



VORARLBERGER-  
MOTOR-  
VETERANEN-CLUB  
CLUBZEITUNG  
AUSGABE 1/2007



## **Auszug aus den Statuten des Vorarlberger-Motor-Veteranen-Club:**

### **Der Verein bezweckt:**

1. Die Erhaltung und Pflege sowie die Erfassung von erhaltungswürdigen, seltenen Fahrzeugen jeder Art.
2. Den Erfahrungsaustausch bei der Instandsetzung und Instandhaltung sowie Beschaffung von Ersatzteilen.
3. Die Zurschaustellung dieser Fahrzeuge in regelmäßigen Abständen in der Öffentlichkeit.
4. Die Teilnahme an nationalen und internationalen Oldtimer-Veranstaltungen.
5. Die regelmäßige Zusammenkunft der Vereinsmitglieder, auch zu geselligen Zwecken.
6. Die Durchführung von Veranstaltungen zur Förderung des Bekanntheitsgrades dieses Vereines in der Öffentlichkeit.

### **Obmann**

### **Obmann Stellvertreter**

### **Schriftführer**

### **Kassier**

### **Kassier Stellvertreter**

### **Kassaprüfer**

### **Technische Sachverständige**

Peter Orlainsky

Stefan Meusburger

Rigobert Diem

Siegbert Leib

Andi Gunz

Marko Leeb

Gerhard Ritter

Peter Orlainsky ( Auto)

### **Herausgeber, Medieninhaber und Verleger:**

Vorarlberger Motor- Veteranen-Club  
Bahnhofstraße 7a  
6700 Bludenz

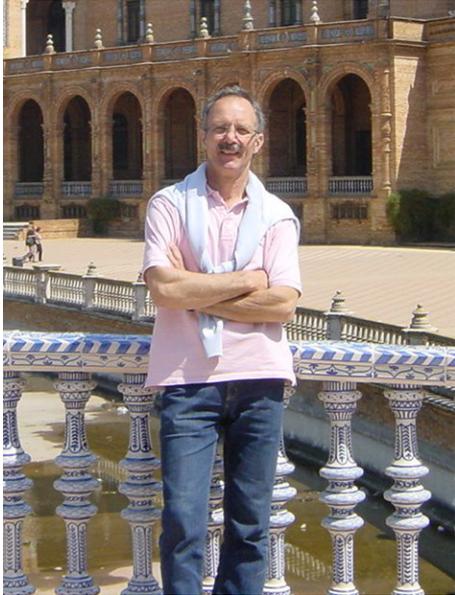
### **Verantwortlich für die Clubzeitung:**

Gerhard Ritter  
Schmiedgasse 6  
6800 Feldkirch  
Tel 0650/338 2016  
Fax: 05522/72114-4  
E-mail: info@vmvc.at

**Für den Inhalt einzelner Berichte ist der jeweilige Autor verantwortlich.**



## Liebe Clubkollegen!



Die ersten 4 Monate des Jahres 2007 sind schon wieder Vergangenheit und für die ersten frühen Ausfahrten war das Wetter ein Traum. Hoffen wir, dass es so weiter geht.

Am 26. 01. 2007 hatten wir unsere Jahreshauptversammlung, dieses mal im Sunnahof Tufers, Göfis. Es war eine harmonische Veranstaltung bei der auch unser liebenswerter Clubkollege Martin Morent anwesend war. Sein plötzliches Ableben nur 14 Tage später, war für mich, und ich denke auch für euch, ein Schock. Durch sein großes Fachwissen, seine Hilfsbereitschaft und seine Bescheidenheit wird Martin ständig in unserer Erinnerung bleiben.

Eine sehr wichtige Weichenstellung für 2008 wurde bereits festgelegt, denn vom 04.-07.09.2008 wird die 8. VMVC Trophy als FIVA- B Veranstaltung stattfinden! Der Hauptstandort mit Start und Ziel wird wie in bewährter Weise wieder Bludenz sein. Das Organisationsteam mit Siegbert Leib, Stefan Meusburger, Peter Orlainsky wird mit eurer Mithilfe diese Großveranstaltung organisieren.

Da wir am Samstag den 06.Mai das traditionelle 4.Ländertreffen haben, welches zugleich unsere erste Ausfahrt ist, freue ich mich auf viele Teilnehmer und schöne Oldtimer.

Eine unfallfreie Saison wünscht

Euer Obmann

Peter Orlainsky

## **Geschätzte Oldtimerkollegen !**



Wir sind schon mittendrin, in der Oldtimer-Saison 2007. Das Thermometer kletterte bereits Mitte Februar über die 15 Grad Marke und hat uns schon viele schöne Ausfahrten ermöglicht.

Auch beim VMVC hat sich heuer schon einiges getan. Eine Mords-Gaudi war wieder einmal das VMVC Schießen in Frastanz. Es gibt jetzt sogar einen Wanderpokal.

Ein echtes Highlight war auch der Vortrag über Starterbatterien von Herrn Renner im Kaffee Lorenz in Hohenems.

Jetzt wird vielleicht manchem von uns klar, warum ausgerechnet seine Autobatterie immer so schnell schlapp macht und schon nach zwei oder drei Jahren ersetzt werden muss.

Genauer zu diesem Thema erfährt ihr in der vorliegenden Ausgabe der VMVC Clubzeitung.

Mein besonderer Dank gilt auch diesmal wieder Luis Sporeni, der stets ein verlässlicher Lieferant von tollen Bildern und Beiträgen für unsere Zeitung ist. Auch das Titelblatt wurde von Luis gemalt. Herzlichen Dank auch an Ossi Tschugmell für seine Beiträge zu 50 Jahre Steyr Puch und zum 100. Geburtstag von Bela Barenyi.

Danke auch an Dieter Schwarz für seinen Bericht und die tollen Bilder der Schneegestöber –Rallye.

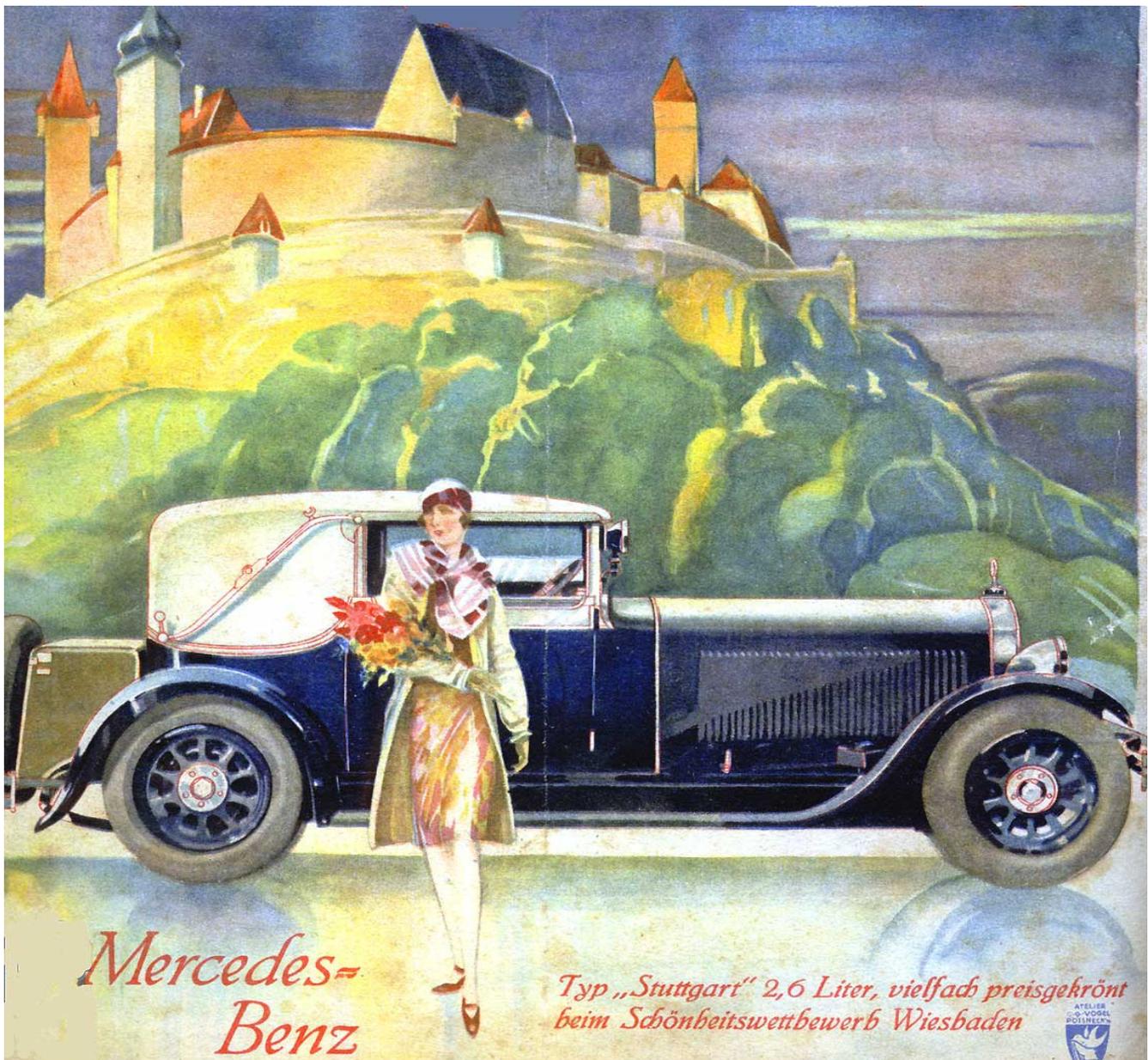
Ich möchte Dieter an dieser Stelle auch viel Glück für das Steinbockrennen wünschen, das vom 15.-17. Juni in Gargellen stattfindet. Der organisatorische Aufwand ist enorm und das Rennen ist sicher ein Pflichttermin für alle Oldtimerfreunde.

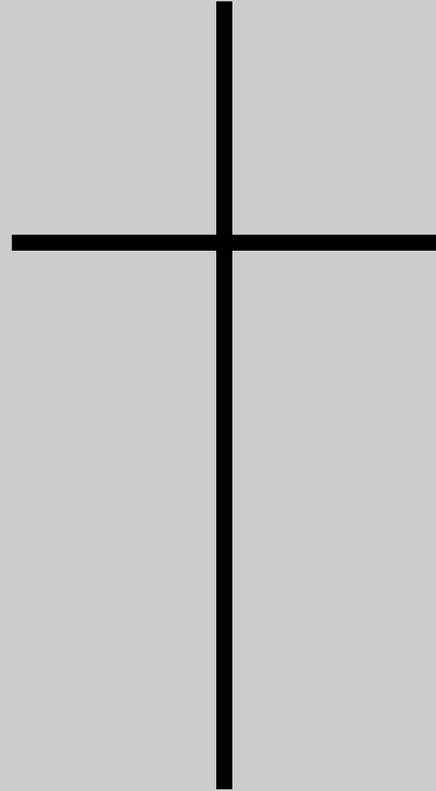
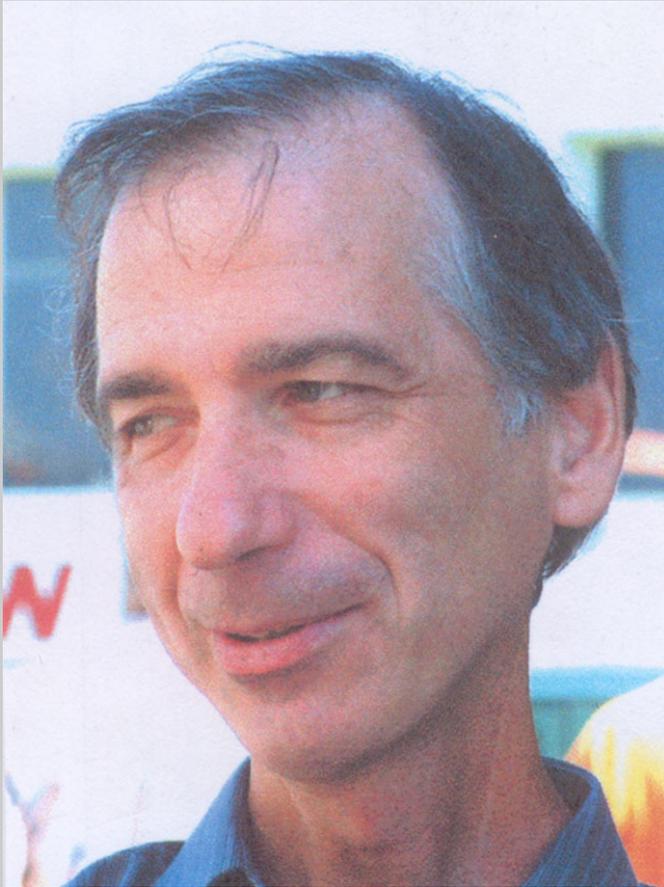
Eine tolle Saison mit vielen schönen Ausfahrten wünscht Euch Euer

Gerhard Ritter

## Inhaltsverzeichnis

Nachruf Martin Morent	6
Protokoll der Jahreshauptversammlung	8
Rallye Schneegestöber	12
Vorschau Steinbockrennen	15
VMVC Clubschiessen	18
Inserate	21
Blick in die Zukunft	22
Zum 100. Geburtstag von Bela Barenyi	24
50 Jahre Steyr Puch	26
Alles was recht ist...	26
Nostalgie Rätsel	36
Clubabend Autobatterien	38
Termine	43





### **Unser lieber Martin ist nicht mehr!**

Die Todesnachricht vom plötzlichen Ableben unseres Freundes und Motorradspezialisten Ing. Martin Morent traf uns besonders hart. Er hat uns am 9. 2. 2007 für immer verlassen.

Martin war seit 1989 Clubmitglied des VMVC und Ansprechpartner für alle Motorrad-Enthusiasten mit technischen Problemen. Auch Clubabende mit interessanten Themen und schöne Ausfahrten wurden von ihm immer wieder gestaltet. Ebenso die erste Homepage im Internet haben wir seiner Mitwirkung zu verdanken.

Zur Abschiedsmesse in die Kirche St. Sebastian in Hard kamen dann auch sehr viele Clubmitglieder, welche unserem Martin persönlich die letzte Ehre erweisen wollten.

Seine bescheidene Art und seine guten Ratschläge wie auch die persönliche Hilfeleistung bei größeren technischen Problemen werden unseren Mitgliedern sehr fehlen.

Ich bitte unserem Martin ein ehrendes Andenken zu bewahren:

Oswald Tschugmell



## PROTOKOLL

### DER 28. VMVC-JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

am 26. Jänner 2007, 20.30 Uhr

im Sunnahof, Tufers

---

*Eröffnung durch Obmann Peter Orlainsky*

Er begrüßt alle Anwesenden und unterbricht die Sitzung für das Essen.

*Bericht des Obmannes*

Peter Orlainsky dankt den Mitgliedern im Besonderen den Herren Ritter, Wimmer, Sporeni und Allgaier für ihre besonderen Dienste in diesem Jahr. Weiters berichtet er über die einzelnen Veranstaltungen des Clubjahres 2006.

Neuaufnahmen:

Herr Herzig

Austritte:

Herr Müller

Herr Obermüller

aktueller Mitgliederstand:

84

*Bericht des Schriftführers:*

Es wird das Protokoll der 27. Jahreshauptversammlung verlesen. Es gibt keine Einwände. Wird einstimmig angenommen.

*Bericht des Kassiers Leib*

Er berichtet, dass das Budget derzeit ausgeglichen ist. Jedoch durch den Verlust von einigen Mitgliedern ist der Handlungsspielraum eingeschränkt.

*Bericht des Rechnungsprüfer Ritter*

Herr Ritter bestätigt die außerordentlich präzise Führung der Kassa. Er stellt den Antrag auf Entlastung des Kassiers – der Antrag wird einstimmig angenommen.



*Antrag auf Entlastung des Vorstandes*  
Der Antrag wird einstimmig angenommen.

*Neuwahlen des Vorstandes*

Es wurde kein Wahlvorschlag eingebracht. Der derzeitige Vorstand hat sich bereit erklärt, für eine weitere Periode die Agenden zu übernehmen. Weiters werden einstimmig gewählt – Obmannstellvertreter – Stefan Meusbürger, Kassierstellvertreter – Andi Gunz.

Der Nikolaus alias Fred Wimmer kommentiert in humorvoller Art und Weise die Wahlen für das Jahr 2007.

*Programmorschau 2007*

Der Obmann gibt eine Programmorschau für das Jahr 2007.

*Anträge*

Es sind keine Anträge eingelangt.

*Allfälliges*

Oswald Tschugmell regt an, die Jugend zu motivieren, dem Club beizutreten. Wenn es auch nur einfache Fahrzeuge sind.

Jörg Allgaier berichtet sehr interessant von seiner Reise zur Antarktis.

Sitzung 21.30 Uhr





# Rallye Schneegestöber

Bericht und Bilder: Dieter Schwarz



Die beliebte Vorarlberger Winterrallye Schneegestöber fand dieses Jahr vom 19.-21. Januar statt. Es machten sich unerschrockene Oldtimerfans, die auch Sturm (namens Kyrill) und Schnee nicht fürchten, auf die Suche nach demselbigen. Das war in diesem Jahr, nicht nur in Vorarlberg, nicht ganz leicht. Aber die Teilnehmer fanden als erstes den Spaß und dann den Schnee. Nicht auf der Straße, aber der Veranstalter gab sich nicht geschlagen, bis er, selbst bei sommerlichen Temperaturen, eine längere eisbedeckte Bergstrecke und ein Schneefeld entdeckte. Dieses wurde durch die Oldtimer gnadenlos durchpflügt, indem zwei Teilnehmer gleichzeitig gegeneinander starteten. Eine einfache Regel war: die Autos, die sich verhängten bekamen Strafpunkte, die anderen nicht.

Ein Heidenspaß und man kann wirklich sagen der Veranstalter ist Meister der Improvisation, denn man war ganz schön gefordert, indem man eine Lichtschranke rückwärts, die nächste aber wieder vorwärts in 14 sec, durchfahren musste. Eine Rallye bei der nicht nur geschickte Beifahrer sondern auch fähige Fahrer gefragt sich. Denn auch das Schneeketten montieren bei der Bergprüfung ist nicht jedermanns Sache und so hatten einige Teilnehmer vormontierte Ersatzwinterreifen auf dem Dach dabei, was aber auch nicht unbedingt

schneller ging, aber dafür supercool aussah.

Einige dachten sogar man könnte sich die Montage sparen, wurden aber schon beim Abfahren des Berges eines besseren belehrt. Von ‚Cremeschnittchen‘ über Mini, bis hin zu PS Monstern war auch heuer alles vertreten und es wurde deutlich, jedes Fahrzeug hat seine Vor- und Nachteile im Winter. Bei den einen





geht die Heizung nicht, dafür bei dem anderen der Scheibenwischer eher schlecht, doch gerade das macht den Reiz einer Winterfahrt mit alten Autos aus. Sich bei Kälte wie früher über den Arlberg zu kämpfen und sich auf Rundkursen und Bergstrecken auszutoben. Belohnt wurden die Teilnehmer natürlich auch: am Abend durch vorzügliches Essen, schönen Bildern, neuen Freunden und jeder Menge Spaß, denn der ist das Wichtigste und kam nicht zu kurz.

Gewinner waren eigentlich alle Teilnehmer, denn unter diesen verschärften Bedingungen sein Fahrzeug heil nach Hause zu bringen war eine wahre Kunst des Piloten und seines Beifahrers, meinte Veranstalter Dieter Schwarz.

Bleibt noch zu erwähnen, dass auch zwei Damenteams dabei war und sich tapfer und beherzt inkl. mehrmaligen Schneeketten montieren auf den 9. und 13. Gesamtplatz pilotierten.

Bleibt ein hochachtungsvolles Danke an alle Teilnehmer, welche die Zähne zusammengebissen haben und ihren Fahrzeugen und sich selbst alles abverlangt haben und nicht zu vergessen an alle Teammitglieder, die bei eisiger Kälte Tolles möglich machten. Nun harren wir aus bis zur Ländle Classic 2008 und freuen uns schon wieder heimlich auf den nächsten Schnee. Um Neues und Vergangenes zu erfahren 'Schneegestöbern' Sie einfach regelmäßig unter [www.laendle-classic.at](http://www.laendle-classic.at).



# Vorschau Steinbockrennen

Bericht und Bilder: Dieter Schwarz

Ein absolutes „MUST“ in der Szene verspricht das von Dieter Schwarz organisierte „Steinbockrennen“ zu werden, welches vom 15.-17. Juni 2007 in Gargellen stattfindet.

Nur einige der vielen Highlights:

Das Porsche-Werksmuseum stellt für das Steinbock-Rennen für den ehemaligen Porsche-Werkspiloten **Manfred Schurti** den 718/Formel 2 zur Verfügung! Dieser Renner debütierte 1959 in Monaco, doch Graf Berghe von Trips zerstümmelte ihn gleich an einer Mauer. 1960 gewann Porsche damit jedoch den Marken-WM-Titel der Formel 2. Stirling Moss gewann mit dem 165 PS-Renner gleich vier Rennen.

**Otto Zieger** bringt zum Steinbock die Norton Inter 30M, eine originale Werksmaschine die damals bei Südafrikanischen - Meisterschaften eingesetzt wurde. Er nahm auch teil beim legendären Klausenrennen in der CH und fuhr dort die beste Zeit aller Motorräder

14,5l Hubraum aus dem Jahr 1917 ein La France wird uns Ruedi Schawalder zeigen. Sein Wagen ist 2,8 Tonnen schwer hat 24 Zündkerzen, Kettenantrieb, Eichenholzräder und ist ein Unikat das alle Besucher ins Staunen versetzen wird.



Auch der Sauber C3 Bj. 1973 kommt zum Steinbock! Von diesem Auto wurden nur 3 Stk. gebaut. Der abgebildete Wagen mit der Chassis NR 01 ist das einzige noch komplette und fahrbereite Exemplar. Peter Sauber fuhr mit diesem Wagen sein letztes Rennen als aktiver Rennfahrer 1973 am Hemberg und der CH Peter Wyss, Sportredakteur von der Automobilrevue, wird am Steinbockrennen dieses wunderschöne Auto fahren. **Peter Sauber** lässt es sich nicht nehmen, live beim Steinbockrennen dabei zu sein. Er absolvierte 1967 und 1968 seine ersten „Gehversuche“ als Rennfahrer mit einem frisierten VK Käfer in Gargellen !



Also: Nichts wie hin ! Ein Pflichttermin allererster Sahne.



Eintrittspreise:

Freitag :Eintritt frei  
Samstag und Sonntag:  
Jeweils 10.— Euro

Frauen haben freien Eintritt  
Kinder bis 14 Jahre ebenfalls

**Eintritt frei für VMVC'ler:**  
Dieter stellt VMVC Mitgliedern, die **am Samstag** mit dem **Oldtimer** zum Steinbockrennen kommen, Freikarten zur Verfügung. Ihr könnt diese unter [info@vmvc.at](mailto:info@vmvc.at) bestellen!

## Die Strecke des Steinbockrennens damals und heute

**Start** ist in [Galgenul](#) auf 840m über dem Meeresspiegel

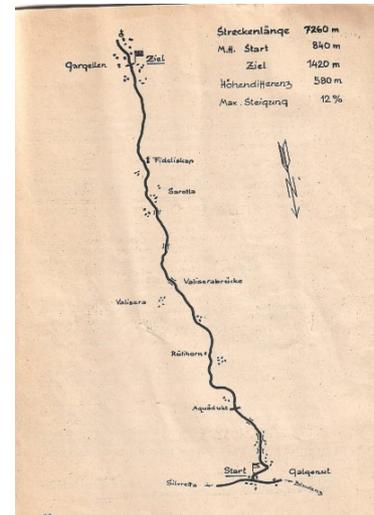
**Ziel** ist [Gargellen](#) auf 1420m

Höhendifferenz von 580m

Steigung max 12%

Streckenlänge ist 7000m

52 Kurven bis zum Ziel



Die gesamte Strecke viel beim Hochwasser im August 2005 schwer in Mitleidenschaft. Teilweise ganze Straßenstücke wurden vom Bach mit in die Tiefe gerissen und das Dorf Gargellen war lange Zeit nicht mehr erreichbar, später dann nur durch eine prov. Straße.

Das Land Vorarlberg investierte 2006 viele Millionen Euro in den Wiederaufbau und da das enge Tal kaum Veränderungen zu ließ zeigt sich die neue Strecke fast identisch zu der alten originalen. Nur ein kleiner Unterschied gibt es jetzt, nämlich ein perfekter Asphaltbelag und neue Leitplanken sind jetzt angebracht und machen diese Strecke zu einem tollen Erlebnis für jeden Oldtimerfahrer.

## Achtung!!!

### Dieter sucht Alles über das Steinbockrennen

Solltest Du noch alte Filme, Plakate, Fotos, Ausschreibungen, Pokale etc von den vergangenen Steinbockrennen haben, so wäre Dieter an diesen sehr interessiert und würde sich über eine Nachricht von Dir sehr freuen.

Weiters sucht Dieter Schwarz noch freiwillige Helfer zur Ausrichtung der Veranstaltung. Wenn Ihr also hautnah dabei sein wollt, meldet Euch bei

Dieter Schwarz  
Bahnhofstraße 8b  
A-6820 Frastanz  
Email: [info@laendle-classic.at](mailto:info@laendle-classic.at)

Tel: 0043(0)-664 2080450  
Fax: 0043(0)-5522-53732

Weitere Infos zu dieser Veranstaltung findet Ihr unter [www.laendle-classic.at](http://www.laendle-classic.at)

## **Geplanter Programmablauf Steinbockrennen 15. - 17.06.2007**

### **Freitag 15. Juni 2007**

- 12.00 - 16.00 Uhr Eintreffen der Fahrzeuge in St. Gallenkirch im Montafon, Ausgabe der Startnummern, technische Abnahme der Fahrzeuge und Willkommens-
- 13.00 - 16.30 Uhr Teilnehmer beziehen ihre gebuchten Hotels.
- 17.00 - 17.30 Uhr Begrüßung der Teilnehmer auf dem großen Park Ferme.
- 18.00 - 18.30 Uhr Ein geführter Besichtigungslauf der Strecke nach Gargellen und wieder retour.
- 20.00 - 21.00 Uhr Fahrerbesprechung im Hotel ( Verpflichtend )
- 21.01 - 24.00 Uhr Gemütlicher Abend im gleichen Hotel und Ausklang des 1. Tages

### **Samstag 16. Juni 2007**

- 08.00 Uhr Böllerschuss bzw. Weckruf der Teilnehmer
- 08.15 - 10.15 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 1. Trainingslauf
- 10.15 - 10.25 Uhr Rückführung der Fahrzeuge zum Start
- 10.30 - 12.00 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 1. Wertungslauf
- 12.00 - 13.00 Uhr Mittagspause
- 13.00 - 15.00 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 2. Wertungslauf
- 15.00 - 15.10 Uhr Rückführung der Fahrzeuge zum Start
- 15.15 - 17.00 Uhr **Wenn es die Zeit zu lässt nochmals eine gespernte 7km lange Bergwertung**
- 20.00 - 24.00 Uhr Das Abendessen und die PS - Party werden wir in einem wunderschönen Saal abhalten und mit Bildern aus den vergangenen Steinbockrennen werden wir diesen Tag noch stimmungsvoll abrunden. Rudi Lins der Gewinner des Steinbockrennes 1968 in seiner Klasse wird uns erzählen wie es damals so war.

### **Sonntag 17. Juni 2007**

- 09.00 Uhr Böllerschuss bzw. Weckruf
- 09.00 - 12.00 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 3. Wertungslauf
- 12.00 - 13.15 Uhr Mittagspause in St. Gallenkirch / Galgenul
- 13.15 - 13.25 Uhr Startaufstellung in Galgenul zum erneuten Start
- 13.00 - 15.00 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 4. Wertungslauf
- 15.00 - 15.10 Uhr Rückführung der Fahrzeuge zum Start nach Galgenul
- 15.15 - 16.45 Uhr **Gespernte 7km lange Bergwertung** 5. Wertungslauf
- 17.00 - 18.00 Uhr Siegerehrung sofort Vorort

# Clubschiessen um den VMVC Wanderpokal



Am Samstag, dem 17. März 2007 fand im Schieß-Keller des Frastanzer Schützenvereines wieder das bereits zur Tradition gewordene VMVC Clubschiessen statt. Ungefähr 20 VMVC´ler mit Anhang nahmen daran teil. Erfreulich auch, dass die Juniorenklasse diesmal besonders stark vertreten war. Zum ersten mal ging es dabei um den VMVC-Wanderpokal. Nachdem wir uns unter fachkundiger Anleitung so richtig warm geschossen hatten, konnte es losgehen. Und dabei zeigte uns die Familie Weiss ganz schön, wo der sprichwörtliche „Bartl den Most holt“. Elisabeth Weiss hatte das ruhigste Händchen und wohl auch das schärfste Auge von uns allen und konnte sage und schreibe

95 von 100 möglichen Ringen erzielen. So steht der Pokal also bis zum nächsten mal im schönen Vandans. Der VMVC gratuliert herzlich!





Marcel, Tobias und Sabine warten schon gespannt auf die Siegerehrung....



...die von Stefan und Siegbert durchgeführt wird.



Familie Leeb war auch heuer wieder stark vertreten. Freundin Nuria gewann die Damenklasse knapp vor Sabine.



Marko strahlt wie ein Atomkraftwerk. Zurecht, er wurde nämlich Zweiter.



Der hat gegessen Waltraud! Besser geht's kaum.



Waltraud freut sich sichtlich über den 3. Rang in der Damenklasse.



Melanie Leeb konnte den ersten Platz in der Junioren - Klasse erringen....



knapp dahinter auf Rang Zwei der Junioren: Christian Weiss



Immer gut drauf: Unser Jörgl Allgaier

## Wertung VMVC Clubschiessen 2007

### VMVC Mitglieder

Rang	Name	Ringe
1.	Weiss Elisabeth	95
2.	Leeb Marko	92/9/9
3.	Weiss Hermann	92/9/8
4.	Boss Gerhard	90
5.	Ritter Gerhard	87
6.	Allgaier Jörgl	85
7.	Leib Siegbert	70
8.	Eggler Marbod	62
9.	Eggler Marcel	54

### Gäste Damen

1.	Aman Nuria	89/9
2.	Ritter Sabine	89/8
3.	Leib Waltraud	84

### Junioren

1.	Leeb Melanie	95
2.	Weiss Christian	91
3.	Leeb Dominic	87
4.	Boss Johannes	85
5.	Ritter Tobias	77
6.	Leeb Raphael	56

Herzliche Dank an Siegbert Leib für die wiederum perfekte Organisation und an das Team des Frastanzer Schützenvereines.

Bericht und Bilder: Gerhard Ritter

## Verkaufe

Englische **Triumph 550 CSD SV**  
Baujahr 1930-31, teilrestauriert  
Ideal für Beiwagenbetrieb.

**Hercules 125GS**, 7Gang, 22PS BJ. 1976  
generalüberholt

Manfred Eiler  
Tel. 0650 9214871  
E-Mail: manfred.eiler@utanet.at



## Zu verkaufen:

**Für Citroën 11 BL Legere Bj ca 1939**

4 St. Türen guter Zustand  
2 St. Scheinwerfer  
2 St. Stoßstangen geschwungen vo + hi  
1 St. Motorhaube mit Klappen  
1 St. Lenkstock  
1 St. Reserveradabdeckung

**Für MB 220 Bj 1955**

1 Motorhaube mit Kühlergrill  
2 Kotflügel vo li + re  
2 Stoßstangen hi + vo  
1 Halbachse mit Differenzial  
2 Schraubenfedern  
4 Bremsstrommeln  
1 Kardanwelle

**Für MB 280 SE Bj ca 1975**

2 Scheinwerfer einteiliges großes Glas

**Für Hanomag Kurier Bj ca 1965**

1 Dieselmotor 4 Zyl. mit Turbolader

**Für Citroën DS 21 Bj. ca. 1970**  
1 Motor

**Für Fiat 1400 oder 1900 Bj. ca. 1960**  
1 Kühlergrill mit Nebelscheinwerfer

**1 Holmschlepper Vogel & Noot**  
Type Austro Rapid S 10 D mit  
Triebachsanhänger und Ackerpflug,  
mit Glühstift zu starten,  
restaurierungsbedürftig aber funktionstüchtig

**1 Fahrrad Viktoria Bj. ca. 1930**

**1 Steyr Waffenrad Bj. ca. 1960**

**1 Mofa NSU Quickly**

**Anfragen an Oswald Tschugmell,**  
**A 6706 B ü r s**

Tel.: 05552-62782 Fax.: 05552-32002

Handy: 0664-3423707

E-Mail: otb.buers@aon.at



Paketwagen SAURER 2 Tonnen vor dem Postamt Wien 46 im Jahre 1924 - Foto aus dem Archiv des Postmuseums

## Heutzutage ist nicht einmal mehr die Zukunft das, was sie einmal war!

Auch die unserer historischen Fahrzeuge ist laufend in Gefahr. Ganz egal wie Sie zu den Horrorszenarien und Kassandrarufern zum Klimawandel stehen – die Auswirkungen werden wir allemal zu spüren bekommen. Nicht so sehr wir körperlich, auch wenn die Vorhersagen, wie vernünftigerweise anzunehmen, gar nicht in dem Maße zutreffend sein werden, wie angekündigt. Denn es gibt ja auch seriöse Berufene, die keine Katastrophe auf uns zukommen sehen. Gerade die Natur hat uns seit jeher gelehrt, dass es Absolutes, Ebenmäßiges nicht gibt. Nur der Mensch bildet sich Gerades, Gleiches und Beständiges ja sogar Ewiges in seinem Wahn auf Vollkommenheit ein. Und er wird es trotz Fortschritt und Elektronik auch nicht erreichen. Warum sollte es daher auf Erden immer gleich kalt oder gleich warm bleiben? Das war nie so und wird nie so bleiben. Diejenigen, die um eine, wenn auch nur partiellen Schuldzuweisung nicht verlegen sind und diese auch für ihr eigenes, angenehmes Leben brauchen, schlagen wieder einmal zu. Ziel ist wiederum, wie oft eigentlich noch, das Kraftfahrzeug.

Ja, es gibt es den Feinstaub und auch der CO<sub>2</sub> Ausstoß muss laufend und regelmäßig nach unten korrigiert werden. Nur sollte man am Boden der Wirklichkeit und Machbarkeit bleiben und alle Verursacher (nicht nur die Kfz!) sollten zu gleichen Teilen zur Verantwortung gezogen werden.

Unnötige Effekthascherei sollte vermieden werden; sind denn die Maßnahmen, die in Graz und in weiten Gebieten der Steiermark gesetzt wurden, vernünftig und notwendig? Dort ist der Betrieb von Lastkraftwagen mit einem Baujahr vor 1992 ab 1. Juli 2007 ganzjährig überhaupt

verboten. Ab 2010 soll das für alle Baujahre vor 1996 gelten! Treffen will man dabei offenbar dieselbetriebene Fahrzeuge ohne Partikelfilter.

Ganz vergessen wurde dabei aber, daß es gerade bei den Lkw-Metusalemn vielfach auch noch benzinbetriebene gibt, die mit dem zu bekämpfenden Russausstoß nichts zu tun haben und denen auch keine Partikelfilter aus technischem Grund helfen könnten. Ein Beispiel für viele, für gedankenlose, nur um Beifall heischende Gesetzesentwürfe.

Ersparen Sie mir, aufzählen zu müssen, wie viele Maßnahmen solcher Art wieder mühsam zurückgenommen oder auf ein seriöses Maß an Praktikabilität zurückgeführt werden mußten. So ist es, bleiben wir einmal spaßhalber beim Lkw, rein vom Gesetz her zurzeit nicht möglich, auf Achse mit so einem historischen Ding von z. B. Wien nach Salzburg zu fahren. Auf der Autobahn sprechen die nicht zu schaffenden, aber vorgeschriebenen Mindestgeschwindigkeiten dagegen. Auf der Bundesstrasse ist letztlich in vielen Orten die Durchfahrt verboten und es wird schwer möglich sein, sich mit den Begriffen „Ziel- und Quellverkehr“ verbotenerweise in diesem Fall durchzuschlagen.

Nur weitere Diskussionen zwischen uns - den Betreibern der historischen Fahrzeuge - und der Behörde werden zu den notwendigen Lösungen führen.

Bisher haben wir in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen Ausnahmen für unsere historischen Kraftfahrzeuge erreicht, weil wir Einschränkungen in zeitlicher Betriebsdauer (die wirklich niemanden treffen) und auch bei der Verwendungsbeschränkung (nicht Alletagebetrieb) hingenommen haben. Es ist zu befürchten, daß weitere Auflagen, die uns den Betrieb der historischen Kfz weiter erschweren werden, von uns verlangt werden, um im öffentlichen

Verkehr, zumindest teilweise, verbleiben zu können.

Je weiter die Technik fortschreitet und das ist sicher, umso weniger werden unsere historischen Fahrzeuge die mit Recht geforderten Auflagen für aktuelle Fahrzeuge erfüllen können. Wahrscheinlich wird man irgendwann von uns verlangen, auch auf alltagsähnliche Verwendung, wie z. B. eine rein private Urlaubsfahrt mit dem Oldtimer, zu verzichten und die Ausfahrten nur auf offizielle Veranstaltungen und Vorführungen zu beschränken.

Das Privileg, historische Kfzs zu pflegen und zu betreiben, darf nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. Verwahren wir uns gegen die Vermassung der sogenannten „Oldtimer“. Es ist falsch zu glauben, daß die jährlich „neu entstehenden Oldtimer“ historische Kfzs sind. Es sind eben nur alte Alltagsfahrzeuge, die nicht den technischen Hintergrund und historischen Sinn des Aufbewahrens aufweisen.

Eine der besten Vorbereitungen auf die Aufrechterhaltung unserer Privilegien wird jedoch sein, sich unserer Wurzeln zu besinnen. Pflegen wir nur mehr die wirkliche historischen Exemplare unserer Spezies und verzichten wir auf den Wahnsinn zu glauben, daß mit jeder Jahreswende ein neuer Jahrgang von „historischen“ realisierbar sein wird. Diese Vermassung wird uns zum Verhängnis und bringt uns um.

Verwechseln wir bitte Nachwuchspflege nicht mit astronomischer Inflation von Fahrzeugen, die letztlich nur mehr in die Kategorie von alten Gebrauchtfahrzeugen fallen. Es dürfen unsere exklusiven Raritäten nicht im undurchschaubare Quantität erstickt werden.

Wir sind aufgerufen, unserem jungen Nachwuchs die Wertigkeit der historischen Fahrzeuge zu lehren, um auch sie vor Fehlinterpretation und Irrtum zu bewahren. Das Mißverständnis

zwischen historisch wertvollen und neuzeitlich, alten Kfzs kann sehr schnell bei Gesetzesentwürfen, die Umweltbelastung betreffend, zum Verhängnis werden, wenn dabei alle in einen Topf geworfen werden.

Historische Kraftfahrzeuge sind alt und vor allem rar und sind Zeugen geschichtlicher Begebenheiten. Sie wachsen leider nicht am Baum und können leider auch nicht jedes Jahr von neuem geerntet werden. Bonifikationen bei Versicherungen zu erschleichen oder sonstige Normen zu umgehen ist meist der wahre Hintergrund alte Alltagsfahrzeuge als „Oldtimer“ klassifizieren zu wollen.

Mit Sicherheit werden Organisationen wie die AMV in Österreich um die Erhaltung der für die historischen Kraftfahrzeuge notwendigen Freiräume vehement weiterkämpfen und auch sicher weitere Erfolge erzielen. Es ist aber ein Irrglaube anzunehmen, daß, wenn die Benutzung des normalen Kraftfahrzeuges immer weiter beschnitten wird, eine gewisse Narrenfreiheit für historische Kraftfahrzeuge erhalten bleiben wird.

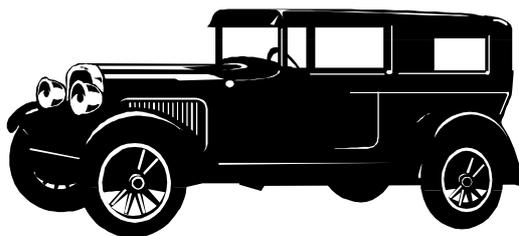
Erwarten wir zunächst die durch die EU erzwungene Abschaffung der Normverbrauchsabgabe und die zweifellos kommende Ersatzabgabe für Kraftfahrzeuge und was diese uns bringen wird. Eine mögliche Abhängigkeit dieser Abgabe von Kohlenstoffdioxidausstoß könnte sich für unsere Intentionen als mörderisch erweisen. Schon die Festsetzung dieser Werte für unsere Fahrzeuge stellt eine Quadratur des Kreises dar.

**Wie schon zu Anfang gesagt auch die Zukunft ist nicht mehr, das was sie einmal war.**



**ÖGHK**

Auszug aus der Motor Veteranen Zeitung der ÖGHV  
Vielen Dank für die freundliche Genehmigung!



# Zum 100. Geburtstag von BELA BARENYI

Auszug aus der Motor Veteranen Zeitung der ÖGHV  
Vielen Dank für die freundliche Genehmigung!



ÖGHK

Vor 100 Jahren wurde der geistige Vater des VW-Käfers und Namensgeber der Ehrenpreises der Österreichischen Motor-veteranen – Szene geboren



Wie Millionen Familien ihr Urlaubsgepäck in ihm verstauen konnten, war immer wieder ein kleines Wunder – mittlerweile ist er längst Kult und immer noch läuft und läuft und läuft – er, der VW-Käfer. Ferdinand Porsche brachte ihn Ende der 30er-Jahre zur Serienreife. Doch als sein geistiger Vater gilt ein anderer.



Der Österreicher Béla Barényi hatte den späteren VW-Käfer bereits 1925 auf dem Reißbrett entworfen.

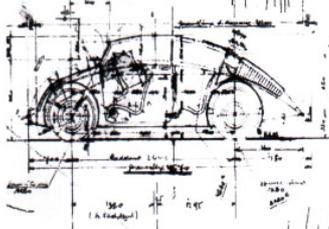
Sein Lebenswerk ist längst nicht nur mit den Ursprüngen des VW-Käfers verbunden. In der Geschichte des Automobilbaus spielte der Konstrukteur Barényi eine wichtige Rolle. In fast jedem modernen Auto steckt ein Stück seiner Konstruktionsideen. Der Käfer war nur der Anfang

Knautschzone, stabile Fahrgastzelle, Sicherheitslenksäule und Seitenaufprallschutz sind heute nicht mehr wegzudenkende Bestandteile unserer Fahrzeuge. All diese Standards gehen auf ein Genie zurück, dem tausende Menschen ihr Leben verdanken: Béla Barényi, der langjährige Leiter der Vorentwicklung bei Mercedes-Benz. 2500 Patente zeugen von dem unerschöpflichen Reservoir des umtriebigen Vordenkers, der seiner Zeit oft Jahrzehnte voraus war.

Am 1. März 2007 wäre Barényi 100 Jahre alt geworden.

Geboren wurde Béla Viktor Karl Barényi am 1. März 1907 in Hirtenberg bei Wien. Sein Großvater besaß eine der größten Metallwarenfabriken Österreichs. Der junge Béla wuchs in feudalen Verhältnissen auf, zum Besitz der Familie gehörte auch ein Automobil der Marke Austro - Daimler. Doch im ersten Weltkrieg fiel sein Vater und sein Großvater verlor ein Großteil seines Vermögens. Seine Mutter konnte das Schulgeld nicht

mehr bezahlen. Dennoch nahm der Automobilfan 1924 ein Studium am Wiener Technikum auf. In seiner Abschlussarbeit entwarf das Genie bereits das Konzept des späteren VW-Käfers.



1925 reichte Barényi die Zeichnung des buckligen Wagens als seine Abschlussarbeit beim Wiener Technikum ein.

Es folgten Jobs als Konstrukteur in Österreich, Frankfurt und Berlin.

1934 stellte Porsche dem Reichsverkehrsministerium sein "Exposé betreffend den Bau eines Deutschen Volkswagens" vor und erhielt den Zuschlag. 1938 war das Fahrzeug, das die Nazis "Kraft-durch-Freude-Wagen" taufen, serienreif. Doch Deutschland brauchte keinen Volkswagen mehr, Hitlers Feldzüge verlangten Kübelwagen und die wurden in Wolfsburg zusammengesetzt. Die ersten Aufträge für den späteren VW-Käfer gingen erst in der Nachkriegszeit ein.

Heute rühmt sich Porsche zwar noch mit der Umsetzung des Wagens für jedermann, weiß aber um die Vorarbeit des Österreichers. "Einen ganz entscheidenden Teil für die Urheberschaft des späteren VW-Käfers hat Béla Barényi geleistet", sagt Dieter Landenberger, Leiter im Historischen Archiv bei Porsche.



Erst als Barényi 1939 eine Anstellung bei Mercedes in Sindelfingen fand, schien sich das Blatt für den umtriebigen Erfindergeist zum Guten zu wenden. Es war die Zeit der erfolgreichen Silberpfeile, doch den österreichischen Querdenker interessierte vor allem die Sicherheit der Insassen. Er wollte das Verletzungsrisiko im Falle eines Autounfalls minimieren.

Seine 100 Quadratmeter große Holzbaracke in Sindelfingen sollte somit zur Keimzelle der passiven Sicherheitsentwicklung werden. Es entstanden die Anfänge einer Vision, die das Sicherheitskonzept moderner Autos begründen sollte - Barényi forschte an der Idee der "Knautschzone".

Doch wieder sorgte der Krieg für einen Bruch in seiner Karriere. Das Daimler-

Benz-Werk wurde nahezu vollständig zerstört, Barényi war arbeitslos oder musste als Straßenkehrer arbeiten. Ferdinand Porsche hatte zu diesem Zeitpunkt Barényi's Idee des Volkswagens, die inzwischen in einschlägigen Magazinen veröffentlicht worden war, in die Tat umgesetzt.

Dass Barényi aus seinem Ursprungsentwurf kein Kapital geschlagen hatte, verbaute ihm seine spätere Karriere nicht. Sein Erfindergeist sprühte weiter.

## PROJEKT "TERRACRUISER"



### ENTWURF VON BELA BARENYI VON STUTTGART-ROHR 1948

In seinem privaten Kämmerlein in Stuttgart-Rohr entwickelte er das Automobilkonzept "Terracruiser".

Wichtige Sicherheitsdetails dieses Wagens der Zukunft konnte er in die Tat umsetzen, nachdem ihn 1948 der Daimler-Benz-Vorsitzende Wilhelm Hassel Hassel wieder zu Daimler-Benz holte.



1952 meldete Barényi seine wohl wichtigste Erfindung an: Unter dem Titel "Kraftfahrzeug, insbesondere zur Beförderung von Personen" ließ sich der Konstrukteur die Bauweise der Knautschzone patentieren.

Sie revolutionierte den Automobilbau. In



Bela Barényi u. Mitarbeiter mit einem Testfahrzeug

Barényi's Patentschrift las sich das so: Fahrgestell und Aufbau sind so konstruiert, dass "ihre Festigkeit im Bereich des Fahrgastraumes am größten ist und nach den Enden zu stetig oder stufenweise

## Barényi bei einem Test an einem W114/115



abnimmt". Barényi hatte erkannt, dass ein Auto mit mehr Robustheit nicht automatisch sicherer wird. Vielmehr schützt das Zusammenspiel aus fester Fahrgastzelle und einem leicht verformbaren Aufbau des Hecks und der Front die Insassen bei einem Unfall



Bela Barényi in seinem Privatarchiv

Barényi's Tatendrang kannte fortan kein Halten mehr. "Noch heute finden sich unter seinem Namen mehr als 1400 Veröffentlichungen in unserer Datenbank", sagt Stephanie Krüger vom Deutschen Patent- und Markenamt in München.

Auch die Patente auf die Sicherheitslenksäule, den Seitenaufprallschutz und die Überrollbügel in Kabrios entwickelte Barényi. Teilweise gelangten sie erst Jahrzehnte später zur Serienreife.

1994 wurde der damals 87-jährige Béla Barényi in die "Hall of Fame" des Automobils aufgenommen. Für Barényi, der als "Vater der passiven Sicherheit" in der Automobiltechnik gilt, ist es der Höhepunkt seiner Karriere und die Würdigung seines schaffensreichen Lebens. Ein Leben, das eher hinter den Kulissen der Pkw-Produktion stattfand.

1997 starb Barényi in Böblingen. In einem Werbespot würdigte Mercedes seinen langjährigen Sicherheits-Ingenieur. "Niemand auf der Welt hat sich mehr Gedanken über Autosicherheit gemacht als dieser Mann." Die Straße vor dem DaimlerChrysler-Werk in Sindelfingen trägt den Namen des Visionärs.

Zu Ehren des berühmten Österreichers hat die Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen (AMV) den von der Robert BOSCH AG und dem ÖAMTC geförderten Ehrenpreis der Österreichischen Motorveteranen-Szene "Bela Barényi Preis" genannt, der seit 2005 jährlich vergeben wird.

Quelle: dpa/DaimlerChrysler Archiv

# 50 Jahre Steyr Puch 500

Auszug aus der Motor Veteranen Zeitung der ÖGHV  
Vielen Dank für die freundliche Genehmigung!



ÖGHK



Steyr Puch 500, Baujahr 1957

Gestatten Sie uns einen kurzen Rückblick in die Geschichte.

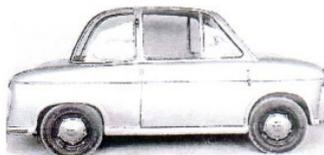
Im Jahre 1954 wurde beschlossen, in Graz-Thondorf wieder eine eigene österreichische PKW-Produktion, und zwar die eines Kleinwagens, anlaufen zu lassen.

Wilhelm Rösche, der damalige technische Direktor, gilt als der geistige Vater des ehrgeizigen Kleinwagenprojektes.



1. Prototyp des Steyr Puch

Die Idee einen Wagen in Österreich komplett zu konstruieren und zu fertigen, wurde in die Tat umgesetzt. Als Konstrukteur bot sich Erich Ledwinka an.



2. Prototyp des Steyr Puch

Bereits im selben Jahr wurde sein Entwurf, vorgestellt. Doch, der vorgestellte Entwurf war freundlich ausgedrückt:



3. Prototyp des Steyr Puch

Gewöhnungsbedürftig. Die Gesellschafter haben Weitblick bewiesen und beschlossen, keine eigene Karosserie zu produzieren.

Ein Assembling-Vertrags mit Fiat ermöglichte den Ankauf der Rohkarosserie des Fiat 500; die entsprechend adaptiert



Produktion des Steyr Puch

wurde. Der Motordeckel, sowie in späteren Jahren das feste Dach wurden in

Eigenproduktion hergestellt. Deswegen lautet die offizielle Bezeichnung der hier vorgestellten, österreichischen Kleinwagen auch „Steyr-Puch 500, Modell Fiat“.

Dennoch sind die Unterschiede zwischen dem italienischen Fiat und dem österreichischen Steyr-Puch groß: im Gegensatz zum luftgekühlten Twin-Motor des Fiat wurde der Puch von einem luftgekühlten 2-Zylinder Boxermotor mit 493ccm angetrieben. Auch die robuste 4-Ganggetriebe-Fahrgestelleinheit wurde komplett in Graz hergestellt, und weist zum Teil grundsätzlich andere Konstruktionsansätze auf.

Am 30. September 1957 war es dann soweit: Der Steyr Puch 500 wurde der Öffentlichkeit präsentiert- standardmäßig als Cabriolet mit langem Faltdach. Die mit 16 PS, nicht gerade üppig motorisierte, Cabrio Limousine erreichte 100 km/h und bot 4 Personen Platz. Bemerkenswert ist, daß diese Modelle noch keine Kurbelfenster aufwiesen! Auch die restliche Ausstattung war eher spartanisch.

Der Wagen konnte seine Herkunft nicht leugnen, denn er war ein versierter Kletterer, ideal für die österreichischen Berge.

1959 erfolgte die erste Überarbeitung, das Modell Steyr Puch 500D erhielt ein festes Dach (das „D“ steht für „Dach“) ein markantes Heck wegen der besseren Kopffreiheit für die Fondpassagiere, sowie auch endlich die angesprochenen Kurbelfenster! Auf Wunsch war aber auch weiterhin eine Cabrioversion lieferbar. Außerdem erhielt das Modell ein



neues Frontemblem, ein Handschuhfach sowie eine verbesserte Heizung. Eine neue Motorvariante mit 19,8 statt bisher



Steyr Puch 500 DL



16 PS, sowie andere Blinker vorne und hinten begründeten ein neues Modell: den 500DL.

1961 führte man eine neue Karosserievariante, nämlich den 700C („Combi“) bzw. 700E („Economy“, mit einem schwächeren Motor) mit Heckklappe und Ladefläche ein. Der 700C leistete 25PS, der 700E nur 19,8PS mit je 650ccm.

Auch die damals moderne „Halbautomatik“ Saxomat konnte von der werten Kundschaft für alle Puch bestellt werden.



Steyr Puch 700 C

1962 wurde eine neue Motorversion für die Limousine geschaffen, statt 493 hatte er nun ebenfalls 650ccm bei einer Motorleistung von 19,8PS, die neue Modellbezeichnung lautete 650T (T für



Steyr Puch 700 C

Touring) (die Puch-Fans deuteten das T für „Thondorf“).

Bald wurde auch das noch stärkere Modell 650TR (das „R“ steht für „Rallye“) präsentiert, welches anfangs jedoch für Behörden wie Polizei und Gendarmerie bestimmt war. Erst 1964 lieferte man die



Steyr Puch 650 T

650TR serienmäßig aus, die Nachfrage nach den 27PS und 660ccm starken Fahrzeugen mit Doppelvergaser war entsprechend groß. Man konnte sogar diverse Getriebeübersetzungen und andere Modifikationen werksseitig bestellen.



Steyr Puch 650 TR

Karosserie und Ausstattung blieben allerdings bei beiden Typen unverändert zum 500D/DL, obwohl dennoch etliche Kleinteile ausgetauscht werden mussten.

1965 erreichte man den Leistungsgipfel mit der Modellvariante 650TR II: Dies war eine spezielle Motorsportversion mit 42PS bei 6000 U/min, einer „scharfen“ Nockenwelle und Auspuffanlage und etlichen Modifikationen. Dennoch blieb der Ur-Motor vom 500er des Jahres 1957 die Basis, was äußerst bemerkenswert ist.



Steyr Puch 650 TR

1966 gelang dem Polen Sobieslaw Zasada auf einem 650TR der Europameistertitel für Tourenwagen der Gruppe II, aller Klassen!

1967 wurde die bei Fiat in Turin bereits 1965 modifizierte Karosserie des Fiat 500 auch in Graz übernommen, wesentliches Merkmal dabei waren die vorne angeschlagenen Türen. Ab sofort wurde also auch das Dach vom Fiat übernommen, alle Modelle hatten nun mehr ein kurzes Faltdach. Die Produktbezeichnung erhielt den Zusatz „Europa“. 1969 entschloss man sich, wegen der sinkenden Nachfrage nicht nur die Karosserie, sondern auch die komplette Antriebseinheit vom Fiat 500 zu übernehmen, lediglich der Motor wurde noch in Graz gefertigt und eingebaut. In Kombination mit dem 19,8PS-Motor hieß das Modell nun 500S („Sport“).



Steyr Puch 500 S

Doch das Ende zeichnete sich bereits ab. 1974 übernahm man in Graz schließlich die Karosserie vom Nachfolgermodell des Fiat 500, jene des Fiat 126. Auch hier beschränkte man sich im wesentlichen auf den Einbau des Puch-Motors und serienmäßig einer Eberspächer Standheizung in das fast fertige Fahrzeug, bereits 1976 stellte man allerdings die Produktion endgültig ein – die Ära der Steyr-Puch Kleinwagen war aufgrund der viel zu geringen Nachfrage endgültig vorbei.

In vielen öffentlichen und privaten Institutionen wie bei Post, Polizei, Gendarmerie, Bundesheer, sowie ÖAMTC, ARBÖ, ÖMV waren die Steyr Puch 500 in



großen Stückzahlen im Einsatz und prägten lange Zeit das Bild von österreichischen Straßen.



Fotos: größtenteils v. P. Krumhaar

## Alles was Recht ist.....

Ab wann ist ein Auto ein Oldtimer....?  
Wie war das doch gleich mit der Nova....?  
Wie oft muss ich meinen Oldie eigentlich vorführen....?

Und die antworten auf viele weitere Fragen, die Euch vielleicht schon lange quälen, findet Ihr auf den nächsten Seite.

**Bericht und Bilder:G.Ritter**  
**Quelle:Öamtc Danke für die freundliche Genehmigung.**



## Baujahrsdefinition

- Als "**Historisches Kraftfahrzeug**" gilt nur ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Kraftfahrzeug,
  - a. mit Baujahr 1955 oder davor, **oder** das älter als 25 Jahre ist **und** in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist.
  - In weiterer Folge wird das Fahrzeugalter für das Erreichen der Erhaltungswürdigkeit **gleichend auf 30 Jahre angehoben** (d.h. das Baujahr 1980 wird bis zum Jahr 2010 „eingefroren“).
  - Ab dem **Jahr 2010** gelten nur noch solche Fahrzeuge als erhaltenswürdig, welche **zumindest 30 Jahre alt sind**.
  - Diese Regelung findet für alle Fahrzeugklassen und -arten Anwendung.
  - Auch Fahrzeuge, welche bislang erst mit 30 Jahren als erhaltenswürdig angesehen wurden, fallen ab dem kommenden Jahr unter diese Regelungen.
  - Einzelfälle können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.
  - [Quelle: Erlass des BMVIT, GZ 179340/0002-II/ST4/2005](#)

### Liste der "Historischen Fahrzeuge"

Die **approbierte Liste der "Historischen Fahrzeuge"** erscheint jährlich in Zusammenarbeit mit dem Beirat für historische Kraftfahrzeuge beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und EurotaxGlass's. Sie gilt als Nachschlagewerk für den Genehmigungsvorgang von historischen Kraftfahrzeugen.

Auszüge dieser Liste sind bei **Eurotax** zum Unkostenbeitrag von 30 Euro unter 02243/30865-28 erhältlich.

### Beirat für historische Fahrzeuge

Bei jenen Fahrzeugen die nicht in dieser Liste stehen, muss der **Beirat für historische Fahrzeuge** eine Empfehlung über deren **Erhaltungswürdigkeit** und **Erhaltungszustand** abgeben und die Liste gegebenenfalls ergänzen

## „Historisches KFZ“ in Typenschein

Der Eintrag des „**Historisches Kraftfahrzeug**“-Status in den Typenschein und in weiterer Folge in den Zulassungsschein kann nur durch die zuständige Genehmigungsbehörde (Typisierungsstellen) erfolgen

Bei der Prüfstelle ist der **Typenschein bzw. die Einzelgenehmigung** vorzulegen, weiters ist eine **Vorführung des Fahrzeuges** erforderlich, wobei auch **zusätzlich ein Gutachten eines Sachverständigen** für Historische Kraftfahrzeuge verlangt werden kann. Dieses hat auch Aussagen zur **Originalität und dem Erhaltungszustand** zu beinhalten, wobei zumindest der Erhaltungszustand 3 (guter Allgemeinzustand) nachgewiesen werden muss.

Die Entscheidung über die Beibringung zusätzlicher Nachweise obliegt der Genehmigungsbehörde.

### Fahrbeschränkung

Historische Kraftwagen dürfen nur an **120 Tagen pro Jahr** verwendet werden, historische Krafträder nur an **60 Tagen pro Jahr**. Über diese Verwendung sind **fahrtenbuchartige Aufzeichnungen** zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Die Eintragung in das Fahrtenbuch ist so zu führen, dass die jeweilige Fahrt bereits vor deren Antritt ausgefüllt sein muss. Diese Eintragung muss das Datum, den Zweck der Fahrt und den Standort enthalten. Nachträglich ist das Ziel und die zurückgelegten Kilometer zu ergänzen. Das Fahrtenbuch ist ständig mitzuführen und 5 Jahre aufzubewahren. Neben der Fahrtenbuchaufzeichnung gibt es zusätzlich die Möglichkeit über einen **speziellen Versicherungsvertrag**, sowie **der Hinterlegung der Kennzeichen** bei der Behörde und den Nachweis über einen **Fahrtenstreiber oder Kontrollgerät**.

### "Pickerl"-Intervalle

Die wiederkehrende Begutachtung (§57a) ist bei historischen Kraftfahrzeugen **alle zwei Jahre** durchzuführen - nur nachdem der Eintrag „Historisches Kraftfahrzeug in Typen- bzw. Zulassungsschein erfolgt ist.



## Importbestimmungen

Sollten aufgrund der nachstehenden Details Zweifel über die Durchführbarkeit des Vorhabens aufkommen, empfiehlt es sich, noch **vor dem Ankauf** nähere Auskünfte bei den angeführten Informationsstellen einzuholen. Insbesondere sollte vor dem Ankauf aber geprüft werden, ob eine Einzelgenehmigung in Österreich Chancen auf Erfolg hat.

Für die komplette Abwicklung von solchen Importen ist es ratsam, die Dienste einer Spedition in Anspruch zu nehmen. Zur Erlangung der Einzelgenehmigung empfehlen wir auch die – kostenpflichtige – Hilfe eines spezialisierten Kfz-Sachverständigen oder Restaurierungsbetriebes. .

Bei Besuch einer Verkaufsveranstaltung, Auktion usw. im Ausland sollte man sich von einer heimischen Spedition einen Partner im Ausland bekannt geben lassen, den man bei Bedarf ansprechen kann.



### **Bevor man einen sog. „Oldtimer“ importiert, sollte man beachten:**

- Als **historisches Kraftfahrzeug** gilt nur ein **erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung** bestimmtes Kraftfahrzeug,
  - a. mit Baujahr 1955 oder davor, **oder** das älter als 25 Jahre ist **und** in die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist.

Gesetzestext: § 2 Abs. 1 Z 43 KFG

#### **Achtung: NEUERUNG betreffend der "Oldtimer"-Definition:**

- o Seit 2005 gelten nur solche Fahrzeuge **mit einem Baujahr bis einschließlich 1980 als erhaltungswürdig**.
- o Aufgrund der in den 80iger-Jahren beginnenden neueren Technologien wird das Fahrzeugalter für das Erreichen der Erhaltungswürdigkeit **in weiterer Folge gleitend auf 30 Jahre angehoben** (d.h. das Baujahr 1980 wird bis zum Jahr 2010 „eingefroren“).
- o Ab dem **Jahr 2010** gelten nur noch solche Fahrzeuge als erhaltungswürdig, welche **zumindest 30 Jahre alt sind**.
- o Diese Regelung findet für alle Fahrzeugklassen und –arten Anwendung.
- o Einzelfälle können weiterhin dem Beirat zur Entscheidung vorgelegt werden.
- o [Quelle: Erlass des BMVIT, GZ 179340/0002-II/ST4/2005](#)

- Damit das Fahrzeug auch in Österreich genehmigt werden kann, muss man die **Erhaltungswürdigkeit** und den **Erhaltungszustand** (Zustandsklassen 1-3) des Fahrzeuges nachweisen.

o Nachweis der **Erhaltungswürdigkeit**: durch einen Auszug aus der Liste der historischen Kraftfahrzeuge [dieser ist bei der EURO-TAX GmbH zum Unkostenbeitrag von EUR 30,- (inkl. MwSt.+Versandkosten) unter 02243/30865-28 erhältlich] ; ist das Fahrzeug zwar schon älter als 25 Jahre, aber nicht in dieser Liste eingetragen, so hat der Beirat für historische Kraftfahrzeuge (§ 131b KFG) eine Empfehlung abzugeben.

o Das Fahrzeug muss sich weiters im **Originalzustand** befinden. Gesetzestext: § 34 Abs. 4 KFG; Erlass BMWV GZ.: 190.500/2-II/A/5/98

o **Historische Kraftwagen** dürfen nur an **120 Tagen pro Jahr** verwendet werden, historische Krafträder nur an 60 Tagen pro Jahr. Über diese Verwendung sind fahrtenbuchartige Aufzeichnungen zu führen und der Behörde auf Verlangen vorzulegen. Gesetzestext: § 34 Abs. 4 KFG; Erlass BMWV GZ.: 190.500/2-II/A/5/98

„**Pickerl**“ - Wiederkehrende Begutachtung: alle zwei Jahre **Tipp**: Über Antrag des Zulassungsbesitzers kann die Zulassungsbehörde einen anderen Tag als den Jahrestag der ersten Zulassung als Zeitpunkt für die wiederkehrende Begutachtung festsetzen. Gesetzestext: § 57a Abs. 3 KFG Das ist vor allem dann wichtig, wenn man über die Wintermonate das Kennzeichen hinterlegen möchte und der jährliche Begutachtungszeitraum in diese Zeit fallen würde!

Nachdem man abgeklärt hat, dass es sich bei dem gewünschten Fahrzeug um ein in Österreich genehmigungsfähiges historisches Kraftfahrzeug handelt, sind vor dem Kauf im Ausland noch unbedingt folgende Punkte abklären:

- **Ausfuhrverbot**

In Österreich gibt es ein Ausfuhrverbot für in Österreich befindliches „Kulturgut“.

Diese Regelung gilt – vereinfacht dargestellt –

- für Oldtimer, die älter als 50 Jahre sind. Ähnliche Regelungen gibt es in anderen Staaten. Man sollte sich daher diesbezüglich beim Verkäufer bzw. im Herkunftsland erkundigen.



## Ausfuhrverbot

## Transport



### • Transportrestriktionen aufgrund des Abfallwirtschaftsgesetzes:

o Das Abfallwirtschaftsgesetz und darauf bezogene Verordnungen sehen Verkehrsbeschränkungen für Abfälle vor. Damit soll erreicht werden, dass Sondermüll nicht unkontrolliert transportiert und dabei durch zufälliges "Verlieren" entsorgt wird. Kein Oldtimerliebhaber denkt dabei an sein soeben mühsam erstandenes Restaurierungsobjekt. Falls das Fahrzeug aus eigener Kraft, mit Überstellungskennzeichen, transportiert wird, gibt es keine weiteren Probleme.

o Erfolgt der **Transport mit einem Anhänger oder LKW**, ist zu beachten, ob das Fahrzeug **offensichtlich fahrtüchtig** ist. Fahrtüchtig ist es vor allem auch dann, wenn es ein ausländisches Prüfkennzeichen/ "Pickerl" besitzt und nur infolge eines kaputten Reifens oder des Fehlens von Benzin im Tank nicht in Betrieb genommen werden kann. Darunter fallen auch Fahrzeuge mit leichten Blechschäden, zersprungenen Scheinwerfergläsern, Windschutzscheiben und dergleichen. **In allen anderen Fällen** handelt es sich um Abfall im Sinne des Abfallwirtschaftsgesetzes. In diesem Fall ist ein Feststellungsbescheid einer Bezirksverwaltungsbehörde (entweder Ihres Wohnsitzes oder des Grenzbereichs) über die Ungefährlichkeit einzuholen. Es muss der Nachweis erbracht werden, dass es sich nicht um "gefährlichen Abfall" handelt, für den eine gesonderte Bewilligung des BM f. Umwelt, Jugend u. Familie erforderlich wäre.

## Gefährlicher Abfall

**Um nicht in die Kategorie "gefährlicher Abfall" eingereiht zu werden**, sind aus Autos bzw. Autowracks zu entfernen:

*Kraftstoff, Öle, Hydraulik - u. Bremsflüssigkeiten, Öl- u. Benzinfilter, Frostschutzmittel, Starterbatterien, Kühlmittel für Klimaanlage.*

Solange diese Bauteile bzw. Flüssigkeiten noch im Altkar enthalten sind, ist das gesamte Fahrzeug als gefährlicher Abfall einzustufen

Lassen Sie sich die Unterschrift des Verkäufers am **Kaufvertrag gerichtlich oder notariell bestätigen**.

Anmerkung:

An sich ist grundsätzlich zur Anmeldung des Fahrzeuges keine Beglaubigung notwendig. Jedoch kann die Behörde bei Bedenken hinsichtlich der Echtheit des Kaufvertrages eine Beglaubigung verlangen. Es ist bei einem Fahrzeugkauf im Ausland daher **dringend anzuraten, den Kaufvertrag gerichtlich oder notariell beglaubigen zu lassen**.

Man sollte einen Nachweis über das für das Fahrzeug entrichtete Entgelt verlangen. Dies kann für eine eventuelle Verzollung von Bedeutung sein.

Auch sollte darauf geachtet werden, dass alle zum Fahrzeug gehörigen und zur Einzelgenehmigung in Österreich notwendigen Unterlagen mit übergeben werden ( z.B. ausländischer Typenschein oder Ähnliches).

### Transport

Ist das Fahrzeug fahrtüchtig, so kann man bei der zuständigen Zulassungsbehörde im Ausland ein sog. Überstellkennzeichen beantragen.

Falls der Verkäufer zustimmt, kann man auch das ausländische Kennzeichen verwenden.

Aber **Achtung**: Die Verwendung ausländischer Fahrzeuge ist **nur bis zu einem Monat** ab Einbringen nach Österreich zulässig. Danach ist das Fahrzeug umzumelden oder auszuführen.

Gesetzestext: § 82 Abs. 8 KFG

- Wird das Fahrzeug auf einen Anhänger verladen, so ist zu beachten, dass es Transportrestriktionen aufgrund des Abfallwirtschaftsgesetzes geben könnte.

Am bequemsten ist natürlich die Durchführung des Transportes inklusive Versicherung durch einen Transportunternehmer. In diesem Fall kann man diesem auch – falls notwendig – die mit der Verzollung zusammenhängenden Schritte überlassen.

### Einzelgenehmigung aufgrund einer Ausnahmebewilligung

Da die für Neuwagen bestehenden strengeren Zulassungsaufgaben bei einem Einzelimport für ein älteres Fahrzeug kaum zu erfüllen sein werden, ist eine Ausnahmebewilligung zu erwirken.



## Mehrwertsteuer- Zoll- NOVA



Es muss nachgewiesen werden, dass es sich um ein historisches Kraftfahrzeug im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 43 KFG handelt.

### Mehrwertsteuer und Zoll

#### **Import aus einem EU-Land:**

historische Kraftfahrzeuge, die aus einem EU-Land importiert werden, unterliegen keinen Einfuhrabgaben, weder Zoll noch Einfuhrumsatzsteuer.

#### **2. Import aus einem Drittland:**

Einfuhrumsatzsteuer vom Wert des Kraftfahrzeuges frei Bestimmung (Bemessungsgrundlage: Kaufpreis + Lieferungskosten + Zollbetrag); genaue Auskünfte erteilt das zuständige Finanzamt

10 % Zoll vom Wert des Kraftfahrzeuges (Personenkraftwagen und andere Kraftfahrzeuge, ihrer Beschaffenheit nach hauptsächlich zur Personenbeförderung bestimmt) bis zur Zollgrenze (Bemessungsgrundlage: Kaufpreis plus Lieferungskosten bis zur EU-Außengrenze)

#### **Zollbefreiungen:**

Bestimmte Kraftfahrzeuge sind nach einer Verordnung der EU als "**Kunstgegenstände**" zu tarifieren und **somit zollfrei:**

- o Kfz in Originalzustand, die 30 Jahre oder älter sind, und einem nicht mehr hergestelltem Typ entsprechen,
  - o Kfz vor 1950 hergestellt, unabhängig vom Zustand
  - o Kraftfahrzeuge, die unabh. von ihrem Baujahr nachweislich bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurden
- unter gewissen Voraussetzungen auch Rennkraftfahrzeuge  
(Verordnung der EU - Kommission, veröffentlicht im "Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften" , Nr. 96 C 127/3 vom 30.4.1996 zu Position 9705 00 00)

#### **NOVA**

Die NOVA wird nach der Ersatzformel wie

nachstehend berechnet, da ein Nachweis über Normverbrauch bei historischen Fahrzeugen kaum möglich ist:

- 0,2 Fache Leistung in KW jeweils vom Wert des Fahrzeuges  
0,02 Prozent vom (Hubraum in cm<sup>3</sup> minus 100)  
bei Motorrädern (bei einem Hubraum von nicht mehr als 125 ccm beträgt der Steuersatz 0%).

### Hinweis zum 20%igen Mehrwertsteuerzuschlag zur NOVA:

Mit dem EuGH-Urteil vom 29.04.2004 hat der EuGH erkannt, dass die Zusatzabgabe von 20% iSd § 6 Abs NoVAG anlässlich der Übersiedlung oder des Eigenimportes eines gebrauchten Kfz in das Inland nicht mit Art 90 EG-Vertrag vereinbar ist.

Durch interne Anweisung an die Finanzämter hat das Bundesministerium f. Finanzen nun bestätigt, dass bei allen

- bei gebrauchten Kfz, die als Eigenimport nach Österreich eingeführt werden,  
der 20%ige Erhöhungsbetrag nicht mehr vorzuschreiben ist.

Für bereits zu Unrecht entrichtete Erhöhungsbeträge der letzten 5 Jahre ist bei Rückerstattungsanträgen ein Festsetzungsbescheid nach § 201 Abs 2 Z 4 BAO auszufertigen und der Erhöhungsbetrag rückzuzahlen.

Nähere Auskünfte über NOVA beim Wohnsitzfinanzamt

Folgende Kraftfahrzeuge gelten als **Sammlerstücke von geschichtlichem Wert** und sind daher **von der NOVA befreit**:

- Kraftfahrzeuge, die 30 Jahre oder älter sind und einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen und noch im Originalzustand sind (keine wesentliche Änderung des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors, usw.).
- Alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt wurden (auch in nicht fahrbereitem Zustand).
- Ebenso jüngere Fahrzeuge, die bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurden und Rennwagen, mit denen bedeutende sportliche Erfolge errungen wurden.



## Licht am Tag für Oldtimer

Die Bestimmung Licht am Tag ist sinnvoller Weise nur im Zusammenhang mit den anderen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen so zu verstehen, dass diese Verpflichtung nur für Lenker von Fahrzeugen gilt, die nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen mit den Beleuchtungseinrichtungen ausgerüstet sind.

Lenker von Fahrzeugen die aufgrund einer Ausnahmegenehmigung nicht mit Scheinwerfern und Leuchten ausgerüstet sind, wie z.B. sehr alte historische Fahrzeuge, sind von der Lichtpflicht ausgenommen.

Historische Fahrzeuge, die über die entsprechenden Beleuchtungseinrichtungen verfügen, sind von der Lichtpflicht am Tag jedoch nicht ausgenommen

## Tipps



### Tipps für Steuer und Versicherung

#### \* Kfz-Steuer ("motorbezogene Versicherungssteuer")

Die Kfz-Steuer für Pkw (umfasst auch Kombi und andere Kfz bis 3,5 T.) wird wie folgt berechnet:

(kW minus 24) pro Monat mal:

€ 0,550 bei jährlicher Zahlung

€ 0,583 bei halbjährlicher Zahlung

€ 0,594 bei vierteljährlicher Zahlung

€ 0,605 bei monatlicher Zahlung

Für Benziner ohne Katalysator werden jeweils + 20% Zuschlag verrechnet, aber nur dann, wenn sie vor dem 1.1.1987 erstmalig in Österreich zugelassen wurden!

**Oldtimer-Tipp Nr. 1:** Die um 20 Prozent erhöhte Kfz-Steuer ("Strafsteuer") für nicht abgasarme Fahrzeug gilt nur für Kraftwagen, die vor dem 1.1.1987 erstmals in Österreich zugelassen wurden! Wurde der Oldtimer erst nach diesem Datum erstmals in Österreich zugelassen (unabhängig von seinem tatsächlichen Alter), weil er erst dann aus dem Ausland importiert wurde, entfällt der Zuschlag.

**Oldtimer-Tipp Nr. 2:** Bei Vorliegen eines Wechselkennzeichens ist die Kfz-Steuer nur für das Kraftfahrzeug zu entrichten, das der höchsten Steuer unterliegt. Die Steuerberechnung sollte daher überprüft werden und bei einem etwaigen Irrtum mit dem Kraftfahrzeug-

Haftpflichtversicherer (ist für die Einhebung der Kfz-Steuer zuständig) geklärt werden.

**Oldtimer-Tipp Nr. 3:** Wird das Kennzeichen über einen bestimmten Zeitraum hinterlegt (mindestens 45 Tage, maximal ein Jahr) entfällt für diesen nicht nur die Kfz-Haftpflichtprämie, sondern auch die motorbezogene Versicherungssteuer!

#### **Normverbrauchsabgabe**

Die Nova wird fällig bei der erstmaligen Zulassung von Pkw (auch Kombi und Motorrädern) in Österreich. Die Berechnung erfolgt mittels einer Formel, die zu einem Steuersatz (bis zu 16 Prozent), abhängig vom Durchschnittsverbrauch, führt. Steuerbasis beim Eigenimport von Kraftfahrzeugen ist der sogenannte "gemeine Wert" (zB nachgewiesen durch eine Rechnung).

**Oldtimer-Tipp Nr. 4:** Folgende Kraftfahrzeuge gelten jedoch als "Sammlerstücke von geschichtlichem Wert" und sind daher von der Normverbrauchsabgabe befreit:

- Kraftfahrzeuge, die
- 30 Jahre oder älter sind und
- einem nicht mehr hergestellten Modell oder Typ entsprechen und
- noch im Originalzustand sind (keine wesentliche Änderung des Fahrgestells, des Steuer- oder Bremssystems, des Motors, usw.).
- Alle Kraftfahrzeuge, die vor dem Jahr 1950 hergestellt wurden (auch in nicht fahrbereitem Zustand).
- Ebenso jüngere Fahrzeuge, die bei einem geschichtlichen Ereignis benutzt wurden und
- Rennwagen, mit denen bedeutende sportliche Erfolge errungen wurden.

#### **Kfz-Versicherung**

Die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung macht von Gesetzes wegen keinen Unterschied zwischen modernen Autos und Oldtimern. Es dürfen jedoch die Versicherer individuelle Angebote für bestimmte Gruppen erstellen.

**Oldtimer-Tipp Nr. 5:** Viele Versicherer haben spezielle Angebote für Oldtimer. Meist sind die günstigen Prämien an eine Reihe von Voraussetzungen gebunden (zB bestimmtes Mindestalter des Fahrzeuges, Vorhandensein eines zweiten "Alltags"-Autos, etc.). Es lohnt sich jedenfalls nach Vergleich mehrerer Anbieter der Versuche eventuell eine ganz individuelle Lösung zu finden.

**Oldtimer-Tipp Nr. 6:** Falls mehrere Fahrzeuge, darunter Oldtimer und auch "Alltagsfahrzeuge" versichert werden sollen, kann die Wahl eines günstigeren Anbieters - auch ohne sogenannten Oldtimerrabatt - vorteilhafter sein als der Abschluss einer "teuren" Normalversicherung mit einem Veteranenfahrzeugrabatt.

**Oldtimer-Tipp Nr. 7:** Wer seinen Oldtimer ausschließlich im Sommer verwendet, sollte die Möglichkeit der Kennzeichenhinterlegung über die Wintermonate überlegen. Haftpflichtprämie (und Kfz-Steuer) entfallen in diesem Zeitraum.

**Oldtimer-Tipp Nr. 8:** Über das ganze Jahr über aktive Oldtimerfreunde verwenden in erster Linie Wechselkennzeichen. Versicherungsprämie (und Kfz-Steuer) werden dann vorerst für jedes der Fahrzeuge errechnet, bezahlt wird nur die teuerste Prämie und höchste Steuer - die anderen Fahrzeuge sind prämienfrei mit in den Vertrag eingeschlossen



# Nostalgie(Stube)-Rätsel

Idee und Bilder: Luis Sporeni

Die Bilder zeigen einige europäische Hauptstädte „anno dazumal“

Alle VMVC Mitglieder, die das Rätsel richtig lösen, erhalten in der Nostalgiestube bei Manuela und Luis in Bregenz, Maurachgasse 28, eine Runde Schnaps.

Übrigens wurde der Schnaps von unserem Ehrenobmann Ossi Tschugmell selbst gebrannt und schmeckt ausgezeichnet.



Kleiner Tipp: Schaut etwas genauer auf die Autotypen.



Kleiner Tipp: Die Doppelstöckerbusse sind nicht rot sondern grün



Kleiner Tipp: Es ist eine Landeshauptstadt im Süden Europas



Und diese Stadt befindet sich im Norden Europas

# Technik-Clubabend Autobatterien

Nachdem im vergangenen Jahr der Vortrag über Motorenöle, speziell für Oldtimer, auf großen Anklang gestoßen war, wurde die Technik Serie heuer aufgrund der dankenswerten Initiative von Andi Gunz fortgesetzt. Thema am 20. April : Autobatterien. Als äußerst kompetenten Fachmann durften wir Herrn Günther Renner, Mitarbeiter der Firma Banner Batterien begrüßen. Nach einer Exkursion in die Entwicklungsgeschichte der Autobatterien, den verschiedenen Aufbauarten und Neuentwicklungen gab uns Herr Renner viele wichtige Tipps zum richtigen Umgang mit Batterien und wie es uns gelingt, die Lebensdauer dieses wichtigen Bauteils deutlich zu erhöhen. Bemerkung am Rande: Laut neuester ADAC Pannenstatistik ist eine defekte Batterie der mit Abstand am häufigste Grund einer Auto-panne. Für die Zuhause Gebliebenen hier die wichtigsten Regeln und Tipps für den richtigen Umgang mit Batterien:

## Einbau der Batterie ins KFZ:

Zündung und sonstige Stromverbraucher ausschalten

Polschutzkappe erst beim Montieren im Fahrzeug entfernen, um Kurzschlüsse zu vermeiden

Beim Ausbau immer zuerst den Minuspol abklemmen, beim Einbau zuerst den Pluspol montieren.

Entgasungsschlauch, falls vorhanden, wieder montieren.

Für gefahrlosen Transport zum Recycling die Schutzkappe auf den Pluspol der alten Batterie stecken.

## Außerbetriebnahme einer Batterie

Die gefüllte Batterie ist wegen der Selbstentladung nur für gewisse Zeit lagerfähig. Deshalb sollte sie vor jeder längeren Stilllegung unbedingt nachgeladen werden.



Wenn die Batterie eingebaut bleibt, mindestens ein Anschlusskabel (Minus) abklemmen.

Batterie laden -trocken und kühl(0-10 Grad Celsius) lagern. Das verringert die Selbstentladung.

Bei längerer Ausserbetriebnahme Batterie alle 2 Monate laden oder ein Ladeerhaltungsgerät benutzen.

Geladene Batterien gefrieren erst unter -25 Grad .

### **Wiederinbetriebnahme:**

Batterie vor der Inbetriebnahme laden.

Vor der Montage Pole und Anschlussklemmen säubern. Dies verhindert Kriechstrome und garantiert optimalen elektrischen Kontakt.

### **Ladetechnik:**

Am besten verwenden Sie elektronische Ladegeräte (z.B.: Banner Acctiva oder Selectiva). Diese führen den Ladevorgang automatisch durch.

Generell gilt:  
Batterie aus dem Fahrzeug ausbauen bzw. unbedingt Batteriekabel abklemmen. (Minuspol zuerst!)

Pluspol der batterie mit Plus Ausgang des Ladegerätes verbinden. Minuspol entsprechend.

Ladegerät erst nach Batterieanschluss einschalten und nach der Ladung zuerst das Ladegerät ausschalten.

Ladestrom max. 1/10 in Ampere der Batteriekapazität.

Bei mehr als 55 Grad Celsius den Ladevorgang unterbrechen.

Nach dem Laden Elektrolytstand kontrollieren und wenn nötig mit destilliertem Wasser ergänzen. ( Markierung bzw. 1cm über den Platten.)

Für gute Lüftung sorgen! Beim Laden entsteht explosives Knallgas. Rauchen, offene Flammen und Funkenbildung (etwa durch Kurzschluss) unbedingt vermeiden.

Achtung: In vielen Fällen ist durch Fehlbehandlung der Batterie der Elektrolytstand weit abgesunken . Dieser muss vor einer Ladung unbedingt ausgeglichen werden. (Dest. Wasser , Markierung oder 1cm über den Platten)

### **Starthilfe:**

Achtung: Nur genormte Starthilfekabel verwenden und die Bedienungsanleitung des KFZ beachten.

Nur Batterien gleicher Nennspannung verwenden.

Zündung beider KFZ ausschalten



Zuerst beide Pluspole verbinden. Dann Minuspol des Spender Fahrzeuges anklemmen. Danach Minuszange an Masse (= blanke Stelle am Motor ) des Empfänger Fahrzeuges anklemmen.( Entfernung zur Batterie mindestens 30 cm).

Motor des Spenderfahrzeuges **nicht** starten, denn mögliche Spannungsspitzen können die Bordelektronik zerstören.

Motor des Empfängerfahrzeuges max.15 Sekunden starten.

Kabel in umgekehrter Reihenfolge abklemmen.

### Was sonst noch sehr wichtig ist:

Eine Batterie kann unter 0 Grad Celsius nicht geladen werden.

Eine entladene Batterie muss umgehend ( binnen **48 Stunden**) wieder aufgeladen werden, sonst beginnt der interne Zerstörungsprozess !

Richtwert :**Spätestens** bei einer Spannung von 12,2 Volt.

Also bitte nicht denken: Die leere Batterie lade ich einfach schnell vor der ersten Ausfahrt, dann ist sie nämlich bereits zerstört!

Blei Säure Batterien haben **keinen „Memory-Effekt“**. Daher ist kein Tiefentladen vor der Ladung erforderlich!

Häufiges Tiefentladen schadet einer Starterbatterie. Es kommt zum Masseausfall und Kapazitätsverlust.

Ladefaktor: Es bedarf ca. 20-30 Minuten Fahrt, um den Batterieverbrauch für einen Startvorgang auszugleichen.



Auch das war einmal eine Batterie: Alter ca. 100 Jahre, gefunden wurde sie im Laternsertal.

**Ursache für den Ausfall nach Tiefentladung ist meist nicht die Entladung selbst sondern das lange Stehen im entladenen Zustand !**

Herzlichen Dank an Herrn Renner, Firma Banner Batterien, auch für das gute Schnäpsle aus seiner „Spezialbatterie“ und an Andi Gunz für die Organisation.

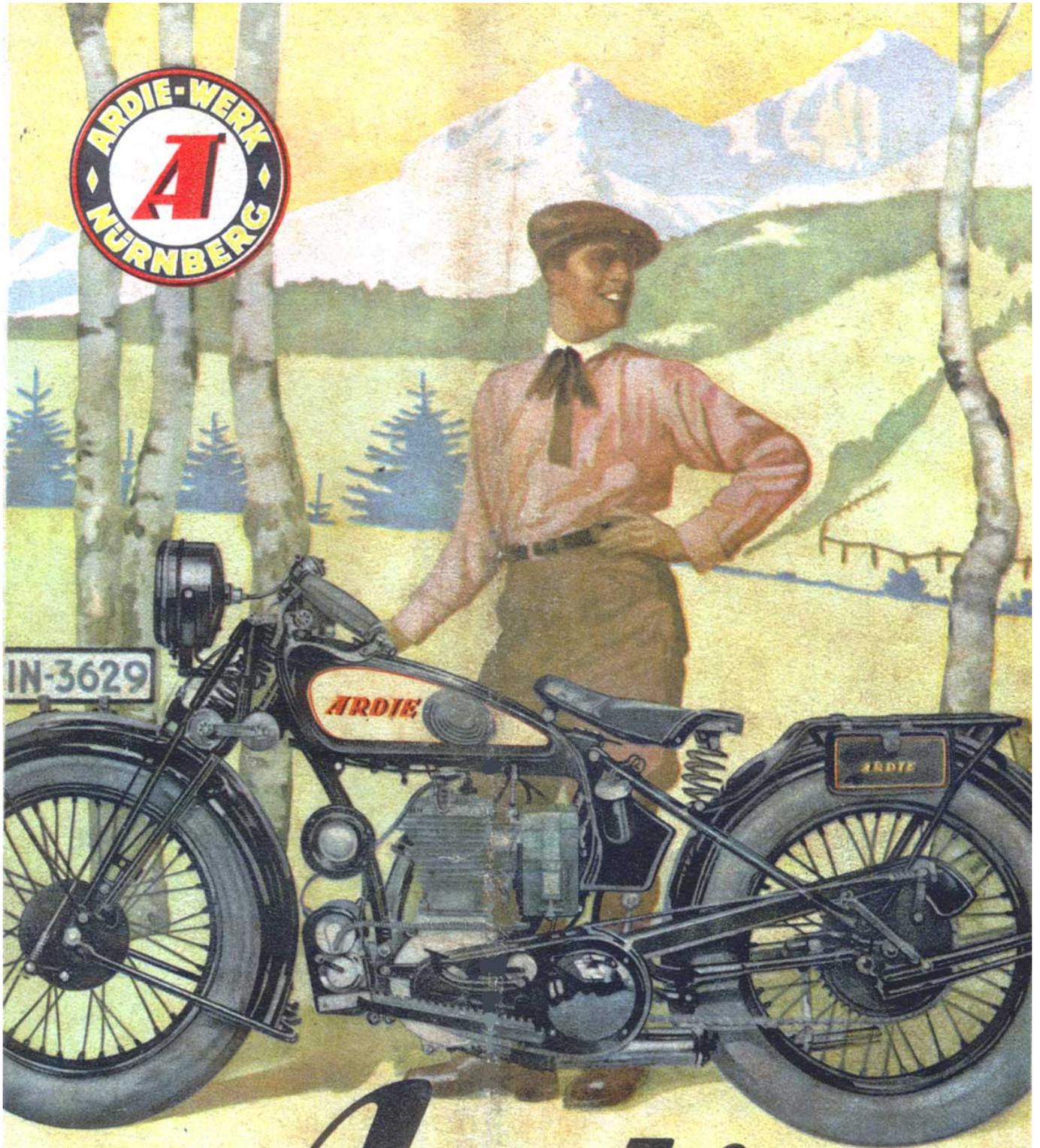
Bericht und Bilder:G.Ritter



## Verkaufe

Moto Guzzi Airone 250  
Viertaktmotor Bj. ca. 1950  
Topzustand

Infos unter:  
Tel 05574/85 777  
Handy 0664/34 19 062



# *Ardie* **MOTOR RÄDER**

ARDIE-WERK A-G. NÜRNBERG 5

ÄLTESTE DEUTSCHE SPEZIALFABRIK FÜR MOTORRÄDER



## 19. INT. OLDTIMER MESSE TULLN 2007

**19. & 20. MAI**

### DER TREFFPUNKT DER ÖSTERREICHISCHEN OLDTIMER SZENE

Vor bald 20 Jahren begann die Geschichte der Oldtimer Messe Tulln.

Ein Teilemarkt in Halle 3, veranstaltet von Hr. *Hagl* und Hr. *Baum* vom OSCT brachte rund 40 Teilehändler nach Tulln auf das Messegelände. Der Besucherandrang war sehr groß.

3 Jahre später kam der 1. Aussteller aus Deutschland – die Veranstaltung war „international“ geworden. Die Ausweitung auf das ganze Gelände und Clubpräsentationen führten im darauf folgenden Jahr zur Umbenennung von Teilemarkt Tulln auf **Oldtimer Messe Tulln**.

Im Jahr 2000 übernahm die *H.B.H.* Veranstaltungs- GmbH die Organisation des größten Oldtimer Events Österreichs. (Die Gesellschafter Hr. *Hagl* - Hr. *Baum* - Hr. *Hogl* sind seit dem Anfang federführend an der Organisation der Messe beteiligt)

Jährlich wechselnde **Sonderausstellungen** in Halle 3 wie „Steyr Sonderschau“ - „MG-Sonderschau“ - „100 Jahre Mercedes-Benz“ - „100 Jahre Opel Automobile“ - „Oldtimer Museum KRÖPFL“ - „100 Jahre Wiener Fahrzeugbau“ - „The American Dream“ - „100 Jahre Rolls Royce“ - „30 Jahre VW-Golf“ - „35 Jahre Jochen Rindt F1 Weltmeister“ – „100 Jahre Saurer Österreich“ – „100 Jahre Lancia“ und jährlich auch etwas für die 2 Rad-Fans, wie z.B. „Biker's Only“ - „Puch Only“ – „Harley Davidson Event“ und andere Präsentationen locken jährlich rund 30 000 Besucher in die Messestadt an der Donau.

Mehr als **80 Clubs** und Museen beteiligen sich durch individuelle und fantasievolle Standgestaltungen an der Wahl zum schönsten Club und Messestand und werden mit der „Goldenen Rose der Stadt Tulln“ bedankt. Ebenso kürt eine fachkundige Jury die schönsten Fahrzeuge der Schau mit der „Goldenen Rose der Stadt Tulln“, mit Pokalen und kleinen Geschenken als Dankeschön.

Auf einem Areal von 85.000 m<sup>2</sup> davon 25.000 m<sup>2</sup> in 8 Hallen und 60.000 m<sup>2</sup> Freigelände präsentieren sich mehr als 700 Aussteller und Spezial-Händler aus über 12 Nationen. Alles rund um das rostigste Hobby der Welt. Jährlich bewegen sich rund 30.000 Besucher an beiden Tagen am Messegelände in Tulln an der Donau.

### **Die Sonderausstellungsthemen 2007!!!**

100 Jahre **Rolls Royce Silver Ghost**  
80 Jahre **Volvo**  
50 Jahre **Puch 500**  
PICK me UP  
50 Jahre **Lancia Flaminia**  
40 Jahre **F-Body**  
Ford Motor Company  
Harley Davidson Event mi Live Musik

**Die Oldtimer Messe Tulln als Treffpunkt und Gesprächsplattform der gesamten österreichischen Oldtimer Szene**

**TULLN DAS MEKKA DER OLDTIMER-FANS**

INFO: [www.oldtimermesse.at](http://www.oldtimermesse.at) >> e-mail: [oldtimermesse@tulln.at](mailto:oldtimermesse@tulln.at)

Tel u. Fax 02272 / 66 4 66

# Termine

## Mai

6. Vierländertreffen Schweiz

## Juni

15.-17. Steinbockrennen in Gargellen

30.6.-1.7. Oldtimer-Motocross Montikel Feldkirch

## Juli

5. Stammtisch Lorenz Hohenems

12.-15. Davos Classic

15. Motorradtreffen in Weiler

20. Besichtigung Locker Recycling Autoverschrottung

## August

4. Stammtisch Lorenz Hohenems

## September

6. Stammtisch Lorenz Hohenems

7.-9. Ländle Classic

Zum Schluss noch ein kurzer Blick in die Zukunft:

Nikolaus Fred Wimmer im Jahre 2050



Erleben Sie den  
Modefrühling!



Emi Schenk

[www.emischenk.at](http://www.emischenk.at)

apriori

[www.apriori-fashion.com](http://www.apriori-fashion.com)

Emi Schenk

Tagwerker