



Löwen-Rallye 2012 - Teilnehmerfahrzeuge vor dem Start in Hallein Foto: L.M.



FEINSTAUBVERORDNUNG 2012



Nun ist sie also doch Wirklichkeit bzw. Gesetz geworden. Die „**Emmissionsschutzgesetz-Luft-Abgasklassen-Kennzeichnungverordnung**“ (auch wenn Sie es nicht glauben, das Gesetz heißt wirklich so), die fast seit zwei Jahren in den Schubladen des Umweltministeriums geschlummert hat. Fast war schon zu hoffen, daß man aus der Wirkungslosigkeit ähnlicher Verordnungen in der Bundesrepublik Deutschland gelernt hätte.

Eine Illusion von Anfang an, ist doch für die Gemeinden damit bares Geld zu verdienen. Erklärt man uns in Wien, daß es ohne Citymaut, ohne „Umweltzone“ oder bzw. am Besten auch noch mit möglichst flächendeckender Parkraumbewirtschaftung nicht geht, ist sonnenklar, dass es z.B. in Graz ohne Umweltzonen schon gar nicht gehen wird. Ohne dem Geld der Autofahrer geht es sichtlich nicht - wie wahr. Selbst die dazu entwickelten Wortschöpfungen kaschieren die echte Absicht der Abzocke nicht.

Geschickt hat die Bundesregierung mit diesem Gesetz die Schaffung der verbotenen Zonen an die Länder delegiert. Daher sind auch wieder nur provinzielle Lösungen zu erwarten. Und welcher noch so unbedeutende Bürgermeister wird seine Bürger schon im Feinstaubmeer umkommen lassen? Das dürfen's erst, wenn's vorher kräftig zahl'n.

Selbst mit dem Geschäft mit der Angst, mit Horrorberichten über die gesundheitliche Zukunft unserer Kinder, macht man nicht halt.

So wie 1870 als prophezeit wurde, daß ein Mensch in einem Fahrzeug die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht überleben kann.

Die laut Gesetz vorgesehenen Plaketten – der Platz auf unseren Windschutzscheiben wird immer kostbarer – sind eine Paradeleistung für sich. Fahrgestellnummern orientiert, sollen sie für möglichst lange am Fahrzeug bleiben. Und sie sagen alles über die Abgase und Technik des Antriebsaggregats aus. Komplizierter geht es nicht - wem wird das interessieren?

Dafür wissen die Aussteller dieser öffentlichen Urkunden noch nicht, wie das Verfahren zur Erlangung der Plaketten vor sich gehen soll. Die § 57 a Berechtigten sollen das sein, denn im Zuge der § 57 a Überprüfung kann man die Ausstellung der Plaketten verlangen.

Nur weiß kein Betroffener bis jetzt etwas davon. Wer wird aber für sein Fahrzeug eine Plakette Euro 1 anbringen lassen und für Plakette und Diagnose noch bezahlen, die zu überhaupt nichts berechtigt? Ist doch das die unterste Stufe des Systems, denn die historischen Kraftfahrzeuge spielen wegen ihres Alters und Abgaseigenschaften überhaupt nicht mit. Die hätten theoretisch die Klasse Euro 0. Und die gibt es gar nicht. Ausnahmen für „Historische“ sind bis jetzt auch gar nicht vorgesehen. Da liegt noch viel Überzeugungsarbeit vor uns!

Simple Mailaktionen eines Verbandes – so bereits im vergangenen Jahr geschehen – an

die Parlamentsparteien führen nicht ans gewünschte Ziel. Nur gemeinsame Überzeugungsarbeit kann Erfolg haben!

Es war unser ehrlicher Wunsch, die Benzin-Enquete (siehe Bericht Seite 5 in dieser Ausgabe) gemeinsam mit dem ÖMVV zu tragen – bedauerlicherweise war es den Funktionären des ÖMVV sichtlich nicht möglich, an diesem wichtigen Ereignis für die Szene teilzunehmen.

So wird es uns sichtlich in Zukunft anscheinend doch nicht möglich sein, die Anliegen, unsere historischen Kraftfahrzeuge betreffend, gemeinsam mit dem ÖMVV durchzukämpfen. Es bleibt uns allerdings noch immer die Hoffnung, daß sich die kameradschaftlichen und vernünftigen Kräfte im zweiten Dachverband durchsetzen mögen.

Wir aber werden, wenn es sein muß, den Weg auch alleine schaffen. Unsere Funktionäre sind nach wie vor kontinuierlich tätig!

Es ist traurig, daß sich in der Geschichte alles wiederholt: erst 1927 konnte man den Fall der Maut für die Durchfahrt mit Automobilen durch die Stadt Wiener Neustadt, erkämpft durch ein Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes, feiern. Es war dies die letzte Gemeinde im Lande, die an ihren Grenzen einen Durchfahrtszoll einhob.

2012 beginnt man in Österreich sichtlich mit der Wiedereinführung des Mittelalters.

H.C.

INHALT:

- Seite 2: Die Personenwagen der Gebrüder Gräf- 1.Teil
- Seite 3: Preis des Bürgermeisters von Wien 2012 Ausschreibung
- Seite 4: Sommer Schlossfahrt Ausschreibung Bericht von der Löwen-Rallye 2012
- Seite 5: E 10 Benzin - Risiko f. Oldtimer? Bericht von der Benzin-Enquete "Was ist zu tun" "wir habenihn getroffen!"
- Seite 6: ÖGHK-Sonderausstellung "Dancing Cars" inTulln Leserbrief, Mitteilungen, Info Vorstandwahl
- Seite 7: MARKT
- Seite 8: Organisation, Termine





Die Personenwagen der Gebrüder Gräf



Herr Stefan Reitgruber, Archivar des "Vereins zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken" hat im Mai 2011 am Clubabend der Landesgruppe Wien der ÖGHK einen Vortrag über die Personenwagen der Gebrüder Gräf gehalten und der Redaktion der MVZ dankenswerterweise das Manuskript und die Bilder zur Verfügung gestellt. Wir werden in einigen Folgen über diesen wichtigen Teil österreichischer Automobilbaugeschichte berichten.

Unsere Geschichte beginnt vor nunmehr 115 Jahren. Am 6. Juli 1896 eröffnete Carl Gräf mit seinen Brüdern Heinrich und Franz eine Fahrradwerkstätte im 9. Wiener Gemeindebezirk, Nussdorferstrasse 19. Die drei Brüder hatten ein Handwerk erlernt, der vierte und zugleich der älteste Bruder, Josef, hatte Jura studiert, wurde bei der Gemeinde Wien später Senatsrat und hatte mit der von seinen Brüdern gegründeter Autofabrik nichts zu tun. Carl war Schlosser, Heinrich hatte das Elektro- und Mechanikerhandwerk erlernt und Franz war Wagner.



Heinrich, Karl und Franz Gräf

Sie beschäftigten sich aber nicht nur mit der Reparatur und Erzeugung von Fahrrädern, sondern bauten neben dem Tagesgeschäft auch motorisierte Tandemräder und versuchten sich auch als Autobauer. Ihr Erstlingswerk war ein Kleinwagen, damals als Voiturette bezeichnet. An diesem Kleinwagen wurden viele, damals revolutionäre Ideen umgesetzt. Für das Getriebe und Differential wurde schon Aluminium verwendet. Heute eine Selbstverständlichkeit, damals eine Novität.

Die Herstellung von Aluminium gelang erstmalig Hans Christian Orsted 1825 durch Reaktion von Aluminiumchlorid mit Kaliumamalgam. Zu jener Zeit war der Preis von Alu höher als der von Gold. 1866 wurde unabhängig voneinander durch Charles Hall und Paul Herault, das nach ihnen benannte Elektrolyseverfahren entwickelt. Der Hall Herault Prozess brachte aber noch nicht gleich bleibende Qualität. (Der Hall-Hérault-Prozess ist ein Verfahren zur Herstellung reinen Aluminiums.) Erst 1889 wurde dieses Verfahren durch Carl Josef Bayer weiter verbessert. Aluminium wird noch heute nach diesem Prinzip hergestellt. Das war aber nur 9 Jahre bevor die Gräfs das neue Material schon in ihrem Erstlingswerk verwendeten.



Heinrich Pösendeiner war Lehrer am TGM in Wien und förderte die Brüder Gräf. Er kaufte die Voiturette und schenkte sie später dem Technischen Museum in Wien.

Für den Antrieb der Voiturette kauften sie vom Wiener Vertreter von De Dion Bouton, Arnold Spitz, einen 3,25 PS starken Einzylindermotor. Die Anordnung des quer zur Fahrtrichtung eingebauten Motors und die Getriebe und Differentialanordnung stellte den Vorläufer der



Bild links:
Detail:
Vorder-
rad-
antrieb
der
Voiturette

heute üblichen Antriebsblöcke dar. Die revolutionärste Idee war aber der Vorderradantrieb. Die Brüder Gräf bauten den ersten funktionierenden Vorderradantrieb der Welt. Sie meldeten diesen Antrieb am 21. Februar 1900 zum Patent an.



Motor der Voiturette

Wenn man bedenkt, daß heute mehr als 80 % aller PKW mit diesem Antriebssystem ausgerüstet sind, kann man ermesen, wie weit die Brüder Gräf ihrer Zeit voraus waren.

Die Brüder Gräf bauten noch einen Wagen mit diesem Antrieb, allerdings mit einem 4,5 PS starken De Dion Bouton Motor und mit einem veränderten Aufbau. Sie stellten dieses Fahrzeug 1901 bei der Wiener Internationalen Automobilausstellung in der Rotunde aus. Es erregte einiges Aufsehen und wurde sogar mit der Silbermedaille ausgezeichnet. Dieser Wagen erweckte das Interesse des Weißwarenhandlers Wilhelm Stift. Er war dem Automobilismus sehr zugewandt und erzeugte in einer kleinen Werkstätte Autos unter dem Namen Celeritas. Stift war kein Techniker, er hatte die Konstruktion gekauft und versuchte damit eine Produktion aufzubauen. Das Produkt blieb aber weit hinter den Erwartungen zurück und dementsprechend schleppend ging der Verkauf der Wagen.

Ein Celeritas hat überlebt und wurde aus der Schweiz von einem Sammler wieder nach Österreich gebracht. Der Wagen kann im Wiener Technischen Museum besichtigt werden.

Die Brüder Gräf sahen in Wilhelm Stift den bereits etablierten Hersteller mit geeigneten Räumlichkeiten und gutem finanziellem Hintergrund. Wilhelm Stift seinerseits mag wohl von den neuen Ideen der Brüder beeindruckt gewesen sein. Sie wurden sich einig. Wilhelm Stift löschte seine Firma Celeritas, brachte seine Werkstätte und die vorhandenen Maschinen ein und gründete mit den Brüdern Gräf am 1. November 1901 die Firma Gräf & Stift.

Wilhelm Stift war aber nicht der einzige, dem die Brüder Gräf mit ihrer Voiturette aufgefallen waren. Arnold Spitz war wie schon erwähnt Generalvertreter von De Dion Bouton und auch von Karl Benz. Er war zu jener Zeit der größte Autohändler in Wien. Spitz hatte zwar eine von seinem Angestellten Otto Hieronimus, den er Karl Benz abgeworben hatte, entwickelte Autokonstruktion, aber keine eigene Werkstätte und wohl auch nicht das technische Wissen, diese zu verwirklichen. Arnold Spitz fragte bei der gerade gegründeten Firma Gräf & Stift nach, ob man interessiert sei, dieses Auto unter seinem Namen zu bauen. Spitz garantierte die Abnahme der gesamten Produktion der Jahre 1902 und 1903. Gräf & Stift sagte zu.

Die Zusammenarbeit war mehrere Jahre für beide Teile gewinnbringend. Gräf & Stift musste sich eine größere Betriebsstätte umsehen. 1904 wurde ein Areal im 19. Wiener Gemeindebezirk, Weinberggasse erworben und dort eine neue Fabrik errichtet.



1904 übersiedelte Gräf & Stift in die Weinberggasse in Wien 19. Das Bild zeigt den Bau der Fabrik. Im Erdgeschoß waren die Büros, darüber die Wohnungen der Brüder Gräf. Hinter diesem Gebäude war eine Werkshalle. Wohnhaus und Halle zusammen waren 400 m² groß

Bereits drei Jahre später mußte die Fabrik auf das Doppelte vergrößert werden. Bei Gräf & Stift läuteten 1905 die Alarmglocken, als sich Arnold Spitz seine Spitzwagen auch in Ungarn von der Firma Ganz bauen ließ. Sich einem Abnehmer auszuliefern, der noch dazu seine eigene Konstruktion jederzeit auch wo anders bauen lassen konnte, war nicht mehr tragbar. Man hatte gut mit Arnold Spitz verdient, aber nun wollte man eigene Wege beschreiten.



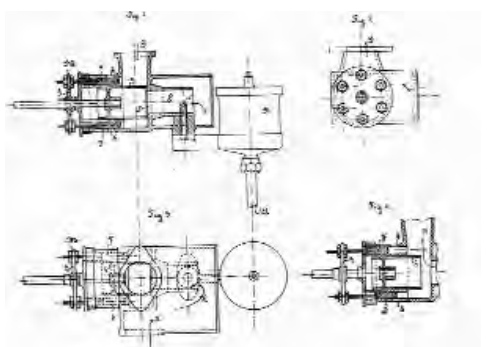
In der neugebauten Fabrik in Döbling wurden vorerst Spitzwagen gebaut. Die Aufnahme wurde 1904 - 05 gemacht.

Die Brüder Gräf taten gut daran, sich von Spitz zu trennen. Arnold Spitz nahm, um seine Neuwagen besser verkaufen zu können, auch gebrauchte Fahrzeuge in Zahlung. Anfänglich ging das auch gut, aber bald war die Menge der gebrauchten Fahrzeuge nicht mehr absetzbar. Spitz hatte wohl auch wegen der Größe und Vielschichtigkeit seiner Geschäfte den Überblick verloren und schlitterte in ein finanzielles Debakel, das 1907 vor dem Konkursrichter endete und Spitz sogar ins Gefängnis brachte.

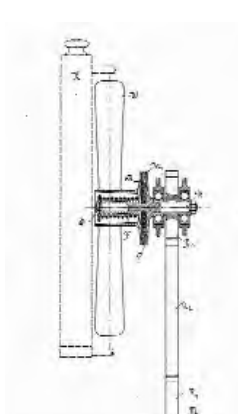


Prof. Dr. Endlicher im Gräf & Stift 24 HP, Bj. 1905

Ab 1905 wurde bei Gräf & Stift ein Wagen eigener Konstruktion entwickelt und auch ein eigener Motor gebaut (in den Spitzwagen wurden ja nur zugekaufte De Dion Bouton Motoren verwendet). Die Motoren der damaligen Zeit hatten das Problem, daß die Vergaser bei zunehmender Drehzahl zu wenig Luft ins Gemisch einbrachten. Die Brüder Gräf nahmen sich des Problems an, ordneten um den Hauptluftstrom noch mehrere kleinere Luftbohrungen an und steuerten diese durch von außen verstellbare Kolben bei jeder Drehzahl individuell ein.



Patent Vergaser- Blatt 2

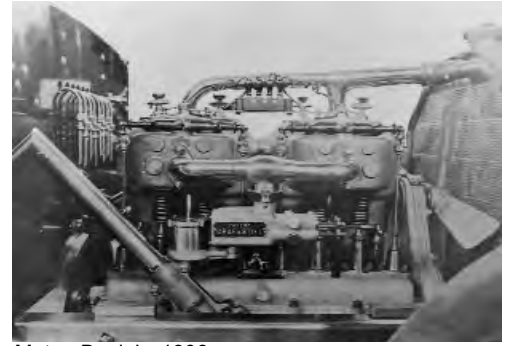


Patent Lüfterflügel-Blatt 2

Windflügelantrieb sind beim Motor aus 1906 zu

Sie ließen sich nicht nur den Vergaser patentieren, sondern sie trieben den Ventilatorflügel mit Zahnrädern an. Damit es bei einem abrupten Abstoppen nicht zu einem Bruch kam, bauten sie eine Friktionskupplung, die sie sich ebenfalls patentieren ließen.

Der Gräf Vergaser und der patentierte



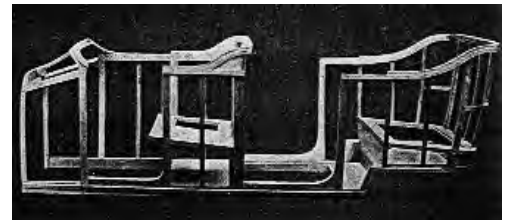
Motor, Baujahr 1906

erkennen. Ein interessantes Detail sind die Abreißzündungsstangen, die von der Nockenwelle gesteuert und für jeden Zylinder eingebaut waren.

Über die Kundennachfrage erkannte man bei Gräf & Stift, daß drei verschiedene Motorstärken zweckmäßig wären und bot daher Motoren mit 22, 38 und 45 PS an. Ebenso wichtig war Gräf & Stift, dass der Kunde auch gleich den Aufbau für sein Auto bei ihnen mitbestellen konnte. Bei den damaligen Autoherstellern war es üblich, daß der Kunde nur ein Fahrgestell kaufen konnte und sich den Aufbau bei einer Karosseriefirma wie z. B. Keibl, Armbruster, Czerny oder Lohner machen ließ. Fahrgestell und, wenn gewünscht wurde, auch den Aufbau von einem Hersteller zu bekommen, war neu und wurde gerne angenommen. Karosserien bestanden aus einem Gerippe aus Eschenholz, das mit Lindenholz beplankt war. Später kam anstelle der Holzbeplankung der Blechüberzug.



Zeichnung für ein Doppel-Phaeton - eine der damals üblichen Karosseriezeichnungen. Es sind alle Risse übereinander gelagert und mit Details ergänzt. Diese eine Zeichnung genügte dem Wagner, um die Karosserie anzufertigen.



das nach dieser Zeichnung gefertigte Karosserierippe noch ohne Beplankung.

Gräf & Stift verstand es meisterhaft, das durch den Bau der Spitzwagen erworbene Renommee auf das eigene Produkt umzulegen. Allerdings war auch die Firmenphilosophie von Beginn an: bestes Material plus beste Verarbeitung ergibt ein sehr gutes Produkt. So genügte zum Beispiel nicht, dass ein neu aufzunehmender Arbeiter einen Gesellenbrief vorweisen konnte. Er musste unter den kritischen Augen des jeweiligen Meisters ein Werkstück anfertigen, gewissermaßen als Aufnahmeprüfung.

Gräf & Stift baute nicht nur Personenwagen, sondern befasste sich seit Beginn der Eigenproduktion mit dem Bau von Lastwagen und Gesellschaftswagen, wie man die ersten Busse nannte. Diese kamen ab 1907 bei den ersten Postlinien in den Dolomiten zum Einsatz.



Gesellschaftswagen - hier konnte man übers Heck einsteigen und auf 2 Längsbänken Platz nehmen

Fortsetzung in der MVZ 145





PREIS des Bürgermeisters von WIEN

15. und 16. September 2012



Verehrte Motor-Veteranen-Freunde !

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

Ausschreibung

Die Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen und die Bezirksorganisationen Brigittenau und Leopoldstadt der SPÖ Wien veranstalten am **15. und 16. September 2012** den

PREIS des Bürgermeisters von WIEN

unter dem Ehrenschatz von Bürgermeister Dr. Michael Häupl, Abg.z.NR Dr. Hannes Jarolim, Bezirksvorsteher Hannes Derfler, Bezirksvorsteher Gerhard Kubik, LAbg. GR Karlheinz Hora und LAbg. GR Erich Valentin,

nach AMV-Standards, ausgeschrieben für Motorveteranen bis Baujahr 1975.

Propositionen der Fahrt:

Samstag, 15. September 2012

Bis 09.00 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Bewerbsfahrzeugen in der Praterhauptallee nächst dem Praterstern. Bewachte Abstellmöglichkeit für Transportfahrzeuge, Technische Abnahme, Übergabe der Fahrtunterlagen und Startnummern.

10.00 Uhr: Vorstart zur Fahrt durch die Leopoldstadt und Brigittenau, geordnet nach Startnummern.

10.30 Uhr: Start in Minutenabständen vom Brigittaplatz. Sonderprüfungen entlang der Route im 2. und 20. Bezirk.

13.00 Uhr: Mittagspause

15.00 Uhr: Start zur zweiten Etappe Zieleinlauf bis 17.00 Uhr auf der Prater Hauptallee.

18.00 Uhr: Abendempfang und Cocktail im Rathaus (17.30 Uhr: Bus-Transfer für die Teilnehmer von der Prater Hauptallee) Die abgestellten Bewerbsfahrzeuge werden nachtsüber von Security und Polizei bewacht.

Sonntag, 16. September 2012

09.30 Uhr: Start zur Sonntagsetappe. Wir steuern wie jedes Jahr einen Brennpunkt des allgemeinen Interesses von Wien an.

Danach Ausstellung der Fahrzeuge mit Publikumsbewertung auf der Prater Hauptallee, Mittagsbuffet und Siegerehrung.

Fahrzeugabnahme:

Überprüft werden Originalität, Baumuster und Verkehrssicherheit der Fahrzeuge. Die Abnahme entbindet die Fahrer bzw. Halter nicht von der Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit für ihre Fahrzeuge.

Sportgesetz:

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

Durchschnittsgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h sind nicht zulässig.

Fahrzeuge:

Die Fahrzeuge werden wie folgt in Klassen eingeteilt:

- Klasse 1: Automobile bis einschließlich Baujahr 1918
- Klasse 2: Automobile der Baujahre 1919 bis 1930
- Klasse 3: Motorräder bis einschließlich Baujahr 1930
- Klasse 4: Automobile der Baujahre 1931 bis 1945
- Klasse 5: Motorräder der Baujahre 1931 bis 1955
- Klasse 6: Automobile der Baujahre 1946 bis 1955
- Klasse 7: Gelände- und Sonderfahrzeuge bis Baujahr 1960
- Klasse 8: Automobile der Baujahre 1956 bis 1975
- Klasse 9: Motorräder der Baujahre 1956 bis 1975

Aus Gründen der Qualität ist die Veranstaltung auf 75 Teilnehmerfahrzeuge beschränkt, eine offizielle Nennbestätigung ist notwendig und daher abzuwarten!

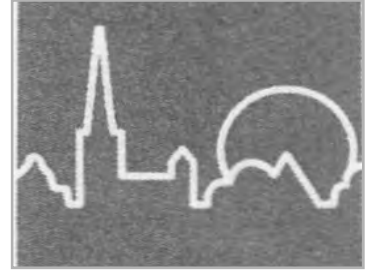
Der Veranstalter behält sich die Aufteilung oder Zusammenlegung von Klassen, sollte die erforderliche Anzahl zu gering oder erheblich überschritten werden, sowie die Zulassung interessanter oder extrem seltener Fahrzeuge jüngerer Produktion vor. Alle teilnehmenden Fahrzeuge müssen zum Straßenverkehr zugelassen, die Fahrer im Besitz der behördlich vorgeschriebenen Fahrdokumente sein. Startnummern werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt. Werbeaufschriften sind nicht zulässig.

Ein Not- und Pannendienst wird von der **AMV** gemeinsam mit **ARBÖ** für die gesamte Veranstaltung aufrecht erhalten.

Notruf: 0650 555554

Fahrdisziplin:

Die Teilnehmer haben die Kraftfahr- und Straßenverkehrsvorschriften genau einzuhalten. Dies gilt insbesondere für die Einhaltung der Fahrgeschwindigkeit. Ortsgebiete sind in einer, dem Ortsverkehr und Ortsverhältnissen entsprechenden, geminderten Geschwindigkeit zu durchfahren. Ein von den Sicherheitsbehörden oder ihren Organen wegen Benützung der falschen Fahrbahnseite oder wegen sonstiger erheblicher Vorschriftswidrigkeiten beanstandeter Fahrer kann aus der Wertung ausgeschlossen werden.



NENNUNG für:

Preis des Bürgermeisters von Wien
15.+ 16. September 2012

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

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

Wertung:

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

Preis des Bürgermeisters von Wien:

Der Gesamtsieger gewinnt einen Flug für zwei Personen der AUA innerhalb Europas mit freier Wahl der Destination. Weitere Preise werden widmungsgemäß vergeben.

Nennungen:

Alle Nennungen sind auf dem Postweg an

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

Hütteldorfer Strasse 1/11
1150 Wien

oder per e-Mail an:

preisbmwien@austria-motor-veterans.at zu richten.

Nennungsschluss ist der 05. September 2012.

Nachnennungen können nur mehr nach Maßgabe der Möglichkeiten Berücksichtigung finden und werden mit einer Gebühr von € 30,- belastet. Gestartet kann nur mit offizieller Nennbestätigung werden, die bei der Fahrzeugabnahme vorzulegen ist.

Nenngeld:

Nenngeld wird von unseren Aktiven keines eingehoben. Der Veranstalter erlaubt sich alle

Aktiven zu den im Rahmen der Veranstaltung stattfindenden Essen einzuladen und die Kosten der Organisation ganz zu übernehmen.

Bestimmungen:

Dem Veranstalter steht das Recht zu, Nennungen ohne Angaben von Gründen abzuweisen, ebenso die Fahrt zu verschieben, abzuändern oder abzusagen.

Die Teilnehmeranzahl ist aus Gründen der Qualität auf 75 Fahrzeuge beschränkt. Zur Fahrt ergehen Durchführungsbestimmungen, die den Fahrern bei der Technischen Abnahme übergeben werden, die genaue Route, Sonderprüfungen und Aufgabenstellungen enthalten und für die Wertung verbindlich sind.

Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Personen- und Sachschäden ab, die während der Fahrt eintreten. Die Fahrer tragen die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die von ihnen bzw. ihren Fahrzeugen verursachten Personen- oder/und Sachschäden selbst.

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

Mit freundlicher Unterstützung durch:

WIENER PRATER

Nennung PREIS des Bürgermeisters von WIEN

15. + 16. September 2012

An die **Österr. Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen**
Hütteldorfer Straße 1/11, 1150 Wien oder e-Mail: preisbmwien@austria-motor-veterans.at

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

Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.

Datum:.....

Unterschrift:.....





SOMMER SCHLOSSFAHRT

Samstag, 28. Juli 2012



ÖGHK-Veranstaltung mit clubübergreifendem, freundschaftlichem Charakter für Interessenten und Freunde.

Unsere diesjährige **SOMMER-SCHLOSS-FAHRT** führt uns über das Leithagebirge entlang des Neusiedlersees, Teile des Seewinkels, zur Familie Haubenwallner ins Dorfmuseum Mönchhof, wo wir uns in die einstige bäuerliche Welt zurückversetzt fühlen werden. Im Dorfwirtshaus werden wir zu Mittag essen. Es wird bis zum Nachmittag genügend Zeit sei, diese einmalige Atmosphäre zu genießen. Danach fahren wir in das Schloss Neugebäude wo wir gegen 17 Uhr eintreffen sollen. Sowie in den letzten Jahren werden uns die Besucher des Schlosses mit Freude empfangen. Im Schloss selber bekommen wir nach einer schönen, und etwas anstrengenden Sommerausfahrt, auch zu essen und trinken.

Programm:
Samstag, 28. Juli 2012
ab 8.00 Uhr

Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen am Parkplatz am Ende der Filmteichstraße bei der Panoramaschenke. Abstellmöglichkeit der Transportfahrzeuge, zwischen 8.00 und 8.30 Uhr. **Um 8.30 Uhr ist Abfahrt** zur GEMEINSAMEN gemütlichen Runde in den Seewinkel.

Besuch des Dorf museums und Mittagessen im Dorfwirtshaus - Kosten f. Eintritt, Mittagessen mit einem Getränk ca. Euro 16,- bis 18,-.

Das Ziel unserer Ausfahrt haben wir um ca. 17.00 Uhr im **Schloss Neugebäude** in Simmering erreicht.

Ende der Veranstaltung: um ca. 20 Uhr. Auf einen gemeinsamen, schönen Tag freuen sich schon jetzt Wolfgang und Angela Dudek.

Ausgeschrieben für historische Fahrzeuge bis Baujahr 1970.

Die Anmeldung zur Teilnahme ist bis zum 25. Juli 2011 **unbedingt erforderlich**.

Die Veranstaltung ist mit 45 Fahrzeugen begrenzt.

Während der Fahrt steht den Teilnehmern der AMV Notdienst unter 0650 555 555 4 zur Verfügung.

Nennungen bitte senden an:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen
Hütteldorferstraße 1/11, 1150 Wien
oder

telefonisch an:
Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076



vor dem Dorfmuseum in Mönchhof

NENNUNG zur Sommer Schlossfahrt

An die **Österr. Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen**
Hütteldorfer Straße 1/11, 1150 Wien oder per e-Mail: oeghk@chello.at

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

Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.

Datum: Unterschrift:

AUS GEGEBENEM ANLASS

Liebe Redaktion!

Mit großem Vergnügen genieße ich die Nachlese in Ihrer Zeitung über die Vielzahl der Veranstaltungen unseres Clubs! Die Bilder erinnern an schöne Momente.

Aber wo bleibt denn das Lob und der Dank an jene Helfer aus unseren Reihen, sowie von befreundeten Clubs, die diese Veranstaltungen teils im Hintergrund, teils sichtbar bei der Organisation, ermöglicht haben?

Vereinzelt gibt es Dankesworte in den Berichten, doch gehen diese im Gesamtgeschehen unter!

Gestatten Sie mir, daß ich heute – sicherlich nicht nur in meinem Namen, sondern für alle „Konsumenten“ der ÖGHK-Veranstaltungen – ein herzliches DANKE an die „Heinzelmänner“ und „Heinzelfrauen“ richte, die es selbstlos und unentgeltlich ermöglichen, Veranstaltungen und Ausfahrten der ÖGHK in dieser Qualität auf die Beine zu stellen.

A.Z.



Park v. Schloss Klessheim



NSU-Fiat 500 A



Bericht von der 35. Int. LÖWEN-RALLYE 2012 in Salzburg-Hallein - 29. Juni - 1. Juli 2012



Die 35. Int. LÖWEN-Rallye wurde dieses Mal von unserem Landesrepräsentanten für Salzburg und Westösterreich, Peter Frohnwieser, organisiert. Die Veranstaltung, zu der er nach Hallein eingeladen hat, stand unter dem Motto: „auf den Spuren des weltbekannten Stille-Nacht-Liedes“.

Unterstützt wurde das Organisationsteam der ÖGHK Salzburg vom Tourismusverband Hallein und der „Stille Nacht“-Gesellschaft Lamprechtshausen und Oberndorf.

Zentraler Kommunikationspunkt, sowie Start und Ziel der Ausfahrt war der Gasthof Hohlwegwirt in Taxach. Ausreichend viele Parkplätze in der Umgebung erleichterten den vielen Teilnehmern die Anreise und das Abstellen der Bewerb- und Zugfahrzeuge.



Die Samstag-Fahrtroute führte durch Salzburg - mit einem kurzen Zwischenstopp bei der Fa. Trost - durch das Trumer-Seengebiet nach Arnsdorf. Das Museum in der Volksschule stand



Citroen B 10 vor d. Kapelle

den Teilnehmern während der Mittagspause offen und so konnte eine der Wirkungsstätten von Franz Xaver Gruber besichtigt werden. Ein Fototermin vor der Stille Nacht-Kapelle in Oberndorf, mit Kaffee und Kuchen, war eine angenehme Unter-

brechung der Fahrt. Über die schöne, über 100 Jahre alte Salzachbrücke - ehemals Grenze zwischen Bayern und Österreich - führte die Fahrt nach Laufen und Leobendorf, wo nochmals Kaffee und Kuchen auf die Teilnehmer wartete. Beim Schloss Klessheim in Salzburg fand vor der Rückkehr zum Hohlwegwirt ein weiterer Fototermin statt.

Peter Frohnwieser und sein Team meinten es wettermäßig zu gut mit den Löwen-Rallye-Teilnehmern; alle Wolken waren wie weggeblasen und die Sonne brannte erbarmungslos auf uns herab. Wie hoch die Säule des Thermometers geklettert ist, ließ sich exakt nicht feststellen - die 35 Grad Celsius hat es allemal erreicht! Ein Wunder und eine große Freude war, daß alle Teilnehmerfahrzeuge (der Baujahre von 1925 bis 1979) durchgehalten haben und keines „Hitzeurlaub“ genommen hat.

Der Höhepunkt des Abends am Samstag war das „Spanferkelessen“. Musik untermalte den Einzug der Köche mit dem gefüllten Spanferkel. Die langsam einsetzende Abendkühle und die angeregten Gespräche ließen die Hitze des



Ing. Passeka auf Puch S 4



Wie im Programm vorgesehen, gab es pünktlich um 12.30 Uhr die Siegerehrung.

Es war die 35. Int. Löwen-Rallye eine äußerst gelungene Veranstaltung, die traditionsgemäß wieder Nenngeld frei war und die Teilnehmer auf Einladung des Clubs verköstigt wurden.

Zum Abschluß noch ein Dankeschön an alle Helfer. Einige seien namentlich erwähnt: Familie Hohenauer, Burgi Rauch und Tochter Melanie - die für jeden Teilnehmer ein Erinnerungsglas mit dem Club-Logo geschliffen hat - Peter Kaiser, Alfred Kobler und Heinz Schubert unterstützen Peter Frohnwieser.

Text: H.M. Fotos: M.R. + L.M.



Siegerehrung der Löwen-Rallye:

Motorräder:

1. **Ing. Alfred Passeka**, Start-Nr. 17, Puch S 4, Bj. 1936 - NÖ

1. **Josef Fellner**, Start-Nr. 13, AJS M1 m.Bw., Bj. 1929 - NÖ

3. **Johann Süß**, Start-Nr. 21 NSU Konsul II m.Bw., Bj. 1954 - NÖ

PKW- Vorkrieg:

1. **Ding. Martin Zehetner**, Start-Nr. 20, NSU -Fiat 500 A, Bj. 1938 - S

2. **Rainer Kraus**, Start-Nr. 10, Citroen B 10, Bj. 1925 - B

3. **Walter Traxler**, Start-Nr. 9, Ford A, Bj. 1930 - OÖ

PKW-Nachkrieg - (siehe Bild oben)

1. **Annette Stadler**, Start-Nr. 42, MB 280 SL, Bj. 1969 - BRD

2. **Erich Hirsch**, Start-Nr. 68, Ford Capri I, Bj. 1970 - NÖ

3. **Eduard Tomek**, Start-Nr. 31, Berkeley Excelsior, Bj. 1959 - NÖ



INTERESSENSVERTRETUNG

AMV | KFZ WIRTSCHAFT

„E10 – Risiko für Oldtimer?“

Die „Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen“ lud in die WKO zur hochkarätigen Veranstaltung „E10 – Risiko für Oldtimer?“. DI Christoph Denk von der TU Wien hielt einen fulminanten Vortrag, Gastgeber und KFZ Wirtschaft-Autor KommR Franz Steinbacher führte souverän durchs Programm.

Gut 200 Besucher waren gekommen, es war eine der Kfz-Top-Veranstaltungen des heurigen Jahres. Die KFZ Wirtschaft sponserte das Buffet im Anschluss an die Veranstaltung. Dem top-besetzten Auditorium standen renommierte Vortragende gegenüber. BGO KommR Burkhard Ernst eröffnete die Veranstaltung und hielt ein flammendes Plädoyer fürs Automobil. Die Hauptvortragenden, DI Christoph Denk und Professor Jürgen Stockmar, sorgten mit ihren Referaten für rege Teilnahme im Publikum.

„NICHT EMPFEHLENSWERT“

Die „Verwendung von E10 in Oldtimern“ ist generell eine kontrovers und emotional geführte Diskussion. Die einen sagen „Gift für Oldtimer“, die anderen „völlig problemlos“. DI Christoph Denk von der TU Wien und Projektassistent im Institut für Fahrzeugantriebe und Automobiltechnik, kam in seinem Vortrag zum Fazit, dass der Einsatz von E10 (Benzin mit zehn Prozent Ethanol-Anteil) bei Oldtimern bis zum Baujahr 1955 „nicht empfehlenswert“ sei. Gemäß der aktuellen Kraftstoffnorm EN228 dürfen Ottokraftstoffe bis zu fünf Prozent Ethanol enthalten. Denk: „Ich empfehle, bei historischen Fahrzeugen so lang wie möglich Kraftstoff mit niedrigem Ethanol-Anteil zu verwenden, weil definitive Aussagen zur Beständigkeit einzelner, mit Kraftstoff in Kontakt geratener Bauteile sehr schwierig sind.“ Denk betonte zudem, dass Premiumkraftstoffe „keine Garantien für Ethanolfreiheit“ seien.

WESHALB ETHANOL?

Weshalb ist es überhaupt zu der Idee gekommen, Ethanol beizumengen? DI Christoph Denk zählt vier wesentliche Vorteile von Ethanol auf:

- deutlich höhere Klopfestigkeit
- verringerte Rohemissionen (HC, CO, NOx)
- unabhängig von fossilen Energieträgern
- besserer Wirkungsgrad in der Verbrennung.



Moderator Franz Steinbacher, Professor Jürgen Stockmar, Christoph Denk, BIM Burkhard Ernst, Heinz Clostermeyer (v.l.)

„Wenn Oldtimer zu einem Hobby der Reichen werden, verlieren wir die Akzeptanz in der Gesellschaft“, so Stockmar. Die momentane Diskussion, wonach Oldtimer einer „jährlichen Überprüfung“ unterzogen werden sollten, bezeichnete Stockmar als „Schwachsinn“: „Ein Oldtimer wird pro Jahr ein paar hundert oder tausend Kilometer bewegt und ist meist vortrefflich gepflegt. Eine jährliche Überprüfung ist nicht notwendig.“

„Wenn Oldtimer zu einem Hobby der Reichen werden, verlieren wir die Akzeptanz in der Gesellschaft“, so Stockmar. Die momentane Diskussion, wonach Oldtimer einer „jährlichen Überprüfung“ unterzogen werden sollten, bezeichnete Stockmar als „Schwachsinn“: „Ein Oldtimer wird pro Jahr ein paar hundert oder tausend Kilometer bewegt und ist meist vortrefflich gepflegt. Eine jährliche Überprüfung ist nicht notwendig.“

ANGRIFFE DER POLITIK

Die derzeitigen Angriffe der Politik auf Oldtimer bezeichnete Stockmar als „populistisch“ und „Alibihandlung“. Wirkliche Verkehrsprobleme würden dagegen nicht gelöst werden. „Rund 6,2 Millionen Fahrzeuge sind zurzeit auf Österreichs Straßen unterwegs. Der Prozentsatz an Oldtimern beträgt 0,08 Prozent“, so Stockmar. Der Professor spricht sich außerdem für eine „starke Ständesvertretung“ aus wie die in Deutschland kürzlich etablierte „Arbeitsgruppe Automobile Kulturgut“. „Wir haben die Verpflichtung, dieses Kulturgut weiterzupflegen“, so Stockmar.

OLDTIMER-BRANCHE „ÜBERALTERT“

Professor Jürgen Stockmar warnte beim Thema „Oldtimer“ generell davor, dass „ständig steigende Preise“ den Einstieg von jungen Menschen in die Oldtimer-Welt schwierig mache. Es komme so zu einer „Überalterung“ der Branche. Außerdem:

Ein Sonderdruck der KFZwirtschaft zu diesem Thema ist auf der Homepage der ÖGHK - www.austria-motor-veterans.at - WKO - E 10 Nachlese - abrufbar.

18 KFZ Wirtschaft Mail

Die Verwendung von E 10 in Oldtimern
Was ist zu tun:

Zwei hauptsächliche Probleme ergeben sich aus der Beimischung bzw. der Verwendung von Ethanol in Kraftstoffen bei älteren Fahrzeugen:

- die langsame, aber umso aggressivere Auflösung von dagegen nicht resistenten Materialien
- und die Auswirkungen des erhöhten Wassergehalts in den, in Zukunft nur mehr erhältlichen, Kraftstoffmischungen.

Ein Bündel von Maßnahmen zur Schonung der Technik von historischen Kraftfahrzeugen bei Betrieb mit Benzin mit einem höheren Ethanolgehalt als 5% ist jedoch ohne allzu großen Aufwand möglich.

In erster Linie geht es um die Abwehr und Verhinderung der Folgen des höheren Wassergehaltes des Kraftstoffgemisches, durch die recht aktiven, hygroskopischen Eigenschaften des Ethanols. Durch flüssiges, gebundenes Wasser bzw. Wasserdampf ist mit erhöhter Gefahr der Bildung von Rost in allen Teilen des Antriebsystems zu rechnen, die mit Kraftstoff bzw. Verbrennungsgasen (auch Abgasen) und das noch unter erhöhtem Druck und bei erhöhter Temperatur, in Berührung kommen. Dem kann aber mit einigen einfachen Maßnahmen zielführend entgegen gewirkt werden.

Auch bei einer ganz geringen Kilometerleistung ist, zumindest einmal im Jahr (vornehmlich vor der Einwinterung) das Motoröl zu wechseln. Bei starker Benutzung des Fahrzeuges sind unbedingt kurze Ölwechselintervalle einzuhalten. So wir früher einmal, max. zweitausend Kilometer mit einer Füllung fahren. Kein Motorstart, vor allem kein Kaltstart, für ganz kurze Strecken. Der Motor sollte zumindest zwanzig Minuten laufen oder für 10 Kilometer in Fahrbetrieb sein. In der Garage oder am Stellplatz nur zum Umrangieren des Fahrzeuges den Motor zu starten, ist vorsätzlicher Mord an diesem.

Austausch von Kraftstoffschläuchen, Dichtungen und Membrane auf Materialien, die als ethanolresistent angeboten werden. Die genaue Beobachtung der kritischen Teile ermöglicht die rechtzeitige Instandsetzung durch Austausch, bevor Gefahr im Verzug ist. Es ist auf vorzeitiges Quellen, Ablösungen, Versprödung und Rissbildung zu achten.

Bei absehbarer, langer Stilllegung des Fahrzeuges (für mehrere Jahre) ist sicherlich die komplette Trockenlegung der Kraftstoffanlage (insbesondere des Tanks) am zielführendsten. Bei einer üblichen, sonst zu empfehlenden vollständigen Füllung des Kraftstoffsystems mit Treibstoff ist unbedingt auch die Entlüftungsöffnung des Tanks (für die Ruheperiode) luftdicht zu verschließen, damit das Ethanol durch seine erhöhte hygroskopische Eigenschaft kein Wasser aus der Umluft anziehen kann.

Abhilfe gegen die aggressive Wirkung der erhöhten Lösungsfähigkeit von Ethanol gegenüber alten Werkstoffen ist dadurch erschwert, dass die Zusammensetzung dieser, weil ja auch damals nicht notwendig, kaum bekannt sein wird. Der Zerstörung durch chemische Reaktionen von bereits vor langem verbauten Werkstücken in Motoren aus nicht bekannten oder einschätzbaren Legierungen (hauptsächlich Aluminium) ist nicht vorzubauen. Hier hilft nur sparsamer schonender Betrieb, laufende vorsorgliche Beobachtung. Es müssen bei allfälligen (auch sonst) Instandsetzungen nunmehr ausschließlich Materialien gewählt werden, die zu ihrer sonstigen Eignung auch als ethanolresistent bekannt sind. Dies gilt insbesondere z. B. für Kolben.

Viele der präsentierten Wundermittel zur Neutralisierung der Wirkungen von (biologischen) Ethanolzusätzen in Benzin entpuppt sich bei genauer Untersuchung als bloßes Reinigungsmittel (speziell für Einspritzdüsen) für Verbrennungsmotoren. Die aggressiven Wirkungen auf gewisse Dichtungsmaterialien und die Zerstörung von manchen Legierungen durch Ethanol kann jedoch damit nicht verhindert bzw. verzögert werden. H.C.

Die MVZ möchte sich bei Herrn Komm Rat Franz Steinbacher für die großartige Unterstützung und die wunderbare Zusammenarbeit im Allgemeinen und speziell auch bei der Ausrichtung der Benzin-Enquete in der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) bedanken.



Wir haben den Steyr 100 Weltreisewagen getroffen!



In den letzten 5 Ausgaben der MVZ habe ich versucht, die spannende Geschichte der Weltumrundung des Prof. Dr. Max Reisch mit dem Steyr 100 in einer gerafften Fassung, mit teilweise noch nie veröffentlichten Bildern aus dem Reisch-Orientarchiv, den Lesern unserer Clubzeitung näher zu bringen. Mein besonderer Dank gilt Herrn Dipl. Ing. Peter Reisch, der mich mit dem Bildmaterial unterstützte. Am Ende meines Berichtes stellte ich die Frage in den Raum, ob ich/wir dem legendären Expeditionsfahrzeug, dem Steyr 100, irgendwann einmal begegnen werden?



Peter Reisch + Heinz mit dem Steyr 100

Anfang April dieses Jahres erfüllte sich dieser Wunsch unerwarteter Weise für uns. Im Zuge eines Besuches bei der Familie Peter Reisch in Bozen war es möglich, das Max Reisch Archiv zu besichtigen und auch die Erinnerungsstücke der Expeditionen im Original und aus der Nähe zu sehen. Ein besonderer Höhepunkt war die

Besichtigung der Fahrzeugsammlung der Familie Reisch. Sämtliche Motorräder, die von der Familie Reisch ab dem Jahr 1904 für Pionierfahrten verwendet wurden, sowie alle Expeditionsfahrzeuge von Max Reisch haben in Bozen ein Zuhause gefunden. Auch die von Max Reisch gesammelten historischen Automobile sind hier ausgestellt.

Konnte ich bis jetzt nur schriftlich über den Steyr100 berichten, gab mir Peter Reisch bei diesem Besuch die Möglichkeit, dieses Fahrzeug in Betrieb nehmen zu dürfen. Wir fuhrten zum Gut des Vizepräsidenten des „Veteran Car Teams Bozen“ (VCT Bozen), Sebastian Unterkofler, der auch ein Freund von Peter Reisch ist, und konnten mit dem Expeditionsfahrzeug ein paar Runden auf der Privatstraße drehen. Es war ein erhebendes Gefühl jenes Fahrzeug bewegen zu dürfen, das mit Max Reisch am Steuer tausende Kilometer auf den Straßen dieser Welt unterwegs gewesen ist.



Faszinierend war, wie auf Knopfdruck wieder Leben in das Fahrzeug kam und es trotz seines Alters von mehr als 76 Jahren einwandfrei funktioniert hat. Es war ein unvergessliches Erlebnis, mit jenem Fahrzeug zu fahren, das Geschichte geschrieben hat und an der Erkundung vieler Erdteile maßgeblich beteiligt war.

Sehr gefreut hat uns auch die Herzlichkeit, mit der uns Herr Unterkofler, Wein- und Obstbauer im Bozener Ortsteil Gries auf seinem schönen, alten Hof mit dem Namen „Fuchs im Loch“ am Eingang des Sarntales willkommen geheißen hat.

Wir wurden nicht lange auf die Folter gespannt und durften uns umgehend seine Sammlung an automobilistischen Gustostücken ansehen. In



mit Herrn Unterkofler in seinem Museum

entsprechend großen Räumlichkeiten – ausgebauten Stadelgeschoßen – findet man einen bunten Querschnitt an Pkw's von den 1910er bis 1070er Jahren des vorigen Jahrhunderts.

Selbstverständlich fehlen auch Motorräder nicht in seiner Sammlung, die in einem eigenen Raum untergebracht sind. Auch einige Modelle des berühmten Lastendreirades „Ercole“ mit Moto Guzzi 500 ccm Motorrädern als „Zugpferd“ finden sich in der Sammlung. Eine Traktorensammlung, teils aus Familienbesitz, teils Zukäufe – alle im Originalzustand und funktionsfähig – runden das Bild ab.

Beeindruckend ist der Clubraum des VCT Bozen, untergebracht in einem wunderschön adaptierten Stallgebäude mit herrlichen Gewölben, in dem auch die Clubautomobile – ein seltener Fiat 508 C mit Viotti-Carosserie und ein Fiat 1100 RL – ausgestellt sind.



Fiat 508 C mit Viotti-Carosserie

Ich danke Dir lieber Peter, daß Du uns diese schönen Stunden in Bozen ermöglicht hast
Lisl Mesicek

Die Fahrzeuge der Sammlung Reisch sind in Bozen gegen Voranmeldung zu besichtigen. E-Mail an: reischorientarchiv@libero.at





ERGEBNIS der VORSTANDS- WAHL

anlässlich der
Hauptversammlung 2012

Präsident Mag. Heinz Clostermeyer
Vizepräsident +
Schriftführung: Lisl Mesicek
Vizepräsident: Peter Sailer
Generalsekretär: Rainer Posch

Organisations-
komitee Margarethe Werner
Gerald Kerschbaum
Wolfgang Dudek
Christian Miller
Rainer Posch

Schriftführung
stellv.: Angie Dudek
Gerald Kerschbaum
Kassiere: Christian Machowetz
Heinz Mesicek
Revision: Otto Pessl
Ossi Balcar

Technische
Kommission: Peter Frohnwieser
Manfred Greiner

Historische
Kommission: Prof. Ing. Fritz Ehn
Ing. Karl Weis

Schiedsgericht: Karl Dieter Nitsche
Wilhelm Vitula

Heizhaus-Rallye 2012

Am 01.04.2012 veranstaltete die Landesgruppe Niederösterreich Nord der ÖGHK bereits zum 27. Mal die Heizhaus – Rallye. Treffpunkt war ab 10.00 Uhr im Eisenbahnmuseum Heizhaus Strasshof in NÖ.

Leider waren die Wetterverhältnisse nicht gerade einladend, trotzdem sind ca. 30 Teilnehmer zum vereinbarten Treffpunkt gekommen.

Um 11.00 Uhr gab es die traditionelle Führung



durch das Heizhaus und auch die Modellbauer zeigten ihre neuesten Fahrzeuge und Landschaftsbauten.

Der Buffetwagen war auf Grund des schlechten Wetter sehr gut besucht. Es gab ausreichend warme und kalte Getränke und Imbisse.

Um ca. 12:30 Uhr setzte sich die Kolonne der Teilnehmer zur gemeinsamen Fahrt in Richtung Nexing in Bewegung.

Die Route führte von Strasshof über Schönkirchen – Matzen – Spannberg – Erdpreß nach Nexing zum Gasthof „Oase am Teich“.

Mit einem gemütlichen Beisammensein bei gutem Essen ließ man die erste Oldtimerausfahrt der neuen Saison ausklingen.



Text: R.S. Fotos: GeHu.

ÖGHK - Sonderausstellung "DANCING CARS" Oldtimer-Messe-Tulln 2012



Unser Vizepräsident Peter Sailer hatte für die Gestaltung des ÖGHK-Clubstandes auf der Oldtimer Messe Tulln heuer eine besondere Idee. Die Präsentation der ausgestellten 20 Fahrzeuge einen Tag nach Ende der ORF-Dancing Stars-Staffel als „Dancing Cars“ war etwas Besonderes. Paarweise wurden Automobile und Motorräder der gleichen Type arrangiert und präsentiert. Interessierte Oldtimerfreunde haben so die einmalige Gelegenheit gehabt, bei jeweils 2 Fahrzeugen der gleichen Type doch Unterschiede zu entdecken.



Die Sonderschau der ÖGHK war somit ein doppelter Augenschmaus quer durch die Automobilgeschichte und dementsprechend gut besucht!



Mit dieser, sicher einmaligen Präsentation der Fahrzeuge hat unser Clubstand für große Aufmerksamkeit unter den Messebesuchern gesorgt.

Fotos: VOZ + L.M

Das Motorradmuseum Ehn – Sigmundsherg hat uns zwei rare Puch-Motorräder, eine Puch 800 als Solomaschine und eine Puch 800 Gespann für die Sonderausstellung zur Verfügung gestellt. Vielen Dank an unser Clubmitglied, Prof.DI.(FH). Fritz EHN für die beiden Leihgaben.



Auf diesem Wege möchte wir uns auch bei allen Clubkollegen und Freunden bedanken, die ihre Fahrzeuge für die Präsentation durch unsere Gesellschaft bei der Oldtimer-Messe Tulln 2012 zur Verfügung gestellt haben.



Besonders bedanken wollen wir uns bei der



Tanzschule WATZEK, die jedem unserer Aussteller einen Gutschein für einen Tanzkurs zur Verfügung gestellt hat.

Nicht vergessen dürfen und wollen wir auf



unser Organisationsteam, das in bewährter Weise wieder den Club-Stand aufgebaut und während der Zeit der Messe die Fahrzeuge betreut hat.

Erwähnenswert ist, daß die Tanzschule WATZEK auch für die Gewinner der Wertung für



die schönsten Klubstände auf der Oldtimer Messe Tulln ebenfalls Gutscheine für Tanzkurse zur Verfügung gestellt hat.



Mit großer Freude stellen wir in unserer heutigen Ausgabe den Ford Classic Club Austria (FCCA) vor, der seit 1992 besteht.

Unter dem Motto „Die Räder müssen rollen“ geht der Club mit seinem neuen Vorstand mit viel Engagement, Enthusiasmus und Freude in die Zukunft. Der FCCA organisiert regelmäßig Ausfahrten und Veranstaltungen. Gäste und Ford-Freunde sind bei den Treffen jederzeit willkommen. Informationen über die Aktivitäten sowie Fotos der Autos der Clubmitglieder sind auf der Homepage www.fordclassicclub.at zu finden.

Die ÖGHK und das junge, engagierte Vorstandsteam des FCCA planen eine engere Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung bei Veranstaltungen und Ausfahrten.

LESERBRIEF

Mit großen Erwartungen, Anspannung und Neugierde betrat ich am Mittwoch, den 18. April 2012 abends das Gebäude der Wirtschaftskammer Österreichs (WKO). Dieser exklusive Rahmen war als Veranstaltungsort für die Benzin-Enquete, die die WKO gemeinsam mit der AMV/ÖGHK und der TU Wien durchführte, vorgesehen. Meine Anspannung war und ist verständlich, ging es doch um einen Vortrag mit anschließender Diskussion um den Weiterbestand des Betriebes unserer historischen Kraftfahrzeuge mit dem neuen Treibstoffzusatz „Ethanol“. Aber nicht nur mich trieb es dorthin, weit mehr als 150 Gleichgesinnte aus vielen Teilen Österreichs erwarteten sich konkrete Aussagen zu diesem Thema.

Nach der Begrüßung durch den „Oldtimerpapst“ Komm Rat Franz Steinbacher, der auch als Moderator durch den Abend führte, hielt den Einleitungsvortrag der Gremialvorsteher des Kfz-Handels für Wien, Komm. Rat Burkhard Ernst. Neben vielen interessanten, statistischen Zahlen war die Kernaussage, daß das historische Kfz - der Oldtimer - keine wie immer geartete Belastung der Umwelt – sowohl durch die Stückzahl als auch die geringe Anzahl an Fahrtagen – darstellt, sondern vielmehr einen hohen wirtschaftlichen Faktor bedeutet und viele tausende Arbeitsplätze sichert.

Prof. DIng. Dr. Jürgen Stockmar (TU Wien) erläuterte aktuelle Probleme der Oldtimerhalter, zum Thema selbst sprach dann DIng. Christoph Denk (TU Wien). Ein spannender, hochinteressanter, allerdings mit viel „Chemie besetzter“ Vortrag. Tatsache ist, daß der Zusatz von Ethanol zu massiven Schäden vieler Bauteile der alten Motoren und deren „Infrastruktur“ führt. Die Heftigkeit der Schäden hängt vom jeweiligen Material ab und ist leider auch zeitlich noch nicht einzugrenzen.

Die in der anschließenden Diskussion gestellten Fragen nach Vorsorge oder Abhilfe konnten nicht wirklich beantwortet werden. Aus dem Publikum kamen praktische Hinweise, die aber auch nur die Zeit bis zum effektiven Schaden verlängern, aber letztendlich nicht verhindern können. Die Frage, warum überhaupt Ethanol dem herkömmlichen Treibstoff beigegeben wird, ist weder technisch noch chemisch begründet; es ist dies vielmehr eine politische Entscheidung. Auch die Mineralölwirtschaft ist von diesem EU-Diktat nicht begeistert, handelt es sich doch bei Ethanol um einen Zukauf und vermindert daher die Verkaufsmenge des eigenen Produkts.

Zum Schluß kommend möchte ich mit aller Kraft und Deutlichkeit darauf hinweisen, daß es äußerst wichtig ist, daß ALLE Oldtimerbesitzer an einem Strang ziehen, um weiteren Schikanen uns gegenüber entgegenzutreten zu können. Vereinigen wir uns in den großen Organisationen, die uns den Behörden gegenüber vertreten.

A.F.

technisches museumwien

Motorsport in Österreich

Digitalisierung und Online-Präsentation der
Nachlässe der Pressefotografen Artur Fenzlau
und Erwin Jelinek.

2001 und 2003 erwarb das Technische Museum Wien (TMW) die Nachlässe der Motorsport-Fotografen **Artur Fenzlau** (1909 - 1984) und **Erwin Jelinek** (1907 - 1989). Das Material wird ergänzt durch hunderte Rennprogramme und Siegrelisten.

2009 erhielt das TMW vom Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur den

Auftrag, der Öffentlichkeit diesen Bestand digitalisiert zur Verfügung zu stellen. Aus einer Auswahl der bedeutenderen Motorrad- und Automobil-Rennveranstaltungen wurden ca. 160.000 Aufnahmen gescannt.

Diese Fotos dokumentieren rund 150 Rennveranstaltungen mit rund 500 einzelnen Rennen. Davon fanden 110 vor 1939 und 66 im Ausland statt. Ein Personenregister erschließt über 350 Personen. Ein Ortsregister und eine Filtermöglichkeit nach Zeiten unterstützen das Recherchieren im großen Bestand. Das Projekt bietet somit einen großen Querschnitt zum österreichischen und teils internationalen Motorsport von 1927 bis 1979.

Abrufbar über die Homepage des TMW:
<http://www.technischesmuseum.at/motorsport-in-oesterreich>





MARKT



Verkaufe Pkw Z 5 Express Bj. 1935



Erzeuger: Waffenfabrik Brünn – Zbrojovka Brno, Gebaute Stückzahl: 357. Motor :4 Zylinder – Zweitakt, Kraftstoff Gemisch 1:25 , 1470 ccm, 40 PS bei 3000/min, Rechtslenker, Vorderradantrieb, Motor wurde neu gemacht, hat ca. momentan 50 km. Das Fahrzeug wurde 1987 komplett restauriert. Besichtigung und Probefahrt nach telef. Vereinbarung möglich. VB: Euro 23.000,00. O.Balcar, Tel.: 0664/1029919 oder e-Mail: balcar@a1.net

Verkaufe VW Polo I, Bj. 1980, 1093 ccm, 40 PS, 44.000 Km, L-Ausstattung mit Original-Schiebedach, Manilagrün, neues Pickerl, neue Stoßdämpfer, neue Achsmanschetten. Nach Auffahrunfall durch Rettung, Heckschaden repariert, aber noch nicht lackiert, Rost bei Schiebedach, sonst absolut rostfrei. VB Euro 940,- .Weitere Infos: <http://www.oeghk.at.tc/Forum/thread.php?board=2&thema=2>

Verkaufe komplettes Fiat E-Teile Lager von Fiat 850 126 127 128 124 125 132 Ritmo UNO Panda X19 238 usw. Neu- und Gebrauchtteile. Werkstättenauflassung war vor ca.15 Jahren. Von A-Z unsortiert. Besichtigung und Anbot erwünscht. 4180 Zwettl nahe Linz. Derleth Wilhelm, e-Mail: mb.derleth@aon.at

Verkaufe Pontiac Streamliner, Bj. 46, weinrot, im Originalzustand! Fahrbereit, mit österr. Einzelgenehmigung, 8 Zyl. Reihe, 76 KW, Ges. Gewicht 2170 kg, Länge 5270 mm, Probefahren im Großraum Wien, verhandelbarer Kaufpreis € 17 000,-.

Verkaufe Rolls Royce Silver Spur, Bj. 82, rechtsgelenkt, schwarz, Interieur beige, Alufelgen, Vinyl Dach, CD Wechsler, Alarmanlage, GB Zulassung, 4 sitzig, langes Chassis, neu lackiert (absolut kein Rost), restauriert, repariert, viele Neuteile eingebaut, wenig gefahren (in Österreich), Sammlungsauflösung bzw. wegen Neuanschaffung sehr günstig zu verkaufen, VB € 13.000,-. Tel.: 02287/5568

Verkaufe Steyr-Puch Haubennase bis Bj. 65, originalverpacktes Neuteil, Winterabdeckung für Motorhaube aus Aluminium (originalverpacktes Neuteil) und (Rarität) Steyr-Puch 650 TR kleine Riemenscheibe (Neupreis 2001 ATS 1.298,-).

Zu verkaufen: Volvo-Werkstatthandbücher (deutsch) auf CD-ROM: ÖGHK-

Mitgliedersonderpreis à € 8,-. Weitere Handbücher vorhanden! H. 1: P 120/P 130/P 220 B16, B18 u. B20: Technische Daten, H. 2: P 220 B18: Technische Daten, H. 3: P 1800, P 1800 S: Technische Daten, H. 4: 1800 E, 1800 ES: Technische Daten [ersetzt durch H. 30], H. 5: 120, 1800: Anweisungen für Ölwechsel, Schmierung und Reinigung, H. 6: Motor B 18 A, H. 7: Motor B 18 B, H. 8: Motor B 20 A, B 20 B, H. 9: Motor B 20, B 30, H. 10: Motor B 20 E, H. 11: CI-Anlage B 20 E/F, H. 12: Störungssuche Einspritzmotoren. Hannes G. Unterberger, Tel.: 0699/19598919

Verkaufe ROVER 12 Saloon Bj. 37. Unverfälschter Originalzustand, Erstmalige Zulassung 01.06.1937.1142ccm, 30kW, 4 Gang, nicht synchronisiert, Trommel- u. Gestängebremse, Rechts gelenktes Fahrzeug, Meilen Stand per 19.07.2011: 96.837 (ca. 155.000Km) §57a-Begutachtung: Juni 2012. Preis: Euro 22.000.00 (Privatverkauf). Tel.: +43/664/1973710 (Hr. Hudec)

Verkaufe „Rolling Chassis“ Steyr XXX, Bj. 1930, gegen Gebot. Fahrgestell mit Vorder- und Hinterachse, Motor, Getriebe, Motorhaube + Kotflügel, muß komplett überholt werden. Ist als Ersatzteillieferer oder zum Neuaufbau geeignet. Fahrzeug steht im Raum Wien. Info unter Tel.: 0699/10805840 - Herr Paradeiser

Verkaufe Skoda 42, Bj. 33. Sehr seltene 2-türige Limousine. Es wurden nur 421 Stück gebaut. Erster Skoda mit Zentralrohrrahmen.

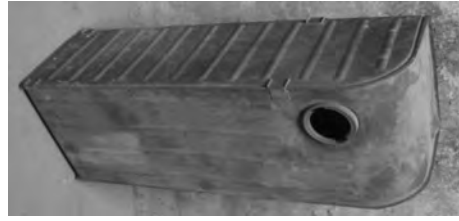


Die technischen Dinge wie Motor, Getriebe, Bremsen und auch die elektrische Anlage funktionieren. Papiere gibt es nicht. Der Wagen kann gestartet werden, Motor läuft. Originale Motor- und Fahrgestellnummer. 4 Zylinder, seitengesteuert, 3 Gang-Getriebe. Preis Euro 8.000,-. Tel.: 0664/3266369



Kühler zu verkaufen
Fabrikat unbekannt,
68 cm hoch,
46 cm breit.
Tel.: 0699/13404724

Verkaufe Benzintank, rechteckig,



93 cm lang, 30 cm hoch, 34 cm tief. **Für Steyr 100/ 200/220** Vordersitze mit alter Tapezierung und **für Steyr 50/55** Vordersitze sowie Rückbank ohne Tapezierung zu verkaufen. Tel.: 0699/13404724

Verkaufe Puch Roller RL 125., Bj. 56. Der Puch-Roller RL125 wurde komplett restauriert. z.B. Motor neu gelagert und abgedichtet. Blech gerichtet und neu lackiert. Chromteile neu bzw. neu verchromt. Original Typenschein! Sehr schönes Stück. Zubehör: Ersatzmotor dafür aber Satteldecken vorne leicht rissig und Antriebsschnecke für Tacho fehlt. Zustellung gegen Aufpreis möglich! Verkaufspreis: Euro 3.250,00 Fotos per Mail: ijkl@gmx.at anfordern oder gleich besichtigen! Standort: Raum Grieskirchen

Verkaufe für PKW der 20er/30er Jahre tapezierte Rückbank mit Lehne. Tapezierung graues Leder mit 14 Pfeifen in gutem



Zustand. Sitzbank: Breite 116 cm, Tiefe 57 cm. Lehne: Breite oben 120 cm, Höhe 52 cm. **Aus Konvolut an diversen Federn für Steyr 100/200/220.** Vorderfeder und Hinterfedern zu verkaufen. Tel.: 0699/13404724

Suche Hanomag Pkw bzw. Teile. Bitte alles anbieten, Zustand egal. Tel.: +43/664/5225067

Verkaufe Steyr-Puch 500, Mod. Fiat, Bj. 69,



weiß, 61.230 km, neues Pickerl, größere Kolben auf 650ccm, stärkere Antriebsachsen, neue Bremszylinder, Schalensitze, Sportlenkrad, Hohlraumschutz. Dazu Ersatzteile wie Blinkergläser, Kupplungsbeläge, Bremsbacken neu und gebraucht, Originalenkrad usw. VB: Euro 6.200,-. Standort: Acharting bei Oberndorf/Salzburg. Tel.: 0650/8410180

Sammler kauft Autoprospekte (auch Prospekte von LKWs und Motorrädern). Angebote unter Tel.: 02772/53878 oder 0664/3848798 und e-Mail: autofahrer@immo-ofner.at

Suche 19 Zoll Felgen für Praga. Lochkreis wäre 130 mm. Sollte ein Satz mit 4 Stk. sein oder noch besser 6 Stk! Tel.: 0664/6179578

Verkaufe Lenkung für Steyr 50/55 – Baby,



komplett (ohne Lenkrad) mit 2 Spurstangen links, rechts und 2 Spurstangenhebel links, rechts - alle Teile komplett überholt. Kugelgelenke mit neuen Gummistaubschutzkappen (an Stelle von Ersatzteil Nr. 100 43 18) versehen. Tel.: 0699/13404724

Verkaufe Mercedes 710 SRF, Bj. 69 mit 4,5 Tonnen FOCO Kran, 20KVA Notstromgenerator, 4,5 Tonnen Seilwinde. 100 PS Sechszylinder Diesel, 32126 KM am Tacho. Von dem Auto wurden nur 3 Stück gebaut, es ist der einzige, der noch erhalten ist. Das Fahrzeug wurde sehr behutsam teilerrestauriert, ist angemeldet und hat ein gültiges Pickerl für Fahrzeug und Kran, alles ist funktionstüchtig. Alles in sehr, sehr gutem Zustand. www.oldtimerlöschtzug-predlitz.at Richard Pieber, Tel.: 0664/5807970 oder e-Mail: rpieber@a1.net

Weitere Inserate finden Sie tages-aktuell im Internet auf der Homepage

www.austria-motor-veterans.at

unter **“MARKTPLATZ”**

Fachhandel für Schmierstoffe & treibstoffsparende Produkte

Reden wir über's Öl...

Öffnungszeiten

Mo-Fr 16.40 - 18.30

Sa 9.30 - 12.00

Unser Tipp:

„Zuerst zum Kaubek ums Öl, dann in die Werkstätte zum Service“

Kaufen Sie Ihr Öl beim Profi - bei bester Beratung und sparen Sie Geld !!!

-5%

* auf Lagerware im Shop

* Mit diesem Gutschein

Triesterstraße 27, 2620 Neunkirchen - Tel: 0650/3009996
e-mail: office@kaubek-oil.at - web: www.kaubek-oil.at

ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRESEN

A-1150 WIEN, HÜTTELDORFER STRASSE 1

BEITRITTSERKLÄRUNG:

Bitte, Ihre Adresse in Druckbuchstaben (pro Kästchen 1 Buchstabe)	
Vorname	Name
Straße	Haus Nr.
Postleitzahl	Wohnort
Tel.-Nr.	Jahresmitgliedsbeitrag € 40,- VIP-Mitgliedschaft € 60,-

Ich erkläre meinen Beitritt:

Datum: _____ Unterschrift: _____





ÖGHK

UNSERE FUNKTIONÄRE: PRÄSIDIUM:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen

Hütteldorfer Str. 1/11, 1150 Wien
Telefon und Fax: +43/1/9856770

Präsident: Mag. Heinz Clostermeyer
Vizepräsidenten: Lisl Mesicek,

Peter Ch. Sailer

eMail: president@austria-motor-veterans.at

WIEN:

Repräsentant: Wolfgang Dudek
Bitterlichstraße 46, 1100 Wien,
Tel.: 0680/3000076

eMail: w-dudek.oeghk@hotmail.de oder
w.dudek@austria-motor-veterans.at

NIEDERÖSTERREICH - NORD:

Repräsentant: Rudolf Dvorak
Feldstraße 60, 2231 Straßhof;
Tel.: 02287/5568

eMail: rdvorak@airwave.at oder
r.dvorak@austria-motor-veterans.at

NIEDERÖSTERREICH - SÜD

Repräsentant: Franz Traindt
2620 Ternitz, Steinbruch 3
Tel.: 0699/10473512

eMail: franz.traindt@gmail.com oder
f.traindt@austria-motor-veterans.at

NIEDERÖSTERREICH - WEST:

Repräsentant: Josef Heinz
Hugo Wolf Str. 3, 3100 St. Pölten;
Tel.: 02742/78300

eMail: j.heinz@austria-motor-veterans.at

OBERÖSTERREICH:

Repräsentant: Kurt Moschnick
Dörfel 4; 4221 Steyreck;
Tel.: 0676/7909297

eMail: kurt.mo@gmx.at oder
k.moschnick@austria-motor-veterans.at

WEST ÖSTERREICH:

Repräsentant: Peter Frohnwieser
Gällegasse 10, 5023 Salzburg;
Tel.: 0664/5003564

eMail: ktmhistoric@yahoo.de oder
p.frohnwieser@austria-motor-veterans.at

STIERMARK - OST:

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

BURGENLAND:

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

SEKTION FÜR HISTORISCHE MILITÄRFahrzeuge:

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

SEKTION FÜR SPORTWAGEN UND EXCLUSIVE AUTOMOBILE:

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

AUSLANDSVERTRETUNGEN: DEUTSCHLAND:

Repräsentant: Gottfried Binder
D 80937 München,
Franz Metzner Strasse 5,
Tel./Fax 0049(89) 3119 8311

FRANKREICH:

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

UNSERE TREFFPUNKTE

WIEN

Restaurant Arsenalstuben,
1030 Wien, Ghegastraße, Objekt 1
Tel.: 01/7982321

ACHTUNG neuer Termin seit Jänner 2012:

Jeweils dritter Montag im Monat,
19.00 Uhr

NIEDERÖSTERREICH - SÜD

Gasthaus Reinhard Holzer - "Freistil"
Krinningergasse 15, 2620 Neunkirchen
Tel.: 02535/65615

Auskunft bei Franz Traindt
Tel.: 0699/10473512

Jeweils zweiter Dienstag im Monat,
19.00 Uhr.

NIEDERÖSTERREICH - WEST

Gasthof Katzensteiner,
3121 Obermarnau Nr.25
Telefon: 02742/362795

Jeweils erster Donnerstag im Monat,
20.00 Uhr.

NIEDERÖSTERREICH - NORD

Treffpunkt variabel

ACHTUNG Termin:

Jeweils erster Dienstag im Monat,
19.00 Uhr

Auskunft: Rudolf Dvorak
Telefon: 02287/5568

OBERÖSTERREICH

Gasthof Weberberger,
Tillysburg 14, 4490 St. Florian
Telefon: 07223/3644

Neuer Termin:

Jeweils zweiter Mittwoch im Monat,
19.30 Uhr.

SALZBURG

Gasthof Winkler,
Linzer Bundesstr. 92, 5023 Salzburg
Telefon: 0662/660924
Jeweils zweiter Freitag im Monat,
19.30 Uhr.

Gasthof Römerwirt

83410 Laufen Leobendorf, Römerstr.1
Michael Burghartwieser Tel.: +49/86824740
Peter Frohnwieser Tel.: 0664/5003564
Jeweils erster Sonntag im Monat
Oldtimerfrühschoppen

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

PROGRAMM CLUBABEND WIEN

Juli und August = Sommerpause

Sonntag,

23. September. 2012

Herbstausfahrt der Landesgruppe Wien

Info: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076

15. Oktober 2012

Foto/Film/Video-Abend

19. November 2012

Tisch-Teiletauschbörse - unter dem Motto:
"ein bißchen Rost unter den Christbaum.."

17. Dezember 2012

Vorweihnachts-Clubabend
mit Vorschau auf 2013

VERANSTALTUNGEN IN GANZ ÖSTERREICH 2012

28. Juli

Sommer-Schlossfahrt



Org.: Wolfgang Dudek, Tel.: 0680/3000076

28. Juli

Oldtimertreffen in Gleisdorf

Org.: Gottfried Lagler, Tel.: 03112/6173 Fax +4

5. Aug.

12. Oldtimerpicknick

im Zuge
der
Veranstaltung



Sound of Speed

Org.: Peter
Frohnwieser, Tel.: 0664/5003564

19. Aug.

Salzburg-Gnigl Oldtimertreffen bei Fa.
Hannak



Org.: Verena Hohenauer, Tel.: 0676/3565407
+ Peter Frohnwieser, Tel.: 0664/5003564

24.-26. Aug.

Räder Classic Festival in
Sigmundsherberg

Org.: Otto Pessl, Tel.: 0676/6316206



25. Aug.

Oldtimerpicknick Salzburgring TSMV

Org. Peter Frohnwieser, Tel.: 0664/5003564

26. Aug.

Salzb.- Bayr. Oldtimertreffen
Mehring -Teisendorf

Organisation:
Org.: Fam. Prechtl +Freunde
0049/8666694

Peter Frohnwieser, Tel.: 0664/5003564

1.-8. Sept.
EASTSIDE -2012 -
f. Motorräder, bis Bj. 60

im Raum Deutschland-Tschechien-Polen
Org.: Helmut Behrens, Tel.: +49/01708131101

7. -9. Sept
Geländeausfahrt
in Göpfritz a.d. Wild
Org.: Otto Pessl, Tel.:
0676/6316206



8. Sept. 2012

Herbstausfahrt Schoß Niederweiden

Eine Gemeinschaftsveranstaltung von AMV,
ÖGHK und RREC

Treffpunkt: 10:30 Uhr beim

K.u.K. Marchfelderhof in Deutsch-Wagram
Fahrt entlang der March zum Schloß Niederweiden

Rustikales Essen u. Getränke in der historischen Wildküche (ohne Limit!)

Hühner, Stelzen, Braten etc. mit Beilagen,
Bier, Wein, Mineralwasser.

Kutschenfahrten durch die Au - wie in
Kaiser's Zeiten

Nenngeld pro Person € 55,00.

Die Veranstaltung findet bei jeder Witterung
statt.

Um verbindliche Anmeldung wird gebeten.

Organisation:

Rudi Dvorak, Tel.u.Fax: 02287/5568

15.+16. Sept.

Preis des Bürgermeisters von Wien



Ausschreibung auf Seite 3 dieser Ausgabe
Org.: H.Clostermeyer, Tel.: 01/9856770(+Fax)

23. September

Clubabend-Ausfahrt der Landesgruppe
Wien

Org.: W.Dudek, Tel.: 0680/3000076

23. Sept.

Herbstausfahrt Gleisdorf, Stmk.

Org.: Gottfr.Lagler, Tel.: 03112/6173 + Fax 4

07. Okt.

Herbstausfahrt NÖ-Süd

Org.: Franz Traindt, Tel.: 0699/10473512

IMPRESSUM:

MVZ

MOTOR VETERANEN ZEITUNG
Medieninhaber: Herausgeber, und für den
Inhalt verantwortlich:

Österreichische Gesellschaft
für historisches Kraftfahrwesen,
7212 Forchtenstein; Rosalienstraße 86
Telefon + Fax +43/(0)1/9856770,
e-Mail: oeghk@chello.at +
mvz@austria-motor-veterans.at;

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

Redakteure der MVZ: Lisl Mesicek
Heinz Mesicek

Offenlegung lt. § 25 Pressegesetz:
Grundlegende Richtung:

ÖGHK Statuten § 2;

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

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

