



VORARLBERGER-
MOTOR-
VETERANEN-CLUB
CLUBZEITUNG
AUSGABE 2/2008





DER VORSTAND WÜNSCHT ALLEN VMVC MITGLIEDERN UND FREUNDEN EIN GESEGNETES WEIHNACHTSFEST UND VIEL GLÜCK UND GESUNDHEIT FÜR DAS NEUE JAHR .

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Obmanns	4
Clubfahrt zur Kristallhöhle Kobelwald	6
Rückblick Vorarlberger Motor Veteranen Trophy 2008	9
Trophy Bericht von KR Herwig Schropp	15
Alle guten Dinge sind drei Gedicht von Christine Diem	20
Der ÖMVV informiert	29
Trophy Ergebnisliste	30
Bericht Steyr Treffen	32
Der Stromlinien Steyr	36
Inserate	41
Greisler Museum in der Steiermark	42
Öhlmühle Hartlieb Urlaubsbericht von Ossi Tschugmell	43
Clubfahrt ins Mercedes Museum	44
Sachen zum Lachen	48
Mitgliederliste	50
VMVC Weihnachtsfeier	52
Einladung Jahreshauptversammlung	54
Impressum	55



Liebe Clubmitglieder!

Das Jahr 2008 neigt sich dem Ende zu, unsere zwei und vierrädrigen Lieblinge sind im trockenen und geheizten Hallen bis zum Frühjahr untergebracht.

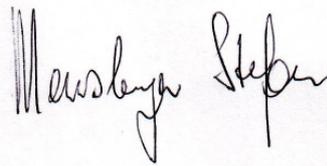
Der Höhepunkt des Jahres 2008 war die 8. Vorarlberger Motor Veteranen Trophy im September, organisiert von Siegbert Leib. Auch viele andere Veranstaltungen und Ausfahrten konnten nur durch tatkräftige Unterstützung zahlreicher Clubmitglieder durchgeführt werden.

Zwei wichtige Termine bitte ich in eurem Terminkalender vorzumerken:
Am 30. Jänner findet im Dornbirner Gasthaus Rose unsere Jahreshauptversammlung statt Beginn:19.30 Uhr
Am Sonntag, dem 3. Mai 2009 findet wieder das beliebte 4-Ländertreffen statt, welches diesmal unsere Freunde aus dem Allgäu organisieren.

Ich möchte mich bei allen die zum Gelingen des VMVC- Clubjahres 2008 in irgendeiner Form beigetragen haben recht herzlich bedanken.

Allen Clubmitgliedern und Angehörigen wünsche ich frohe Weihnachten und alles Gute, Glück sowie vor allem Gesundheit für 2009

Euer



Stefan Meusburger



Liebe Kollegen !

Die Oldtimersaison 2008 ist nun endgültig zu Ende.

Unsere zwei und vierrädrigen Lieblinge haben uns auch heuer wieder viele schöne und hoffentlich pannenfreie Ausfahrten ermöglicht. Vergesst also nicht, sie dafür zu „belohnen“ indem ihr sie richtig einwintert. Unbedingt notwendig ist zumindest, die Batterie auszubauen und aufzuladen. Empfehlenswert ist auch, die Reifen auf einen höheren Luftdruck zu bringen, um einen Standplatten zu vermeiden.

Was sich in dieser Saison in unserem Verein so alles getan hat, könnt ihr in der vorliegenden Ausgabe der VMVC Clubzeitung nachlesen.

Schwerpunkt in dieser Ausgabe ist natürlich der Rückblick auf unsere Trophy. Christine Diem hat dazu einen tollen Beitrag in Gedichtform geschrieben

Weitere Beiträge stammen aus der Feder von Ossi Tschugmell, der unter anderem von seiner Teilnahme am Steyr –Treffen in Weyer berichtet und tolle Fotos mitgebracht hat.

Das Titelbild ist auch diesmal wieder eine Gemälde von Luis Sporeni.

Leider konnte ich aus familiären oder beruflichen Gründen nicht an allen Clubveranstaltungen teilnehmen, deshalb fehlt der Bericht vom Hubschrauber fliegen und von der Herbstausfahrt in den Bregenzerwald zu Werner Hahnen.

Der Zeitung liegt auch ein Zahlschein bei. Bitte verwendet diesen, um den Clubbeitrag 2009 In der Höhe von 60.—Euro zu begleichen.

Ich wünsche Euch eine schöne Weihnachtszeit und alles Gute für 2009.

Euer

Gerhard Ritter



Clubfahrt zur Kristallhöhle Kobelwald



Am 12 Juli 2008 hatte der VMVC wieder einmal etwas ganz besonderes vor: Wir versuchten uns, auf Initiative von Obmann Stefan, als Höhlenforscher. Das es an diesem Samstag wie aus Kübeln goss und nebenbei saukalt war, hielt uns nicht von diesem Abenteuer ab. Bekanntlich ist es in Höhlen ja nie besonders warm, dafür auch selten besonders nass.



Die Kristallhöhle Kobelwald befindet sich oberhalb des Weilers Kobelwald bei Oberriet im St. Galler Rheintal. Sie zieht alljährlich tausende von Besuchern in

ihren Bann. Die Höhlenatmosphäre, die Calcit-Kristalle, die Tropfsteine, das rauschende Wasser sowie die Ton- und Lichtverhältnisse üben auf jüngere und ältere Besucher eine große Faszination aus. Als begehbarer, wasserführende Höhle mit einem großen Kristallvorkommen ist sie einmalig in der Schweiz.

Der Besuch der Kristallhöhle ist ein wunderschönes Erlebnis. Kurz nach dem Eingang gelangten wir, immer dem Höhlenbach entlang, über eine Sintertreppe in die erste Halle.

Hier befinden sich die größten Calcitlager. Ganze Wandpartien sind mit weißen oder grauen, häufig glänzenden Kristallen



überzogen. Auf einem Steg überquerten wir einen kleinen See, in welchem interessante Lichtspiele zu bewundern waren. Weiter hinten kamen wir zur so genannten Calcitkluft. Die großen Kristalle lagen hier einst im schützenden Lehm eingebettet und sind daher wunderbar erhalten geblieben.

Kurz darauf führt der Weg über einen kleinen Wasserfall unter einer Sinterbrücke durch. Ein Stück weiter vorne hat das kalkhaltige Wasser Sinter abgelagert und dabei eine Eule und einen Höhlengeist geformt.



Mit etwas Fantasie zu erkennen: Eine Eule

In einer riesigen senkrechten Bruchspalte mit großen Calcitkristallen endet der ausgebaut Höhlengang.

Hier konnten wir das rauschen des Höhlenbaches hören, welcher aus dem Dunkeln des Berges hervorkommt.

Die Kristallhöhle Kobelwald wurde nach dem Volksmund im Jahre 1682 von einem Jäger entdeckt. In der Literatur wird die Höhle schon früh erwähnt, erstmals im Jahre 1702 vom Zürcher Gelehrten



Familie Ritter mit Helm



Manfred und Gebhard halten Ausschau nach wertvollen Edelsteinen...



Hatte schon immer ein Faible für ausgefallenes Design: Egon Arnold

Johann Jacob Scheuchzer.
Bereits auf der ältesten mineralogischen Karte der Schweiz ist die Kristallhöhle Kobelwald als Mineralfundstelle aufgeführt. Die vom französischen Geografen Philippe Buache gezeichnete "CARTE MINÉRALOGIQUE DE LA SUISSE" stammt aus dem Jahre 1752. Als Schauhöhle betrieben wird die Kristallhöhle Kobelwald seit dem Jahr 1935.

Damals wurde die Höhle elektrisch beleuchtet, mit einem Tor geschützt und ein Weg im Höhengang angelegt. In den Jahren 1987 sowie 2001-2002 wurde die Höhle umfangreich saniert

Das Wasser des Höhlenbaches wurde schon anfangs des 18. Jahrhunderts gefasst und brachte dem Bad Kobelwies einen lebhaften Kurbetrieb.

Das Wasser soll eine heilende Wirkung haben bei Rheuma und chronischen Hautkrankheiten. Heute wird das Wasser für diese Zwecke nicht mehr genutzt.

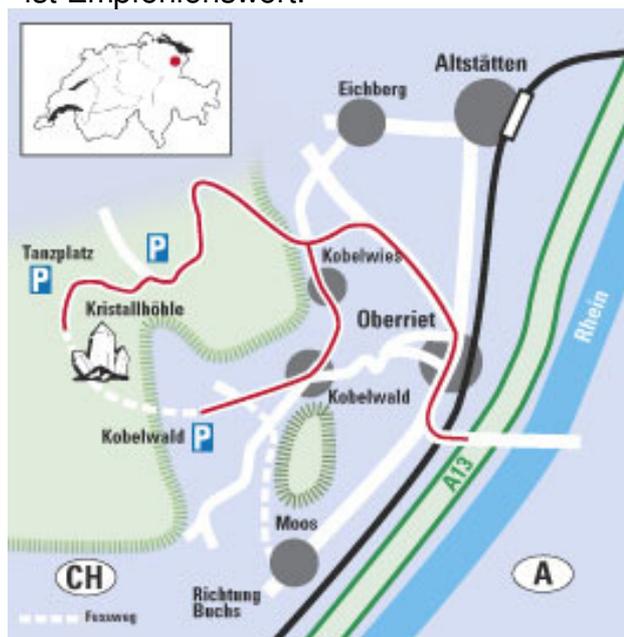
Herzlichen Dank an Stefan Meusburger für die Organisation dieses wirklich schönen Ausfluges .

Wenn ihr die Höhle einmal auf eigene

Faust erkunden wollt, hier noch ein paar nützliche Hinweise:

Geöffnet ist die Kristallhöhle von Oster-Sonntag bis 31. Oktober an Sonntagen und Feiertagen jeweils von 11.00 bis 17.00 Uhr.

Besuche an Wochentagen (Mo - inkl. Sa) bedürfen einer Voranmeldung beim Höhlenwart .Für eine Besichtigung der Kristallhöhle ist keine spezielle Ausrüstung erforderlich. Einzig das Tragen solider Schuhe ist Empfehlenswert.



Das war die 8. Vorarlberger Motor- Veteranen- Trophy Ein Rückblick





Sie war perfekt, die 8. Vorarlberger – Motor-Veteranen Trophy.

Die Organisation, das Wetter, das Roadbook, die Streckenführung, das abwechslungsreiche Programm, die gute Laune der Teilnehmer, das wunderbare Essen, einfach perfekt !

Ich möchte Euch aber nicht mit zu viel Lob auf die Nerven gehen und mich deshalb lieber auf viele Bilder beschränken. Wie sagt man so schön: "Ein Bild (bzw. viele Bilder) sagen mehr als tausend Worte."

Was ich Euch aber nicht vorenthalten will ist der Bericht aus der Clubzeitung des Oberösterreichischen Motor Veteranen Club von KR Herwig Schropp, der mit seiner Gattin als Beifahrerin in seinem Jaguar XK 140 aus Oberösterreich anreiste, um an unserer Veranstaltung teilzunehmen. Ihr findet ihn auf einer der nächsten Seiten.

Einen tollen Beitrag hat auch Christine Diem an die Redaktion übermittelt. Sie schildert die Trophy aus der Sicht ihrer Familie in Gedichtform. Unbedingt lesen !

Ich möchte an dieser Stelle dem Chef-Organisator Siegbert Leib und seinen Helfern Stefan Meusburger, Rigo Diem, Jörgl Allgaier, Luis Sporeni, Gerhard Ritter und allen die zum Gelingen beigetragen haben, herzlich für die geleistete Arbeit danken.



Geballter Charme bereits bei der Startnummernausgabe: Waltraud und Sabine Leib



Das Interesse der Bevölkerung in der Bludnzer Altstadt war riesig.



Norbert Pfeiffer und Gerd Müller machen sich bereit.



Trophy –Guru Siegbert Leib hat den vollen Überblick



Freitag Morgen in Bludenz: Tolle Stimmung bereits am Start. Peter, Stefan und Gerd auf seiner NSU.



Da wäre Stefan sicher gerne mitgefahren: Jutta Wellinger auf Puch 150 TL



Sympathisches Auto, sympathisches Team: BMW Dixi Bj. 1927 gesteuert von Johannes Bayer



Good old America: Norbert Steiner mit seinem beeindruckendem Ford Thunderbird Bj. 1957



Frau am Steuer, sehr geheuer: Elisabeth Berlinger



Markus Jaggi mit seinem Ford Woody Wagon



Hans Engl mit seinem wunderschönen Steyr



Mit Bj. 1967 das jüngste (!) Fahrzeug: Marbods MG



Richtig viel los war auch bei der Bregenzer Hafenpromenade: Präsident Stefan stellt die einzelnen Fahrzeuge dem interessierten Publikum vor. Thomas Gottschalk wäre vor Neid erblasst...



Luis Sporeni hat fleißig fotografiert



Andi Gunz erklärt den Zuschauern seine Puch S4



Anschließend gings schon auf unser Schiff..



..das Buffet war köstlich..



Das Sandler-Unwesen wird auch für unsere Landeshauptstadt Bregenz zunehmend zum Problem. Aber lasst uns nicht mit dem Finger auf den armen Mann zeigen! Wer weiß, welch hartes Schicksal diesem armen Gesellen widerfahren ist... Oft genügt ja ein „JA“ zur falschen Zeit am falschen Ort (Standesamt)



Mensch !!!! Des isch jo d´r Rigo !

Vorarlberg war eine Reise wert!

(Bericht von KR Herwig Schropp)



Auf Achse sind wir bei herrlichem Herbstwetter mit einem Abstecher über Krimml - Gerlos am 3. September 2008 nach Vorarlberg, mit meinem Jaguar, aufgebrochen und sind gemütlich ins Ländle gefahren. Natürlich mit offenen Verdeck, das wir die gesamte Reise nie schließen mussten. Natürlich war dies nur möglich, weil wir im sehr gemütlichen Schlosshotel eine Garage dabei hatten.

Am 4. 09. 08 war die Abnahme und Empfang. Im Zentrum von Bludenz, wurden wir herzlich empfangen, wo bereits eine große Schar von Leuten auf das laufende Eintreffen der Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen wartete. Dort erhielten wir die Fahrtunterlagen. Für mich war der beifahrerfreundliche Steckplan die erste angenehme Überraschung. Die Kreuzungen waren alle bebildert, so war es für die Beifahrerin leicht die Route anzusagen. Auf Rückfrage, warum das so aufwendig gemacht wurde, erfolgte die Aufklärung. Der Beifahrer ist in den meisten Fällen die Ehefrau oder die Begleiterin. Die üblichen Streckenunterlagen sind für diese oft eine zu großen Anforderung und daher fahren diese dann nicht mit und so fehlen viele Teilnehmer. Um dem Vorzubeugen hat man diesmal diese Form der Unterlage gewählt. Ich glaube es wäre auch für uns empfehlenswert dies nachzuahmen. Bei uns hat ja schon einmal eine schwierige Unterlage dazu geführt, dass eine Ehefrau mit dem Zug alleine nach Hause gefahren ist. Für den Fahrer war es angeblich teuer, den Hausfrieden wieder herzustellen.

Es war die erste Sonderprüfung fällig, die eine Rundfahrt durch die Altstadt von Bludenz darstellte. Am Abend war im Stadtsaal der Empfang des Bürgermeisters. Es gab Musik kabarettistische Einlagen, was den Abend sehr auflockerte.

Am 5. und 6. September führte uns die Route durchs Ländle. Am Start waren 4 Motorräder und 39 Auto die von 6 schönen Oldtimer der Funktionäre begleitet wurden. Bemerkenswert war, bei jedem Halt wurden wir von einer großen Menschenmenge herzlich empfangen. In jedem Ort gab es mehr Bewirtung als uns lieb war. Diesbezüglich war die Veranstaltung sehr anstrengend. Es gab für jeden Geschmack etwas. Kultur, schöne Landschaft. Etwas Besonderes war die Rundfahrt am Bodensee, wo wir am Schiff mit einem tollen Buffet mehr als verwöhnt wurden.

Der Samstagabend war noch einmal ein ganz besonderer Höhepunkt. Wir wurden mit Autobussen vom Hotel abgeholt zum Festabend, damit die Führerscheine fest beim Fahrer bleiben konnten, ohne im Trockenen sitzen zu müssen. Mit der Seilbahn (die eigens für uns Überstunden machen musste) wurden wir ins Restaurant auf den Mutterberg zum Gala Buffet bei Live Musik gebracht. Wiederum gab es humorvolle Einlagen, die diese Stunden zu einem Erlebnis machten. Dabei war die Preisverteilung eingeflochten. Ab 22 Uhr konnte jeder nach seinen Wünschen die Talfahrt machen und wurde ins Hotel gebracht.

Am Sonntag 7. September war noch ein Frühstück im Nova Bräu mit Musik angesetzt. Es war ein lustiger Ausklang.

Dem VMVC kann man nur beglückwünschen zu dieser gut organisierten und angenehmen Veranstaltung.

Danke!

KR Herwig Schropp



Eine Mords- Gaudi war auch die Sonderprüfung mit dem Löschkübel: Am Schlauch: Bruno Kaufmann aus der Schweiz. Die Zigarre darf bei Bruno nie fehlen.



Ein gutes Ziel stellt auch Christl Diem unter Beweis



Jetzt sind wir an der Reihe: Der Alte buckelt und der Junge hat's Vergnügen.



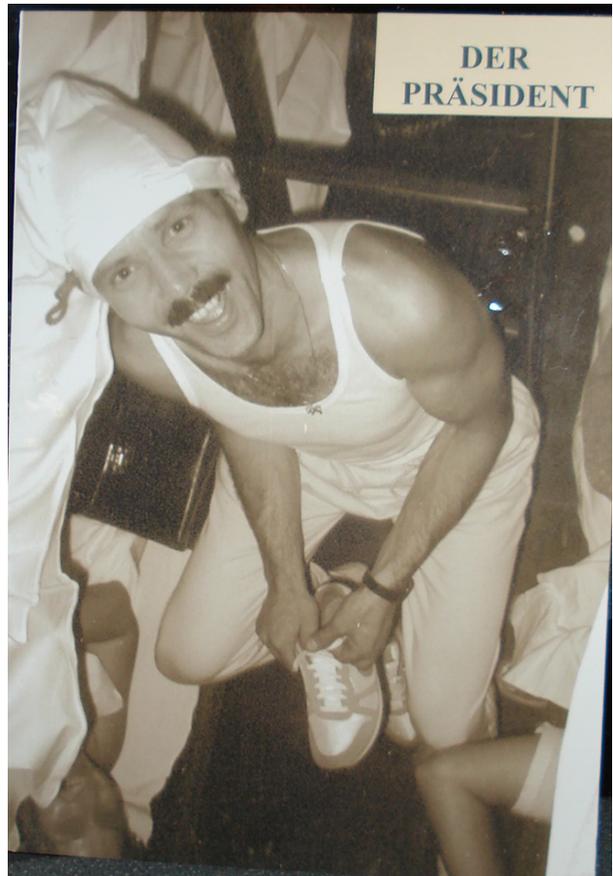
Stefan wirbt Nachwuchs für den VMVC, Tobi überlegt noch...



Und die Musik spielt dazu.



Die drei Tenöre: Siegbert bedankt sich beim Galaabend musikalisch bei Rigo Diem und Peter Orlandsky





Bürgermeister Mandy Katzenmayer war unser Ehrengast



Im Anschluss an das Abendessen schritten wir zur Preisverteilung: Den ersten Drei aller Guppen wurden schöne Preise überreicht. Im Bild unser neues Vereinsmitglied Dr. Gerold Trommelschläger.



Bei unseren Damen strahlte Siegbert und Stefan immer ganz besonders. Bild oben: Jutta Wellinger

Bild unten: Elisabeth Berlinger, beste Dame und 2. Gesamtrang. Respekt !



weitere Preise und Anerkennungen gab es unter anderem für



Werner Hahnen



Richi Berchtold



Ernst Kast



Johannes Bayer



Das sind die Gesamtsieger der 8. Vorarlberger Motor Veteranen Trophy:
Tobias und Gerhard Ritter

Die ausführliche Wertungsliste findet ihr auf einer der nächsten Seiten.



Dieses junge Mädel ist Waltraud Leib. Sie feierte am Galaabend ihren Geburtstag. Beneidenswert! Als Geburtstagsgeschenk eine ganze Oldtimer-trophy....Da musst Du jetzt wieder lange brav sein, Waltraud!

Alle guten Dinge sind drei

Rückblick auf die Bludenzener Auto Trophy 2008
gereimt von Christine Diem

Früher hieß es, „Der Papa wird's schon richten“,
jetzt lässt Rigo Senior fahren, gewinnen (und dichten).

Anlass war die Bludenzener Trophy 2008,
die ihm und allen Teilnehmern mächtig Spaß gemacht.
Er meldet 2 Töchter mit 2 Schwiegersöhnen,
Ehefrau und drei Autos, die schönen:

Lea Francis, Lotus und den Standard
schickt er entschlossen an den Start.

Wie hörte man ihn sagen schon:
„Auto – das ist reine Emotion“.

Zu gewinnen hatte er im Sinn, der Herr.
Aber nicht mit der Akribie des Clubsekretärs,
der mit Schritten donnerstags die Strecke abgemessen,
derweil Rigo mit Zigarre ist im Café gesessen.

Nicht mit Rechenschieber oder Stoppuhr gar,
da sein Tacho ohnedies nicht mehr erkennbar war.



Ihr kennt ihn, „Tüpfleschießerei“ liegt ihm fern,
Er setzt auf seine Gene, auf Glück, den guten Stern.

Aber zurück zur Trophy:
Im Stadtsaal stehn wir wie gebannt,
Luis Sporeni hat mit Künstlerhand
Alles in nostalgische Atmosphäre getaucht.

Es riecht förmlich nach Motor, heißen Öfen und Rauch,
als das Stadtoberhaupt das Fahrerfeld begrüßt,
das international, wenn auch Schweizlastig, eben das Essen genießt.
Während Gesang und Pantomime die Zeit vertreibt
unter den Zwei- und Vierrädriegen die Spannung steigt.
Auch Rigo kann es kaum erwarten,
es „schränzen“ zu lassen, sprich zu starten.

Am Freitagmorgen, rank und schlank
(Gottseidank)
entwindet er sich der Val Blu Duschkabine
prüft -ruck zuck-
Wasserstand und Reifendruck
und, vom blauen Himmel großartig motiviert,
er sein Gefährt Richtung Hohenems chauffiert.

Bereits in Götzis er den Auspuff verliert, das ganze Stück,
eine KFZ Handlung ist grad vis-à-vis, zum Glück,



montiert wird mit flinker Hand
und weiter geht's ins Unterland.

Auf dem Hohenemser Flugplatz in eleganten Vor- und Rückwärtsschleifen
Lässt aufheulen er Schiedsrichter und Reifen,
und, angekommen in seiner Bregenzer Heimatstadt,
fühlt er sich – es ist Mittag – müde und matt.,
tut es dem Fahrzeugpark in praller Sonne am Molo gleich
und streckt sorglos nach Obdachlosenmanier
auf dem Bänkle von sich alle vier.

Grad, dass man ihn noch rechtzeitig geweckt,
als ein weißes Bodenseetraumschiff angelegt,
und er mit uns von Herzen schnabuliert
was das Buffet so köstlich offeriert.

Indes, getaucht in Sommerlicht, an Deck
ziehen vorbei die Ufer rund ums Dreiländereck.

Die Rückfahrt ins Oberland bei dichtem Verkehr
Führt den Wagentross durch die Dornbirner Messe quer,
wo vielversprechend von manchem Stand
den Fahrern winkt eine Damenhand.

Ein Phänomen, so es den Beobachter dünkt,
wie so ein altes Auto den Fahrer verjüngt...

Und Kondition ist fürwahr vonnöten,
als es in Bludenz gilt, anzutreten
zur Sonderprüfung „Feuerwehrschauch“:
Mit Kraft und Tempo, richtig dosiert,



gilt es für den Fahrer, Wasser durch einen Schlauch zu pumpen
und dies, vom Beifahrer geschickt gezielt,
durch ein Loch zu spritzen, und zwar möglichst viel.

Musik, Gelächter schallt durch der Altstadt Mauern..
Die Stadt Bludenz zeigt ihren eigenen Charme
Wie sie so daliegt, von den Bergen umarmt.

Der dritte Tag hält, was der Wetterbericht verspricht:
Vor Junker Jonas' Schlafzimmer wird gemessen, beschleunigt und gebremst mit
großem Radau
Sonderprüfung 3. Es filmt Ländle TV.

Doch dann steht die Kür den Veteranen bevor.
Steil bergauf geht's zu Propstei St:Gerold's Tor.

Der Standard gibt auf.
„Durchblutungsstörung“, sagt der Internist.
„Benzinleitung verstopft“, der Maschinist .
Jedenfalls nehmen die Engel vom ÖAMTC
ihn huckepack, damit den Klassensieger alle Leute
des Abends sehn in „Vorarlberg heute“.

Bestens gestärkt von der Klosterküche, gibt's nun Nahrung für den Geist.
Pater Nathanael steht draußen bereit.
Er, der einst gegen Verkehrsöffnung ins Große Walsertal protestiert,
nun den Fuhrpark in seinem Hof toleriert.
Er weiht die Fahrzeuge und besonders die Fahrer
und rückt mit ernstem und heiteren Ton
unser Leben in die richtige Relation.



Zurück im Hauptquartier angelangt,
erholen sich die Autos in der Tiefgarage allesamt,
die Fahrer wechseln ins Sakko,
und die Veranstalter sind froh,
dass erst bei der Fahrt auf den Muttersberg
der Regen einsetzt und bis in die Morgenstunden währt.

Im stimmungsvollen Restaurant werden die Sieger gekürt.
Drei Siege gehen an den Rennstall von Rigobert.
Da sitzt er nun, von Stolz gebläht,
im Kreise seiner Kinder,
gibt jedem ein „Ahle“
und streichelt die Pokale.

All jene, die „unter ferner liefen“, sich tröstend am Buffet laben,
zurückversetzt in die Lieder ihrer Jugendtage
beim Klang der extra guten Band,
sie alle stimmen ein zu Waltraud's Happy birthday Wunsch:
sie hat begleitet über Jahre ihren Mann Siegbert und sein Team:
an hundert Einzelheiten haben sie gedacht,
sie alle perfekt und einfallsreich organisiert
und damit die Trophy 2008 für alle unvergesslich gemacht.

Beim Abschiedsbrunch am Sonntag hieß es, auseinandergehn:
„Herzlichen Dank und Auf Wiedersehn !
Wie war es bei euch wieder schön !“





Ja Ja : Wie sagt man so schön und zutreffend:
„Man erbt nicht nur Häuser.“ Die Familie Diem
bzw. Schwiegerkinder waren bei der Trophy sehr
erfolgreich. Bild oben: Johannes Zangerl , Stan-
dard 12/4 Bj. 1934
Bild rechts: Elisabeth Berlinger, Lotus Bj. 1964
Bild unten: Christl und Rigo beim Start in Bludenz



Das Duell



Das Auto: Austin Healy Sprite MK 2 Bj. 1961
4 Zylinder 958 ccm 49 PS
Der Fahrer: Marko Leeb
Beifahrerin: Tochter Melanie Bj. ca. 1996



Das Auto: Triumph TR 3A Bj. 1959
4 Zylinder 2138 ccm 104 PS
Der Fahrer: Gerhard Ritter
Beifahrer: Sohn Tobias Bj. 1996

Um die Spannung bei der Trophy ins beinahe unerträgliche zu steigern, schlug ich Marko Leeb vor, ein persönliches Duell um die bessere Platzierung auszutragen. Marko ließ sich natürlich nicht lange bitten und war sofort mit einem Duell einverstanden.

Als Siegesprämie wurde, wie es bei wilden Hunden so üblich ist, das jeweils gegnerische Fahrzeug ausgelobt. Nach dem wir uns mit blöden bis saublöden Sprüchen schon ein wenig aufgewärmt hatten, wurde es langsam richtig ernst: Die erste Sonderprüfung stand auf dem Programm. Eine markierte Strecke in der Bludenzer Altstadt musste mit einer vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit möglichst exakt durchfahren werden.

So: Jetzt mussten wir zuerst einmal herausfinden, wie lang die Strecke überhaupt war. Zu diesem Zweck latschten

mein Sohn Tobias und ich die Route entlang und versuchten uns beim Schritte zählen nicht drausbringen zu lassen. Doch nach der zweiten Rechtskurve war es eh schon so weit. Streckenposten Christian Leib: „He, ihr zwoa, suachand´r eppas?“ rief er uns wohlwollend zu. Schon war´s vorbei mit der Konzentration. Waren es jetzt 110 oder 120 Schritte bis hierher? OK. Noch mal zurück an den Start. Die erste Zählung ergab 180 Schritte, die zweite 182. Der Durchschnitt lag also bei 181 Schritten. Bei einer durchschnittlichen Schrittlänge von 80 cm müssten das dann 144,8 rund 145 Meter sein. Bei einer vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 12 km/h müssten wir also nach exakt 43,5 Sekunden im Ziel sein. Eh klar. Doch bevor wir losfahren, kursierte plötzlich ein Gerücht: Die Strecke ist 200 Meter lang und man sollte möglichst genau 60 Sekun-

den dafür brauchen. Doch wir ließen uns nicht beirren und durchquerten nach exakt 43 Sekunden und ein paar „Zerquetschten“ die Ziellinie. Marko hingegen hatte sich als Anhänger der 200 Meter/60Sekunden Theorie geoutet und war dementsprechend viel zu lange unterwegs. Wir, das Triumph Team gingen somit mit 1:0 in Führung und strahlten wie ein Atomkraftwerk. In Hohenems am Flugplatz sah es nicht viel anders aus. Einmal rund um das Hindernis und im Rückwärtsgang nach genau 30 Sekunden durch das Ziel. O.K. Es waren 30,2 Sekunden. Aber wieder eine Nasenlänge besser als das Austin Team.2:0 Aber der Abstand wurde deutlich kleiner. Das Wasserspritzen in Bludenz war eine echte Gaudi, leider jedoch für Marko. Er konnte den Eimer um Sekundenbruchteile früher füllen als wir. 2:1.Das lag wohl an der zunehmend trockener werdenden Bludnzer Luft. Es blieb also spannend. Der nächste Tag sollte die endgültige Entscheidung bringen. Triumph oder Austin.

Marko grinst wie in der Zahnpastawerbung -sieht er sich doch in Gedanken als Sieger und im Triumph sitzen....



Das war hier die Frage.
High Noon in Götzis: Wer schätzt den Abstand zum Balken am Besten? Richtig geraten. liebe Leser: The Winner is: Triumph TR3A mit Gerhard am Steuer und Tobias als Beifahrer.
Mit 3:1 ging das Duell an uns.
Weil ich aber in der Garage eh keinen Platz mehr frei hatte und wir ja eigentlich doch nicht so wilde Hunde sind, verzichtete ich auf Markos Auto und begnügte mich mit einem 5 Liter Fässchen Bier als Preis.
Lieber Marko, wenn Du noch ein bisschen übst, können wir im neuen Jahr gerne eine Revanche „ausfechten“.
Zum Wohl !



Bericht und Bilder:G. Ritter



Der ÖMVV informiert

NEUORGANISATION ÖMVV-REGISTER und FIVA ID-Card

Auch wenn wir uns mit der Erhaltung historischer Fahrzeuge beschäftigen, bedeutet das keinen Stillstand des Fortschritts in unserer Umwelt. Aus diesem Grund ist es immer wieder notwendig rasch auf aktuelle Entwicklungen zu reagieren, um den OldtimerbesitzerInnen jene Unterstützung zu bieten, die auch wirklich sinnvoll ist.

Bei der Einführung des ÖMVV-Registers im Jahr 1992 war dies die damals optimale Lösung, für die vom Gesetzgeber geforderte Unterscheidung zwischen älteren Alltagsfahrzeugen und erhaltenswürdigen Fahrzeugen. In den vergangenen 16 Jahren hat sich aber einiges verändert, Österreich ist der EU beigetreten und in der Folge sind auch die Grenzkontrollen gefallen. Immer mehr Veranstaltungen und auch private Fahrten mit dem Oldtimer führen – praktisch unbemerkt – in unsere Nachbarländer.

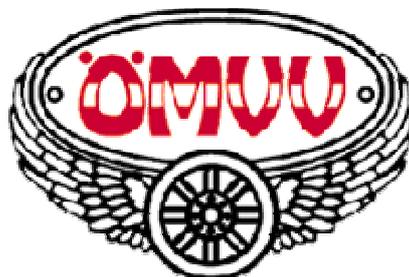
Gerade aber bei Fahrbeschränkungen für ältere Fahrzeuge gibt es eine Vielfalt an regionalen Regelungen, die selbst für „Inländer“ oft schwer zu durchschauen sind. Eines ist jedoch in vielen Fällen sicher: historische Fahrzeuge sind in den meisten Fällen von diesen Fahrverboten ausgenommen. Wie aber kann man ein historisches Fahrzeug bei Kontrollen europaweit erkennbar machen – ganz einfach mit der FIVA ID-Card.

Die FIVA ID-Card bietet gegenüber der Registrierung folgende Vorteile:

- Umfangreichere Dokumentation über das Fahrzeug
- Datensatz und Bild in der FIVA ID-Card sind eindeutig dem Fahrzeug zuordenbar
- Begrenzte Gültigkeit (10 Jahre) erhöht die Glaubwürdigkeit des Dokuments
- International anerkannt

Aus diesen Gründen hat der ÖMVV beschlossen, das ÖMVV-Register und die FIVA ID-Card zusammenzuführen, folgende Änderungen ergeben sich dadurch ab 1.1.2009:

- Die Gültigkeit bestehender ÖMVV-Registrierungen



8. VMVC Trophy 2008

Gesamtwertung

Rang	Start Nr	Team	Klasse	Bauj	Gruppe	WP 1.Tag	Sp 1.Tag	WP 2.Tag	Sp 2.Tag	Sp 3.Tag	Stempel	Gesamt-punkte
1.	38	Ritter Gerhard	D	1959	3	21	0	18	0	111	0	150
2.	42	Berlinger Elisabeth	F	1964	4	113	0	51	0	125	0	289
3.	18	Zangerl Johannes	D	1934	3	500	0	94	0	89	0	683
4.	33	Trommschläger Gerold	D	1956	3	500	0	17	7	160	0	684
5.	35	Steiner Norbert	D	1957	3	500	0	21	0	175	0	696
6.	11	Gunz Andreas	Motorrad	1936	3	276	0	288	0	158	0	722
7.	24	Schlumpf Peter	D	1939	3	500	0	127	0	132	0	759
8.	12	Müller Gerd	Motorrad	1937	3	500	0	210	0	59	0	769
9.	21	Leithinger Sigi	D	1937	3	500	0	45	77	164	0	786
10.	27	Diem Rigobert	D	1947	3	500	0	194	0	101	0	795
11.	20	Engstler Gerhard	D	1936	3	500	0	75	3	230	0	808
12.	7	Bayer Johannes	C	1927	2	500	0	126	65	154	0	845
13.	10	Pfeifer Norbert	Motorrad	1930	2	465	0	146	0	240	0	851
14.	22	Hofbauer Norbert	D	1937	3	500	0	232	0	151	0	883
15.	37	Bensch Kurt	D	1959	3	500	0	319	0	68	0	887
16.	17	Wyder Christian	D	1932	3	500	0	200	0	190	0	890
17.	25	Engl Hans	D	1939	3	500	0	142	21	233	0	896
18.	15	Meier Peter	D	1931	3	500	0	258	56	97	0	911
19.	19	Tschugnell Ossi	D	1935	3	500	0	18	139	256	0	913
20.	43	Eggler Marbot	F	1967	4	500	0	119	170	184	0	973
21.	34	Wolgensinger Marcel	D	1957	3	234	0	147	124	476	0	981

22.	2	Ehrbar Andre	B	1912	1	317	0	500	0	188	0	1005
23.	6	Kast Ernst	C	1922	2	500	0	222	112	172	0	1006
24.	29	Lanter Gerhard	D	1949	3	500	0	390	0	143	0	1033
25.	16	Jaggi Markus	D	1931	3	500	0	299	0	243	0	1042
26.	36	Blesinger Manfred	D	1957	3	500	0	364	0	179	0	1043
27.	1	Kaufmann Bruno	B	1908	1	500	0	500	2	115	0	1117
28.	8	Berthold Richi	C	1929	2	500	0	481	47	112	0	1140
29.	30	Buck Helmut	D	1950	3	178	0	500	120	351	0	1149
30.	28	Huber Gerhard	D	1948	3	500	0	449	0	204	0	1153
31.	4	Hahnen Werner	B	1914	1	500	0	329	243	83	0	1155
32.	14	Lang Otto	D	1931	3	500	0	358	133	167	0	1158
33.	26	Lerch Hermann	D	1939	3	500	0	500	0	160	0	1160
34.	13	Wellinger Jutta	Motorrad Damen	1954	3	500	0	500	0	185	0	1185
35.	39	Leeb Marko	F	1961	4	500	0	500	98	110	0	1208
36.	41	Mayrhofer Kurt	F	1962	4	500	0	500	140	74	0	1214
37.	32	Schropp KR Herwig	D	1955	3	500	0	456	166	202	0	1324
38.	31	Schwegler Sylvia	D	1952	3	500	0	500	235	310	0	1545
39.	9	Wernli Rene	C	1930	2	500	0	500	75	500	0	1575
40.	3	Wirth Bruno	B	1913	1	500	0	411	500	2000	500	3911
41.	5	Mesticak Heinz	C	1922	2	500	0	500	500	2000	500	4000
42.	23	Suter Heinrich	D	1938	3	2000	0	2000	500	2000	500	7000
43.	40	Rauch Herbert	F	1962	4	2000	0	2000	500	2000	500	7000

LC Timing
06.09.2008

Steyr in Weyer



Steyr Treffen 6. – 8. Juni 2008

Einen alten Steyr PKW zu besitzen und ihn auch manchmal zu fahren ist nicht immer gerade eine unkomplizierte Sache. Es muss jährlich einiges Geld und viel Zeit in die Wartung investiert werden – aber eine Teilnahme speziell am Markentreffen Steyr entschädigt für all die Strapazen dann ganz sicher!

Das Treffen 2008 in Weyer an der Enns O.Ö. war ein ganz besonderes Erlebnis! Für die beste Organisation gilt es dem Team des Salzburger Motor Veteranen Clubs den Herren Hölzl, Tiede und Waldendorff herzlich Danke zu sagen. Ebenso besten Dank an Herrn Harald Bösch,





Steyr V Spitzkühler Bj.1923

welcher uns als Besitzer der Burg Strechau bei Rottenman auf die Burg zur Besichtigung der ganzen Anlage mit großer Steyr Autosammlung und einem feudalen Mittagessen eingeladen hatte.

Mein Kollege Gebhard Engstler aus Dalaas mit seinem schönen Steyr 100 wollte ebenso einmal an einem solchen Treffen teilnehmen und wir fuhren beide, die Oldtimer aufgeladen, unsere Frauen am Beifahrersitz und genügend Jause im Gepäck in Richtung Oberösterreich. Kurz vor Weyer hat uns dann der liebe Petrus noch eine sensationelle Autowäsche in Form eines Gewitters verpasst.

Diesmal waren richtig viele schöne und vor allem auch seltenste alte Steyr zu sehen. Ein paar Fotos will ich euch nicht vor-enthalten.

Die Fahrstrecke zur Burg Strechau über St. Gallen war dann auch sensationell schön. Leider konnten wir erst beim Rückweg nach Weyer das Cabriodach öffnen,

denn dann war es auch angenehm warm. Die Abendessen im Hotel boten dann auch viel Gelegenheit über alles Mögliche und vor allem über die immer schwerer werdende Ersatzteilversorgung zu diskutieren.

Die Heimreise verlief ebenso problemlos wie die Anreise nach Weyer. Hoffentlich kann ich beim nächsten Treffen wieder dabei sein!

Bericht und Bilder: Ossi Tschugmell



Steyr XVI BJ.1928

Steyr VI Rennwagen



Die Sensation des Steyr Treffens 2008 war zweifellos der im Urzustand belassene Steyr VI Rennwagen von Herbert Handlbauer aus Schloss Fischlham. Der „Spitzkühler“ aus dem Jahr 1923 wurde aus Amerika zurück nach Österreich geholt und technisch derart perfekt restauriert, dass Herr Handlabauer mit dem Wagen auf eigener Achse nach Weyer fahren konnte.

Fotos: O.Tschugmell





Gemälde von unserem ³⁵Chubkünstler Luis Sporeni

100 Limousine

Darunter:
120 Super und
100 Limousine

Bild Mitte:
220 Limousine

Bild unten:
220 Kabriolett



Es sollte aber kein „Kleinwagen“ sein, den das oberösterreichische Werk konstruierte. Zwei Jahre vorher hatte man nämlich mit dem Kleinwagen „Stoppel“, in Zusammenarbeit mit Opel, ein wenig erfolgreiches Modell herausgebracht.

Der Steyr 30, der bis dahin gebaut wurde, war ein schwerer Sechszylinder, der allein schon wegen des beachtlichen Benzinverbrauchs nicht mehr in die wirtschaftlich schwache Zeit zu Beginn der 30er-Jahre paßte.

Ing. Karl Jenschke, der später auch das Steyr „Baby“, den Typ 50, konstruierte, hatte hier mit dem Typ 100 den ersten Ganzstahl-Stromlinienwagen der Welt auf den Markt gebracht. Ein „Mittelklassewagen“, genau das, was man damals haben wollte.

Die viertürige, pfosten- und trittbrettlose Limousine war auf einem torsionsfesten Plattformrahmen aufgebaut.

Die im eigenen „Design“-Studios entworfene Karosserie hatte eine windchlüpfrige schlanke Linie. Die geschwungenen vorderen und hinteren Kotflügel waren angeschraubt, das Reserverad außen am „Fließheck“.

Trotz der äußerlich schlanken Karosserieform bot der neue Mittelklassewagen viel Innenraum. Das Kofferteil war durch Hochheben und Vorklappen der Rücksitze nur von innen zugänglich.

Erstmals in Serienproduktion war auch die achslose Einzelradaufhängung: vorne „flatterfrei“ mit querliegenden Blattfedern, hinten schwingende Halbachsen mit Vierteilelliptik-(Bugatti)-Federn mit progressiver Wirkung.

Der Vierzylinder-Blockmotor leistete 32 PS aus einem Hubraum von knapp 1400 ccm; das angeflanschte Vierganggetriebe besaß schon eine Synchronisierung des 3. und 4. Ganges.

Weitere konstruktive Besonderheiten des robusten Motors waren die Thermosyphon-Kühlung mit zweiflügeligem Ventilator und der Dynastarter, der Lichtmaschine und Anlasser in nur einem Aggregat vereinte.

Angetrieben wurden die Hinterräder, Schalthebel und Handbremse standen zwischen den Vordersitzen.

An allen vier Rädern gab es große, hydraulisch betätigte Trommellbremsen mit „absolutem Bremsausgleich“.

Dem Motor wurde „große Leistung und Wirtschaftlichkeit“ bestätigt. Dank der Stromlinien-Karosserieform erreichte man „große Geschwindigkeit und hohen Reisedurchschnitt“.

Auch an die „Pflegerichtigkeit“ hatte man gedacht: eine Zentralschmierung (mit Motoröl in separatem Behälter) versorgte alle Radlager und mußte alle

Der Stromlinien-Steyr



1000 km mit Fußpedal vor dem Beifahrersitz betätigt werden.

Der „kleine Pullman der Landstraße“ wurde in Österreich und auch im benachbarten Ausland mit regem Interesse aufgenommen.

Neben dem Stromlinien-Innenlenker wurde von Anfang an auch ein „Zweischeiben-Kabriolett“ angeboten, die einen gleich großen Innenraum bei nur zwei breiten Türen besaß. Konstruktiv war es einfach, die offene Karosserie auf demselben Plattformrahmen anzuschrauben.

Der kompakte Wagen maß 4,37 m Länge, 1,51 m Breite und 1,54 m Höhe und hatte ein Trockengewicht von 935 kg.

Härtetest: Mit zwei Mann und 32 PS um die Erde

Max Reisch, kurz vorher durch seine Indien-Expedition auf einem Puch-Motorrad bekannt geworden, wollte 1934 abermals eine Zweirad-Fernfahrt unternehmen. Der Generaldirektor

1934 entstand in Österreich der Steyr 100, der erste in Serie erzeugte Stromlinienwagen der Welt. Ing. Karl Jenschke hat den „kleinen Wagen mit den Vorzügen des großen Autos“ gebaut.

Von Michel Kaltschmid



der Steyr-Werke bot ihm aber den neuen Steyr 100 als Expeditionsfahrzeug an, da man ja an einer Erprobung unter extremen Verhältnissen und gleichzeitigem internationalen Bekanntwerden dieses Autos gerade jetzt interessiert war.

Max Reisch war mehr als ein Jahr lang mit diesem Auto, das eine speziell dafür gebaute „Pick-up“-Karosserie bekam, durch Burma, Thailand, Laos, Vietnam und China unterwegs und kehrte erfolgreich in die Heimat zurück – bei Salzburg erlitt er dann einen tragischen Unfall – er wurde ein Opfer der Umstellung vom Links- auf Rechtsfahren. Das havarierte Auto wurde aber wiederaufgebaut und kann heute in Innsbruck besichtigt werden.

Steyr 200 – mehr PS und zahlreiche Verbesserungen im Detail

Zwei Jahre nach dem Produktionsbeginn des Steyr 100 wurde der Vierzylindermotor etwas im Hubraum vergrößert.



Oben: Das Straßenbild im Wien der 30er, von Steyr-Autos beherrscht.

Links: Max Reisch' „Pick-up“ 1934 in Persien.

bert und brachte dann 36 PS Leistung. An Detailverbesserungen fiel der nach außen gewölbte Kühlergrill und die vergrößerten Heckscheiben auf. Der Wunsch vieler Kunden nach mehr Leistung konnte aber schon früher realisiert werden: mit dem Typ 120 kam bald nach dem Produktionsstart ein 50 PS-Sechszylinder mit vorne etwas verlängerter Karosserie auf den Markt. Mit großem Geschick gelang auch hier eine „fließende“ Karosserieform, ohne daß der verlängerte Vorderwagen störend auffiel. Immerhin brauchte man 20 cm in der Länge, um den Reihen-Sechszylindermotor unterzubringen. Die Maschine hatte 1990 ccm, die achtfach gelagerte Kurbelwelle konnte von unten demontiert werden, ohne den ganzen Motor auszubauen. Die Wasserkühlung wurde hier mit einer Pumpe betrieben, ein Doppelvergaser versorgte die Maschine.

Ebenso wie beim „kleinen“ Vierzylinder Typ 100 war der Treibstoff in einem Tank, der an der vorderen Spritzwand befestigt war, untergebracht. „Fallbenzin“ ersparte eine Benzinpumpe, der Treibstoffhahn mit Reservestellung war im Fußraum vor dem Fahrer untergebracht.

220, sportliches Spitzenmodell
1937 mündete die technische Weiterentwicklung auch beim Sechszylinder, das neue Modell hieß logischerweise Typ 220. 55 PS wurden aus dem auf 2260 ccm vergrößerten Hubraum erzielt. Der laufruhige Motor wurde an drei Stellen in Gummi gelagert. Seine Autobahnfestigkeit und Bergfreudigkeit verhalfen dem „220“ zu seinem legendären Ruf auch im Ausland. Zahlreiche Sonderkarosserien entstanden für diesen Wagen, die bekannteste war wohl das „Gläser-Kabriolett“.

Neben den erfolgreichen Mittelklasse-Modellen erzeugte Steyr von 1933 bis 1939 auch die aus dem Typ 30 weiterentwickelten „Großen“, den 430, 530 und 630, wobei auch hier erste Stromlinien-Details verwendet wurden. Der Kriegsbeginn beendete die so erfolgreiche PKW-Produktion der Steyr-Werke. Die Rüstungs-Fertigung nahm alle Kapazitäten der Werke in Anspruch. Ein ähnliches Schicksal mußte auch der „Kleinwagen“ Typ 50 bzw. 55 erleiden.



Vier-Sitzer Kabriolett im Prospekt

den, der 1936 gestartet worden war. Mehr darüber lesen Sie in AUSTRO CLASSIC Heft 3/93.

Steyr-Personenwagen waren auch nach dem Krieg noch marktbeherrschend in Österreich

Ihre robuste und pflegeleichte Konstruktion machte es möglich, daß viele der Steyr-PKW der Typen 100 bis 220 und auch der „50“ den zweiten Weltkrieg überleben konnten.

Ich erinnere mich so genau an diese Situation, da sich unweit meiner Wohnung in der Rembrandtstraße im 2. Wiener Bezirk eine große Steyr-Reparaturwerkstätte befand.

Der Bekanntschaft meines Vaters mit einem dort beschäftigten Werkmeister verdanke ich meine ersten „Erfahrungen“ beim Reparieren von Fahrzeugen, vom Fahrrad über das erste Moped bis zum Auto.

Die Steyr-Autos, die die Kriegshandlungen überlebt hatten, wurden dort nach allen Regeln der Mechanik-Kunst wieder auf Hochglanz gebracht und wie neuwertige Fahrzeuge gehandelt. Es gab ja nur sehr wenige Autos, schon gar keine Neuproduktion.

So erinnere ich mich an einen Unfall-Steyr 200, der aufs Dach gelegt worden war, dem in kurzer Zeit eine „neue“ Kabinett-Karosserie aufgesetzt wurde.

Auch der Steyr-„Baby“-Aufbau wurde mit einigen Tricks zur Karosserie von Wehrmächts-VW-Kübelwagen verwendet. Einer dieser „Spezialisten“ war die Firma Kohlruss auf der Oberen Donaustraße, wo auch Jeeps aus amerikanischen Heeresbeständen mit den verschiedensten Karosserieformen „zivilisiert“ wurden.



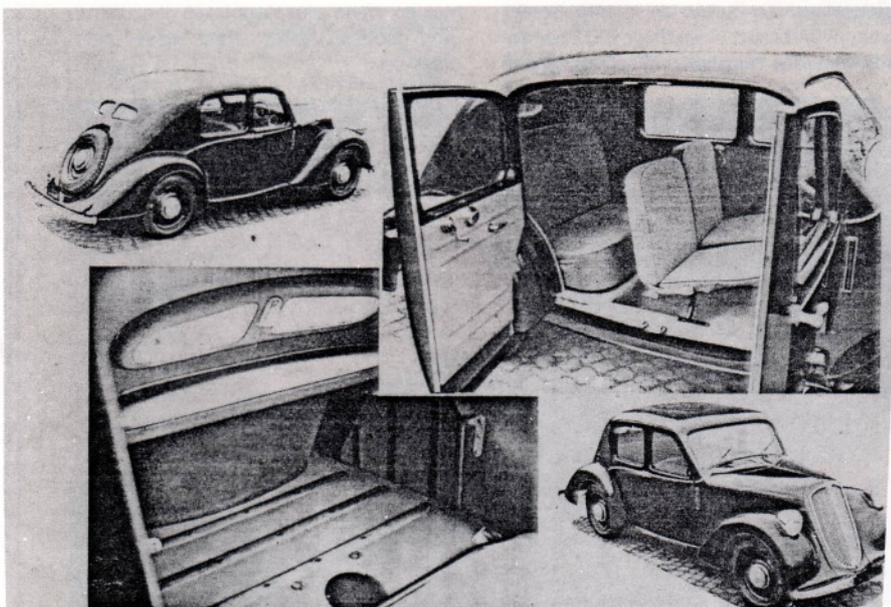
Bergstraßen waren für den Steyr niemals ein Problem.

Der Ruf nach Wiederaufnahme der PKW-Produktion

Aus der Not der Nachkriegsjahre und dem großen Bedarf an „fahrbaren Untersätzen“ entstand in Österreich der Wunsch nach Wiederaufnahme auch der PKW-Produktion. Man wäre mit den technischen Eigenschaften der vor dem Krieg so erfolgreichen Steyr-PKW, vom „Baby“ über den „200“ bis zum „220“ durchaus zufrieden gewesen. Doch nach den Bombenschäden hatten auch die Reparationsleistungen – d. h. die Demontage der Fertigungseinrichtungen – die Steyr-Werke „ausgeräumt“.

Erst Jahre später wurde in Verbindung mit Fiat die PKW-Assembling-Montage in Steyr wieder aufgenommen.

Da entstand dann auch ein neuer, eigener Vierzylinder-PKW-Motor, der Typ 2000, der in der Karosserie des Fiat 1400 bzw. 1900 auch als Luxus-Coupé auf den österreichischen Markt kam. Doch das wird eine andere Geschichte, auf die Sie noch etwas warten müssen.



Weit öffnende Türen ohne Mittelpfosten und von innen zugänglicher „großer“ Kofferraum zeichneten die elegante Stromlinienkarosse aus.





Das Auto vom Titelbild: Die Dresdner Karosserie-Fabrik Gläser baute in den 20er- und 30er-Jahren zahlreiche renommierte Spezialaufbauten, eben für das Steyr-Topmodell 220, aber auch für viele andere Marken.



Rußland-Heimkehrer aus den USA: Steyr 100 Kabriolett



Michel Kaltschmid über „seinen“ Steyr 100. Unser Redaktions-Mitarbeiter, 1948 und 1994.

Unten: 500 problemlose Kilometer fuhr er bei der ersten Ausfahrt ins Waldviertel.

Die Geschichte klingt wie ein Märchen: 1950 wurde einem russischen Diplomaten namens Petrosov ein Steyr 100 Kabriolett „verkauft“. Dieses Auto befand sich 30 Jahre lang in der UdSSR. Dort wurde es auch „renoviert“ – russisch jedenfalls. Immerhin blieb es im Wesentlichen in originale Zustand.

Anfang 1994 wurde an AUSTRO CLASSIC die Frage gestellt, ob man dieses Auto – inzwischen war es mit dem Sohn des Herrn Petrosov nach Los Angeles gekommen – wieder „heim“ nach Österreich bringen wolle. Gesagt, getan. Nach gründlichen Recherchen – Fotos, Besuch durch Vertrauensleute in den USA – kam der Wagen nach knapp drei Wochen nach Wien.

Und – o Wunder – er war so gut und schön, wie es die Fotos und Berichte versprochen hatten.

Bei „unserem“ Oldtimer-Spezialisten, der Firma Manhardt in Wien 10 wurde er in Empfang genommen und auf „Herz und Nieren“ geprüft: das Auto lief nach wenigen Handgriffen! Voll Vertrauen wagten wir – ohne jede vorherige Restaurierungsarbeit – eine zweitägige Oldtimer-Ausfahrt ins Waldviertel über 500 Kilometer. Der Motor ließ sich, notfalls per Handkurbel, problemlos starten, es gab

keine Kühlungsprobleme, lediglich Schaltung und Lenkung waren recht „ausgewerkelt“ und die Fahrgeräusche erinnerten an einen Diesel-LKW.

Ratschläge von Fachleuten – Heinz Baeder vom AVCA besitzt einen Steyr 100 Innenlenker – wurden eingeholt und nun begann die

Komplett-Restaurierung dieses seltenen Fahrzeugs mit seiner interessanten Historie. Wir werden in AUSTRO CLASSIC Gelegenheit haben, über den Fortgang der Arbeiten zu berichten. Wenn alles klappt, soll der „CM“ im April nächsten Jahres bereits wieder unterwegs sein.
– bmk –



Inserate

Zu verkaufen:

Für Austro Fiat PKW ca 1920

Hinterachse mit Diff. und Felgen
Vorderachse (ungebremst) mit Felgen

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

Elysee- Classic Board

Endlich ein Stoppuhren- Set zu einem vernünftigen Preis !

Zwei mechanische Stoppuhren auf einer Aluminiumplatte € 249.—

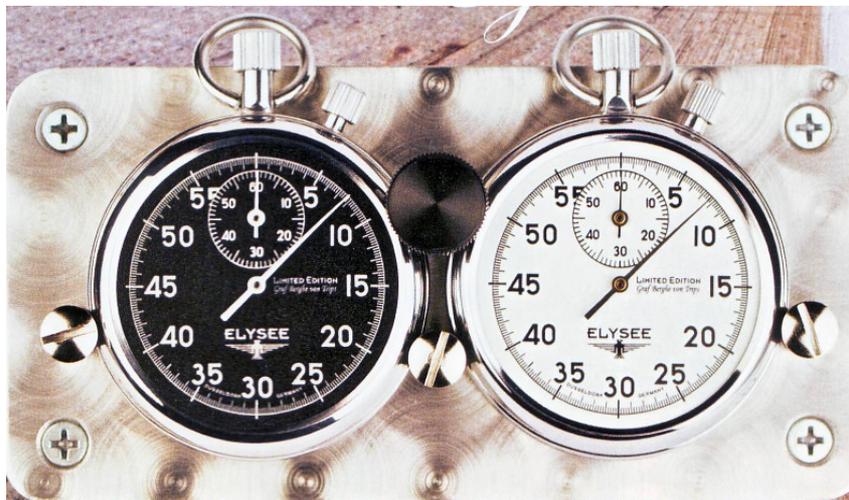
Zwei Jahre Garantie

Erhältlich bei Uhren und Schmuck Ritter

Schmiedgasse 6

6800 Feldkirch

info@vmvc.at



Ein Greisler Museum in der Steiermark



Urlaubsentdeckungen 2008

Im Urlaub 2008 besuchte ich einen Freund in Schwanberg unterhalb von Deutschlandsberg. Er betreibt eine größere Kraftwerksanlage an der Schwarzen Sulm. Erfahrungsaustausch war angesagt.

Bei der Fahrt durch Schwanberg entdeckten wir zufällig in einer Nebenstraße den Eingang einer alten Greislererei (Gemischtwarenhandel). Ein Besuch dieses Museums war natürlich sofort ins Auge gefasst worden. Der Besitzer Andreas Brunner führte uns durch sein liebevoll eingerichtetes Museum. Wir kamen aus dem Staunen nicht mehr heraus! Von der Flit-Spritze bis zum Fahrradflickzeug, Lampenpetroleum und Hirsch-Seife und natürlich alle Lebensmittel usw. waren in einer nie gesehenen Vielfalt zum „Verkauf“ bereit.

Da es schwer fällt diese unvergesslichen Eindrücke unserer Kindheit wiederzugeben empfehle ich einen Besuch vor Ort. Übrigens: Herr Brunner verkauft auch Antiquitäten und hat schöne Stücke zum Verkauf bereit. Tel.: 03467-7018 oder 0664-1267898

Oswald Tschugmell



Ölmühle Hartlieb mit Museum in Heimschuh

Schon seit Jahrzehnten wird im Urlaub Herr Gerhard Hartlieb von der Ölmühle in Heimschuh besucht. Er betrieb früher eine Säge und eine Mühle sowie eine Ölmühle. Die Mühle und die Säge gibt es nicht mehr. Sie waren nach der Stilllegung der Wasserkraft zugunsten der Hochwasser-



Gerhard Hartlieb

sicherheit“ nicht mehr rentabel. Das Hochwasser war nach dem Ausbau viel höher als vorher!

Gerhard hat es aber verstanden sein Anwesen in Heimschuh total zu restaurieren, die Ölmühle neu zu bauen und die oberen Stockwerke als Mühlen- bzw. Ölmühlensmuseum einzurichten. Er macht jetzt noch sehr interessante Führungen wobei man auch die Arbeit in der neuen Ölmühle bewundern kann. Übrigens hat er von mir eine PUCH S4 gekauft und ist auch gerne mit ihr in der Umgebung auf dem Weg.

Die neue Ölmühle presst verschiedenste Öle wobei die Qualität des Kürbiskernöls einzigartig ist! Ich komme aus jedem Urlaub mit einem Jahresbedarf nach Hause. Im Internet unter www.hartlieb.at kann die Homepage eingesehen werden.

Oswald Tschugmell



Blick in das Kernölmuseum



Steinmühle zum Mahlen de Kürbiskerne



Knetmaschine zum Verkneten des gemahlene Kernbreis mit Wasser

Clubfahrt ins Mercedes Benz Museum



Ein besonderes Highlight der zu Ende gehenden Oldtimersaison 2008 gabs für ca. 45 VMVC´ler am 7. Dezember 2008. Wir fuhren nach Stuttgart ins Mercedes Benz Museum. Früh aufstehen hieß es an diesem Sonntag Morgen vor allem für die Oberländer VMVC´ler. Bereits um 7 Uhr früh war Abfahrt in Frastanz. Pünktlich fuhren wir los. In Dornbirn und Bregenz füllte sich unser Reisebus dann bis auf die letzten Plätze. In gemütlicher Fahrt durch teilweise dichtes Schneetreiben und einer kurzen Kaffee und „Gesundheitspause“, wie es unser Fahrer nannte, erreichten wir das beeindruckende, riesige Gebäude vor den To-

ren Stuttgarts. Ich war derart fasziniert, dass ich doch glatt auf das Gruppenfoto vergaß. Dass wir auf dem obigen Foto jetzt doch alle gemeinsam vor dem Museum stehen ist, wie ihr leicht erkennen könnt, einer Fotomontage zu verdanken.

Im inneren des Gebäudes wurden wir erst einmal verkabelt, d.h. jeder von uns erhielt einen Empfänger mit einem Ohrstöpsel. Über dieses Gerät konnten wir unseren Führer jederzeit und deutlich verstehen, auch wenn wir uns hin und wieder von der Gruppe entfernten, um das eine oder andere Exponat genauer unter die Lupe zu nehmen. Eine tolle Sache also.

Als Besucher betritt man das Museum auf der unteren Etage und sieht erstmal einen leeren, luftigen Raum. Wo sind die Exponate? Die Autos? Noch war nichts zu sehen. Vom Counter in der Mitte des Raumes wurden wir zu einem der 3 Aufzüge geleitet, die uns Besucher nach oben brachten. Auf dem Weg 50 m nach oben bekamen wir einen ersten Einblick in die Etagen und jetzt konnten wir auch die ersten Ausstellungsstücke sehen. Schwarz-Weiss-Filme an den Wänden bewegten sich mit den Aufzugskabinen nach oben mit und gaben uns erste Eindrücke aus den Pionierzeiten des Automobils.



Kaiser Wilhelm der Zweite meinte einst: „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung“ Vielleicht hat er eines Tages ja doch recht ?

Das Pferd ist der Beginn der Ausstellung im obersten Stock des Mercedes-Benz-Museum und mit dem Umstieg vom Pferd auf motorgetriebene Kutschen nimmt die Ausstellung ihren Anfang im ersten Mythos. Der Besucher hat die Wahl zwischen zwei gegenläufigen Routen, die sich immer wieder kreuzen. Man folgt fünf thematisch gestalteten Collections, oder

wechselt nach Belieben in sieben Mythosräume, die jeweils einer Zeitepoche gewidmet sind.



Das Museum mit einer Ausstellungsfläche von 16.500 Quadratmetern stellt insgesamt 1500 Exponate in zum Teil 33 Meter weiten Räumen aus, die auf Stützen verzichten und dennoch schwere Busse und Nutzfahrzeuge tragen können. Dies und die Fülle an interessanten Modellen in einer überwältigenden Architektur ohne geschlossene Räume und geraden Wänden wirft ein neues Licht auf die Marke, deren Image mit dem 150 Millionen Euro teuren Museum deutlich aufpoliert wird.



Das Mercedes Museum Stuttgart war wirklich eine Reise Wert. Zum Ausklang besuchten wir dann noch den Weihnachtsmarkt in Stuttgart, genossen einen oder mehrere Glühweine. Um 21 Uhr erreichten wir müde aber zufrieden wieder unser Ländle.

Nicht jeder der Mercedes fährt, sich von redlich Geld ernährt.



Das **Mercedes-Benz-Museum** befand sich bis zum 18. März 2006 auf dem Werksgelände des Daimler-Werks Untertürkheim und wurde im Mai 2006 in der Mercedes-Benz-Welt wiedereröffnet. Das Museum nimmt circa 3.500 m² Grundfläche ein und bietet über neun Etagen verteilt rund 17.000 m² Ausstellungsfläche. Das Gebäude ist 47,5 m hoch und hat einen umbauten Raum von 210.000 m³.

Architektur

Diese hat Außenkanten von 80 Meter Länge, die den wankelförmigen Grundriss beschreiben. Der Innenhof wird kongruent zur äußeren Form des Gebäudes durch ein Atrium gebildet. Um das Atrium winden sich zwei schräge Ebenen in einer an die Doppelhelix der DNA angelehnten Form von oben nach unten. Die dadurch entstehenden zwei Rundgänge beginnen oben und winden sich über insgesamt neun Ebenen zum Ausgang. Vom Entwurf bis zur Realisierung bildete die Grundlage der Planung ein dreidimensionales Datenmodell, das im Verlauf der Bauzeit 50 Updates erfuhr und insgesamt 35.000 Werkpläne generierte. 33 Meter weite stützenlose Räume, welche die Last von zehn Lastwagen zu tragen imstande sind, gehören ebenso zu den architektonischen Besonderheiten wie die zweifach gekrümmten tragenden Bauteile: So genannte Twists, die in dieser Form und Größe erstmals angewendet wurden. In den Fensterbändern sind 1.800 dreieckige Scheiben verbaut, von denen keine einer anderen gleicht.

Auf ihrem Weg durch das Museum erleben die Besucher eine Zeitreise durch die 120-jährige Automobilgeschichte. Ein Aufzug bringt sie zur obersten Ebene des Museums. Von dort aus führen zwei Wege in weiten Kurven durch die umfangreiche Sammlung. Der Mythosrundgang folgt chronologisch der Geschichte der Marke von der Erfindung des Automobils bis heute. Auf dem zweiten Rundgang setzen fünf Sammlungssäle zeitübergreifende Schwerpunkte. Jederzeit kann der Besucher zwischen den verschiedenen Sphären wechseln. Erstmals präsentiert dabei das Museum nun auch die mehr als 100-jährige Nutzfahrzeuggeschichte des Unternehmens. Beide Rundgänge enden in der Steilkurve des Raums „Silberpfeile – Rennen und Rekorde“. Von dort aus führt der Weg durch die „Faszination Technik“ weiter zur neuen Mercedes-Benz-Niederlassung

Mitgliedsbeitrag 2009

Auch in Zeiten von Börsencrash und Wirtschaftskrise ist es unserem Kassier Siegbert Leib gelungen, Dank umsichtigen wirtschaften´s den Mitgliedsbeitrag auf moderaten

60 Euro
(in Worten: sechzig)

zu halten.

Bitte überweist den Beitrag mittels beiliegendem Zahlschein bis

spätestens Ende Jänner 2009.

Vielen Dank !

Bankverbindung: Kto Nr:144-051858
Bankleitzahl:16440



Sachen zum Lachen

Softwareempfehlung: update ist nicht immer upgrade!

Ein verzweifelter User schreibt:

Sehr geehrte Damen und Herren!

Voriges Jahr bin ich von der Version 'Freundin 7.0' auf 'Gattin 1.0' umgestiegen. Ich habe festgestellt, dass das Programm einen unerwarteten Sohn-Prozess gestartet hat und sehr viel Platz und wichtige Ressourcen belegt. In der Produkthanweisung wird ein solches Phänomen nicht erwähnt.

Außerdem installiert sich 'Gattin 1.0' in allen anderen Programmen von selbst und startet in allen Systemen automatisch, wodurch alle Aktivitäten der übrigen Systeme gestoppt werden.

Die Anwendungen 'Bordell 10.3', 'Umtrunk 2.5' und 'Fußballsonntag 5.0' funktionieren nicht mehr, und das System stürzt bei jedem Start ab.

Leider kann ich 'Gattin 1.0' auch nicht minimieren, während ich meine bevorzugten Anwendungen benutzen möchte. Ich überlege ernsthaft, zum Programm 'Freundin 7.0' zurückzugehen, aber bei Ausführen der Uninstall-Funktion von 'Gattin 1.0' erhalte ich stets die Aufforderung, zuerst das Programm 'Scheidung 1.0' auszuführen. Dieses Programm ist mir aber viel zu teuer.

Können Sie mir helfen?

Danke, ein User

Antwort:

Lieber User, das ist ein sehr häufiger Beschwerdegrund bei den Usern. In den meisten Fällen liegt die Ursache aber bei einem grundlegenden Verständnisfehler. Viele User steigen von 'Freundin 7.0' auf 'Gattin 1.0' um, weil sie Zweites zur Gruppe der "Spiele & Anwendungen" zählen.

'Gattin 1.0' ist aber ein BETRIEBSSYSTEM und wurde entwickelt, um alle anderen Funktionen zu kontrollieren. Es ist unmöglich, von 'Gattin 1.0' wieder auf 'Freundin 7.0' zurückzugehen.

Bei der Installation von 'Gattin 1.0' werden versteckte Dateien installiert, die ein Re-Load von 'Freundin 7.0' unmöglich machen. Es ist nicht möglich, diese versteckten Dateien zu deinstallieren, zu löschen, zu verschieben oder zu vernichten. Einige User probierten die Installation von 'Freundin 8.0' oder 'Gattin 2.0' gekoppelt mit 'Scheidung 1.0', aber am Ende hatten sie mehr Probleme als vorher.

Lesen Sie dazu in Ihrer Gebrauchsanweisung die Kapitel "Warnungen", Alimentezahlungen - fortlaufende Wartungskosten von Kindern ab Version

1.0".

Ich empfehle Ihnen daher, bei 'Gattin 1.0' zu bleiben und das Beste daraus zu machen.

Ich habe selber 'Gattin 1.0' vor Jahren installiert und halte mich strikt an die Gebrauchsanweisung, vor allem in Bezug auf das Kapitel "Gesellschaftsfehler". Sie sollten die Verantwortung für alle Fehler und Probleme übernehmen, unabhängig davon, ob Sie schuld sind oder nicht.

Die beste Lösung ist das häufige Ausführen des Befehls:

C:\UM_ENTSCHULDIGUNG_BITTEN.exe.

Vermeiden Sie den Gebrauch der "ESC" Taste, da Sie öfter UM_ENTSCHULDIGUNG_BITTEN einschalten müssten, damit 'Gattin 1.0' wieder normal funktioniert.

Das System funktioniert solange einwandfrei, wie sie für die "Gesellschaftsfehler" uneingeschränkt haften. Alles in allem ist 'Gattin 1.0' ein sehr interessantes Programm - trotz der unverhältnismäßig hohen Betriebskosten. Bedenken Sie auch die Möglichkeit, zusätzliche Software zu installieren, um die Leistungsfähigkeit von 'Gattin 1.0' zu steigern.

Ich empfehle Ihnen: 'Pralinen 2.1' und 'Blumen 5.0' in Deutsch.

Viel Glück!

Ihr Technischer Dienst

entdeckt von Marbod Egger

Da wir zur Zeit mit schlechten Nachrichten zum Thema Weltwirtschaft und Börsencrash nur so überhäuft werden, hier der

VMVC Anlage Tipp:



Aktuelle Mitgliederliste

Albiez	Alfred	A	6932	Langen /Bregenz	Hälin 30
Allgaier	Hans-Jörg	A	6900	Bregenz	Neue Schanze 15
Arnold	Egon	A	6922	Wolfurt	Weberstrasse 9
Bayer	Gerhard	A	6890	Lustenau	Büngenstrasse 17
Benz	Guido	CH	9436	Balgach	Stockerstrasse 5
Biatel	Uwe	A	6871	Hard	Achstrasse 10
Böhler	Werner	A	6923	Lauterach	Alte Landstrasse 7
Boss	Gerhard	A	6923	Lauterach	Buchenweg 8
Diem	Rigobert	A	6850	Dornbirn	Im Porst 38
Diem	Ulrich	A	6900	Bregenz	Fluherstrasse 1
Dobler	Raimund	A	6780	Bartholomäberg	Ahorn Weg 1
Eggler	Marbod	A	6713	Ludesch	Bielerweg 338
Eiler	Manfred	A	6850	Dornbirn	Seb. Fusseneggerstr. 65
Elsensohn	Richard	A	6763	Zürs a.A.	Hotel Enzian
Engstler	Gebhard	A	6752	Dalaas	Dalaas 98
Feuerstein	Wilfried	A	6850	Dornbirn	Dr. Anton Schneiderstr. 1o b
Gantner	Gebhard	A	6710	Nenzing	Bragadella 27
Gassner	Josef	A	6700	Bludenz	Unterfeldstrasse 27
Gmeiner	Emmerich	A	6912	Hörbranz	Erlachstraß 15
Godula	Hans	A	6971	Hard	Langacherweg 13
Gort	Rudolf	A	6820	Frastanz	Feldkircher Str. 10
Grellet	Christophe	A	6900	Bregenz	Eponastrasse 3
Gunz	Andreas	A	6700	Bludenz	Stuttgarterstrasse 12
Hahnen	Werner	A	6934	Sulzberg	Unter Wolfbühl 430
Henny	Robert				
Hermann	Heinz	A	6971	Hard	Am Sägenkanal 9
Herzig	Ernst	A	6890	Lustenau	Roseggerstrasse 4
Hirschbichler	Peter	A	6900	Bregenz	Schäferweg 5
Holzmüller	Walter	A	6900	Bregenz	Weierstrasse 8
Huber	Gerhard	A	6713	Ludesch	Walgaustrasse 214
Kaiser	Gerhard	A	6800	Feldkirch	Rappenwaldstrasse 10
Kaufmann	Bruno	CH	9303	Wittenbach	Dorfstrasse 2
Kunchs	Henri	A	6900	Bregenz	Belrupstrasse 15
Lang	Otto	CH	8330	Pfäffikon	Schulhausstrasse 1
Leeb	Marco	A	6900	Bregenz	Prälatenstrasse 39 a
Leib	Siegbert	A	6700	Bludenz	Bahnhofstrasse 7a
Leitner & Co.	Leopold	A	6972	Fußach	Harder Strasse 1
Luger	Manfred	A	6850	Dornbirn	Fliederweg 23
March	Kurt	A	6971	Hard	Quellensiedlung 17
Mäser	Hanno	A	6850	Dornbirn	Eisengasse 4a

Matt	Roland	A	6833	Weiler	Totengasse 25
Mayrhofer	Kurt	A	6922	Wolfurt	Schloßgasse 6a
Meusburger	Stefan	A	6840	Götzis	Rütte 27
Meyer	Wolfgang	A	6714	Nüziders	Tranglweg 24
Mohr	Erwin	A	6922	Wolfurt	Unterhub 12
Müller	Gerd	A	6714	Nüziders	Zwischenhäg 12
Mutschler	Dieter	D	88131	Bodolz	Am Stäuben 9
Nagel	Heinz	A	6842	Koblach	Herrschaftswiesen 14
Orlainsky	Peter	A	6714	Nüziders	Oferstweg
Paier	Manfred	A	6850	Dornbirn	Badgasse 45
Palaoro	Günther	A	6973	Höchst	Kreuzdorfstrasse 31
Pecoraro	Gerd	A	674	Nüziders	Weiherweg 11
Petrasch	Werner	A	6850	Dornbirn	Marktstrasse 52
Pfeifer	Norbert	A	6780	Schruns	Seb. Kneipweg 5
Pichoner	Christof	A	6830	Rankweil	Reitweg 13
Presterl	Klaus	A	6923	Lauterach	Jaegerstrasse 35
Rauch	Herbert	A	6890	Lustenau	Hagenmadh 55
Rauch	Markus	A	6706	Bürs	Werksatrasse 11
Rhomberg	Andreas	A	6850	Dornbirn	Tugstein 9
Rhomberg	Viktor	A	6850	Dornbirn	Moosmaholstrasse 1
Ritter	Gerhard	A	6800	Feldkirch	Schmiedgasse 6
Rohner	Norbert	A	6020	Innsbruck	Neuhauserstrasse 4
Schelling	Helmut	A	6858	Schwarzach	Apfelgasse 10
Schenk	Fritz	A	6850	Dornbirn	Marktstrasse 17
Schwarz	Dieter	A	6820	Frastanz	Bahnhofstrasse 8b
Sonderegger	Herbert	A	6800	Feldkirch	Rappenwaldstrasse 6
Sporeni	Alois	A	6900	Bregenz	Funkenbühl 14
Steiner	Norbert	A	6714	Nüziders	Landstrasse 15
Tergl	Michael	A	6912	Hörbranz	Am Bächle 4
Trapani	Paolo	CH	9436	Balgach	Kornstrasse 18
Trommelschläger	Gerold	A	6714	Nüziders	Gaschamellaweg 26
Tschugmell	Oswald	A	6700	Bürs	Judavollastrasse 27
Vogel	Siegfried	A	6850	Dornbirn	Kernstockstrasse 4
Walch	Werner	A	6700	Bludenz	Austrasse 6
Wattle	Josef	A	6824	Schlins	Kreuzstrasse 24
Weber	Reinhard	A	6800	Feldkirch	Hauptstrasse 107
Weiss	Elisabeth	A	6773	Vandans	Martin Thurnher Weg 7
Wimmer	Fred	A	6923	Lauterach	Fellentorstrasse 7
Wüstner	Otto	A	6850	Dornbirn	Jahngasse 18
Zangerl	Johannes	A	6020	Innsbruck	Fischnalerstrasse 13 C4

VMVC Weihnachtsfeier



Am 11. Dezember fand im Gasthaus Schiffler in Hohenems die traditionelle VMVC Weihnachtsfeier statt. Leider war unser langjähriger VMVC Nikolaus Fred Wimmer aus gesundheitlichen Gründen nicht einsatzbereit und so musste der Abend ohne Nikolaus, dem Weihnachtsfeier Highlight der letzten Jahre stattfinden. Weil sich aber im Laufe des vergangenen Clubjahres doch einiges zugetragen hatte, das natürlich ordentlich durch den Kakao gezogen werden musste, sprangen Siegfried und Gerhard in die Bresche. Aber nicht als Nikolaus, wir hätten niemals das Niveau von Fred erreicht. Der Rückblick erfolgte in Form eines VMVC-Stammtisches, bei dem viele VMVC'ler ihr Fett abkriegen. Im Anschluss daran genossen wir das feine Essen im Gasthaus Schiffler und ließen das Vereinsjahr gemütlich ausklingen.





Vorarlberger Motor-Veteranen-Club

Obmann
Marbod Egger
Bieleweg 33
6713 Ludesch
Tel. 0 55 22 / 72 0 82
Fax 0 55 22 / 72 0 82-75

Clubsekretär
Dipl. Ing. Rigobert Diem
Dr. Waibel-Str. 9
6850 Dornbirn
Tel. 0 55 72 / 23 5 68
Fax 0 55 72 / 23 5 68-17

Liebe Clubkolleginnen und Clubkollegen!

Der Vorstand des VMVC lädt alle Mitglieder zu unserer

30. ORDENTLICHEN JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG

am Freitag, den 30.01.2009 um 19.30 Uhr
im Gasthof Rose, Dornbirn ein.

TAGESORDNUNG:

1. Begrüßung durch Obmann Stefan Meusburger
2. Bericht des Obmanns
3. Verlesung des Protokolles durch den Schriftführer
4. Bericht des Kassiers
5. Bericht der Rechnungsprüfer (Luger Manfred – Egger Marbod)
6. Entlastung des Vorstandes
7. Neuwahlen mit Wahlvorschlägen zu Neuwahlen des Vorstandes
8. Neuwahlen der Rechnungsprüfer
9. Programmorschau 2009 durch den Obmann
10. Anträge
11. Allfälliges
12. Rückblick bzw. Filme und Fotos der Trophy 2008

Anträge an die Jahreshauptversammlung, insbesondere Wahlvorschläge sind bis spätestens 7 Tage vor der Generalversammlung schriftlich an den Obmann oder den Schriftführer zu richten.

Für das Essen gibt es für die Mitglieder ein Wertegutschein. Der Vorstand bittet um Ausfüllung der beigelegten Liste, für diejenigen, die noch keine email-adresse angegeben haben. Es wird darum gebeten, diese Liste bzw. die Email-adresse per mail an den Kassier bzw. Schriftführer zu übermitteln.
email-adressen: r.diem@gbd.at bzw. info@vmvc.at

Obmann:

Stefan Meusburger, Rütte 27,
A-6840 Götzis, Tel.: 0664/1023521

Schriftführer:

Dipl.-Ing. Rigobert Diem, Steinebach 13
A-6850 Dornbirn, Tel.: 05572/23568

Mit freundlichen Grüßen

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

Stefan Meusburger

Schriftführer

Rigobert Diem

Kassier

Siegbert Leib

Kassier Stellvertreter

Andi Gunz

Rechnungsprüfer

Manfred Luger

Technische Sachverständige

Marbod Egler

Peter Orlainsky (Auto)

Herausgeber

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.





SOMMER IN SICHT!

FRANK WALDER

Emi Schenk

Tagwerker