Koch: Bei Euro 5 absolut. Den Grenzwert hat man sicherlich zum Teil aus den Augen verloren, auch in der Überzeugung, ihn oh-nehin im Realbetrieb nicht zu erreichen. Ange-sichts der Grauzonen hat die Industrie geglaubt, dass die Einhaltung des Grenzwertes bei der Zer-tifizierung ausreichen würde. Das ist der Grund, warum rasiermesserscharf zwischen der Zer-tifizierung des Grenzwertes und der Einhaltung des Grenzwertes im Realbetrieb unterschieden wer-den muss. Sicherlich wurde bei Euro 5 in der Un-erfüllbarkeit der 180mg/km die Grauzone wiederum in Teilen auch klar überstrapaziert, je-doch war der Grenzwert im Realbetrieb nicht er-reichbar.

Wie kann die Entwicklung noch eingefangen werden?

Prof. Thomas Koch: Das ist hochkomplex, weil

alle Partikelfiltermodelle bei einem Softwareup-date neu entwickelt werden müssen. Und eine saubere Kalibration und Feldabsicherung ist nicht in einem halben Jahr darstellbar. Bei Euro 6 ist die Situation eine andere. Da hat die Industrie die Möglichkeiten nicht voll-mänglich ausgenutzt und der kraftstoffver-brauchsrelevanten Anhebung der Abgastemperatur zur Dosierung des Adblue aus CO₂-Gründen keine Priorität eingeräumt. Jedoch begrüße ich insgesamt sehr, dass nach ersten Felderfahrungen mit wenigen US-Fahrzeugen bei Euro 6 endlich die SCR-Technologie in der Breite in Europa eingeführt wurde.

Die Rückrufaktion für Dieselfahrzeuge zielt vor allem auf jene sechs Millionen Autos, die mit Motoren der bis vor drei Jahren gültigen Euro-5-Norm ausgestattet sind. 90 Prozent von ihnen sollen nach dem Willen der Bundesre-gierung in den nächsten Monaten in die Werk-stätten gerufen werden, um ihnen eine neue Motorsoftware aufzuspielen. Wird der Stick-oxid-Ausstoß dadurch sinken?

Prof. Thomas Koch: Im Mittel rechne ich mit etwa 20 bis 30 Prozent Reduzierung. Bei manchen Fahrzeugen ist keine weitere Verbesserung mög-lich, andere haben größeres Potenzial. Doch ich rate zur Vorsicht. Jetzt wird versucht, an der Viel-zahl der Parameter zu schrauben, um von 700 bis 800 Milligramm auf beispielsweise 500 Milli-gramm Ausstoß zu kommen. Es gibt eine intensive Wechselwirkung mit Ver-brauch, Geräusch, Robustheit, Regenerationsver-halten, Langzeitstabilität, Fahrbarkeit und so weiter. Der Erfolg hängt nun von der Konfiguration jedes einzelnen Fahrzeugs ab, denn bei jeder neuen Beladung ist zu beachten, dass der Parti-kelfilter wegen des dann niedrigeren NO₂-Anteils schneller verrußen wird. Und der Partikelfilter ist ein Bauteil mit betriebs- und sicherheitsrelevan-tem Charakter.

Einer Ihrer Kollegen, Peter Mock, Europadirek-tor des Forschungsinstituts ICCT, sorgt sich, dass das geplante Update zwar den Stickoxid-ausstoß senkt, zugleich aber den Dieselper-brauch steigert. Sind diese Einschätzungen Ihrer Meinung nach zutreffend?

Prof. Thomas Koch: In diesem Punkt stimme ich Herrn Mock zu, dass bei manchen Modellen mit einem moderaten Anstieg des Verbrauchs zu rechnen ist. Bei der Technik ist es wie bei einem Wohnungsgrundriss: Wenn ich die Küche größer haben will, muss das Wohnzimmer kleiner wer-den. Ich muss Zugeständnisse machen. Ein schneller aufrufender Partikelfilter führt zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch und der Ge-fahr einer Zunahme der Ölverdünnung. Zudem sind Katalysatoralterungseffekte zu be-achten. Es gibt aber auch noch andere Heraus-forderungen. Über zehn Prozent der Abgasrückführventile sind bei Euro-5-Fahrzeugen im Feld als Liegenbleibe in manchen Serien aus-gefallen, dies betrifft sehr wohl den Schutz von Leib und Leben. Stellen Sie sich einen Ausfall nachts auf der Land-straße vor. Jetzt muss an der Technologiegrenze nochmals bei Euro 5 nachjustiert werden und hierbei die NO₂-Emissionen im Rahmen des Möglichen höher gewichtet werden.

Was ist Ihre Empfehlung?

Prof. Thomas Koch: Meine rein technische Emp-fehlung war sogar, dass man selbst die VW-Fahr-zeuge mit der illegal bewerteten Abgasvorrichtung so belassen sollte, wie sie sind. Es hat ja Gründe, weshalb die Autos genau so entwickelt wurden, ohne einen Gesetzesverstoß schön reden zu wol-len. Ein hochkomplexes technisches System, das über mehrere Jahre getestet wurde, belässt man eigentlich so. Jetzt ist der politische Druck aber so groß, dass man eine Lösung für die NO₂-Emis-sionen finden muss. Als Techniker sehe ich hier riesige Herausforde-rungen im Detail. Den Ingenieuren kommt nun zu-gute, dass heute mindestens zehn Jahre mehr Erfahrung mit Partikelfilter vorliegen, zudem be-sitzen wir heute noch bessere Applikationswerk-zeuge.

Kritiker behaupten, dass eine Softwarekorrek-tur zu Problemen bei der Abgasrückführung führen kann, wovon besonders Pendler betrof-fen sind, die viele Kurzstrecken in der Stadt fahren. Auch ein drastischer Abfall der Motor-leistung könnte eine Folge sein.

Prof. Thomas Koch: Geringe Änderungen der Mo-torleistung sehe ich als nicht wesentlich an. Sie wird sich, wenn überhaupt, nur minimal verän-dern. Für reine Kurzstreckenfahrzeuge stellt der Diesel ohnehin nicht die perfekte Antriebsform dar. *Durch die Updates wird das sicher nicht bes-ser.*

Können Fahrverbote für Euro-5-Fahrzeuge durch Zugabe von Adblue oder beheizbare Vorkatalysatoren, wie sie zum Beispiel Twin-tec/Baumot anbietet, verhindert werden?

Prof. Thomas Koch: Das ist theoretisch möglich, wenn der Bauraum vorliegt, die Adblue-Infrastruk-tur im Fahrzeug vorhanden ist und wenn das ganze System abgesichert ist. Das ist jedoch keine Plug-and-Play-Lösung. Auch hier müsste man mindestens drei bis vier Jahre intensiv testen. Dies ist ein Prototyp, der zudem durch die Abgasentnahme vor der Turbine des Abgasturboladers intensiv in das Motormanage-ment eingreift. Sicherheitsrelevante Aspekte sind ebenfalls betroffen, es ist alles in allem ein sehr hoher Entwicklungsaufwand nötig. Eine Aufrüs-tung wird am Ende weit über 2000 Euro kosten, und es gibt meines Wissens noch keine Laufzei-terprobung. Bis diese Lösungen, die bei vielen Fahrzeugen nicht umsetzbar sind, nachgerüstet werden, sind alle Emissionsmessungen in Deutschland im Ziel-korridor.

Was können Dieselaggregate der neuesten, jetzt entwickelten Generation leisten?

Prof. Thomas Koch: Das Thema Stickoxid-Emis-sionen ist technisch gelöst. Die neueste Techno-logie, die gerade ausgerollt wird, erfüllt alle Grenzwerte. Fahrzeuge werden zwischen 20 und 40 Milli-gramm – und unter ungünstigen Umständen bis über 80 Milligramm – ausstoßen. Die Diesel-Ingenieure haben ihre Hausaufgaben gemacht. Wir benötigen nun noch etwas Geduld und Ruhe, bis alle Messstationen im grünen Be-reich sind. Die Werte werden jedes Jahr deutlich besser.

Text: Archiv



ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

A-1150 Wien, Hütteldorfer Straße 1 / 11

E-Mail: office@austria-motor-veterans.at

www.austria-motor-veterans.at

BEITRITTSERKLÄRUNG:

BITTE IN DRUCKBUCHSTABEN AUSFÜLLEN:

Vorname / Titel:		Nachname:	
Strasse / Gasse / Platz:		Haus Nr.:	
Postleitzahl:	Wohnort:		
E-Mail Adresse:			
Tel.Nr.:		Jahresbeitrag: € 40.- ☐	VIP Beitrag: € 60.- ☐

Ich erkläre meinen Beitritt und bestätige hiermit, daß meine persönlichen Daten für ÖGHK-vereinsinterne Zwecke verwendet werden dürfen.

Datum: _____ Unterschrift: _____





ÖGHK

UNSERE FUNKTIONÄRE: PRÄSIDIUM:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen

Hütteldorfer Str. 1/11, 1150 Wien
e-Mail: oeghk@chello.at
http://www.austria-motor-veterans.at

Präsident: Wolfgang DUDEK

Vizepräsidenten:

Peter Christian SAILER

Ehrenpräsident:

Mag. Heinz CLOSTERMEYER
Tel.: 0664/1344748
e-Mail: president@austria-motor-veterans.at

Assistent der
Clubleitung: Wolfgang OBERHOFER
e-Mail: wolfgang.oberhofer@gmx.at

WIEN:

Repräsentant: Wolfgang DUDEK
Bitterlichstraße 58, 1100 Wien
Tel.: 0680/3000076
e-Mail: w-dudek.oeghk@hotmail.de

NIEDERÖSTERREICH - NORD:

Repräsentant: Bernhard THEUERMANN
2231 Strasshof, Dr.Figl-Straße 3
Tel.: 0664/5933674
e-Mail: b-theuermann@gmx.at

NIEDERÖSTERREICH - SÜD:

Repräsentant: Franz TRAIKNDT
2620 Ternitz, Steinbruch 3
Tel.: 0699/10473512
e-Mail: franz.traindt@gmail.com

OBERÖSTERREICH:

Repräsentant: Kurt MOSCHNIK
Dörfel 4, 4221 Steyregg
Tel.: 0676/7909297
e-Mail: kurt.mo@gmx.at

SALZBURG:

Repräsentant: Martin ZEHENTNER
5023 Salzburg, Lerchenstraße 69
Tel.: 0660/1818185
e-Mail: zehentner@oldtimer-salzburg.at

WEST ÖSTERREICH:

Repräsentant: Peter FROHNWIESER
Gällegasse 10, 5023 Salzburg:
Tel.: 0664/5003564
e-Mail: ktmhistoric@yahoo.de

STIERMARK - OST:

Repräsentant: Gottfried LAGLER
c/o Stammtisch Figaro,
8200 Wünschendorf Nr. 190,
Tel.: 03112/6173, Fax.: 03112/61734
e-Mail: office@solar-cafe.at

BURGENLAND:

Repräsentant: Hans Günther KOLAR
Josef-Joachimstraße 11, 7000 Eisenstadt
Tel.: 0699/10403866
e-Mail: hans.kolar@eghk.at

SEKTION FÜR SPORTWAGEN, EXCLUSIVE AUTOBMOBILE und HISTORISCHE MILITÄRFahrzeuge:

Repräsentant: Ottokart PESSL
Hohe Warte 3 9; 1190 Wien,
Tel.: 0676/6316206
e-Mail: o.pessl@chello.at

AUSLANDSVERTRETUNGEN:

FRANKREICH und ITALIEN:

Repräsentant: Balthazar BELLOS
Loc. 1 Tascio Civitella d'Agliano
01020 Viterbo, Italien
e-Mail: b.bellos@austria-motor-
veterans.at

POLEN u. OSTEUROPA:

Repräsentant: Dr. Grzegorz CHROMIK
ul. Szwajcarska Dolina 29
PL-43502 Czechowice-Dziedzice
Tel.: +48 601 456532
e-Mail: gmchromik@yahoo.com

UNSERE TREFFPUNKTE:

WIEN:

**Gasthaus „Brigitte“
hat den Betrieb eingestellt.
Nach Ersatz wird gesucht.**

Jeweils dritter Montag im Monat,
19.00 Uhr
Auskunft: Wolfgang OBERHOFER
Tel.: 06643258174

NIEDERÖSTERREICH – SÜD:

Cafe Restaurant „Sahnehäubchen“
Fabriksgasse 9, 2620 Neunkirchen
Telefon: +43 2635 66697
Jeweils zweiter Dienstag im Monat,
19.00 Uhr.

NIEDERÖSTERREICH – NORD:

**Gasthaus „Zur Taverne“
hat den Betrieb eingestellt.
Nach Ersatz wird gesucht.**

Jeweils erster Dienstag im Monat,
18.00 Uhr
Auskunft: Bernhard THEUERMANN
Tel.: 0664/5933674

OBERÖSTERREICH:

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

SALZBURG:

Gasthof Langwied
Linzer Bundesstraße 92, 5023 Salzburg
Jeweils zweiter Freitag im Monat,
20.00 Uhr.
Org: Martin ZEHENTNER
Tel.: 0660/1818185

STIERMARK – 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

DATENERFASSUNG

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN	
	Wolfgang OBERHOFER Quellenstraße 27 / 41 / 19, 1100 Wien
	wolfgang.oberhofer@gmx.at
Vorname / Titel:	
Nachname:	
Strasse / Gasse / Platz:	
Haus Nr.:	
Postleitzahl:	
Wohnort:	
E-Mail Adresse:	
Mobil Tel.Nr.:	
Club:	
Meine persönlichen Daten werden nur für ÖGHK-vereinsinterne Zwecke verwendet.	

ÖGHK VERANSTALTUNGEN IN ÖSTERREICH 2021

18.04.2021
Heizhausrallye
Bernhard THEUERMANN
Genauere Infos folgen.



24.-25.04.2021
Oldtimer Tage Österreich
Verehrte Motor-Veteranen-Freunde

Geschätzte Oldtimerfreunde, liebe Club-
und Vereinsansprechpartner.
Wir möchten Euch recht herzlich zum Mit-
wirken bei den

OLDTIMER TAGEN 2021 einladen.
**Der ÖMVV (Österreichischer Motor Ve-
teranen Verband) / AMV (Arbeitsge-
meinschaft für Motorveteranen) und
KHMÖ (Kuratorium Historische Mobili-
tät Österreich)** rufen zum „Wochenende
der historischen Fahrzeuge in Österreich“
am **24. und 25. April 2021** auf.

Die Idee stammt aus Frankreich, mittler-
weile gibt es diese Aktionstage schon in
der Schweiz, UK und Schweden.

**Alle Clubs und BesitzerInnen sind auf-
gerufen ihre Fahrzeuge zu bewegen
und zu zeigen, durch:**

Clubs stellen an diesem Wochenende ihre
Aktivitäten unter das Motto „Oldtimer Tage
2021“. Eine Teilnahme an einer der vielen
Veranstaltungen.

Eine individuelle Ausfahrt mit Ihrem Oldti-
mer. Ein Besuch eines der offenen Mu-
seen.

Die Zielsetzung ist die historische Szene
der Öffentlichkeit im Sinne der Erhaltung
von Kulturgut verstärkt ins Bewusstsein zu
rufen und auf Österreichs Straßen zu zei-
gen.

08.05.2021
Fahrt ins Grüne
Franz TRAIKNDT
Genauere Infos folgen.

15.-16.05.2021
Oldtimer Messe Tulln
Peter SAILER
Genauere Infos folgen.



30.05.2021
ÖGHK-Club Präsentation beim
14. Oldtimertreffen in Pillichsdorf
Bernhard THEUERMANN
Genauere Infos folgen.

05.06.2021
5. Weinvertelfahrt voller Rätsel
Ursula und Sepp KIFFMANN
Genauere Infos folgen.



11.-13.06.2021
43. Int. Löwen-Rallye
Matin ZEHENTNER
Info auf Seite 3



24.06.2021
Donnerstags Ausfahrt
Manfred GREINER
Genauere Infos folgen.



10.10.2021
Saison Abschluss
Franz TRAIKNDT
Genauere Infos folgen.

REDAKTION DER MVZ
Alle Veranstaltungen unterliegen den
COVID 19 Regeln.

Wir bewegen Tradition

IMPRESSUM:

MVZ



MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Medieninhaber: Herausgeber, und für den
Inhalt verantwortlich:

Österreichische Gesellschaft für
Historisches Kraftfahrwesen
7212 Forchtenstein; Rosalienstraße 86

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

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

Redakteur der MVZ: Wolfgang OBERHOFER

Offenlegung lt. § 25 Pressegesetz:

Grundlegende Richtung: ÖGHK Statuten § 2

Vorstand/Präs.: Wolfgang DUDEK

Peter Christian SAILER

Assistent der
Clubleitung: Wolfgang OBERHOFER

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

