

SELBERMACHEN KANN GEFÄHRRLICH SEIN!



Eine Kurzgeschichte aus dem Jahr 1994

Von Hr. Dipl. Ing. Dr. Georg KARL

Mit Gruseln denke ich an die Anfangszeit meiner Autobastlerrein - als warnendes Beispiel sei „gebeichtet“, was ich alles anstellte.

Zum Beispiel machte mich im Winter ein Passant durch heftiges Winken aufmerksam, das ein Vorderrad meines Austin A 90 auf dem Eis sich nicht drehte- die Öldruckzylinder waren am Blockieren schuld.



In einem alten Auto Lehrbuch stand das Rezept für den Selbstansatz einer Bremsflüssigkeit:

1 Teil Rizinusöl mit einem Teil Spiritus mischen. Das tat ich - und siehe da: die Bremsen funktionierten wieder, das Schleifen an den Backen war weg, die Bremstrommeln nach Ende einer Fahrt wieder kühl.

Das „dicke Ende“ kam im Sommer:

In der hintersten Weststeiermark. Die alte Straße von Trahütten nach Deutschlandsberg werden ja manche noch in Erinnerung haben, langes Gefälle, dann wieder eben und dann ein über 20-prozentiges Gefälle nach Deutschlandsberg hinunter.

Nun sprang beim Austin bergab der erste Gang gerne heraus (schweigen wir lieber über das Fremdfabrikat, das die Firma Austin damals einbaute- nach dem mühsamen späteren Getriebe- wechsel sprang dafür beim Wegfahren der erste Gang heraus...!).

Und so musste ich alles mit dem zweiten Gang bergab „machen“ und dementsprechend fleißig auf der Bremse stehen.

Und genau, als die Nase des Wagens sich in das 20-prozentige Steilgefälle neigte traf mich fast „der Schlag“: das Bremspedal trat ich leer durch - und das bei beginnenden 20-prozentigem Gefälle; links ein Hang, rechts ein tiefer Graben.

Handbremse ziehen war sinnlos - die hing irgendwie mit dem Fußbremssystem zusammen (wie, habe ich später auch nicht mehr herausfinden wollen) und so gab mir mein Schutzengel blitzartig den rettenden Gedanken ein: wie ein Skifahrer „Slalom-schleudern“!

Das ging, weil es sich um eine Schotterstraße handelte und der Austin nur 2,40 m Radstand hatte (wie ein Käfer!!) und vorne und hinten große Überhänge die Schleuderneigung förderten. Und so fand sich nach einigen heftigen „Wedlern“ ein

rettender Wasserausflussgraben, dessen Wände die Nase des Wagens gnädig auffingen, mitsamt dem leicht schlotternden Insassen!

Im Rückwärtsgang kam ich gar nicht mehr heraus, so steil war es.

Und so grub ich ca. eine Stunde lang das vor dem Wagen befindliche Erdmaterial weg.

Inzwischen war die Bremse abgekühlt und funktionierte wieder, so dass ich heil nach Hause kam.

Schuld am Versagen war die Dampfblasenbildung (Spiritus hat ja einen niedrigen Siedepunkt), die man in leichteren Fällen durch heftiges, wiederholtes Niederdrücken des Bremspedals einigermaßen ausgleichen kann.

In meinem Fall war die Bremse durch das vorhergehende, lange Gefälle ganz einfach zu heiß geworden!

Heute habe ich längst ein Bremszylinder - Home Werkzeug und die jetzigen Bremsflüssigkeiten sind auch besser als im Jahre Schnee, als die Autler sich noch alles selbst zusammenmischten...

Nach 40 Jahren ist mir das alles in frischester Erinnerung!

Austin

Seit 48 Jahren
unser Motto

Wir bewegen Tradition

INHALT:

Seite 2: Béla Barényi Award 2023

Seite 3: Der Umweltgedanke ist nichts Neues

Ein Koch und sein VW T2

Seite 4: Oldtimer - Elektroautos
Luftverschmutzung / Automobile

Seite 5: Probefahrkennzeichen

Seite 6: Lamborghini

Seite 7: Löwen - Rallye



Seite 8: Organisation, Termine, Betritt





BÉLA BARÉNYI AWARD 2023



Am Freitag, den 19. Jänner 2024 wurde vor rund 300 geladenen Persönlichkeiten aus der nationalen und internationalen Oldtimerszene einschließlich Motorsport und Automobil Technik, im „Oldtimermuseum KOLLER am Heldenberg“, Niederösterreich 3704 Kleinwetzdorf, Wimpffen Gasse 5, dank der großzügigen Unterstützung von Bürgermeister Günther Brandstätter und seinem Organisations Team, sowie Museumsbetreiber Herr KR Rudolf Koller, der Béla Barényi Award 2023 an Österreichs erfolgreichsten und längst dienenden Allround Motorsportler, Dieter Quster verliehen.



Dieter Quster begann seine Motorsport-Karriere 1957 mit Motorboot-Rennen holte 1962 den Europameistertitel in der 500 ccm-Rennbootklasse nach Österreich und startete zwischen 1963 bis 1965 auf Norton, NSU und BMW im Motorrad-sport. 1965 wechselte er in den Automobilrennsport und gewann die Tourenwagen-Europa-Meisterschaft in den Jahren 1968 und 1969 auf BMW. Ab 1968 war er Werksfahrer für BMW und startete überaus erfolgreich in der Formel 2. 1974 – Formel-1 Start beim Großen Preis von Österreich auf einem Surtees TS9. In den 70er und 80er Jahren Tourenwagen und Procar-Rennen mit einem Klassensieg in Le Mans. In den 90er Jahren Start in den US-Rennserien IMSA, ALMS und US-Sportscars Championship. Heute startet Dieter Quster bei vielen intern. Veranstaltungen immer noch erfolgreich mit historischen Fahrzeugen.



Laudator war niemand geringerer als **Hans-Joachim „Strietzel“ Stuck**, einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer und seit über 60 Jahren, einer der langjährigsten Freunde und Partner bei Langstrecken-Rennen von Dieter Quster.

Moderiert wurde die mittlerweile 18. Preisverleihung überaus launig und kompetent vom motor sportinformatierten **Rudi Roubinek**.



Organisiert wurde die Preisverleihung in bewährter Weise vom **AMV-Team** (Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen) unter seinem neuen **Präsidenten Ottokar Pessl**, und den von Beginn an Vorsitzenden des Auswahlkomitees, Doyen der österreichischen Motorveteranenszene **Komm. Rat Franz R. Steinbacher**, dem seine heikle Aufgabe, Jahr für Jahr, ein außergewöhnliches Herzensbedürfnis ist.



Seit 2005

Der Béla Barényi Preis wurde 2005 erstmalig vergeben und wird seitdem alljährlich gegen Jahresende im Rahmen einer Feierstunde in Wien der jeweilige Preisträger präsentiert. Die Auszeichnung der Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen (AMV) wird an Persönlichkeiten vergeben, die sich im Besonderen um die historische Kraftfahrt verdient gemacht haben.

Das jeweils im Frühherbst tagende Komitee bewertet das Lebenswerk von Kandidaten, die als Aktive in der aktuellen Szene als auch solche die durch außergewöhnliche Leistungen in der Vergangenheit im österreichischen Kraftfahrwesen sich hervorragende Verdienste erworben haben. Aber auch besondere Förderung oder Einsatz im Einzelnen und für einzelne Projekte als auch Projekte selbst in den Diensten der historischen Kraftfahrt sind in den Satzungen als förderungswürdig und auszeichnungswürdig angesehen.

Bisherige Preisträger:

- 2005: Patricia H. Fischer, Ex ÖAMTC;
 2006: Professor DI Dr. Ernst Fiala, Automobil-Konstrukteur, VW Golf;
 2007: Ing. Martin Pfundner, FIA-Vizepräsident, ÖASC;
 2008: Gen. Dir. Gustav Trubatsch, GD a.D. Castrol;
 2009: Professor Dr. Friedrich Indra, Automobil-Konstrukteur, TU-Wien;
 2010: Heinz Prüller, Motorjournalist, F1-Moderator;
 2011: Professor DI Dr.h.c. Jürgen Stockmar, Steyr/Magna GD Ex, TU Wien;
 2012: Professor. Dr. H. P. Lenz, TU Wien;
 2013: Hans Herrmann, Rennfahrer, Le Mans-Sieger
 2014: Hofrat Univ.Prof Dr. Alfred Staffen, Präsident OSK, Unfallmedizin;
 Lisl Mesicek, Präs. ÖGHK, Steyr-Register Austria;
 2016: Helmut Zwickl, Motorjournalist;
 2017: Ex Vizekanzler BM f. Justiz, Univ. Prof. Dr. Wolfgang Brandstetter;
 2018: Hofrat Dipl. Ing. Georg Hönig, NÖ Landersregierung;
 2019: „Masta“ Kurt Bergmann, Rennwagen-Konstrukteur, Formel-V-Kaiman
 2020: —
 2021: Dr. Wolfgang Ullrich, Automobil-Konstrukteur und Audi Rennchef;
 2022: Arturo Merzario, Rennfahrerlegende, Sportwagenweltmeister 1975 und 1977.

2023

2023 wird Renn-Legende **Dieter Quster** – Formel 1, Formel 2, DTM-Rennfahrer und 4facher Tourenwagen Europameister - der Geehrte sein. Durch den Wechsel der bisherigen Sponsoren kann die Feierstunde allerdings erst im Jänner 2024 zur Durchführung gelangen. Und zwar im „Oldtimermuseum KOLLER am Heldenberg“, NÖ. (3704 Kleinwetzdorf, Wimpffen Gasse 5).



Der Preis

Das sichtbare Symbol des Preises ist ein schwerer goldener Löwe, in Handarbeit in Bronze gegossen. Das Vorbild dazu sind die beiden Löwen, die das Nussdorfer Wehr, die Schleuse an der Donau am Beginn des Donaukanals bzw. die Schamerlbrücke (Otto Wagner, 1897 – 99 erbaut) in Wien Döbling krönen. Diese einzigartigen monumentalen Skulpturen sind das Werk des Wiener Bildhauers Rudolf Weyr (1847 – 1914). Sie dienen dem berühmten Logo des Automobilproduzenten Gräf & Stift ebenso als Vorbild, jedoch steht der Gräf – Löwe mit seinen Vorderpfoten entweder auf einer Halbkugel oder auch auf einer ganzen Kugel, die mit den angedeuteten eingekreisten Erdteilen unseren Planeten symbolisieren. Die Statuette des Béla Barényi Löwen zeigt das legendäre Tier hingegen undressiert in angelegter freier Natur, wenn man will in offener Wildnis, kampfbereit für jede neue Unternehmung.

Der Löwe



Eine besondere lebenslange Beziehung zum Tier Löwe ist über den großen österr. Konstrukteur und Automobil Sicherheitspapst Béla Barényi überliefert. Dies kann auch in seiner großen Biografie von Dr. Harry Niemann, „Béla Barényi - Pioneer of Passive Safety“, Mercedes-Benz Classique Car Library, USA, 2006 nachgelesen werden. Vielleicht bestand sogar zu den monumentalen Vorbildern der kleinen Skulptur des Béla Barényi Preises in Nussdorf eine direkte Verbundenheit. Leider können wir unseren berühmten Namensgeber des Preises über dieses Geheimnis nicht mehr befragen.
 Prof. Ing. Béla Barényi

Mit über 2500 angemeldeten Patenten ist Béla Barényi sicherlich einer der schöpferisch potentesten österreichischen Entdecker, Entwickler und Erfinder im Automobilwesen. In jedem Automobil und das gilt vor allem auch heute noch, ist ein Stückchen von Barényi, heißt eine allgemein gültige Weisheit. Spitzenentwicklungen Barényis waren die Fahrgast Sicherheitszelle mit leicht verformbaren und energieverzehrendem Drumherum und vor allem die Sicherheitslenksäule, die die gefährlichen Lenkspieße ablöste.

Alles Entwicklungen zur Hebung der aktiven und vor allem der passiven Sicherheit im Kraftfahrzeugbau, zu einer Zeit in der noch niemand davon

etwas wissen wollte. Dadurch erst um Jahrzehnte später beim Bau von Fahrzeugen angewandt und dem Käufer erwerbbar gemacht, wurden Barényis Entwicklungen noch unentbehrlicher und sicherlich mehr als segensreich.

Nicht zuletzt war Barényi der Urvater und Schöpfer des Konzepts des Volkswagens (Käfer) der von Porsche schließlich vermarktet wurde.

Barényi wurde am 1. März 1907 in Hirtenberg Niederösterreich geboren.



In der Familie waren Physik und Technik zuhause. Der Onkel besaß allein in Deutschland über hundert Patente auf dem Gebiet der Optik, der Vater war Professor für Naturwissenschaft. In der Fabrikantenfamilie machten überaus begabte Mitglieder als Privatgelehrte und Künstler diese zu einer Quelle von Innovationen und Schöpfungen. Unter solchen Voraussetzungen beendete Barényi bereits 1925 seine Studien über Maschinenbau und Elektronik an einer privaten Lehranstalt in Wien erfolgreich, wobei er bereits als 17jähriger sein erstes Patent anmeldete. Schon damals interessierten ihn Kraftfahrzeuge besonders, er brachte seine ersten Ideen zu einem „Volkswagen“ als Abschlussarbeit zu Papier.

Ab 1927 wirkte er in den Steyr Werken, später bei der ÖAF (Austro-Fiat). Danach zog es ihn nach Frankfurt am Main. Hier machte er bei den Adler Werken kurz Station. Als Fachmann für Schwingungslehre war er danach in Berlin bei Getefo tätig, um endlich mit dem Eintrittsjahr 1939 bei Daimler Benz in Sindelfingen ein, bis zur Pensionierung 1974 dauerndes Wirkungsfeld zu finden. Hier entwickelte er alle seine sicherheitsrelevanten Grundsätze zum Bau von modernen Fahrzeugen. Dass diese praktisch erst 30 oder gar 40 Jahre später umgesetzt und allgemeine Sicherheitsrichtlinien wurden, lag nicht in seiner Macht. Seine Postulate waren ihrer Zeit weit voraus und damals auch noch schwer verkäuflich. Passive Sicherheit im Kraftfahrzeug ist erst heute ein richtiges Bedürfnis. Der offiziell von ihm geführte Titel bei Daimler Benz „Leiter der Pkw-Vorentwicklung“ sagt hierzu eigentlich schon alles.

Trotzdem müssen wir ihm um sein Bemühen und seine Pionierleistungen dankbar sein, retteten seine Ideen als „Vater der passiven Sicherheit“ im Automobil tagtäglich Leben.

Barényi starb 1997, noch bis zuletzt tätig in den Diensten der Sicherheit und Innovationen im Kraftfahrzeugwesen. Höchste Ehrung erfährt der begnadete Techniker mit der Aufnahme im Jahr 1994 in die

„ Automotive Hall of Fame “

in Detroit, dem Olymp der ganz großen Persönlichkeiten der Automobilindustrie.



Kontakt:

ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR MOTORVETERANEN ORGANISATIONSBURO / ARCHIV

1040 Wien - Waaggasse 6 - ZVR 950 410 188 - TELEFON + 43 676 842 73 7201
 Ständiges Mitglied im Beirat f. hist. Kraftfahrzeuge im BM f. Verkehr, Innovation u. Technik
 home: www.amv.team / www.austria-motor-veterans.at
 mail: info@amv.team / amv@austria-motor-veterans.at



Ottokar Pessl
 +43 676 842 73 7201



Komm. Rat Franz R. Steinbacher
 +43 664 206 8220





DER UMWELTGEDANKE IST NICHTS NEUES!



Nicht nur im 21. Jh. ein Thema, auch in den späten 1970er Jahren haben sich Menschen Gedanken gemacht, die Umwelt vor Schmutz, Gestank und giftigen Industrie-Abfällen zu schützen.

Natürlich wollte man nicht in die Steinzeit oder in's Mittelalter zurückfallen, sondern alle Entwicklungen aus Technik und Industrie nützen und genießen. Doch mußte man irgendwo ansetzen und beginnen, innovative Alternativen zu bestehenden Umweltverschmutzern zu finden.

Viele schlaue Köpfe haben sich Gedanken gemacht, dort wo man die größte Herausforderung gesehen hat, unsere Luft zu verbessern, nämlich bei der Mobilität, dem Automobil.

Natürlich gab es auch andere „Luftverschmutzer“ die mit herkömmlichen „Verbrennern“ betrieben wurden, wie z.B. Rasenmäher, Heckenscheren und anderes Gartengerät.

Hier galt es nun, einen neuen Kraft-/Treibstoff zu finden!

Der NÖer Karl LAA aus Spillern, Geschäftsmann, Künstler, Musiker, Sportschütze und Gemeinderat in Spillern – ein Multitalent und begnadeter Erfindergeist – wollte es wissen; warum sollte man Luft, wenn man sie komprimiert, nicht als „Kraftstoff“ zum Antrieb von Motoren und damit zum Antrieb von Maschinen, nutzen können?

Was war das Hindernis?

Für Karl LAA gab es kein Hindernis; er komponierte mit seiner Phantasie und seinem technischen Verständnis ein Konstrukt, das Erfolg versprach.

Als Händler von Rasenmähern, Kleintraktoren und anderen Motor-betriebenen Gartengeräten, versuchte Karl LAA bei diesen Produkten, seine Idee, nämlich den Antrieb statt mit Benzin, auf komprimierte Luft umzustellen, umzusetzen. Das System sollte preislich machbar und mit handelsüblichen Bauteilen zu verwirklichen sein. Das war nicht einfach; mühevollere Recherchen bei einschlägigen Fachbetrieben waren dafür notwendig.

Es sollte ja LAA's Idee, durch Zusammenbau handelsüblicher und preiswerter Bauteile, verwirklicht werden können.

Sehr viel war nicht notwendig; ein Druckbehälter, Rohre, Ventile und ein Manometer, sowie eine kleine, geeignete Turbine mit mechanischem Kraftschluß zu den jeweiligen, spezifischen Werkzeugen, wie Schere, Zange oder Säge.

Die ersten Umbauten waren bereits von Erfolg gekrönt und konnten auch im praktischen Betrieb bereits eingesetzt werden.



Interessenten und zufriedene Anwender, wie die Gemeinde Wien, oder kleinere Gemeinden, aber auch aus dem Privatbereich, gab es sehr bald. Dort, wo Ruhe und gute Luft ein Gebot sein sollte, nämlich in Krankenhäusern, Parkanlagen, Seniorenheimen, Kleingartensiedlungen etc. war der Verkauf dieser, neuartig mit komprimierter Luft angetriebener Gartengeräte, erfolgreich. Nicht lange dauerte es, bis Karl LAA diesen Luft-Antrieb auch im Automobil und nicht nur im Kleintraktor oder Gartengerät verwirklicht sehen wollte.



Die Suche nach einem geeigneten Kleinfahrzeug für Versuchszwecke war erfolgreich; im 10. Wiener Gemeindebezirk im „Autohaus Gellertplatz“ konnte ein Kleinwagen (Jonny-Panther 125 ccm) erworben werden, der umgebaut, den Erfordernissen eines mit Druckluft betriebenen Fahrzeuges gerecht wurde.

Die Kapazität des Luft-Antriebs wurde auf 4 Flaschen komprimierte Luft mit je 300 bar, erweitert.

Ein von Hand aus zu bedienendes Mehrwegeventil war für die Steuerung der Luftzufuhr zu den zwei Turbinen der Fa. Atlas Copco zuständig, die, jeweils an ein Hinterrad gekoppelt, für den Antrieb sorgten.

Um das Fahrzeug unabhängig von „Tankstellen“ zu machen, wurde auch ein Dynamo und ein Kompressor im Kleinwagen verbaut.

Interessant war, daß Karl LAA fast an der Verwirklichung des *Perpetuum mobile* vorbeischrämte; er verwendete die „Abluft“ der Turbinen zum Antrieb eines Dynamos, der wiederum Strom zum Betrieb eines, im Kleinwagen eingebauten Kompressors zum Laden der Flaschen erzeugte.

Auch bei jeder Bergabfahrt war der Dynamo me-

chanisch mit dem Fahrwerk gekoppelt und brachte Energie für den Kompressor – um die Flaschen zu laden!

(Heute spricht man beim e-Auto vom „rekuperieren“. Die beim Bremsen entstehende Energie wird zum Wiederaufladen der Batterie verwendet).

Die Flaschen konnten somit selbst während des Fahrens „aufgeladen“ werden.

An dieser Stelle bleiben so manche Fragen zum System offen, die alters und krankheitsbedingt der Erfinder Karl LAA, leider nicht mehr beantworten kann.

Die in dem kleinen Versuchsfahrzeug eingebauten 4 Stück Preßluftflaschen mit einer Ladekapazität von je 100 lt. Preßluft (aus Randeck bei Gresten NÖ), ermöglichten eine Reichweite von ca. 70 km im hügeligen Gelände, oder etwa 1,5 Stunden Fahrzeit in der Ebene.

Die Höchstgeschwindigkeit lag bei knapp 70 km/h.

Mit diesem, für den Stadtverkehr höchst geeigneten Fahrzeug, ergaben sich folgende Vorteile:
Energie – sparend
Preisgünstig im Betrieb
Leise
Kein Schadstoff – Ausstoß
Geringe Wartung

Ausreichende Tages-Km-Leistung für die Stadt
Unabhängig von „Tankstellen“.

Die von Karl LAA erdachte Möglichkeit, ein Fahrzeug zu schaffen, das den Anforderungen der Gesellschaft, der Umwelt, der Ökonomie und der Ökologie entspricht, fand großen Anklang im In- und Ausland.

Viele Patente konnte sich Karl LAA sichern. Obwohl das Interesse groß war, scheiterte auch dieses Projekt nicht nur an der dafür notwendig gewordenen Finanzierung, sondern sicher auch an „anderen Interessen“!?

Viel zu einem straßentauglichen Auto hätte nicht mehr gefehlt. Wir hätten, zumindest für die Stadt, ein, den heutigen Umwelt-Vorstellungen entsprechendes Gefährt.

Aber, wie schon so oft, ist österreichischer Erfindergeist auf der Strecke geblieben.

Text: Heinz Mesicek
Fotos: Karl LAA



EIN KOCH UND SEIN VW T2



Darf ich Vorstellen!
Kevin, Kevin Lagler
Gelernter Koch/Kellner

Hobby: Oldtimer, restaurieren, spengeln, Karosserieteile anfertigen.

Beruf: selbstständig (hat sein Hobby zum Beruf gemacht).

Kevin begann als damals 14jähriger mit einem VW Golf, den er aus einer burgenländischen Scheune um ein paar Hundert Euro zu sich nach Hause in die Steiermark holte.

Bevor er den Golf komplett zerlegte, fuhr er fast den ganzen Nachmittag im Hof Runde um Runde den Tank leer.

Noch am selben Abend zerlegte er den Golf in seine Einzelteile. (möchte bemerken, dass er zuvor noch nie ein Auto zerlegte und schon gar nicht zusammenbaute oder bei ebensolchen Tätigkeiten mitwirkte).

Bis auf wenige Spenglerarbeiten und der Komplettlackierung hat er den VW Golf alleine wieder zusammengebaut, und nicht nur das, er war auch wieder fahrbereit.

Die Jahre vergingen, die Schrauber Leidenschaft blieb, auch während seiner Koch/Kellner Lehre. Das zweite Objekt ließ nicht lange auf sich warten, eine VW T2 Pritsche zwängte sich in die Kleine Garage von seiner Oma, die er benutzen durfte.



Eine Pritsche, für mich, seinen Vater, „FETZEN HIN“, für ihn, Kevin, „gute Restaurationsbasis“. Nach der Demontage aller Anbauteile, einfach gesagt, alles was zum Abschrauben und Ausbauen war, wurde das „Häusl“, Türen und Achsen zum Sandstrahlen gebracht und anschließend grundiert, damit vorerst so der Rost gestoppt wurde und nicht weiterarbeiten konnte.

Als ich das Wrack dann so sah, rief ich: „Oh Herzgott, und des G'stell soll mal wieder auf die Straße?“

Unbeirrt begann Kevin mit der Restauration,

bestellen von Ersatzblechen usw. Den Motor ließ er von einem Fachmann, der sich auf VW- Motoren spezialisiert hat, neu aufbauen.

Bei den Ersatzblechen gab es die ersten größeren Hindernisse. Viele der Ersatzbleche waren ungenau oder sie waren weder original noch im Nachbau erhältlich.

Kevin sagte „selbst ist der Mann“ und baute sich die Maschinen und Werkzeuge für die Fertigung der Ersatzteile und begann diese Teile einzuschweißen.



Nach einigen Monaten hatte er den T2 fertig gespengelt und grundiert.

Jetzt ging es an die Lackierarbeit, die er auch gleich selbst in die Hand nahm.

Der Zusammenbau begann. Achsen, Sitze, Klappe, Tank, Türen, Scheiben usw., selbst der Kabelbaum wurde neu eingezogen und die Elektrik wurde installiert.

In der Zwischenzeit kam der NEU aufgebaute Motor, das Herzstück jedes Fahrzeuges. Mit Spannung und Freude wurde auf die „Hochzeit“, den Einbau des Motors, hin gefiebert.

Der Tag X kam und das Herzstück wurde eingebaut, Batterie angeschlossen, Zündschlüssel rein und, halt, noch vorher den Tank befüllen, noch einige Dreher und gleichzeitiges Pumpen des Gaspedals und der typische VW- Sound erklang. Seitdem sind Kevin und seine VW- Pritsche unzertrennliche Freunde und nicht nur auf steirischen Straßen unterwegs.

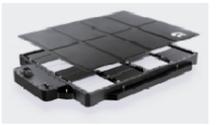
Fahrtenbuch: Italien, Südtirol, Slowenien, Kroatien

Text & Bild: Fam. LAGLER





OLDTIMER - ELEKTROAUTOS



Eine kürzlich durchgeführte Studie hat ergeben, dass der gesamte CO₂-Fußabdruck eines gut gepflegten Oldtimers potenziell geringer sein könnte als der eines neuen Elektroautos. Das Team der International Drivers Assoziation hat einige faszinierende Erkenntnisse aufgedeckt, die zeigen, dass Oldtimer aufgrund der geringeren Menge an eingebettetem Kohlenstoff in ihrem Lebenszyklus möglicherweise einen unbeabsichtigten ökologischen Vorteil gegenüber modernen Elektroautos haben könnten.

Wie Oldtimer Elektroautos in Sachen Umweltverträglichkeit übertreffen, könnten

Im Rennen gegen den Klimawandel werden Elektroautos (EVs) als Streitwagen der Nachhaltigkeit gefeiert. Eine überraschende Wendung in der Geschichte zeigt jedoch, dass Oldtimer, die Antiquitäten der Automobilwelt, möglicherweise die Führung in Sachen Umweltschutz übernehmen und die modernen Vorstellungen über CO₂-Fußabdrücke und Umweltfreundlichkeit herausfordern könnten.

„Elektroautos sind kein Allheilmittel gegen den Klimawandel. Es gibt bereits eine umweltfreundliche Alternative in unserer Garage – Oldtimer“, sagt Dominic Wyatt, Automobil-Experte bei der International Drivers Assoziation.

Mit diesem Gedanken im Hinterkopf wollen wir untersuchen, wie Oldtimer Elektroautos in Sachen Umweltverträglichkeit übertrumpfen könnten.

Der weniger bekannte ökologische Vorteil von Oldtimern

Oldtimer können tatsächlich umweltfreundlicher sein. Dies mag unlogisch erscheinen, wenn man bedenkt, wie weit unser Verständnis von Autoemissionen und Luftqualität fortgeschritten ist. Das Geheimnis liegt jedoch nicht im laufenden Kraftstoffverbrauch, sondern in einem Begriff namens eingebetteten Kohlenstoffs.

Dominic Wyatt definiert es als „die Summe aller Treibhausgase, die bei der Herstellung eines Pro-

dukts entstehen.“

In Bezug auf eingebetteten Kohlenstoff schneiden Oldtimer gut ab, weil sie bereits gebaut wurden. Die Produktion von Elektroautos beinhaltet die Gewinnung, Verarbeitung und den Transport von Rohstoffen, gefolgt von den Herstellungs- und Montageprozessen.

Diese Schritte sind mit hohen CO₂-Emissionen verbunden. Hier ziehen Oldtimer an den Elektroautos vorbei.

Weniger eingebettete Energie

Wyatt weist darauf hin: „Oldtimer haben im Grunde keinen Herstellungs-Fußabdruck mehr – dieser wurde bereits vor Jahren ausgeglichen. Die Energie, die sie 'schulden', ist für Wartung, Benzin usw.“ Je länger ein Fahrzeug genutzt wird, desto mehr wird die bei seiner Produktion verbrauchte Energie über seine Lebensdauer verteilt, wodurch seine gesamten Umweltauswirkungen reduziert werden.

Im Gegensatz dazu könnten Elektroautos aufgrund ihrer komplexen Rohstoffe einen größeren CO₂-Fußabdruck hinterlassen. Eine Studie hat ergeben, dass allein die Lithium-Ionen-Batterie 80 % mehr Kohlenstoff emittieren kann als die Herstellung eines benzinbetriebenen Autos.

Materialrecycling

Laut National Geographic stammen die riesigen Fußabdrücke von Autos von Rohstoffen. Im Gegensatz zu Elektroautos wurden bei älteren Modellen einfachere Materialien wie Metall und Glas verwendet, die leicht recycelt werden können. Moderne Autos bestehen aus einer Mischung aus Aluminium, Kunststoffen und Hybridmetallen, was ihr Recycling schwierig und energieintensiv macht.

Die Wahrheit über Elektroautos und Produktionsemissionen

Viele nehmen an, dass sich Emissionen nur auf das CO₂ beziehen, das ein Auto auf der Straße

ausstößt. Sie berücksichtigen jedoch nicht den größten Übeltäter, nämlich den Herstellungsprozess. Verstehen Sie uns nicht falsch, Elektroautos stoßen auf der Straße weniger Treibhausgase aus. Aber ihr grüner Ruf kommt nicht ohne Kosten.

Die Produktion von Elektroautos ist weitaus energieintensiver und CO₂-emittierender als die von Verbrennungsmotoren (ICE). So erzeugt beispielsweise der schwedische Polestar 2 in seiner Produktionsphase 26 Tonnen CO₂. Im Gegensatz dazu kann ein Oldtimer, der jährlich 1.200 Meilen fährt, nur rund 563 kg CO₂ produzieren. Das bedeutet, dass ein gut gepflegter Oldtimer jahrzehntelang fahren könnte, um den eingebetteten Kohlenstoff eines neuen Elektroautos auszugleichen.

Lassen Sie uns herausfinden, warum:

Intensive Batterieproduktion

Die bedeutendste Quelle dieser Emissionen ist die Batterieproduktion. Die Batterie eines Elektroautos erfordert den Abbau und die Verarbeitung seltener Mineralien wie Lithium, Nickel und Kobalt. Die Verarbeitung dieser Materialien kann für die Umwelt äußerst schädlich sein, ganz zu schweigen von den Menschenrechtsverletzungen in einigen Ländern, in denen diese Minen betrieben werden.

Aktuelle Studien zeigen, dass die 80-kWh-Batterie in einem Tesla Model 3 zwischen 2,5 und 16 Tonnen CO₂-Emissionen verursacht, eine Zahl, die bei größeren Batterien noch steigt.

Der Großteil dieser Emissionen stammt aus den fossilen Brennstoffen, die beim Abbau und der Verarbeitung dieser Materialien verwendet werden.

Darüber hinaus erfordert das Aufladen von Millionen von Elektroautos eine robuste Energieinfrastruktur, die in vielen Teilen der Welt noch immer auf nicht erneuerbare Quellen angewiesen ist, wodurch sie indirekt zu den CO₂-Emissionen beiträgt.

Kürzere Lebensdauer

Außerdem ist die Lebensdauer einer Elektroauto-Batterie begrenzt, mit einer durchschnittlichen Lebensdauer von etwa 12 bis 15 Jahren. Danach folgen energie- und ressourcenintensive Entsorgungsprozesse. Leider sind Batterien in Elektroautos nicht recycelbar.

Im Gegensatz dazu tragen Oldtimer kaum zur Mülldeponie bei.

Auf der Suche nach unserem nachhaltigen Weg nach vorne

„Oldtimer sind keine Lösung für unsere zukünftigen Transportbedürfnisse, aber auch Elektroautos sind es nicht, wenn wir die Gesamtkosten über den Lebenszyklus nicht berücksichtigen“, warnt Dominic Wyatt. Es ist klar, dass gedankenloser Konsum – ein Kreislauf aus Kaufen, Nutzen, Wegwerfen, Wiederholen – unsere Umweltziele nicht unterstützt.

In der Debatte zwischen Oldtimern und Elektroautos haben beide ihre Vor- und Nachteile. Es lässt sich jedoch nicht leugnen, dass es einen ökologischen Vorteil hat, das zu bewahren, was wir bereits haben, nachhaltigere Materialien zu verwenden und auf Langlebigkeit zu setzen.

Die Entscheidung zwischen alt und neu, klassisch und elektrisch, ist nicht schwarz und weiß. Aber während wir uns damit auseinandersetzen, wie wir unseren CO₂-Fußabdruck am besten reduzieren können, ist es wertvoll, sich daran zu erinnern, dass die alten Methoden manchmal noch etwas zu bieten haben.

Vielen Dank,
Aria Vartanian

LUFTVERSCHMUTZUNG DURCH AUTOMOBILE

Luftverschmutzung durch Automobile – das ist die große Umweltlüge der Politik – hier sind die Beweise.

(Quellen: Statistik Austria, Projektbericht Luftemissionsrechnung 2023; Statistik der Kraftfahrzeuge, Bestand per 31. 12. 2022; Straßengüterverkehrsstatistik; BMVIT, Verkehrsprognose Österreich 2025+):

Dass seit 1995 das Verkehrsaufkommen massiv gestiegen ist, ist unbestreitbar, Österreich ist ein Transitland, d.h. unsere Umwelt wird auch durch nicht gebietsansässige Einheiten vulgo ausländische KFZ massiv belastet.

Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) Landverkehr (inkl. nicht- gebietsansässige Einheiten) Vergleich der Jahre 1995 und 2021 – in 1.000 Tonnen 1995: 4.147 - 2021: 9.787 – was eine Steigerung um nur 5.640 Tausend Tonnen ergibt trotz der gewaltigen Zunahme der zugelassenen Kraftfahrzeuge in Österreich von 1995 auf 2021 von 4.914.538 (1995) auf 7.214.970 (2021) und trotz des von 2.994.000 1995 auf 1.099.633.000 Tonnenkilometer 2021 zugenommenen Transitverkehrs!

Alle anderen Emissionen sind nämlich trotz der massiven Zunahme des KFZ-Bestandes und des Transitverkehrs extrem stark gesunken:

„Von 1995 bis 2021 sanken die Schwefeldioxidemissionen (SO₂) um -75,1 %. Die Gesamtemissionen von 11 389 t im Jahr 2021 entsprechen einem Anstieg von 6,3 % gegenüber dem Vorjahr. Nach dem pandemiebedingten Rückgang von

2019 auf 2020 ist der aktuelle Anstieg auf den höheren Einsatz von Brennstoffen aufgrund der kühleren Witterung gegenüber dem Vorjahr zu erklären.“

Emissionen von Stickoxiden (NO_x) Landverkehr (inkl. nicht- gebietsansässige Einheiten) Vergleich der Jahre 1995 und 2021 – in Tonnen 1995: 32.550 - 2021: 26.825 – also ein Rückgang um 5.725 Tonnen!

Emissionen von Kohlenmonoxid (CO) Landverkehr (inkl. Nicht - gebietsansässige Einheiten) Vergleich der Jahre 1995 und 2021 – in Tonnen 1995: 63.586 - 2021: 22.073 – also ein Rückgang um 41.513 Tonnen!

„Da der Verkehrssektor der größte Emittent von NO_x ist, ist der Rückgang ab 2005 hauptsächlich auf effizientere Fahrzeugtechnologien zurückzuführen, insbesondere durch eine verbesserte Abgasnachbehandlung bei schweren Fahrzeugen.“

Emissionen von Methan (CH₄) Landverkehr (inkl. Nicht - gebietsansässige Einheiten) Vergleich der Jahre 1995 und 2021 – in Tonnen 1995: 388 - 2021: 306 – also ein Rückgang um 82 Tonnen!

„Die flüchtigen organischen Verbindungen ohne Methan (NMVOC) wurden vor allem im Sektor Verkehr kontinuierlich reduziert. Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen ohne Methan (NMVOC) Landverkehr (inkl. nicht- gebietsansässige Einheiten) Vergleich der Jahre 1995 und 2021 – in Tonnen 1995: 11 869 - 2021: 1 865 – also ein Rückgang um 10 004 Tonnen!

Daneben stammen die NMVOC-Emissionen überwiegend aus der Landwirtschaft und der Bereitstellung von Raumwärme und Warmwasser in Privathaushalten.

Der Ausstoß an Kohlenmonoxid (CO) sank seit 1995 (-43,8 %) auf 512 051 t im Jahr 2021. Kohlenmonoxid entsteht hauptsächlich bei der unvollständigen Verbrennung von Brenn- und Treibstoffen. Der stetig rückläufige Trend konnte im Wesentlichen durch Optimierungen bei Verbrennungsvorgängen sowie durch die Einführung des Katalysators erzielt werden.“

Obwohl es also nachweislich eine positive Entwicklung der Gesamtemissionen des Autoverkehrs gibt, kleben sich Unbelehrbare auf unsere Straßen, bekämpfen damit jeglichen Individualverkehr.

Es gilt also, sich ganz besonders als Besitzerin und Besitzer eines Historischen Kraftfahrzeugs ohne Katalysator zeitgerecht zu wehren, damit diese Verhinderer jeglichen Individualverkehrs – denn sogar mit dem Elektroauto stehe ich im von den Klimaklebern verursachten Stau - nicht künftig das Sagen in der österreichischen und europäischen Politik haben und uns das Fahren mit unseren Oldtimern komplett verbieten!

Die AMV – Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen arbeitet stets daran, dass zu keinen Verschlechterungen und Fahrverboten für unsere Historischen Fahrzeuge kommen wird.

Mit „Achs- und Pleuelbruch“!

Hannes G. Unterberger, m.p.

Abbildung 5-3: Transitverkehr durch Österreich 1960 – 2007





PROBEFAHRKENNZEICHEN



Allgemeine Informationen

Für Probefahrten mit nicht zum Verkehr zugelassenen Kfz oder Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ist eine behördliche Bewilligung (der Zulassungsbehörde) erforderlich. Infolge der Bewilligung wird von den Zulassungsstellen (→ VVO) der Versicherungsgesellschaften ein Probefahrtenkennzeichen (oftauch als „Probekennzeichen“ bezeichnet) ausgegeben.

Die blauen Probefahrtenkennzeichen sind nicht zu verwechseln mit den grünen Überstellungskennzeichen.

Die Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten wird bei Erfüllung der gesetzlichen Voraussetzungen nur erteilt an Antragstellerinnen/Antragsteller, die sich im Rahmen ihres gewerblichen Betriebes, gewerbsmäßig oder zur Versorgung einer größeren Anzahl von Fahrzeugen des eigenen Betriebes, mit der Erzeugung oder Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und Anhängern befassen, mit solchen Handel treiben, solche gewerbsmäßig befördern, eine Anstalt oder einen Betrieb besitzen, der sich im öffentlichen Interesse mit der Instandsetzung oder Prüfung von Fahrzeugen befasst, ein Servicestationsunternehmen oder Reinigungsunternehmen betreiben, welches Fahrzeuge von Kundinnen/Kunden zur Durchführung der Reinigung oder Pflege abholt und wieder zurückstellt oder in die Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste als allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für eines oder mehrere Fachgebiete eingetragen sind:

- o **Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse**
- o **Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung**
- o **Kfz-Lackierung**
- o **Kfz-Elektronik**
- o **Auswertung von Fahrtschreibern, Unfall- daten schreiben**
- o **Baumaschinen, Reparatur, Havarieschäden, Bewertung**
- o **Landmaschinen, Reparatur, Havarieschäden, Bewertung**
- o **Historische Fahrzeuge (Oldtimer), Restaurierung, Bewertung**

Verwendungsmöglichkeiten

Probefahrtenkennzeichen können für folgende Fahrten verwendet werden:

- o **Fahrten zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit oder Leistungsfähigkeit eines Fahrzeuges**
- o **Fahrten zur Vorführung von Fahrzeugen**

o **Überführungsfahrten im Rahmen des Geschäftsbetriebes sowie Fahrten, um unbeladene Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 oder N3 gewerbsmäßig im Auftrag von Nutzfahrzeugherstellern oder Nutzfahrzeughändlern zu überführen**

o **Überführungsfahrten durch die Käuferin/den Käufer bei der Abholung des Fahrzeuges von der Verkäuferin/dem Verkäufer**

o **Fahrten zum Ort der Begutachtung oder Überprüfung**

o **Überlassen eines Fahrzeuges mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von maximal 3,5 t an eine Kaufinteressentin/einen Kaufinteressenten für längstens 72 Stunden, wobei auch Fahrtunterbrechungen zulässig sind**

Probefahrtschein und sonstige Bescheinigungen

Über die Erteilung der Bewilligung für Probefahrten wird ein Probefahrtschein ausgestellt. Dieser muss bei jeder Fahrt mitgeführt und auf Verlangen zur Überprüfung ausgehändigt werden. Für Probefahrten auf Freilandstraßen und an Sonn- und Feiertagen ist eine Bescheinigung über das Ziel und den Zweck der Probefahrt erforderlich, die von der Besitzerin/dem Besitzer der Bewilligung ausgestellt wird. Bei Betrieben, die außerhalb des Ortsgebietes liegen, muss diese Bescheinigung nur für Probefahrten an Sonn- und Feiertagen ausgestellt werden.

Bei Probefahrten durch Kaufinteressentinnen / Kaufinteressenten muss die Besitzerin/der Besitzer der Bewilligung eine Bescheinigung über die Probefahrt mit dem Zeitpunkt des Beginnes und des Endes der Probefahrt ausstellen. Bei Fahrtunterbrechungen muss diese Bescheinigung im Fahrzeug gut erkennbar hinterlegt werden.

Die Besitzerin/der Besitzer einer Bewilligung muss über die Verwendung des Probefahrtenkennzeichens einen Nachweis führen.

Weiterführende Links

- o **Probekennzeichen (→ BMI) (Erforderliche Unterlagen, Kosten etc.)**
- o **Muster für das Zusatzblatt zum Probefahrtschein (→ WKO) Rechtsgrundlagen §§ 45, 102 Abs 5 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) Letzte Aktualisierung: 23. Februar 2023**

Für den Inhalt verantwortlich: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Anerkennung Probefahrtenkennzeichen im Ausland

In den letzten Jahren ist es zu einer Zunahme der missbräuchlichen Beantragung von Probefahrtenkennzeichen gekommen. Um einer missbräuchlichen Verwendung von Probefahrtenkennzeichen entgegenzuwirken, erfolgt daher eine ergänzende Klarstellung zur Vol-

ziehung der Bestimmung Verwendung, Anerkennung und Ablehnung im Ausland.

Das Bundesministerium wurde vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (BMeiA) informiert, in welchen EU-Ländern, EWR-Staaten und anderen Nachbarstaaten Österreichs die Verwendung von österreichischen Probefahrtenkennzeichen anerkannt wird.

Eine Anerkennung der österreichischen Probefahrtenkennzeichen liegt vor:

o **In den folgenden Ländern ohne weitere Bedingungen:**

Italien, Ungarn, Polen, Portugal, Luxemburg, Frankreich, Slowenien, Spanien und Bulgarien.

o **In Liechtenstein muss im Anlassfall eine Abstimmung mit der Versicherungsverordnung, Landesgesetzblatt (LGBI.) 1978 Nummer 21 vorgenommen werden.**

o **Bei Fahrten nach Deutschland ist ein Zusatzblatt zum Probefahrtschein (Kopie des Probefahrtscheines) mit den Mindestdaten nach Artikel 35 Absatz 1 lit. a des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 mitzuführen. In Deutschland dürfen Probefahrtenkennzeichen aber nicht für die Überführung eines Fahrzeuges aus dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in das Ausland verwendet werden.**

o **Nicht erlaubt ist das Abholen von Fahrzeugen in der Schweiz mit österreichischen Probefahrtenkennzeichen und deren Ausfuhr bzw. Rückführung nach Österreich.**

Achtung: Diese Informationen basieren auf Mitteilungen der anderen Staaten, deren Einhaltung seitens Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zuständigkeitshalber nicht beeinflusst oder kontrolliert werden kann, da keine Zuständigkeit besteht und das Agieren der ausländischen Behörden und Exekutivorgane ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Staates liegt.

Trotz Vorliegen der Information über eine Anerkennung kann es daher zu Problemen in anderen Staaten kommen.

Eine Ablehnung der österreichischen Probefahrtenkennzeichen liegt für folgende Länder vor:

Irland, Schweden, Slowakei, Tschechien, Kroatien, Finnland, Großbritannien, Niederlande, Norwegen, Dänemark und Rumänien.

Hinsichtlich der Staaten, die noch keine Stellungnahme abgegeben haben, ist bis zu einer gegenteiligen Mitteilung davon auszugehen, dass keine Anerkennung erfolgt.

Probefahrtenkennzeichen

In den letzten Jahren ist es zu einer Zunahme der missbräuchlichen Beantragung von Probefahrtenkennzeichen gekommen. Um einer missbräuchlichen Verwendung von Probefahrtenkennzeichen entgegenzuwirken, erfolgt

daher eine ergänzende Klarstellung zur Vollziehung der Bestimmung Verwendung, Anerkennung und Ablehnung im Ausland.

Das Bundesministerium wurde vom Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten (BMeiA) informiert, in welchen EU-Ländern, EWR-Staaten und anderen Nachbarstaaten Österreichs die Verwendung von österreichischen Probefahrtenkennzeichen anerkannt wird.

Eine Anerkennung der österreichischen Probefahrtenkennzeichen liegt vor:

o **In den folgenden Ländern ohne weitere Bedingungen:**

Italien, Ungarn, Polen, Portugal, Luxemburg, Frankreich, Slowenien, Spanien und Bulgarien.

o **In Liechtenstein muss im Anlassfall eine Abstimmung mit der Versicherungsverordnung, Landesgesetzblatt (LGBI.) 1978 Nummer 21 vorgenommen werden.**

o **Bei Fahrten nach Deutschland ist ein Zusatzblatt zum Probefahrtschein (Kopie des Probefahrtscheines) mit den Mindestdaten nach Artikel 35 Absatz 1 lit. a des Wiener Übereinkommens vom 8. November 1968 mitzuführen. In Deutschland dürfen Probefahrtenkennzeichen aber nicht für die Überführung eines Fahrzeuges aus dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland in das Ausland verwendet werden.**

o **Nicht erlaubt ist das Abholen von Fahrzeugen in der Schweiz mit österreichischen Probefahrtenkennzeichen und deren Ausfuhr bzw. Rückführung nach Österreich.**

Achtung: Diese Informationen basieren auf Mitteilungen der anderen Staaten, deren Einhaltung seitens Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zuständigkeitshalber nicht beeinflusst oder kontrolliert werden kann, da keine Zuständigkeit besteht und das Agieren der ausländischen Behörden und Exekutivorgane ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Staates liegt.

Trotz Vorliegen der Information über eine Anerkennung kann es daher zu Problemen in anderen Staaten kommen.

Eine Ablehnung der österreichischen Probefahrtenkennzeichen liegt für folgende Länder vor:

Irland, Schweden, Slowakei, Tschechien, Kroatien, Finnland, Großbritannien, Niederlande, Norwegen, Dänemark und Rumänien.

Hinsichtlich der Staaten, die noch keine Stellungnahme abgegeben haben, ist bis zu einer gegenteiligen Mitteilung davon auszugehen, dass keine Anerkennung erfolgt.



LAMBORGHINI



Traktorhersteller

Das Unternehmen wurde 1948 in Cento, Ferrara in Italien von Ferruccio Lamborghini zur Herstellung von damals dringend benötigten Traktoren gegründet, die aus obsoleten Militärfahrzeugen umgebaut wurden.^[4] 1959 wurde die Produktion um Brenner und Klimaanlagen erweitert.



Ferruccio Lamborghini und Enzo Ferrari 1963 gründete Ferruccio Lamborghini die Firma Automobili Lamborghini, als Markensymbol wählte er Murciélago, den legendären Stier, der am 5. Oktober 1879 einen Stierkampf mit 24 Lanzenstößen überlebte und daraufhin begnadigt wurde, als Symbol für Stärke; außerdem war der Stier sein Sternzeichen. In diesem Jahr wurde mit der Entwicklung von Sportwagen begonnen.

Die Entscheidung dazu fiel einer weit verbreiteten Legende zufolge nach einer Auseinandersetzung zwischen dem Sportwagen-Liebhaber Ferruccio Lamborghini und Enzo Ferrari. Lamborghini hatte häufig Probleme mit seinem Ferrari und beschwerte sich bei Firmenchef Enzo Ferrari. Dieser antwortete, Lamborghini könne nur Traktoren richtig bauen und keine Sportwagen, worauf Lamborghini seinem Widersacher das Gegenteil beweisen wollte und einen schnelleren Sportwagen baute. Nach anderen Quellen soll sich Enzo Ferrari geweigert haben, einen Sportwagen nach Lamborghinis Vorstellungen zu bauen oder Ferruccio Lamborghini zu einem Gespräch zu empfangen. Der Wahrheitsgehalt dieser Geschichten wird allerdings vielfach bezweifelt. Nach anderen Darstellungen habe Ferruccio Lamborghini Enzo Ferrari nie persönlich kennengelernt und die Sportwagenproduktion in erster Linie aufgenommen, um seinen Traktorbetrieb zu bewerben.

Zehn- und Zwölfzylinder-Sportwagen

1963 wurde mit dem Lamborghini 350 GTV der erste Prototyp eines Lamborghini-Sportwagens vorgestellt.



Das Fahrzeug ging in dieser Version nicht in Serie. Sowohl der Motor als auch die Karosserie wurden vor Beginn der Serienproduktion modifiziert. 1964 entstanden schließlich die ersten Exemplare des Modells 350 GT. Die Leistung des Zwölfzylinders übertraf die der zeitgenössischen Ferrari-Modelle deutlich. Großes Aufsehen erregte Lamborghini aber erst mit dem 1966 vorgestellten Miura, der sich – je nach Quelle – mit seinen 385 PS in der stärksten Version der 300-km/h-Marke näherte. Seit dem Miura tragen nahezu alle Sportwagen-Modelle die Namen von berühmten spanischen Kampfstier-Zuchten oder einzelnen Kampfstieren, somit auch der neuere allradgetriebene Murciélago sowie der Gallardo. Es gab nur vier Ausnahmen – den Countach, den Silhouette, den Espada und 2019 den Sián. Nachdem der Countach fertiggestellt worden war, fand sich kein passender Stiername, um ihn zu benennen. Der Legende nach stellte man den Wagen nun auf den Fabrikhof und rief die Belegschaft zusammen. Einer der Mitarbeiter rief beim Anblick des Wagens „Countach“ (auf Deutsch: „Donnerwetter“), und somit hatte der Wagen seinen Namen. Der Silhou-

ette verwies mit seinem von der Kampfstier-Tradition abweichenden Modellnamen auf die Formel Silhouette, eine zwischen 1976 und 1980 ausgetragene Gruppe 5-Meisterschaft der FIA für Seriensportwagen; der Espada wurde nach dem Stoßdegen des Matadors benannt. Die Zusatzbezeichnung „LP“, die bei vielen Modellen im Namen enthalten ist, steht für longitudinale posteriore (= „hinten in Längsrichtung“) und bezeichnet die Einbaulage des längs eingebauten Motors.

Der Countach war der erste Lamborghini mit Scherentüren, einer Bauart, die charakteristisch für weitere Modelle wurde.

Wirtschaftliche Krise und Eigentümerwechsel

Zu Beginn der 1970er-Jahre verbreiterte Lamborghini die Modellpalette. Der viersitzige Espada und der 2+2-sitzige Jarama gehörten zu den teuersten italienischen Sportwagen. Zugleich versuchte das Unternehmen, mit kleineren und günstigeren Achtzylindermodellen wie dem Urraco, der mit dem Porsche 911 konkurrieren sollte, neue Kundenkreise zu erschließen. Dieses Vorhaben scheiterte. Der Urraco, in dessen Entwicklung Lamborghini viel Geld investiert hatte, ließ sich nicht in den geplanten Stückzahlen absetzen. Deshalb und infolge der Ölkrise geriet das Unternehmen 1972 in wirtschaftliche Schwierigkeiten. Den Traktorenteil verkaufte Ferruccio Lamborghini an die Same Group (heute Same Deutz-Fahr). Der Sportwagenteil wechselte seit den 1970er-Jahren mehrmals den Besitzer: Von 1972 bis 1977 waren die Schweizer Unternehmer Georges-Henri Rossetti und René Leimer Betriebsinhaber. Nach einer Phase der Insolvenz übernahm Patrick Mimran das Unternehmen (1980 bis 1987). Er nahm den Urraco (nunmehr: Jalpa) wieder in die Produktion auf und stellte den Aufsehen erregenden Geländewagen LM002 vor, der auf einem Entwicklungsauftrag für die amerikanische Armee beruhte. 1987 kaufte der amerikanische Großserienhersteller Chrysler den Sportwagenhersteller. In diese Ära, die bis 1994 andauerte, fällt auch ein Formel-1-Engagement Lamborghinis. Von 1994 bis 1998 gehörte Lamborghini zum indonesischen MegaTech-Konzern.

Lamborghini und Audi

1998 übernahm die Volkswagen-Tochter Audi AG das Unternehmen und ist bis heute Eigentümerin. Seitdem bietet Lamborghini wieder eine breitere Modellpalette an und zeigt wieder eine große Anzahl an Studien und Kleinstserienfahrzeugen. Mit dem etwa drei Millionen Euro kostenden Kleinseriensportwagen Veneno präsentierte Lamborghini auf dem Genfer Auto-Salon 2013 das damals teuerste straßentaugliche Serienauto der Welt.

Im September 2000 wurde zusätzlich die Volkswagen Group Italia S.p.A. zu 100 % in die Automobili Lamborghini Holding S.p.A. integriert. Sie fungiert als Generalimporteur für die Marken Audi, SEAT, Škoda, Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge in Italien.

Fahrzeuge Serienmodelle

Die derzeitige Modellpalette umfasst zwei Grundmodelle: den Huracán als Einstiegsmodell sowie das 2018 in Serie gegangene SUV Urus.



Prototypen und Einzelstücke

Neben den Serienmodellen gab es auch eine ganze Reihe von Prototypen und Einzelstücken wie den Veneno und Egoista.



Sportwagen und Coupés Offroadler und SUVs Lamborghini in der Formel 1



Zwischen 1987 und 1993 war Lamborghini als Konkurrent von Ferrari in der Formel 1 vertreten. Der Einsatz wurde durchgeführt von Lamborghini Engineering, einer Tochterfirma in Modena, die maßgeblich von dem ehemaligen Ferrari-Mitarbeiter Mauro Forghieri geleitet wurde. Lamborghini Engineering war im Wesentlichen als Motorenlieferant für andere Teams tätig; daneben setzte man in der Saison 1991 auch ein eigenes Chassis ein, das unter dem Namen Modena Team zur Formel-1-Weltmeisterschaft gemeldet wurde. Weitere Kundenteams waren BMS Scuderia Italia, Larrousse, Ligier, Lotus und Minardi.

Zusammenarbeit mit anderen Herstellern Vector M12/M12 GT2



Zu dem indonesischen Unternehmen MegaTech Ltd., dem Lamborghini zwischen 1994 und 1998 gehörte, zählte auch die Vector Aeromotive Corporation, wo man 1995 den Vector M12 entwickelte, für den man aber nicht mehr den Chevrolet-Motor des Vorgängers W8 verwenden wollte. Da beide Unternehmen nun unter einem Dach vereint waren, wurden der Motor und die Brembo-Bremsanlage des Diablo serienmäßig in den neuen, 1996 vorgestellten Vector eingebaut. Der M12 wurde 1998 auch als Rennversion M12 GT2 vom Team ASR (American Spirit of Racing) umgebaut und mit dem Diablo-Motor erfolgreich in drei Rennen eingesetzt, bevor er als Entwicklungsträger für einen weiteren Vector-Prototyp verwendet wurde.

Automóviles Lamborghini Latinoamérica S. A.



Die Automóviles Lamborghini Latinoamérica

S. A. ist eine Fremdfirma, die diverse Nutzungs- und Produktionsrechte im Bereich des Markennamens „Lamborghini“ und der Fahrzeugproduktion von Fahrzeugen der Automobili Lamborghini Holding S. p. A. besitzt. Von dieser Firma angebotene Fahrzeuge sind:

Lamborghini Coatl (seit 1994, auf dem Diablo basierend)

Lamborghini Eros GT-1 (seit 1996, auf dem Diablo basierend)

Lamborghini Alar 777 (Studie, 2007 vorgestellt; basiert auf dem Diablo und gliedert sich stilistisch an seine Vorgänger)

ASUSTeK Computer Inc.



Lamborghini gibt in Kooperation mit ASUS-TeK Computer Inc. die hochpreisigen VX- und ZX-Handy- und Notebook-Modelle heraus. Die Notebooks heben sich durch die Verwendung hochwertiger Materialien und zahlreicher Lamborghini-Wappen von der restlichen Modellpalette ab.

BMW



1976 beschloss der bayerische Fahrzeughersteller BMW, seinen damals von Paul Bracq entworfenen Supersportwagen, den BMW M1, im Werk von Lamborghini in Sant'Agata Bolognese zu entwickeln. Doch Lamborghini kümmerte sich eher schlecht um das Projekt und verwendete die von BMW investierten Gelder lieber für die Verwirklichung des Lamborghini LM002. BMW ließ den M1 daraufhin von der eigenen Tochterfirma BMW Motorsport GmbH zu Ende entwickeln.

Sonstiges

Von den 1960er Jahren bis 2008 war Lamborghini Orange County der weltweit größte Lamborghini-Händler.

Seit 1971 baut Lamborghini auch die leistungsstarken Motoren für Offshore-Rennboote. Diese Aggregate – pro Boot zwei Stück – leisten ungefähr 735 kW.

1997 erschien ein offiziell lizenziertes Videospiel namens Automobili Lamborghini für das Nintendo 64.

Neben dem Werk gibt es seit 2001 auch das Lamborghini-Museum.

Seit 2005 bringt Lamborghini auch das Lamborghini Magazin auf den Markt.

Text & Bild: Archiv





LÖWEN - RALLYE 2024



01 AUSSCHREIBUNGSDetails

Die Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen der Landesgruppe Niederösterreich Nord veranstalten eine touristische Ausfahrt mit Sonderprüfungen sowie Durchfahrtskontrollen durch das Weinviertel.

Unsere Veranstaltung ist eine der wenigen Oldtimerevents ohne Zeitnehmungen!

Die Fahrten und Sonderprüfungen von Samstag und Sonntag zählen zum Gesamtergebnis. Die Erstplatzierten erhalten Ehrenpreise, alle Teilnehmer ein Erinnerungsgeschenk.

Informationen auch auf www.loewenrallye.at

02 PROGRAMM

Treffpunkt an allen drei Tagen ist das Hotel Klaus, Julius Bittner Platz 4, A-2120 Wolkersdorf im Weinviertel.

Freitag, 02.08.2024

ab 14.00 Eintreffen der Teilnehmer im Hotel Klaus, technische Abnahme und Übergabe der Startnummer, Programm und Fahrtunterlagen.

19.00 Clubabend mit Abendessen und anschließenden Benzingesprächen.

Samstag, 03.08.2024

08:00 Treffpunkt im Hotel Klaus, Eintreffen der restlichen Teilnehmer, technische Abnahme und Übergabe der Unterlagen.

09:00 Abfahrt im Minutentakt mit Sonderprüfungen (Pausen und Mittagessen entlang der Strecke)

ab 16:00 Rückkehr der Teilnehmer
19:00 Gemütliches Beisammensein / Festabend im Hotel Klaus / ehemaliger Heuriger

Sonntag, 04.08.2024

08:30 Treffpunkt im Hotel Klaus
09:00 Abfahrt im Minutentakt mit Sonderprüfungen

12:00 Rückkehr zum Hotel Klaus, Mittagessen und Abschluss mit Siegerehrung

03 ABNAHME

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

04 HINWEISE und FAHRDISZIPLIN

Probefahrten sind entsprechend KFG 1967 § 45. Probefahrten nicht zulässig. Durchschnittsgeschwindigkeiten über 50 km/h sind nicht zulässig. Die Teilnehmer haben die Kraftfahr- und Straßenverkehrsvorschriften einzuhalten. Ein von den Sicherheitsbehörden oder deren Organen wegen erheblicher Vorschriftswidrigkeiten beanstandeter Fahrer kann aus der Wertung ausgeschieden werden.

Eine Kolonnenbildung ist unbedingt zu vermeiden, sollte es sich trotzdem bilden, was nicht zu vermeiden sein wird, ist unbedingt ein entsprechender Abstand zu halten.

05 KLASSENEINTEILUNG

Klasse 1 Automobile bis inklusive Baujahr 1929
Klasse 2 Automobile der Baujahre 1930 - 1949
Klasse 3 Automobile der Baujahre 1950 - 1969
Klasse 4 Automobile der Baujahre 1970 - 1994
Klasse 5 Motorräder bis inklusive Baujahr 1994

Das Teilnehmerfeld ist auf 70 Fahrzeuge begrenzt.

Bitte um Mitteilung ob die Anreise auf eigener

Achse oder mit einem Anhänger erfolgt!

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

06 NENNUNGEN

ÖGHK - Landesgruppe Niederösterreich Nord c/o Melzer Eduard
Matzner Straße 30, 2215 Raggendorf oder per E-Mail 2024@loewenrallye.at
Nennschluss ist der 02.Juni 2024. (Datum des Poststempels oder E-Mail!)

07 NENNGELD

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

KEIN Nenngeld für ÖGHK Mitglieder!

Die kostenlose Teilnahme gilt ausschließlich für Personen (nicht Fahrzeuge), die selbst Mitglied in der ÖGHK sind! Einzahlungsbestätigung des ÖGHK-Klubbeitrags für 2024 bitte unbedingt vorweisen!

Nenngeld für alle weiteren Teilnehmer (für Nicht-Mitglieder der ÖGHK)

Fahrzeug inklusive Fahrer € 120,00.-
je Beifahrer € 60,00.-

Anmeldegebühr pro Fahrzeug € 60,00.- dient als Versicherung für den Veranstalter.

Die Gebühr wird bei Teilnahme an der Löwen Rallye 2024 rückerstattet. Gilt für alle Fahrzeuge, auch ÖGHK-Mitglieder.

Beispiele:

Fahrer (ÖGHK-Mitglied) + Beifahrer (ÖGHK-Mitglied):
€ 60 (€ 60 Anmeldegebühr).

Fahrer (ÖGHK-Mitglied) „ Beifahrer (kein Mitglied):
€ 120 (€ 60 Nenngeld Beifahrer + € 60 Anmeldegebühr).

Fahrer (kein Mitglied) + Beifahrer (ÖGHK-

Mitglied):
€ 120 (€ 60 Nenngeld Fahrer + € 60 Anmeldegebühr).

Fahrer (kein Mitglied) „ Beifahrer (kein Mitglied):
€ 240 (€ 120 Nenngeld Fahrer + € 60 Nenngeld Beifahrer „ € 60 Anmeldegebühr).

08 ZAHLUNGS- und STORNOBEDINGUNGEN VERANSTALTER

Bankverbindung der ÖGHK
IBAN: AT31 3200 0000 0205 6992
BIC: RLNI/ATA/W
der Verwendungszweck: „Löwen-Rallye 2024 Nenngeld und oder Anmeldegebühr“ sind zwingend anzugeben.

Stornobedingungen für Nenngeld und Anmeldegebühr: 25% bis 30.06.2024, 50% bis 15.07.2024, danach 100%. Nachnennungen sind nur bei freien Startplätzen und ausnahmslos mit einer Gebühr von € 30 möglich. Die Anmeldung wird erst mit der Überweisung von Nenngeld und / oder Anmeldegebühr gültig!
Der jeweilige Betrag ist bis spätestens 02.Juni 2024 einzuzahlen.

09 HOTELRESERVIERUNG

Bis 02.Juni 2024 sind für Teilnehmer 70 Doppelzimmer (€ 110,00.-) im Hotel Klaus vorreserviert - Stichwort „Löwen-Rallye 2024“. Die Preise gelten nur bei fixer Buchung und verstehen sich pro Nacht inklusive reichhaltigem Frühstücksbuffet exklusive Ortstaxe (€ 5,00.-).

Hotel Klaus im Weinviertel
Julius Bittner Platz 4, A-2120 Wolkersdorf im Weinviertel

Tel.: „43 (0) 2245 2224 - 0
Fax: „43 (0) 2245 4286
E-Mail: info@hotel-klaus.at
WEB: <https://www.hotel-klaus.at>

10 UNTERKÜNFTE

Im Umkreis stehen weitere Unterkünfte zur Verfügung, siehe

<https://www.wolkersdorf.at/>
Kultur _ Tourismus/Tourismus/Unterkünfte

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

Stornobedingungen des Hotel Klaus und der Unterkünfte entsprechend den Österreichischen Hotelvertragsbedingungen.

11 TEILNAHMEBEDINGUNGEN

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

Die Fahrer:innen tragen zivil- und strafrechtliche Verantwortung für die von ihnen bzw. ihren Fahrzeugen verursachten Personen- und Sachschäden. Sie unterwerfen sich den Durchführungsbestimmungen und verpflichten sich unter keinen Umständen ordentliche Gerichte anzurufen.

12 KONTAKT VERANSTALTER

ÖGHK Landesgruppe Niederösterreich Nord C/o Melzer Eduard
Matzner Straße 30, 2215 Raggendorf
Tel.: +43 676 6 141 141
(Mo - FR, von 08:00 bis 12:00 Uhr)
E-Mail: 2024@loewenrallye.at

13 SPONSOREN



Nennung für die 45. Int. LÖWEN - RALLYE vom 02. - 04. August 2024 im Weinviertel E-MAIL: 2024@loewenrallye.at Tel.: +436766141141 (Mo-Fr, von 08:00 bis 12:00 Uhr) Post: Eduard MELZER, Matzner Straße 30, 2215 Raggendorf		
Nennender, Vorname:		Nachname:
Adresse:		
Tel.:		E - Mail:
Beifahrer / in - Vorname:		Nachname:
Adresse:		
Club:	Fahrzeugmarke:	Type:
		Baujahr:
		Farbe:
		Klasse:
Zylinder:	Hubraum:	Ps:
		Kennzeichen:
		Karosserieform:
Besonderheiten:		Tag der Ankunft:
Ich erkläre, die Ausschreibung zu kennen und zu akzeptieren.		
Datum: _____		Unterschrift: _____





ÖGHK

UNSERE FUNKTIONÄRE:

PRÄSIDIUM:

Österreichische Gesellschaft für historisches Kraftfahrwesen

Quellensraße 27/41/19, 1100 Wien
e-Mail: info@oeghk.at
http://www.austria-motor-veterans.at

Präsident: Eduard MELZER
Tel.: +436766141141
E-Mail: melzer@oeghk.at

Schriftführer: Martin ZEHENTNER
Tel.: +436601818185
E-Mail: zehentner@oeghk.at

Kassier: Wolfgang OBERHOFER
Tel.: +436643258174
E-Mail: kassier@oeghk.at

Vizepräsident: Peter SAILER
Tel.: +436766884478
E-Mail: fiats1100@gmail.com

Ehrenpräsident:
Heinrich CLOSTERMEYER

WIEN:

Repräsentant: Peter SAILER
Obkirchengasse 5/12, 1190 Wien
Tel.: +43 6766884478
E-Mail: fiats1100@gmail.com

NIEDERÖSTERREICH - NORD:

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

NIEDERÖSTERREICH - SÜD:

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

OBERÖSTERREICH:

Repräsentant: Kurt MOSCHNIK
Dörfel 4, 4221 Steyregg
Tel.: +43 676/7909297
E-Mail: kurt.mo@gmx.at

SALZBURG:

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

WEST ÖSTERREICH:

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

STEIERMARK - OST:

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

BURGENLAND:

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

SEKTION FÜR SPORTWAGEN, EXCLUSIVE AUTOBMOBILE und HISTORISCHE MILITÄRFahrzeuge:

Repräsentant: Ottokart PESSL
Hohe Warte 39, 1190 Wien,
Tel.: +43 676/6316206
E-Mail: o.pessl@chello.at

AUSLANDSVERTRETUNGEN:

FRANKREICH und ITALIEN:

Repräsentant: Balthazar BELLOS
Loc. 1 Tascio Civitella d'Agliano
01020 Viterbo, Italien
eMail: b.bellos@austria-motor-vete-
rans.at

POLEN u. OSTEUROPA:

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

UNSERE TREFFPUNKTE:

WIEN:

Gasthaus „Koci“
Draschestraße 81,
1230 Wien,
Tel.: +43 1/6155626
Jeweils dritter 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
Jeweils zweiter 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
Jeweils erster 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
Jeweils zweiter Mittwoch im Monat,
19.30 Uhr.
Auskunft: Kurt MOSCHNIK
Tel.: +43 676/7909297

SALZBURG:

Restaurant „Bergblick“
Parscher Straße 4, 5023 Salzburg/Gnigl
Jeweils zweiter 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,
Jeweils dritter 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



Wir bewegen Tradition

seit 1976

IMPRESSUM:

MVZ



MOTOR VETERANEN ZEITUNG

Medieninhaber: Herausgeber, und für den Inhalt verantwortlich:

Österreichische Gesellschaft für Historisches Kraftfahrwesen
1100 Wien, Quellenstraße 27/41/19

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.: Eduard MELZER

Martin ZEHENTNER

Wolfgang OBERHOFER

Peter 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



ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR HISTORISCHES KRAFTFAHRWESEN

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

E-Mail: kassier@oeghk.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.- <input type="checkbox"/>			Jahresbeitrag VIP: € 60.- <input type="checkbox"/>		

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

Datum: _____

Unterschrift: _____

