Herausgeber:
Österreichische Gesellschaft für
Historisches Kraftfahrwesen

Motor Veteranen Zeitung

Österreichs älterstes Veteranenjournal
47. Jahrgang - No. 173 - September 2023

Österreichische Post AG
Info. Mail Entgelt bezahlt

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

TUE GUTES UND SCHREIB DARÜBER

Liebe Freunde,
Liebe Mitglieder des ÖGHK

Mein Name ist Günter Heidrich, und ich bin seit 8 Jahren Mitglied der ÖGHK.

Im Jänner dieses Jahres wurde ich gebeten, eine Funktion in der ÖGHK zu übernehmen. ich war sehr gerne dazu bereit, stellte aber mir, meinnen Kollegen und Mitgliedern die Frage, wie unser Verein überhaupt organisirt ist: wer ist wofür genau zuständig und welche Zukunftsperspektive hat unser Verein.

Nachdem mir niemand klare und verständliche Antworten geben konnte, versuchte ich es selbst herauszufinden.

Die ÖGHK wurde 1976 von Herrn Mag. Heinrich Clostermeyer und engagierten Mitstreitern gegründet.

Die ÖGHK, Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrzeugwesen, wurde nicht nur als Club für Freunde von alten Autos gegründet, sondern auch, um die Erhaltung unseres Kulturgutes vor den zuständigen Behörden zu vertreten.

Durch den unermüdlichen Einsatz von Herrn Mag. Clostermeyer wurden Strukturen entwickelt, die mittels Mitsprache auf die Gesetzgebung, betreffend historisches Kraftfahrwesen, Einfluss nehmen können.

Leider wurde Herr Mag. Clostermeyer aus gesundheitlichen Gründen mehr und mehr in seinen Möglichkeiten eingeschränkt, die Geschicke von ÖGHK und AMV so wie in der Vergangenheit zu leiten.

Leider wurde unser Club auch aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten rund um die Covid-Pandemie nicht mehr mit dem gewohnten Elan geführt.

Darum hat sich in den letzten Monaten ein kleines, engagiertes Taem gebildet, um einen Neustart unseres Clubs zu ermöglichen, Beliebtes fortzuführen und neuen Schwung aufzunehmen.

Wie Ihr in dieser Zeitung seht, planen wir für den 30. September die Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung zur Wahl eines neuen Vorstandes aus den Reihen unserer Mitglieder, um wieder aktiv, auch für die Öffentlichkeit, sichtbar zu werden.

Viele von Euch kennen Herrn Mag. Christian Schamburek, Herausgeber des Oldtimer Guide, Chefredakteur des Österreichteiles der größten deutschen Oldtimerzeitschrift, Oldtimer Markt, Generalsekretär des KHMÖ, Generalsekretär des ÖMVV.

Herr Mag. Schamburek hat eine Studie injiziert die einen sehr guten Überblick über die Oldtimerszene gibt.
Unter dem Titel:“ Herr und Frau Österreicher lieben historische Fahrzeuge“, wurden in einer repräsentativen Umfrage die Sympathiewerte ermittelt. Ein Großteil dieser Studie ist im Oldtimer Guide 2023 nachzulesen.

Die historischen Kraftfahrzeuge, dies ergeben diese Umfragen, genießen nicht nur einen hohen Sympathiewert in der Bevölkerung von ca. 90%, sondern stellen auch mit einer Wirtschaftsleistung von 756 Mio € einen wichtigen Beitrag zum österreichischen Budget dar.

Die Studie ist unter:
www.khmoe.at herunterzuladen.

Dank der langjährigen Organisation unter Mag. Clostermeyer ist die ÖGHK einer der mitgliederstärksten Oldtimer-Clubs in Österreich. Darüber Hinaus hat der unser Verein die Möglichkeit und Verpflichtung, eine starke Stimme gegenüber den politisch Verantwortlichen zu sein, damit historische Kraftfahrzeuge weiterhin ihren Platz auf und abseitz der Straße behalten. Damit schützen wir unsere gemeinsame Leidenschaft.

Jeder von uns, besonders als Mitglied beim ÖGHK, trägt dazu bei, die Stimme der Freunde der „Oldtimerei“ zu verstärken.

Daher unser Aufruf:
Kommt zur Hauptversammlung, wählt die besten Mitglieder und meldet Euch, wenn Ihr Zeit aufbringen könnt zur Mitarbeit, damit wir unserem Leitmotiv

„WIR BEWEGEN TRADITION „

gerecht werden können.

Euer
Günter Heidrich

Seit 47 Jahren unser Moto

Wir bewegen Tradition

seit 1976

INHALT:

Seite 2: Einladung Hauptversammlung
Mitgliedsbeitrag
Kassenbericht 2023
Seite 3: 36. Heizhaus Rallye
Seite 4: 13. Steyr-Treffen
Spendenfahrt „GRUFT“
Seite 5: Aus SALZBURG
Kaiserbuche
Oldtimertreffen in Tarsdorf
Oldtimertreffen Gnigl
Classic Expo 2023
Seite 6: Duesenberg
Seite 7: Citroen
Seite 8: Organisation, Beitritt

In Eigener Sache

Einladung zur

HAUPTVERSAMMLUNG 2023

Statutengemäß erlaubt sich die

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT

FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

zu ihrer ordentlichen Hauptversammlung 2023 höflich einzuladen.

Termin: Samstag, 30. September 2023 - 18.00 Uhr
Gasthaus „KOCI“
Draschestraße 81, 1230 Wien

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch den Präsidenten / Schweigeminute
2. Feststellung der Beschlussfähigkeit
3. Wahl der Wahlkommission
4. Kassenführung
5. Revision / Kassenprüfung
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahl des Vorstandes
8. Abstimmung über eingebrachte Anträge
9. Allfälliges

Anträge sind, gem. Statuten, bis 14 Tage vor dem Termin der Hauptversammlung schriftlich einzubringen.
E-Mail: gunterheidrich09@gmail.com

Anreise mit dem Automobil:
Draschestraße 81, 1230 Wien

Parken beim Inzersdorfer Friedhof
Kolbegasse 34, 1230 Wien

Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln:
16A / 66A / 67A

Wir bitten aus organisatorischen Gründen um verbindliche Anmeldung bis 14 Tage vor dem Termin
E-Mail: wolfgang.oberhofer@gmx.at
Tel.: 0664/3258174

Mitgliedsbeitrag 2023

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.

Wir bitten Sie, den fälligen Beitrag für 2023 in Höhe von € 40,- (VIP Mitgliedschaft € 60,-) sobald als möglich einzuzahlen.

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

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

Kassenübersicht 2017 - 2022

2017	Einnahmen	22.469,76
	Ausgaben	18.789,61
	Guthaben	**3.680,15**
2018	Einnahmen	31.989,07
	Ausgaben	19.698,73
	Guthaben	**12.290,34**
2019	Einnahmen	26.501,79
	Ausgaben	11.093,23
	Guthaben	**15.408,56**
2020	Einnahmen	35.192,56
	Ausgaben	10.288,33
	Guthaben	**24.904,23**
2021	Einnahmen	43.434,57
	Ausgaben	22.212,41
	Guthaben	**21.222,16**
2022	Einnahmen	37.166,74
	Ausgaben	20.186,09
	Guthaben	**16.980,65**

Mitglieder 2017 - 2022

2017	Mitglieder	614
	Beitrag eingezahlt	416
	Ein Minus von	**198**
2018	Mitglieder	616
	Beitrag eingezahlt	551
	Ein Minus von	**65**
2019	Mitglieder	565
	Beitrag eingezahlt	355
	Ein Minus von	**210**
2020	Mitglieder	565
	Beitrag eingezahlt	421
	Ein Minus von	**144**
2021	Mitglieder	565
	Beitrag eingezahlt	428
	Ein Minus von	**137**
2022	Mitglieder	568
	Beitrag eingezahlt	365
	Ein Minus von	**203**
2023	Ein Minus von	**251**

KASSENBERICHT 2023

01.01.2023 – 30.06.2023

EINNAHMEM		AUSGABEN	
Guthaben / Rücklage 2022	€ 16 980,65		
Mitgliedsbeitrag 569 / **318**	€ 13 755,00	MVZ	€ 3 333,77
Div. (Robert Bosch AG)	€ 360,00	Veranstaltungen / Sonstiges	€ 7 360,14
Summe der Einnahmen	**€ 31 095,65**	**Summe der Ausgaben**	**€ 10 693,91**

Guthaben € 20 401,74

Motor Veteranen Zeitung

2023	MVZ 172	3333,77
	Summe	**3333,77**

Veranstaltungen / Sonstiges

2023	Gerichts SV	107,70
2023	Bank / Kontoführung	307,11
2023	T-Mobile Austria GmbH	498,27
09.01.2023	AMV	3000,00
09.01.2023	Repräsentant Weihnachtsfeier 2022	320,00
10.02.2023	Löwen Bela Barenyi Preis	720,00
20.02.2023	Löwen Bela Barenyi Preis	60,00
27.02.2023	KHMÖ	1500,00
04.05.2023	Ledl.net GmbH Domaintechnik	115,06
11.05.2023	Oldtimer Messe Tulln (Stromanschluss 95.-)	95,00
17.05.2023	Repräsentant Spesen	200,00
06.06.2023	Anzeigenservice GmbH	437,00
	Summe	**7360,14**

Oldtimer - fahren auch nach 2035

HEIZHAUS RALLYE 2023

DAS HEIZHAUS
EISENBAHNMUSEUM STRASSHOF

Die Saisoneröffnung des ÖGHK ist die Heizhausrallye. Dieses Mal bereits zum 36. Mal, veranstaltet durch die Landesgruppe NÖ-Nord, Herrn Bernhard THEUERMANN, gemeinsam mit seiner Elfi.

Die „Rallye“ ist eigentlich ein zwangloses Treffen von „Gleichgesinnten“.

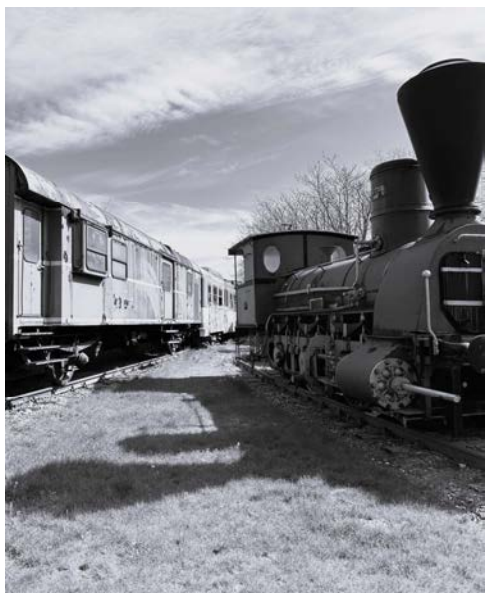
Ein Treffen von Oldtimer Fans und idealerweise auch für Technik interessierte.

Im oberen Bild sehen wir unseren Guide der uns durch die weitläufige Anlage führte und viel Interessantes zu berichten wusste.

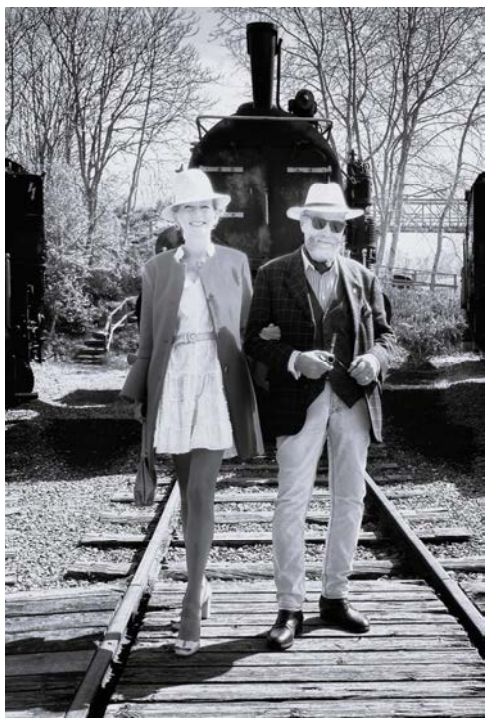
Oben sehen wir Schneeräum Locks wie sie auf Österreichs Schienensystem im Einsatz waren.

Wunderbare Perspektive schöner Dampfloks.

Wir durften auf der Drehstation zu Fotos posieren und auch eine Runde mitfahren.



Schöne Eindrücke die uns ein wenig Looks aus der Vergangenheit nahebringen.



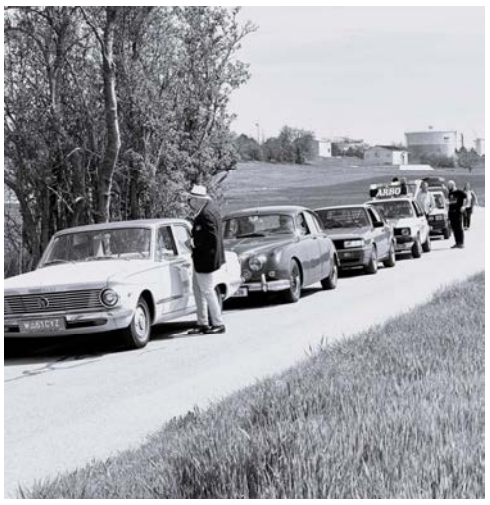
Unsere Mitglieder Christian und Natalija sind durch ihr stilgerechtes Auftreten immer als Fotomotiv willkommen.

In einem adaptierten Wagon gab es Erfrischungen als auch die Möglichkeit seinen kleinen Hunger zu besiegen.

Nach unserem sehr informativen und auch sehr lehrreichen Aufenthalt im Eisenbahnmuseum Strasshof fuhren wir gemeinsam zum Mittagessen.

Christian hatte einen seinen sehr seltenen „AMI-Schlitten“, Dieses Fahrzeug, sehr selten, ist ein Chrysler VALIANT, ein 6 Zylinder aus dem Baujahr 1965 der in der Schweiz gebaut wurde.

Unsere alten Fahrzeuge, sogenannte „Verbrenner“, verlangen nicht nur Zuwendung, sondern auch ab und zu Treibstoff.
Ein verantwortungsvoller Inhaber eines solchen Gefährts hat selbstverständlich einen Reservekanister dabei.



Das Mittagessen nahmen wir in einem gutbürgerlichen Gasthof im Weinviertel ein.

Dieser Gasthof, in sehr gutem Zustand, der leider aus den heute oft vorzufindenden Gründen nur mehr zum Wochenende geöffnet ist. Aus Personalmangel ist die Familie mit dem Betreiben der Gastwirtschaft betraut. Mutter kocht, Mann und Onkel servieren.

Nachdem wir unser Mittagessen eingenommen hatten, unsere „Benzingespräche“ unterbrochen hatten traten wir individuell die Heimreise an.

Danke für die Planung und Durchführung dieser schönen Veranstaltung.

Wir kommen wieder
Sascha und Günter

13. STEYR-Treffen Schloss Hernstein

Nach der üblichen 2-jährigen Pause hat wieder ein Steyr – Treffen und zwar dieses Mal im Osten Österreichs, im Raum Berndorf stattgefunden.

Das Steyr-Register unter der Führung von Johann Eisl und Gattin Christine sowie Dr. Markus Sommer samt Familie, als „Lokalmatador“, haben die Planung und Organisation des 3-tägigen Treffens vom 23. bis 25. Juni 2023 übernommen.

Diese Veranstaltung führt nicht nur die Steyr-Familie alle 2 Jahre zusammen, es ist auch immer wieder besonders berührend und erfreulich, liebe, alte Bekannte und Freunde zu treffen.

Mit der Einladung und der Teilnahme der Sektion Austro Daimler konnte die Verbundenheit der ehemaligen Automobile produzierenden österreichischen Firmen Steyr und Austro Daimler durch unser Treffen erweitert werden. Wie wichtig dieses gesellschaftliche Ereignis ist, zeigte die große Zahl an Teilnehmern.

Erfreulich war, dass auch wieder viele ÖGHK-Mitglieder an dem Treffen teilgenommen haben.

Das Steyr Register Treffen war die größte Veranstaltung von Zwischenkriegsfahrzeugen bis 1940 in Österreich in diesem Jahr.

Ein weiterer Inhalt unserer Treffen ist es, eine Region unseres Landes mit seinen landschaftlichen Schönheiten und kulturellen Merkmalen den Teilnehmern näher zu bringen. Vorweggenommen sei, dass sämtliche Fahrzeuge – alle zwischen 90 und 100 Jahre alt – die anspruchsvolle, landschaftlich wunderbar ausgesuchte Fahrtstrecke bravourös und ausfallsfrei gemeistert haben.

Die Familien Eisl und Sommer wählten für diese Ausfahrt das landschaftlich wunderschöne Gebiet rund um Berndorf, sowie zur Besichtigung historisch interessante Orte.

Treffpunkt und Ausgangsort des Steyr-Treffens war das Hotel Schloss Hernstein mit modernem Gästehaus-Anbau.

Bei der Anreise am 23. Juni. hatte der Wettergott noch Erbarmen mit uns; es war sonnig und schön.

Schon am Nachmittag – wir hatten eine Führung im Stadt-Theater Berndorf – wurde es regnerisch und kühl. Unter den Arkaden des Theaters konnten wir uns mit einer pikanten Jause stärken, ohne dem Regen ausgesetzt zu sein.

Berndorf ist verbunden mit dem Namen der Unternehmerfamilie Krupp. Mitglieder der Familie Krupp prägten in vielen Jahrzehnten das Stadtbild. Ihr soziales und unternehmerisches Engagement verhalfen Berndorf zum Aufstieg zur Stadt und den dort erzeugten Metallprodukten, wie z.B. Bestecken, zu Weltruhm. An dieser Stelle muß Reinhard Muschik großer Dank für seine interessanten Ausführungen über die Stadt und ihr Werden, ausgesprochen werden.

Es war ein Vergnügen ihm zuhören zu dürfen.

Der Abend des Freitags war wie üblich dem Wiedersehen der Teilnehmer gewidmet. Samstag, der vorausgesagte Wettersturz traf uns in voller Härte, war der „Erlebnistag“.

Nach ca. 31 km Fahrt durch den südlichen Wiener Wald, ein landschaftlich sehr abwechslungsreiches Gebiet, erreichten wir das Stift Heiligenkreuz.

Ausnahmsweise durften wir mit unseren Steyr Fahrzeugen in dem sonst gesperrten Innenhof des Stiftes Aufstellung nehmen, wo unsere Fahrzeuge von einem Zisterzienser Pater ge-

segnet wurden.
Anschließend erfolgte eine Führung, beginnend mit dem Kreuzgang des Stiftes, als Zentrum des klösterlichen Lebens.

Wir danken den beiden Patres / Brüdern für Ihre hervorragenden Erläuterungen des historischen Bauwerkes, des klösterlichen Lebens, der Spiritualität, aber auch des weltlichen Alltags. Ein Besuch der Stiftskirche war der beeindruckende Abschluss der Besichtigung.
Im Gasthof „Apfelbauer“ in Miesenbach fand das Mittag statt und es blieb auch Zeit zum Plaudern.

Von Miesenbach ging es über Grünbach/Schneeberg und St. Egyden, mit Durchquerung der großen Schwarzföhrenwälder des Steinfeldes, nach Schwarzau, weiter nach Lanzenkirchen, Neudörfl und Lichtenwörth zur „Nadelburg“.

Die „Nadelburg“ ist eine Mariatheresianische Industriegründung und gilt als Wiege der Industrialisierung in Österreich. Der Name „Nadelburg“ leitet sich aus der Produktion von anfangs hauptsächlich Metall-Nadeln aller Art ab.

Die Nadelburg, war einst von einer Mauerumgeben und konnte nur durch 3 große Tore betreten werden.
Die Umfriedung des Industriegebietes war der Glaubensdifferenz zwischen Katholiken und Protestanten geschuldet. Maria Theresia wollte ein Zusammentreffen der protestantischen Arbeiter aus Nürnberg und der katholischen Bevölkerung verhindern.

Die Nadelburg – bis 1930 war das Metallverarbeitende Werk in Betrieb – ist die einzig noch erhaltene Anlage dieser Art in Europa und steht seit Ende des 20. Jahrhunderts unter Denkmalschutz.

Engagierte Menschen konnten der Gier nach Baufläche Einhalt gebieten und die Demolierung der noch vorhandenen Bauwerke verhindern.

Nach einer kurzen Stärkung mit Kaffee und Kuchen erfolgte die Führung in zwei Gruppen, bei der uns Geschichte und Besonderheiten dieses Industrie-Reliktes nähergebracht wurden.
Auch hier einem großen Danke an die beiden Herren für die interessante Führung.

Den Abschluss des Samstages und damit auch unseres Steyr-Treffens bildete ein festlicher Abend mit einem reichhaltigen Buffet im Restaurant des Hotel Schloss Hernstein. Der Sonntag war dem Ausklang des Treffens und der Heimfahrt gewidmet.

Für die gelungene Planung und Organisation, das hervorragende Roadbook sowie für den reibungslosen Ablauf dieser Veranstaltung möchten wir uns im Namen aller Teilnehmer bei den Familien Johann Eisl und Dr. Markus Sommer, sowie deren Teams, sehr herzlich bedanken.

Text + Bilder: H+L.M.

„CHARITY FAHRT“ FÜR DIE GRUFT

Ein Zeichen der Nächstenliebe und der Hilfsbereitschaft, waren stets die „VOZ - Charity Fahrten für die Gruft“! Sie wurden in den letzten Jahren von René Sebestian unter Mitwirkung der ÖGHK-Landesgruppe Wien durchgeführt.

Für diese, von unserem Freund René, Herausgeber der VOZ, gegründete Spendenaktion für die Ärmsten unserer Gesellschaft, die in der „Gruft“ ein Dach über dem Kopf haben, konnten wir zusammen mit dem Verein „Trilux“ Geld sammeln, mit dem notwendige Dinge des täglichen Lebens für die Gruft gekauft wurden. In den ersten Jahren hat die Übergabe an die „Gruft“ im Rahmen einer Oldtimer-Ausfahrt stattgefunden; dann kamen die Corona-Lockdowns und die Übergabe aller eingekauften Waren war nur im kleinsten Kreis möglich. Corona bedingt war es bei der letzten Aktion nur möglich, die Übergabe des gesammelten Spenden-Betrages direkt an die Leitung der „Gruft“ zu übergeben, die dann die im Winter benötigten Decken erwerben konnte. Der derzeitigen Bemühung einer Neuordnung der ÖGHK ist es wohl zu schulden, daß sich niemand aus unseren Wiener-Reihen gefunden hat, dieses soziale Projekt weiterzuführen.

Um diese einmal jährlich stattfindende ÖGHK-Aktivität, die in der Öffentlichkeit sehr geschätzt wurde, nicht einschlafen zu lassen, haben René, Lisl und ich uns erneut um Spenden für die „Gruft“ bemüht; wir hatten Erfolg!

Wieder war es der Verein „Trilux“ der uns tatkräftig bei unserer Sammeltätigkeit mit € 650,00 unterstützt hat. Wir haben an Frau Hartweger, die Leiterin der „Gruft“, für die Anschaffung von mehr als 100 Stück Thermomatten, dann € 800,00 in bar übergeben.

René hat traditionsgemäß wieder einen Sack voll Apotheken-Ware mitgebracht.

Frau Hartweger hat bei der Geldübergabe dankbar festgehalten, daß unsere jährliche Aktivität für die Gruft bereits eine liebe Tradition geworden ist; nur die schönen alten Autos sollten auch wiederkommen, denn - Zitat Frau Hartweger – „das hat immer unheimlich viel Eindruck hinterlassen“!

Schön wäre es, wenn sich jemand aus unseren Wiener Reihen dieser Tradition annehmen könnte, um auch in den kommenden Jahren unsere – nämlich die der ÖGHK-Mitglieder – Hilfsbereitschaft zu zeigen.

Text: Heinz Mesicek
Fotos: Lisl Mesicek

KAISERBUCHE

Die erste erste kleine Runde des Jahres über rund 60 Kilometer führte die Salzburger Landesgruppe zur Kaiserbuche.

Hier gibt es nicht nur eine grandiose Aussicht auf die Salzburger Seenlandschaft und das Alpenvorland, sondern auch eine ausgezeichnete Küche.

Diese hatten sich die 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit ihren sieben Fahrzeugen bei zu Beginn noch frischen Temperaturen redlich verdient.

Auf dem Rückweg passierte die Runde die kleine Wahlfahrtskapelle von Gebertsham am Mattsee.

Bei Kaffee und Kuchen auf einer sonnigen Terrasse beschloss man die gemeinsame Ausfahrt.

OLDTIMERTREFFEN IN TARSDORF

Beim Hallenfest der Freiwilligen Feuerwehr Tarsdorf (Innviertel) Ende Mai wurden wieder Hunderte Oldtimer versammelt, darunter zahlreiche Traktoren, Autos und Motorräder.

Eine starke Salzburger Delegation war nach der Empfehlung unseres Club-Kollegen Toni Hohenauer auch dabei: 9 Autos und 2 Motorräder mit 20 Fahrgästen machten sich auf den Weg aber leider kamen nicht alle an.

Schwächelte ein Steyr-FIAT 600 Multipla gleich zu Beginn, so musste auf der Strecke ein Alfa Spider mit Getriebeproblemen die Heimfahrt antreten.

Als dann auch noch das älteste Fahrzeug im Feld, der gelbe Buick von Berti Schilcher zu rauchen begann, dachten wir an das Schlimmste. Zum Glück hatte aber nur die Bremse gequalmt und es ging weiter nach Tarsdorf.

Neben vielen Traktoren gab es auch zahlreiche historische Autos und Motorräder anzusehen.

Passend zum neuesten Fahrzeug unserer Truppe, einem Citroën 2CV gab es das Mittagessen im nahegelegenen Entenwirt.
Über viele kleine und meist unbekannte Straßen führte der Heimweg an diesem wunderschönen Tag nach einer gemütlichen Kaffeepause oberhalb des Wallersees zurück nach Salzbug.

OLDTIMERTREFFEN GNIGL

Es trifft sich, was alt ist und Räder hat. Nach diesem Motto organisierte unsere liebe Verena Hohenhauer mit ihrer Familie, Freunden der ÖGHK und anderen Helfern viele Jahre das Oldtimertreffen in Salzburg-Gnigl.

Seit einigen Jahren hat die Freiwillige Feuerwehr übernommen und so trafen auch in diesem Jahr Hunderte Fahrzeuge zusammen.

Egal ob chrombehangene Muskelprotze, untermotorisierte oder mit Muskelkraft betriebene Fahrzeuge, Wetter und Stimmung waren wieder ausgezeichnet auf dem Gelände des Bauzentrums Hannak.

ÖGHK AUF DER CLASSIC EXPO 2023

Nach zwei Jahren Pause wird die ÖGHK wieder auf einer der führenden Oldtimer-Messen im Herzen Europas vertreten sein.

Auf der Classic Expo im Salzburger Messezentrum sind wir vom 20. bis 23. Oktober 2023 wieder mit einem Stand vertreten.

Bei unserer letzten Ausstellung wurden unter anderem Einblicke in die frühen Jahre von KTM und seinem leider zu früh verstorbenen Mitgründer Ernst Kronreif gewährt.

Unser Stand setzt nicht auf Masse, sondern wirklich auf Klasse, denn der Zugang für die Besucher zu unseren alten Fahrzeugen ist uns dabei besonders wichtig.

Bilder: Classic Expo 2022
Diese Seite wurde von Martin ZEHENTNER gestaltet.

DUESENBERG

Die Brüder Friedrich (Fritz, später Frederick, Fred; 1876–1932) und August (später *Augie* genannt; 1879–1955) Düsenberg wurden in Matorf-Kirchheide (heute Ortsteil von Lemgo) als Söhne von Konrad Heinrich Ludwig und Konradine Düsenberg geboren. Der Vater starb 1881.

Die verwitwete Mutter wanderte 1885 mit ihren sechs Kindern in die USA nach Iowa aus. Schon nach kurzer Zeit wurde dort aus dem *ü* im Nachnamen ein englisch-schreibkompatibles *ue*; Friedrich und August nannten sich dann *Fred* und *Augie*.

Fred gründete 1897 ein Unternehmen, das Fahrräder herstellte und in dem die Brüder auch ihr erstes motorisiertes Fahrrad bauten. Ab 1902 widmete sich Fred dem Tuning von Autos anderer Hersteller.

1903 meldete das Unternehmen Insolvenz an. Ab 1905 waren die Brüder bei der Mason Motor Company in Des Moines (Iowa) beschäftigt, für die sie den Marvel entwickelten.

Die Duesenberg Motor Company (DMC) wurde 1913 in St. Paul, Minnesota gegründet. Sie entwickelte zuerst einen Vierzylindermotor, später einen Reihenachtzylindermotor mit 4,3 l Hubraum und 90 PS.

Während des Ersten Weltkriegs lieferte die DMC Motoren für Boote und Flugzeuge der britischen Armee und nach Frankreich. Nach dem Krieg baute Duesenberg auch wieder Automobile.

Neben Erfolgen beim Rennen in Indianapolis stellte ein Duesenberg 1920 einen Weltrekord mit 251 km/h auf; 1921 gewann ein Duesenberg den Großen Preis von Frankreich in Le Mans. Ab 1921 entstand als Serienfahrzeug der Duesenberg Model A mit einem 4,3 Liter großen Reihenachtzylindermotor, der 1926 zum Model X weiterentwickelt wurde.

1926 erwarb Errett Lobban Cord das Unternehmen; er hatte bereits zwei Jahre zuvor die Auburn Automobile Company gekauft. Die Brüder Duesenberg blieben dem Unternehmen in leitenden Positionen erhalten.

In der Folge wurden Fahrzeuge und Motoren für die Marken Auburn, Cord und Duesenberg gemeinsam entwickelt und gebaut – ein Vorgehen, wie es nach ihrem Zusammenschluss Bentley und Rolls-Royce in Europa ähnlich handhabten. Die Wagen wurden nun in den Hallen von Auburn produziert.

In der Holding der Cord Company waren die Duesenberg-Wagen unter allen Marken stets die Spitzenmodelle mit dem höchsten Ansehen (und den höchsten Preisen).

Die Duesenberg-Autos waren zukunftsweisend, nicht nur durch ihre Zuverlässigkeit, sondern ebenso mit technischen Lösungen – mit hydraulischen Bremsen, DOHC-Vierventiltechnik und Kompressoraufladung – auch in den zivilen Versionen, die von Königen, Filmstars und Gangsterbossen gefahren wurden. Das 1929 vorgestellte Modell J hatte einen Hubraum von 6,9 l, eine Leistung von 265 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Sein Nachfolger SJ hatte einen aufgeladenen Motor und brachte es 1932 auf 320 PS und eine Spitzengeschwindigkeit von 243 km/h.

Duesenberg lieferte, wie zu jener Zeit üblich und typisch, lediglich Motoren und Fahrgestelle. Die Aufbauten wurden von Karosseriebauern, Sattlern und Schreinern individuell nach Kundenwunsch gefertigt. Zu ihnen gehörten mit Derham, LeBaron, Murphy, Rollston oder Waterhouse die teuersten und exklusivsten Unternehmen der Branche; außerdem versuchten sich auch Außenseiter wie Wolfington an Duesenbergs.

Es gab und gibt keine zwei gleichen Duesenbergs – jedes Fahrzeug war ein Unikat. Erst 1930 legte Duesenberg ein eigenes Programm werksseitig angebotener Karosserien auf, die dem fiktiven Karosseriehersteller LaGrande zugeschrieben wurden, tatsächlich aber bei kleinen, weitgehend unbekannten Unternehmen in Indianapolis gefertigt wurden.

Nach heutiger Kaufkraft entspräche der Neupreis eines SJ etwa 1,5 Millionen Euro.

Duesenberg konnte es sich leisten, seine Kunden auszusuchen. Es reichte nicht aus, einfach den entsprechenden Kaufpreis vorlegen zu können.

Nur wenn der Kunde den Vorstellungen der Duesenbergs entsprach, kam es zum Geschäft. Als die ersten Duesenbergs in den Gangsterkreisen von Chicago und New York auftauchten und auch Banküberfälle damit verübt wurden, bei denen die schnellen Fahrzeuge als Fluchtautos dienten, waren die Duesenberg-Brüder sehr um den Ruf ihrer Marke besorgt.

Von Duesenberg stammt auch ein W24-Bootsmotor, mit dem H. E. Dodge Jr. (Sohn von Horace Elgin Dodge) 1937 erstmals auf dem Wasser die 100-mph-Grenze (rund 161 km/h) durchbrach.

Am 26. Juli 1932 verunglückte Fred tödlich, als er nach der Arbeit über den Ligonier Mountain, Pennsylvania, zurückfuhr. Durch den Tod von Fred Duesenberg verlor das Unternehmen seinen genialen Konstrukteur.

Sein Bruder August überlebte ihn um mehr als zwanzig Jahre; er starb am 19. Januar 1955.

In der Autoindustrie wurden in jenen Jahren zunehmend Ganzstahlkarosserien produziert, als es genügend starke Hydraulikpressen für die großen Blechteile wie Kotflügel, Motorhauben und Dächer gab. Dadurch verschwand bei Personenwagen das Fahrzeugbauerprinzip der getrennten Fertigung von Fahrgestell und Antrieb einerseits und andererseits des nachfolgenden separaten Karosseriebaus zugunsten einer integrierten Gesamtfertigung (Fahrgestell, Technik und Karosserie) in einem einzigen Unternehmen, wie z. B. Ford es praktizierte.

Die Bedeutung der Marke Duesenberg ging zurück. 1937 endete die Produktion von Automobilen der Marke Duesenberg, nachdem die Muttergesellschaft Cord Corporation in Konkurs ging.

Duesenberg-Verkäufe sind seit 1970 fast nur noch nach Todesfällen von Eignern zustande gekommen, wie z. B. bei der Auflösung der „Harrah's Collection" von William F. Harrah, eines Spielcasinobesitzers in Nevada, dessen Autosammlung nach seinem Tod auf Europa-Tournee ging, bevor sie zu Teilen versteigert wurde.

Unter anderem waren ein Auburn Speedster und alle drei Duesenberg-Wagen von Harrah im Juni 1979 in Düsseldorf in der Alten Messe zu sehen. Ungefähr die Hälfte der rund 650 jemals hergestellten Duesenberg soll noch fahrbereit sein. Andere Quellen sprechen von 470 produzierten Fahrzeugen.

Nach Europa gelangten nur etwa 30 der produzierten Duesenberg-Wagen; ein großer Teil von ihnen überdauerte die Kriegswirren nicht. Der Ruf der Duesenberg-Autos in den USA ist in europäischen Maßstäben nur mit den Fahrzeugen von Rolls-Royce vergleichbar, aber neben dem Luxus des hohen Preises zudem mit dem Plus einer hohen Leistung und Sportlichkeit. Die Wagen gelten bei ihren Anhängern als Nonplusultra des zeitgenössischen Automobilbaus.

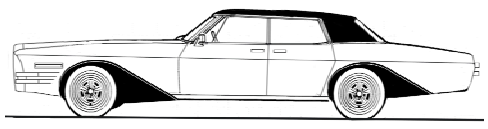
Wiederbelebungen

Nach dem Zweiten Weltkrieg gab es wiederholt Bestrebungen, die Marke Duesenberg wiederzubeleben. Abgesehen von zahlreichen Replica-Projekten gab es mindestens drei Versuche, neu entwickelte Fahrzeuge unter dem Namen Duesenberg herzustellen. Sie scheiterten alle.

Projekte von August Duesenberg

Erste Ansätze, wieder in die Automobilproduktion einzusteigen, unternahm August Duesenberg ab 1947. Seine Versuche kamen aber nicht über das Stadium bloßer Ankündigungen hinaus. Es fehlte von Anfang an eine solide Finanzierung, sodass nicht einmal Pläne für ein künftiges Fahrzeug entwickelt werden konnten.

Duesenberg Modell D:
Fred Duesenberg und Virgil Exner



1964 gründete Fred Duesenberg, der Sohn von August Duesenberg, zusammen mit einer Reihe amerikanischer Geschäftsleute die *Duesenberg Corporation* in Indianapolis, Indiana. Grundlage dieses Projekts war eine von Virgil Exner gestaltete Limousine. Von allen Revival-Versuchen der Marke Duesenberg gedieh dieser mit Abstand am weitesten, scheiterte aber kurz vor der Aufnahme der Serienproduktion erneut an der Finanzierung. Gleichwohl entfaltete das Auto wegen seines herausragenden Designs nachhaltigen Einfluss auf die Gestaltung künftiger amerikanischer Automobilgenerationen.

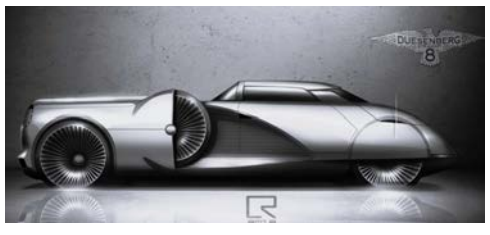
Duesenberg Model E:
Harlan und Kenneth Duesenberg

Einen weitaus weniger ambitionierten Versuch, die Marke Duesenberg wiederzubeleben, unternahmen Harlan und Kenneth Duesenberg, Großneffen von August und Fred, in den späten 1970er Jahren. Sie gründeten 1976 die *New Duesenberg Brothers Company* in Chicago und hofften, unter dem bekannten Namen eine luxuriöse Limousine herstellen und verkaufen zu können.

Tatsächlich war ihr Projekt nicht mehr als ein Boutique-Auto, d. h. ein optisch überarbeitetes, teuer ausgestattetes Großserienfahrzeug. Die technische Basis kam von Cadillac: Das Chassis und die Karosseriestruktur wurden vom Cadillac Fleetwood 60 Special-Fahrgestells der 1976er Generation übernommen, der Motor war ein 7,0 Liter-Achtzylinder von Cadillac.
Die Karosserie hatte Robert Peterson entworfen, ein Mitinhaber des Chicagoer Karosseriewerks Lehmann & Peterson, das auf die Herstellung von Limousinen spezialisiert war.

Sein Entwurf fiel betont eckig aus und trug einige Elemente, die unbeholfen wirkten. Neben einem rechtwinkligen Kühlergrill galt das vor allem für die geschwungene Frontstoßstange, die von einigen Betrachtern als schwingende Flügel interpretiert wurden, während böswilligere Kommentatoren sie mit einem Schnauzbart verglichen. Vergleichsweise billig wirkten die übereinander angeordneten Doppelscheinwerfer, die dem zeitgenössischen Dodge Monaco entlehnt waren.

Ein Prototyp des Autos wurde 1979 fertiggestellt und bei verschiedenen Anlässen präsentiert. Die Duesenberg-Brüder hatten eine Preisvorstellung von 100.000 Dollar pro Auto – mehr als das Sechsfache eines voll ausgestatteten Cadillac Fleetwood Brougham. Es kam nicht zu einer Serienproduktion. Der Prototyp existiert heute noch.



Text & Bild: Archiv

CITROEN

Gründung und erste Sortimente

Citroën wurde von André Citroën (1878–1935) gegründet. Der Ursprung des Firmenemblems ist die doppelte Schrägverzahnung (Pfeilverzahnung) von Zahnrädern, dem ersten Produktionsschwerpunkt des Unternehmens. André Citroën erwarb 1900 auf einer Reise durch Polen ein Patent eines Herstellungsverfahrens für eine Verzahnungsmaschine, um Pfeilverzahnungen für Zahnräder nach einer 1820 durch Joseph Woollams erfundenen Anordnung (englisches Patent Nr. 4477 vom 20. Juni 1820) herzustellen.

Ab 1915 wurde die Produktion umgerüstet und es wurden rund 23 Millionen Schrapnell Granaten für den Ersten Weltkrieg hergestellt. Dies lieferte das nötige Startkapital, um nach Kriegsende 1919 das erste in Großserie gebaute europäische Automobil, den Citroën Typ A, vom Band laufen zu lassen. Der elektrische Anlasser und das Reserverad an diesem Fahrzeug waren in jener Zeit eine Besonderheit.

Entwicklungen des Unternehmens

1919 begann die Produktion des ersten Citroën Typ A 10 hp. Zu dieser Zeit wurde die Fließbandproduktion in Europa eingeführt. Der Citroën Typ A hatte damals schon serienmäßig elektrisches Licht und einen elektrischen Anlasser. 1920 führte Citroën Austausch-Ersatzteile bei 300 Vertragshändlern in Frankreich ein.1921 war Citroën erster Anbieter von Leasing- und Leihwagen.1921 stellte Citroën insgesamt 165.000 Straßenschilder und Wegweiser in ganz Frankreich mit dem Untertitel « Don de Citroën » ‚Gestiftet von Citroën' auf.1922 bewies Citroën die Zuverlässigkeit der umgebauten Citroën-Halbkettenfahrzeuge vom Typ B2 10HP (Kégresse) mit der Durchquerung der Sahara über die Strecke von Touggourt und Timbuktu. Dieser Expedition folgten 1924 die berühmte Croisière Noire und 1931 die Croisière Jaune (siehe nachstehend).1923 führte Citroën feste Reparaturpreise und Citroën-Modellautos sowie elektro- oder pedalgetriebene Kinderautos (Citroënette) ein. Selbst Citroën-Roller (Trotinette) für Kinder weniger betuchter Familien wurden hergestellt.1924–1925 durchquerten während der Expedition Croisière Noire acht Fahrzeuge Afrika von Colomb-Béchar bis Antananarivo.1926 gab Citroën Europas erste Schuldverschreibungen mit zehnjähriger Laufzeit heraus.1926 wurde die erste außerfranzösische Autofabrik in Belgien in der Brüsseler Gemeinde Forest/Vorst eingerichtet, die bis 1980 für Citroën produzierte. 1927 führte Citroën als erstes Unternehmen in Europa das 13. Monatsgehalt ein.1928 gründete Citroën eine Berufsfachschule.1929 gab Citroën eine einjährige Garantie auf Neuwagen.1931 fand die Zuverlässigkeitsprüfung und Weltreise Croisière Jaune von Paris nach Peking statt. 35 Fahrzeuge brachen zu einer 20.000 km langen Werbereise auf.1933 fuhr ein Citroën 8 CV Petite Rosalie in Montlhéry 136.000 km mit durchschnittlich 104 km/h in 54 Tagen und stellte damit einen Weltrekord auf.1934 verließ der erste frontgetriebene, auf selbsttragender Ganzstahlkarosse aufbauende Traction Avant das Werk. Wegen der guten Straßenlage soll der Traction Avant bei Verbrechern, zum Beispiel Bankräubern, als Fluchtfahrzeug beliebt gewesen sein und wurde daher auch als „Gangsterlimousine" bezeichnet. Seine Urheber waren der Konstrukteur André Lefèbvre und der Designer Flaminio Bertoni.

Citroën-Montagewerk Köln-Poll und Kölner Nachkriegs-Vertriebszentralen

In den 1920er Jahren hatten die Citroën-Modelle auch in Deutschland großen Erfolg, der aber durch hohe Zölle, um die deutsche Wirtschaft zu stärken, zu Ende zu gehen drohte. Einzelteile und geschmiedete Teile waren ausgenommen durch den sogenannten Milchkannen-Tarif. So wurde ein Montagewerk in Poll errichtet, das 1927 (also noch vor Ford Köln) seine Produktion aufnahm und nun mit Made in Germany warb. Wegen Anfeindungen ging man auch dazu über, zunehmend deutsche Teile zu verwenden. Bis 1935 wurden 18.710 Fahrzeuge ausgeliefert, ferner insgesamt 1.541 Nutzfahrzeuge wie Omnibusse, Pritschenwagen, Sattelschlepper, Viehtransporter bzw. Halbkettenfahrzeuge wie den Citroën-Kégresse P17. Als 1934 das Deutsch-Französische Handelsabkommen von Deutschland gekündigt wurde und 1935 das Hauptwerk in Frankreich in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, wurde die Kölner Produktion eingestellt und bis 1940 nur noch Reparaturen ausgeführt, bis das Werk 1940 für die Kriegsproduktion der Klöckner-Humboldt-Deutz-Werke enteignet wurde. Das berühmteste Auto war der Citroën Traction Avant Six, der 1934/35 hier gebaut wurde.

Nach dem Zweiten Weltkrieg begann Citroën 1950 mit dem Wiederaufbau des deutschen Vertriebs über ein Kundendienst- und Ersatzteilzentrum in Köln-Sülz (Sülzburgstraße 105) und eine im gleichen Jahr eröffnete Verkaufsniederlassung im Belgischen Haus in der Altstadt. Ein deutsches Vertriebszentrum wurde 1952 in der Aachener Straße in Lindenthal errichtet und von 1959 bis 2013 bezog die Citroën Deutschland GmbH ihre Zentrale in der Westhovener Nikolausstraße (später in André-Citroën-Straße umbenannt).

Zweiter Weltkrieg

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg hatte Citroën einige neue Modelle in Planung und Erprobung:
Frontgetriebene 8-Zylinder-Prototypen (Limousine/Cabriolet), die auf dem Traction Avant basierten, aber unter der verlängerten Haube einen aus zwei in V-Form zusammengebauten 11-CV-Motoren bestehenden 22-CV-Motor hatten. Die Prototypen wurden bei Kriegsbeginn nach Mauritius oder Madagaskar verfrachtet und sind seitdem verschollen. Leichter Frontlenker-Lieferwagen, interne Bezeichnung TUB Prototypen der TPV, der Toute petite voiture, des „ganz kleinen Autos". 1936 begann die Produktion; nach 250 Exemplaren wurde sie wieder eingestellt, weil das Werk zur Panzerproduktion gebraucht wurde. Die meisten Wagen wurden verschrottet, damit sie nicht den Deutschen in die Hände fielen, einige wurden aber nur gut versteckt – drei davon (zwei Limousinen und ein Pick-up) so gut, dass sie erst 1995 auf dem Dachboden einer alten Villa auf dem ehemaligen Citroën-Testgelände von La Ferté-Vidame in Frankreich wiedergefunden wurden.
Während der Kriegszeit arbeitete die Entwicklungsabteilung daran, Energieträger wie Alkohol, Gas (Holzgas und Flüssiggas) oder Strom für den Fahrzeugbetrieb nutzbar zu machen, um die Auswirkungen der Benzinrationierung zu kompensieren. Verschiedene Citroën-Fahrzeuge, vorwiegend Nutzfahrzeuge, wurden ab Werk mit Brandt-Holzgasgeneratoren ausgestattet.

Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zunächst die Vorkriegsmodelle weitergebaut.
Im Jahr 1947 wurde der aus dem TUB weiterentwickelte und deswegen lange Zeit umgangssprachlich immer noch TUB genannte Lieferwagen des Typs H (später HY, HX, HW, HZ und 1600) vorgestellt, ein Jahr später am 8. Juli 1948 der aus dem TPV weiterentwickelte 2 CV, wegen ihrer Form auch als „Ente" bezeichnet. Intern wurde das Modell wieder als Typ A, die Lieferwagenvariante als AU geführt, technisch gibt es aber keine Gemeinsamkeiten mit dem Vorkriegsmodell Typ A. 1955 folgte die Modellreihe D (DS, „die Göttin"), und löste den noch bis 1957 gebauten Traction Avant ab. Im Jahr 1955 übernahm Citroën einen Anteil von 25 Prozent an der französischen Firma Panhard.

Flaminio Bertonis Design der D-Modellreihe (als DS bekannt) war der Konkurrenz damals weit voraus. Auf die Frage, ob das das Auto von morgen sei, antwortete damals der Entwicklungsleiter André Lefèbvre: „Nein, das ist ein Auto von heute, alle anderen Autos sind von gestern." Aber nicht nur das Design war modern, sondern zum Teil auch die Technik: Mit der DS wurde über die Zentralhydraulik unter Hochdruck die hydropneumatische Federung an allen Rädern eingeführt. Weitere technische Neuerungen der DS waren die hydraulische Servolenkung und die hydraulische Bremskraftverstärkung. Im Jahr 1968 folgte die Einführung des Kurvenlichts an den Fernscheinwerfern, sowie die situativ automatische Höhenregulierung beider Scheinwerferpaare (Abblend- und Fernlicht).

Der Vierzylindermotor mit zunächst 1900 cm³ Hubraum und 55 kW (75 PS) wurde, nur mit einem neuen Aluminium-Querstromzylinderkopf versehen, aus dem 11 CV übernommen. Ab 1965 gab es eine neu konstruierte Motorenreihe mit nunmehr 2200 cm³ Hubraum und 78 kW (104 PS). Die DS hatte stets Vierzylindermotoren. Zwar waren 6-Zylinder-Boxermotoren für die DS geplant und auch entwickelt worden, diese erfüllten jedoch nicht die Erwartungen der Entscheidungsträger, weshalb dann doch auf den konventionellen Reihenmotor des Vorgängers zurückgegriffen wurde. Damit dieser unter die flache Motorhaube passte, wurde er so weit wie möglich in den Innenraum unter die Armaturentafel geschoben, was ein Loch im Frontscheibenrahmen notwendig machte, um an die vierte Zündkerze herankommen zu können.

1965 folgte die vollständige Übernahme von Panhard. Obwohl Citroën kein Mittelklassefahrzeug im Angebot hatte, wurde der Panhard 24 nur noch zwei Jahre lang gebaut, danach nur noch Radpanzer.

Im Segment der Kleinwagen und der unteren Mittelklasse erschienen Ami, Dyane und Méhari, ein Mittelklassefahrzeug GS wurde 1970 vorgestellt. Citroën baute Lkw, kaufte Maserati – woraus das Oberklassesportcoupé SM entstand – und baute eine GS-Version mit Wankelmotor. Die Ölkrise beendete diese teuren Versuche unsanft und Citroën stand 1974 erneut vor dem Konkurs. Der Mehrheitsaktionär Michelin versuchte, Teile an Fiat zu veräußern. Die Nutzfahrzeugsparte wurde an Renault verkauft, Maserati an de Tomaso.

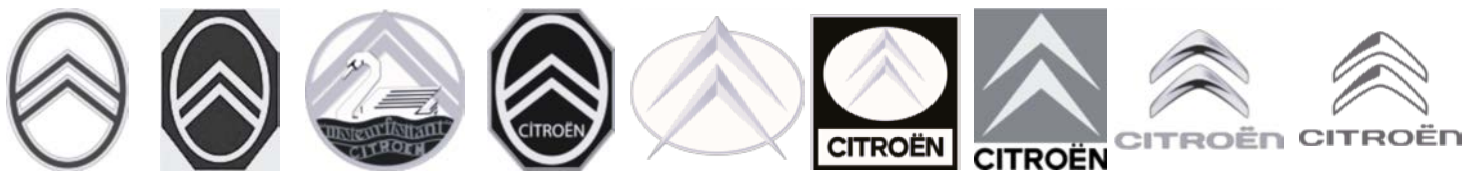
Die PSA-Ära

Im Jahr 1975 übernahm die bis dahin konkurrierende Peugeot S.A die Citroën S.A. als deren Tochtergesellschaft. Seither lief die teilweise börsennotierte Peugeot S.A. als Holding unter der Konzernmarke PSA Peugeot Citroën (kurz PSA), unter der alle Modelle der Konzernmarken auf gemeinsamen Plattformen entwickelt wurden, bis Groupe PSA und FCA im Januar 2021 zu Stellantis fusionierten.

Das letzte Citroën-Modell vor der Fusion war der CX, erste gemeinsame Modelle waren der Visa und der LN, die die technische Basis mit dem Peugeot 104 teilten. Der LN hatte auch die Karosserie des 104 Z, während das Design der Visa-Karosserie auf einen Citroën-Entwurf aus Vor-PSA-Zeiten zurückging, der aber aufgrund der gemeinsamen Plattform nicht verwirklicht werden konnte.

Der ursprüngliche Visa wurde später in Rumänien vom Joint Venture Oltcit doch gebaut und als Citroën Axel auch nach Westeuropa exportiert, an den beiden sich optisch extrem ähnelnden Modellen war allerdings kein Bauteil gleich. Die aus Frankreich stammenden Motoren des zweitürigen Oltcit waren die luftgekühlten 4-Zylinder-Boxermotoren des größeren Modells GS. Der Visa hatte den leicht vergrößerten und etwas modifizierten, luftgekühlten 2-Zylinder-Boxermotor des Citroën 2 CV mit 652 cm³ (während der 2 CV maximal 602-cm³-Motoren hatte) oder, als Visa II, wassergekühlte Peugeot-Motoren. Analog dazu gab es die gleichen Motoren auch im LN, der – mit den wassergekühlten 4-Zylinder-Reihenmotoren ausgestattet – als LNA angeboten wurde.
Im Oktober 2005 gab Citroën bekannt, mit dem Gasversorger GDF Gaz de France auf dem Erdgasautomarkt zu kooperieren und ab 2007 im Raum Toulouse Fahrzeuge zum Selbstbetanken am Gas-Hausanschluss anbieten zu wollen. Der dafür nötige 500 Euro teure Kompressor werde kostenlos bereitgestellt.
Ende 2013 kursierten Gerüchte, Citroën wolle die hydropneumatische Federung aufgeben, was Citroën-Fans sogar zu einer Petition an den Hersteller veranlasste. Auf dem Internationalen Auto-Salon Genf 2014 wurde der neue C5 Crosstourer als „aktuell einziges Hydropneumatik-Modell" vorgestellt. Der letzte Citroën mit Hydropneumatik wurde im August 2017 produziert.

Schon seit dem Jahr 2010 wurden unter dem Premium-Label Citroën DS die Modelle DS3/Cabrio, DS4 und DS5 angeboten. Im Juni 2014 wurde dann die Premium-Submarke DS Automobiles (kurz DS) gegründet, und die ersten DS-Modelle DS 5LS und DS 6WR ausschließlich in China vermarktet. 2015 begann auch in Europa die Ausgliederung der Citroën-DS-Modelle auf die Submarke DS, beginnend mit der Umgestaltung des Citroën DS5 (mit dem Citroën-Doppelwinkel im Kühlergrill) auf den DS 5 (mit dem DS-Wings genannten Markenlogo). Zeitgleich mit dem Facelift des Citroën DS4 auf den DS 4 wurde auch der DS 4 Crossback herausgebracht. Die DS-Modellpalette umfasste zu diesem Zeitpunkt ein Angebot von Kleinwagen über ein Kompaktcoupé bis zu einem Mittelklasse-Sportbrake-Coupé; ein Faltdach-Cabriolet (DS 3 Cabrio) befindet sich ebenfalls im Sortiment.



1919 - 1921 | 1921 - 1932 | 1932 - 1936 | 1936 - 1959 | 1959 - 1966 | 1966 - 1985 | 1985 - 2009 | 2009 - 2019 | 2016 - 2022

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

Vizepräsident: Peter SAILER

Ehrenpräsident:

CLOSTERMEYER Heinrich

WIEN:

Repräsentant: Manfred GREINER
Zanaschkagasse 14/32/8, 1120 Wien
Tel.: +43 664/2241750
eMail: manfred.greiner@chello.at

NIEDERÖSTERREICH - NORD:

Repräsentant: Eduard MELZER
2215 Raggendorf, Matznerstraße 30
Tel.: +43 676/6141141
eMail: oeghk-noe-nord@a1.net

NIEDERÖSTERREICH - SÜD:

Repräsentant: Franz TRAINDT
2620 Ternitz, Steinbruch 3
Tel.: +43 699/10473512
eMail: franz.traindt@gmail.com

OBERÖSTERREICH:

Repräsentant: Kurt MOSCHNIK
Dörfl 4, 4221 Steyregg
Tel.: +43 676/7909297
eMail: kurt.mo@gmx.at

SALZBURG:

Repräsentant: Martin ZEHENTNER
5023 Salzburg, Lerchenstraße 69
Tel.: +43 660/1818185
eMail:zehentner@oldtimer-salzburg.at

WEST ÖSTERREICH:

Repräsentant: Peter FROHNWIESER
Gällegasse 10, 5023 Salzburg:
Tel.: +43 664/5003564
eMail: ktmhistoric@yahoo.de

STEIERMARK - OST:

Repräsentant: Gottfried LAGLER
c/o Stammtisch Figaro,
8200 Wünschendorf Nr. 190,
Tel.: +43 664/4442677,
Fax.: +43 3112/61734
eMail: office@solar-cafe.at

BURGENLAND:

Repräsentant: Hans Günther KOLAR
Josef-Joachimstraße 11, 7000 Eisenstadt
Tel.: +43 699/10403866
eMail: hans.kolar@eghk.at

SEKTION FÜR SPORTWAGEN, EXCLUSIVE AUTOBMOBILE und HISTORISCHE MILITÄRFAHRZEUGE:

Repräsentant: Ottokart PESSL
Hohe Warte 3/9; 1190 Wien,
Tel.: +43 676/6316206
eMail: o.pessl@chello.at

AUSLANDSVERTRETUNGEN:

FRANKREICH und ITALIEN:

Repräsentant: Balthzar BELLOS
Loc. 1 Tascio Civitella d`Agliano
01020 Viterbo, Italien
eMail: 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
eMail: gmchromik@yahoo.com

UNSERE TREFFPUNKTE:

WIEN:

Gasthaus „Koci“
Draschestraße 81,
1230 Wien,
Tel.: +43 1/6155626
Jeden dritten Montag im Monat,
19.00 Uhr
Auskunft: Manfred GREINER
Tel.: +43 664/2241750

NIEDERÖSTERREICH – SÜD:

Cafe Restaurant „Cilli“
Rohrbachstraße 3A,
2620 Neunkirchen
Tel.: +43 680/2380599
Jeden zweiten Mittwoch im Monat,
19.00 Uhr.
Auskunft: Franz TRAINDT
Tel.. +43 699/910473512

NIEDERÖSTERREICH – NORD:

Gasthaus „Steirische Bierinsel“
Dr. Viktor Adler Gasse 2,
2231 Strasshof an der Nordbahn
Tel.: +43 2287/22010
Jeden ersten Dienstag im Monat,
18.00 Uhr
Auskunft: Eduard MELZER
Tel.: +43 676/6141141

OBERÖSTERREICH:

Gasthof „Pfistermüller“
Am Bäckerberg 1, 4490 St. Florian
Tel.: +43 7224/4276
Jeden zweiten Mittwoch im Monat,
19.30 Uhr.
Auskunft: Kurt MOSCHNICK
Tel.: +43 676/7909297

SALZBURG:

Restaurant „Kurfenwirt“
Bergerbräuhofstraße 41, 5020 Salzburg
Tel.: +43660/1933215
Jeden zweiten Freitag im Monat,
20.00 Uhr.
Auskunft: Martin ZEHENTNER
Tel.: +43 660/1818185

STEIERMARK – OST:

Stammtisch „Solar-Cafe Figaro“
8200 Wünschendorf Nr. 190
Telefon: +43 3112/6173,
Jeden dritten Freitag im Monat,
19.00 Uhr.
Auskunft: Gottfried LAGLER
Tel.: +43 664/4442677

BURGENLAND:

Gasthof zur Grenze (Fam. Machart)
7033 Pötsching,
Wr. Neustädter Straße,
Tel.: +43 2631/2265
Jeden ersten Sonntag im Monat,
16.00 Uhr
Auskunft: Hans-Günther KOLAR
Tel.: +43 699/10403866

BEITRITT - DATENERFASSUNG - MITGLIEDEREVIDENZ

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

OBERHOFER Wolfgang - Mitgliederevidenz A-1100 Wien, Quellen Straße 27 / 41 / 19

E-Mail: wolfgang.oberhofer@gmx.at www.austria-motor-veterans.at

BEITRITTSERKLÄRUNG:

BITTE IN DRUCKBUCHSTABEN AUSFÜLLEN:

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

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

Wir bewegen Tradition

seit 1976

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
Wolfgang OBERHOFER
Peter Christian 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