

# OÖMVC

Clubbrief 2/2005



Oberösterreichischer Motor Veteranen Club

---



Foto:  
Herbert Handlbauer mit Tochter  
bei der Mille Miglia am Futapass

## Impressum

### Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz:

Clubnachrichten des Oberösterreichischen  
Motor Veteranen Clubs (OÖMVC).

#### Clubadresse:

3352 Seitenstetten, Unterau 5  
E-Mail: ooemvc@inode.at  
Telefon/Fax: +43 (0)7477/43323  
Präsident: Max Lagler  
Vizepräsident: KR Herwig Schropp  
Vizepräsident: Harald Reininger  
Kassier: Mag. Herbert Klügl  
Schriftführer: Helga Lagler

#### Für den Inhalt verantwortlich:

Präsident Max Lagler

#### Erscheinungsart:

6 Mal jährlich;  
Redaktionsschluss und  
Schluss der Anzeigen-Aannahme:  
Jeder 2. Mittwoch eines geraden Monats.

#### Bankverbindung:

Oberbank Linz – Froschberg  
Kontonummer: 691 0013/66, BLZ: 15000.

### Erklärung über die grundlegenden Richtlinien der Zeitschrift:

Der Clubbrief des OÖMVC dient zur Information der Clubmitglieder und Clubfreunde über Clubaktivitäten, Veranstaltungen, Vorschauen und Rückblicke, sowie als Verbindungsglied zum ÖMVV.

Die Werbeeinschaltungen dienen zur teilweisen Abdeckung der Herstellungskosten.

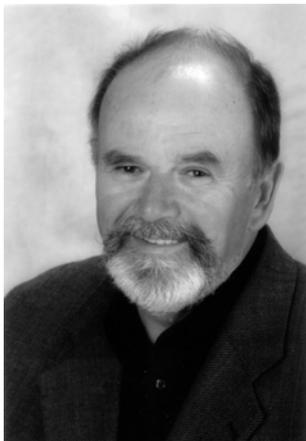
Die Zeitschrift beruht auf dem System, dass einzelne Artikel von Mitgliedern verfasst werden. Der Herausgeber behält sich das Recht vor, eingesandte Artikel zu kürzen.

Die in den einzelnen Artikel zum Ausdruck kommende Meinung muss nicht jene des Herausgebers sein.

## Inhalt

Impressum .....	2
Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz: 2	
Erklärung über die grundlegenden Richtlinien der Zeitschrift:.....	2
Inhalt .....	2
<b>Präsidentenbrief</b> (Max Lagler) .....	3
<b>Vizepräsident</b> (Herwig Schropp).....	4
<b>Aus der Motorradzene</b> (Harald Reininger) .....	5
<b>Vorankündigung der Motorrad- Wertungsfahrt für historische Motorräder „Rund um den Dachstein 2005“, am 13.8.2005 .....</b>	5
<b>Ausstellung: Schräglage – Motorräder 1945 - 2005.....</b>	6
<b>Lucien Rosengart – ein genialer Industrieller</b> (Sepp Strassl).....	7
<b>Ehrung der Jubilare und der langjährigen Mitglieder im Rahmen der Weihnachtsfeier .....</b>	10
<b>Feinstaub und die Debatte und überzogenen Maßnahmen z.B. in Italien</b> (Werner Lutzky) .....	12
<b>Impressionen von der von Thomas veranstalteten Wintertourenfahrt</b> (Werner Lutzky) .....	12
<b>Wiederkehrende Begutachtung historischer Kraftfahrzeuge.....</b>	14
<b>Heizhausrallye des AMV</b> (Max Lagler) .....	15
<b>Was ist ein historisches Kraftfahrzeug? .....</b>	16
<b>Was sagt der Gesetzgeber? .....</b>	16
<b>Baujahrsdefinition.....</b>	16
<b>Zulassung von historischen Kraftfahrzeugen.....</b>	16
<b>Original im Sinne des Gesetzes.....</b>	17
<b>„Pickerl“ (§ 57a) für Oldtimer .....</b>	17
<b>Die wesentlichen Punkte des neuen Erlasses des BMVIT .....</b>	17
<b>OÖMVC - Markt .....</b>	18
<b>Verkaufe:.....</b>	18
<b>Suche: .....</b>	18
<b>Clubabende .....</b>	19
<b>Werkstätteninformation .....</b>	19
<b>Geburtstage .....</b>	19

Präsidentenbrief  
(Max Lagler)



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Clubfreunde!

Der März Clubabend am 2. März im Gasthof „zum grünen Baum“ in Treffling war sehr gut besucht.

Unter den Gästen war unser langjähriges Clubmitglied und ex – Schriftführerin Regina Holzinger, sie war bester Laune und voll Ideen und Anregungen. Doch einige Tage später erlitt Regina eine schwere Erkrankung.

Liebe Regina, ich wünsche Dir auf diesem Wege baldige Genesung und freue mich auf den Clubabend, an dem Du wieder unter uns weilst.

Anfang Dezember ersuchte uns der ÖAMTC Linz an der Nikolauffahrt teilzunehmen, bei dieser Aktion sollten Spenden für karitative Zwecke gesammelt werden.

Der Dezember ist aber ein Monat an dem man Oldtimer überall findet, nur nicht auf der Straße. Doch die Familie Kürner aus Wels nahm mit 2 Fahrzeugen an dieser Fahrt teil. Nun erreichte mich ein Schreiben vom Amt für Soziales, Jugend und Familie, in dem sich Frau Mag. Schmidberger für die Teilnahme und Spende herzlich bedankt.

Die Clubmitglieder bedankten sich am Clubabend mit einem spontanen Applaus für diese Aktion. Auch ich möchte der Familie Kürner recht herzlich danken.

Zum Abschluss des offiziellen Teiles durfte ich Herrn Ing. Gerhard Stock als neues Clubmitglied willkommen heißen.

Er wird mit seinem Porsche 356 an der Castrol Sportwagen Trophy teilnehmen und hofft auf eine gute Platzierung in der Porsche 356 Wertung.

Die Vorbereitungen für die Castrol Sportwagen Alpen Trophy Termin 1. - 3. Juli 2005 laufen sehr gut, für das Organisationsteam beginnen jetzt anstrengende Monate.

Vom 18. - 20. Mai besuchen wir die Mille Miglia, ein Zeitplan für die Teilnehmer dieser Busreise befindet sich im Blattinneren.

Am 6. April war der Clubabend in Schicklberg. Die Themen waren:

- Vorbereitung der Frühjahrsausfahrt, Vorschau der Organisatoren Franz Hofer und Hans Simader. Wenn sich noch jemand anmelden möchte:

Tel. Franz Hofer	0676/6054808
Tel. Hans Simader	0650/6376941

- Motorrad Wertungsfahrt „Um den Dachstein“ am 13. August 2005, eine Vorschau von Dir. Hans Buschmann über den Stand der Vorbereitungen.

Soeben ist das Jahrbuch der Veteranenszene 2005 des ÖMVV erschienen. Es ist ein repräsentatives Nachschlagwerk, das alle Fragen um den Oldtimer beantwortet, z. B. alle Clubs, Veranstaltungen, Restauratoren, Typisierung usw.

Das Jahrbuch ist an den Clubabenden und im Sekretariat zum Preis von Euro 10,-- erhältlich.

Ab jetzt hat Frau Berta Hörtenhuber bei den Clubabenden wieder die Clubkleidung zum Verkauf mit.

Nun freue ich mich auf die Frühjahrsausfahrt und hoffe auf Eure zahlreiche Teilnahme.

Bis dahin verbleibe ich mit den besten Grüßen

Euer

**Vizepräsident**  
(Herwig Schropp)



**Liebe Clubfreunde!**

Aus dem Vorjahr geistert mir immer die Nennung eines Wagens herum. Im Fiva Pass waren zwei Datum für das Baujahr eingetragen. Das eine lautete auf 1939 / 1976 war die zweite Angabe. Laut Ausschreibung war eine Grenze mit 1949 gesetzt. Damit war dem Fahrzeug einmal (1939) eine Startberechtigung zu erteilen, für 1976 war eine Ablehnung auszusprechen.

Der Besitzer wollte unbedingt mit diesem Auto an den Start, aber Max und ich wollten dies nicht akzeptieren. Der Schriftverkehr vor der Entscheidung füllte einen kleinen Ordner und die Telefonate haben Kosten in der Höhe eines Startgeldes erreicht.

Es handelte sich um einen Bentley (1939) Mallalieu (1976). Für mich bis zu diesem Zeitpunkt eine völlig unbekannte Marke Mallalieu. Aber natürlich kenne ich einen Bentley. Was hat es mit diesem Fahrzeug auf sich. Fahrge- stell, Motor, Bremsen ect. stammen von einem Bentley (39). Der Aufbau erfolgte im Jahre 1976 von Mallalieu.

Es war dies keine Einzelanfertigung, sondern es wurde eine größere Stückzahl gefertigt mit diesen Merkmalen. Eines haben wir auch noch ermittelt, das Fahrzeug hätte gar nicht mit dem Bentley in Verbindung gebracht werden dürfen, weil diese Aufbaufirma von Bentley nicht frei gegeben wurde. Aus diesem Grund wird es für solche Fahrzeuge untersagt, dass sie als Bentley angeboten werden dürfen.

Der Fivapass war mit den Angaben 1939/1976 versehen.

Die Unterlagen von der Fiva sind auch nicht ganz so eindeutig wie man sich dies wünschen sollte. Ja selbst Fachleute waren erst nach längeren Telefonaten bereit schriftliche Auskunft zu geben, dass eben das spätere Baujahr 1976 das endgültige Baujahr ist.

Ich hoffe nur, dass uns für die diesjährige Veranstaltung ein solcher Ärger erspart bleibt. An die Personen die mit der Ausstellung des Fiva Passes beschäftigt sind, richte ich das Ersuchen künftig gleich nur ein Baujahr anzugeben. So wird dem Veranstalter eines derartigen Bewerbes eine solche Klärung erspart. Aber auch dem Besitzer eines derartigen Gefährtes Klarheit gegeben, wo er mitfahren kann und wo nicht. Mit dem, dass der Aussteller des Fivapasses sich vorerst aus der Verantwortung stellen wollte, hat er nur die Klarheit verschleppt und wesentlich mehr Ärger geschaffen wie notwendig gewesen wäre. Nach langen Telefonaten konnte dann doch Frieden geschaffen werden.

Ich hoffe für die bevorstehende Alpen Trophy 2005 wird eine solche unangenehme Entscheidung nicht notwendig werden. Wer noch mitfahren möchte bei der Veranstaltung in Bad Ischl müsste nun unverzüglich Nennen, sonst kann es zu spät sein.

Ich hoffe, wir sehen uns zahlreich am 30. April 2005 im Stiftshof in Lambach zum Start unserer Clubausfahrt 2005. Es wird dies wieder ein Glanzpunkt im Clubjahr 2005.

Mit besten Grüßen Euer

**Herwig Schropp**

## **Aus der Motorradszene**

(Harald Reininger)

### **Hallo Motorradfahrer!**

Die schon sehr bekannte auch öffentlich veranstaltete Dachstein – Rundfahrt findet mit unserem schon bewährten Organisationsteam Fam. Löffler, Fam. Buschmann, Wiesner Martin und mit noch einigen Helfern statt (siehe beiliegende Information vom Franz Löffler und Hans Buschmann). Die Dachsteinrundfahrt ist eine traditionelle Wertungsfahrt, die eine Herausforderung für Mensch und Maschine darstellt, man kann hier die Zuverlässigkeit seiner Maschine unter Beweis stellen oder nicht?



Am ? findet die 2. Tagesausfahrt organisiert von unseren Clubfreund ? statt, nähere Infos werden noch bekannt gegeben. Man sollte doch meinen, dass wir Motorradfahrer gerne auf Reisen sind?! Heißt es nicht, „der Weg ist das Ziel“. Vielleicht meldet sich doch noch ein Organisationstalent! Im Voraus ein herzliches Dankeschön!

Die auch schon traditionelle 1.Tagesausfahrt, veranstaltet durch unseren Clubfreund Labner Werner, findet voraussichtlich im September statt.

Wünsche und Anregungen könnt ihr richten an: Mobil 0650/6780560 oder per E-Mail an [Motorrad.ooemvc@inode.at](mailto:Motorrad.ooemvc@inode.at), Reininger Harald, Klingenberg 18, 4060 Leonding.

## **Vorankündigung der Motorrad-Wertungsfahrt für historische Motorräder „Rund um den Dachstein 2005“, am 13.8.2005**

Am Samstag, den 13.8.2005 wird der OÖMVC die 13. „Dachsteinrundfahrt“ veranstalten, bei der wiederum mit einer regen Beteiligung wunderschöner Motorräder zu rechnen ist.

Die bis in die 50er Jahre als echtes Rennen abgehaltene Veranstaltung des ÖAMTC findet somit für unsere schönen alten Fahrzeuge weiter eine würdige Fortsetzung.

Der Start wird wie in den Vorjahren in Bad Goisern stattfinden, auch wird voraussichtlich die bewährte selektive und landschaftlich reizvolle Route gefahren (ca. 220 km).

Über Hallstatt - Koppenpaß - führt die Wertung über Schotter in den idyllischen Worschachwald ins Ennstal und weiter zur Dachstein-Südwand. Die überwältigende Aussicht auf den blanken Fels begeistert immer wieder. Die Rückfahrt über die „Salzburger Dolomitenstraße“ durch das Lammertal und den Pass Gschütt führt uns wieder zum Hallstättersee und nach Bad Goisern, wo mit einer Geschicklichkeitswertung und Siegerehrung die Wertungsfahrt beendet wird.

Wir sind sicher, dass uns dieses Jahr der Wettergott günstig gesinnt sein wird.

Auskünfte gibt unser Clubfreund Franz Löffler:

Tel.: 07224/5965, Handy: 0664/165369 1 oder E-Mail: [f.loeffler@asten.ooe.gv.at](mailto:f.loeffler@asten.ooe.gv.at)

Am 27. 11. 2004 haben die Motorradfreunde des OÖMVC die Motorrad Ausstellung „Schräglage“ im technischen Museum in Wien besucht. Für die Organisation waren Werner und Rosi Labner zuständig.

Leider hat von den Teilnehmern niemand einen Bericht verfasst, wir erlauben uns daher, den Bericht des BOC hier zu veröffentlichen.

## **Ausstellung: Schräglage – Motorräder 1945 - 2005**

Die Ausstellung Schräglage erzählt die Geschichte des Motorrades im Alltag – von seiner Rolle als billigem Transportmittel der Nachkriegszeit bis zum mehr oder weniger luxuriösen Gerät, um eben im Alltag auf zwei Rädern in die Freizeit und Freiheit davonzufahren.

Die technische Entwicklung des Motorrades sowie der Wandel seiner Bedeutung von 1945 bis in die Gegenwart wird in der Ausstellung dargestellt.

Vom Transportmittel, das im Laufe der 1950er Jahre vom Automobil aus dieser Funktion gedrängt wurde, über den Niedergang der Motorradindustrie Europas in den 1960er Jahren bis zum sich neu definierenden Stellenwert des Motorrades nach dem Einzug der japanischen Maschinen auf dem europäischen Markt. Doch nicht nur das Auto bedrängte die Motorräder Mitte der fünfziger Jahre, sondern auch eine neue Mode, die aus Italien kam: der Motorroller. Er hat als Kultobjekt bis heute überlebt – fast unverändert in Form und Funktion.

### **Rennmotorräder**

Rennmotorräder und Motorradrennsport ziehen sich als roter Faden durch die Ausstellung. Sport als Schauplatz für die spektakuläre Präsentation technischen Fortschritts im Motorradbau. Zu sehen sind markante Objekte und exemplarisch hervorgehobene Persönlichkeiten der österreichischen Rennsportgeschichte. Vom legendären „Weltmeister für 1000 Stunden“ Rupert Holaus über die Helden der Sandbahn wie Martin Schneeweiss oder Fritz Dirl bis zu den todesmutigen Kämpfern und ihren Hightech-Geräten auf Strecken wie der „Dakar“.

### **Easy Rider, Mods und Normalbürger**

Zur Motorradgeschichte der Nachkriegszeit gehören sowohl Motorrad-Mythen wie „Easy Rider“ in den 1960er Jahren, rivalisierende Gangs wie „Mods“ und „Rocker“ als auch die zivilisierten „Normalbürger“, die am Wochenende die Freiheit auf 2 Rädern genießen.

**Übrigens** – folgende Motorräder der Ausstellung waren einst im Besitz von Werner Labner:

- 125 ccm von Herrn Zemsauer
- 250 ccm Gonda Rotax von Herrn Krivanek
- 500 ccm Rotax von Herrn Max Wiener
- 500 ccm Rotax von Herrn Maxwald
- 500 ccm Gespann von Herrn Prügl (7. Platz bei WM)
- 250 ccm Aprilia Rotax von Herrn Gustl Auinger

**Lucien Rosengart –  
ein genialer Industrieller**  
(Sepp Strassl)



**Lucien Rosengart:  
ein erfolgreicher  
Unternehmer und  
Konstrukteur.**

Wenn ich in Wels mit meinem Dialekt ins Gespräch komme und beiläufig frage: „Was halten Sie von einem Rosengart?“, erhalte ich zunächst einen erstaunten Blick, weil ich nach Meinung meines Gesprächspartners bei dem Namen wohl die letzte Silbe verschluckt habe; aber dann die Antwort „Wir haben eine Stadtwohnung und können daher leider keine Rosen züchten. Wenn man dann jedoch insistiert und sagt, „ich meine den Franzosen Lucien Rosengart“, wird der Blick des Gefragten meist noch immer nicht erhellt. Stellt man in Frankreich die Frage: „Wer war Lucien Rosengart?“ – „Je ne connais pas le monsieur!“ („Ich kenne den Herrn nicht!“).

Das Ergebnis ist meist nicht anders als hier. Kaum jemand kennt den im Januar 1881 in Paris geborenen, späteren genialen Industriellen mit dem sehr sozialen Touch. Vielseitig tätig auf diversen Feldern der Technik und des Automobil - Baues.

Schon als 12-jähriger arbeitete er im väterlichen Betrieb an Entwicklungen zur Verbesserung von mechanischen Fertigungsvorrichtungen.

Bereits **1903** gründete er seinen ersten eigenen Betrieb mit einem Freund und einen Lehrling. Sie fertigten unter anderem Schrauben, Muttern, Unterlegscheiben, Schmiernippel für die aufblühende Industrie.

Im Jahre **1912**, mit nun 56 Arbeitern, stellte er auch seine eigenen Entwicklungen, wie eine Handdynamo-Taschenlampe (Dynapoche) vor und ersetzte die Acetylen-Lampen der Automobile durch seine dynamo-betriebenen Lampen, zuerst an seinem De Dion und etwas später belieferte er z.B. Delage.

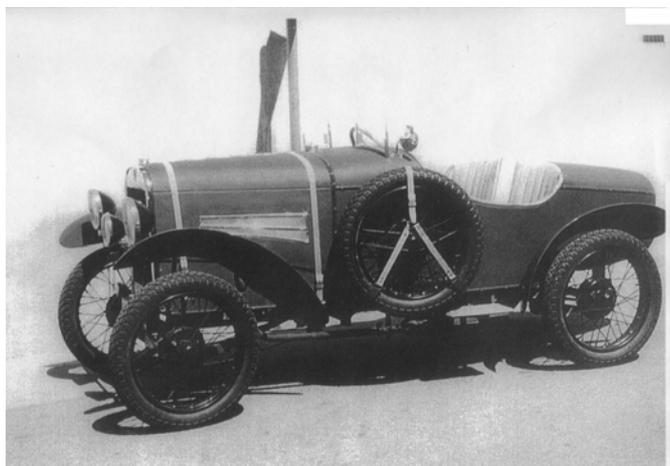
**1914:** Die Zeit des ersten Weltkrieges war für den Ausbau der Werke von großer Bedeutung, die Entwicklung speziell gefertigter Granat-Zünder war der Motor zum angesehenen „Großindustriellen“.

**1918**, mit 4.500 Mitarbeitern, darunter 3000 Frauen und 300 Behinderte. Aus dieser Zeit stammen die innigen Kontakte zu Andre Citroen, welcher bekanntlich ein sehr lockeres Leben führte und kurz vor dem Konkurs stand. Und wenn Rosengart, nicht als eingesetzter Direktor, von der Bank und privaten Gläubigern mit 20 Millionen Francs bei einer hohen persönlichen Beteiligung ausgestattet, dort die Firma Citroen vor dem Ruin gerettet hätte, gebe es sie heute unter Umständen gar nicht mehr. Er entwickelte zusammen mit Jules Salomon einen Ersatz für den 10 CV, den B2 und legendären 5 CV vom Typ C „Trèfle“ mit einem 856 cm<sup>3</sup> Motor, der Vorbild für den Opel Laubfrosch war.

**1923** leitete er das Werk noch bis zur finan-

ziellen Gesundheit und beschäftigte sich daneben in seinen eigenen Werken mit der Entwicklung von motorbetriebenen Fortbewegungsmitteln. Hilfsmotore für Fahrräder dienten breiter Bevölkerungsschichten als erstes Rosengart „Moped“ Um seinen Überlegungen zum Betreiben verschiedener Fortbewegungsmitteln näher zu kommen, entwickelte er einen 2-Zylinder-Zweitakt-Motor mit 200 ccm, der 3,5 PS Leistung bei einer Drehzahl von 2200 UPM erbrachte und als Außenborder zum Antrieb von Motorbooten diente.

Ab **1928** baute er in seinen Werken in Paris, die er von Belanger gekauft und der dort die Chassis für De Dion produzierte hatte, eigene Automobile. Zunächst mit Motoren und Teilen des Austin Seven in Lizenz nach seinem großen Vorbild Herbert Austin. Ein Motor mit 750 ccm und einer Leistung von 7 PS. Aber schon auf dem „Pariser Salon“ im Oktober **1928** stellt er vier eigene Karosserie-Varianten vor. Ein 2/3 Cabriolet, eine dreisitzige Limousine, ein Coupe und ein Torpedo Sport Luxe mit Bootstail und freistehenden Kotflügeln.



Lucien Rosengart Torpedo

Mit diesem Auto wurden bei einem 24 h Rennen der Klasse bis 750 ccm ein Weltrekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 109 km/h, und einem Rundenrekord von 123 km/h aufgestellt.

Studienreisen in die USA führten ihn zu Henri Ford, Beeindruckt von der „Massenproduktion“ des T- Modells, versuchte er diese Dimension nach Europa zu übertragen. Seine angedachte Jahresproduktion von 60.000 Fahrzeugen hat er jedoch nie erreicht.

Im Jahre **1932** war Rosengart bei Adler in Frankfurt und war dermaßen von der Leistungsfähigkeit des Frontantriebes der Trumpf- und Primus Modelle begeistert, sodass er eine Lizenz zum Nachbau von 2000 Fahrzeugen übernahm. So entstand der „Supertraction“ LR 500 (einer davon steht im Museum des Dr. Jakob Barnea in Grammatneusiedl) und



Supertraction LR 500 in Grammatneusiedl

später der „Aerodynamique“ LR 505, die bis **1938** gebaut wurden.

Auf dem Pariser Salon im Jahre **1938** stellte er seine Neukonstruktion vor, mit der Antriebstechnik und dem Motor des 11 CV von Citroen, ein imposanter Wagen mit einer Länge von 4'85 m und in der Cabriolet Form „Milord“; auch nach heutigen Maßstäben ein extraordinarily elegantes Fahrzeug.

Mit Kriegsbeginn mussten die Werke auf Wehrtechnik umgestellt werden und produzierten Kriegsmaterial. Vor dem Einmarsch der Deutschen floh der Jude Rosengart nach Cannes und kehrte erst nach dem Ende in die ausgeplünderten Fabrikhallen nach Paris zurück und beschloss, seine Aktivitäten auf andere Gebiete zu verlegen.

Die noch von ihm gegründete „Societe Industrielle de „IQuest Paris“ kurz SIQP produzierte noch unterschiedliche Fahrzeugtypen bis **1954**.

Lucien Rosengart verkaufte seine Werke und seine Privatbesitzungen und zog mit seiner Familie nach Villefranche-sur-Mer, in die von

einem weitläufigen Park umgebene Villa Bagatelle, um sich nur noch der naiven Malerei zu widmen.



Naive Malerei von Lucien Rosengart

In seinem Atelier entstanden dort großflächige Tafelbilder, die ursprünglich die Wände der Villa zierten. Die direkten Wandmalereien der Villa sind leider nicht mehr erhalten.

Viele dieser Dinge sind im weltweit einzigen Rosengart-Museum in Bedburg-Rath zu bestaunen.

Auch können Sie anhand der erst unlängst von K.H. Bonk erworbenen Original-Produktionsunterlagen der Automobilwerke L. Rosengart mit Motor und Chassis Nr. den genauen Produktions-Auslieferungstermin recherchieren.



Rosengart Ariette LR 4 SA Cabriolet, 1952

Am 27.07.1976 ist Lucien Rosengart in Nizza im Alter von 96 Jahren gestorben und in Paris begraben.

Im Mai 2002, nach sechs Jahren Forschens in Frankreich, ist es unserem Freund Karl Heinz Bonk gelungen, den Sohn von Lucien Rosengart kennen zu lernen. Der jetzt 68-jährig seit 8 Jahren in der Nähe von San Mab in einem Altenheim lebt.

Lucien Rosengart hat die Existenz eines Nachkommens zeitlebens geleugnet. Die Familie hat den Sohn im Alter von 20 Jahren in den honorigen Orden der Brüder Gottes einweisen lassen, weil dieser, bedingt durch seine Erkrankung, gewaltgefährlich war. Der Orden wurde großzügig finanziell unterstützt so dass der Sohn zeitlebens abgesichert war und immer sein Auskommen hatte. Auch ist bekannt, dass der Kurator des Ordens jährlich sein Weinkontingent aus dem Weinkeller der Familie erhielt.



Das Emblem der Firma Rosengart

40 Jahre in der geschlossenen Psychiatrie wegen Schizophrenie haben nur noch einen alten Mann zurückgegeben, der sich allerdings noch an seine Jugendjahre in Paris erinnern kann.

Der Autor W. G. Willig, bei dem ich mich auf diesem Wege herzlichst für die zur Verfügungstellung seiner Recherchen für diesen Artikel bedanken möchte, war bei der denkwürdigen Begegnung dabei und kann bezeugen, dass der Sohn ein Ebenbild seines Vaters ist, allerdings durch seine Krankheit bedingt auf den ersten Blick ein wenig gestört wirkt.

**Sepp Strassi**

## Ehrung der Jubilare und der langjährigen Mitglieder im Rahmen der Weihnachtsfeier



Herr Adolf Loidl

Herr KR Ing. Werner Lutzky



Max Lagler dankt Herrn  
Hörtenhuber und Herrn  
KR Schropp für ihren  
besonderen Einsatz



Hermann Tratnik, langjähriges Mitglied des OÖMVC, als Gast bei der Weihnachtsfeier

Harald Reininger bedankt sich bei Helga Lagler



Herrn Auers Dampfmaschine wird bestaunt

## **Feinstaub und die Debatte und überzeugenden Maßnahmen z.B. in Italien** (Werner Lutzky)

Liebe Clubkollegen!

Ein Gesetz zu machen von der EU das zur allgemeinen Verunsicherung führt.

Keiner weiß wirklich, was da durch die Luft wirbelt, nur die Grünen und Ihre Sympathisanten haben den "wahren Feind" schon ausgemacht, die Fahrzeuge. Diesel Auto (wo sind die Traktoren) sind an allem schuld und dann gleich die Oldies, könnte man doch auch Sonntagsfahrverbote aussprechen oder den "Auspuff" zukleben.

Von mehreren Stellen, und ich habe viel korrespondiert, auch für den ÖMVV, ist erwiesen, dass nur 3% des Feinstaubes aus dem Auspuff kommen und dann noch der Reifenabrieb, das wird ignoriert. Jeder ältere Staubsauger emittiert mehr.

Streusand und was wir über die Grenze bekommen in Wien ca. 50 % (?) darüber wird nicht geschrieben oder diskutiert.

Wir bekommen bei gewisser Wetterlage sogar Wüstensand nach Österreich, aber darüber sagt man jetzt nichts, nur wenn alles rot wird, behandeln das Thema die Medien.

Die Sache mit dem Feinstaub ist im Grunde so unfassbar, wie der Staub selbst. Laut Chemiker ist es ein Mix aus Schwermetallen, aromatischen Kohlenwasserstoffen, Bakterien, Blütenpollen, Ackererde und Ruß von den Abbränden.

Warum die Autoindustrie schweigt ist unverständlich, dort müssten doch Wissenschaftler sitzen, die neutral informieren.

Vor 4 Jahren hat die EU das Gesetz verfasst, niemand hat etwas unternommen und ab 1. Jänner ist es gültig. Kleben bleibt es an den Kraftfahrzeugen und an den Oldies; letztere bzw. ihre Mitglieder; streiten und trennen sich wie Spaltpilze, statt mit einer Zunge zu sprechen!

Aber was kann man von einem Hobby an Schlagkraft und Gegenargumenten erwarten, wo nur die Hälfte der Oldie Vereine unter einem Dach sind, die anderen nur Nutznießer, von der Arbeit, die in der Freizeit und ohne finanzielle Entschädigung des ÖMVV gemacht wird.

Immer mehr Profiveranstalter bewegen sich auf diesem Feld, sie nehmen einerseits den Vereinen die Teilnehmer an Veranstaltungen weg und wirtschaften auf finanziellen Erfolg.

**Euer Werner Lutzky**

## **Impressionen von der von Thomas veranstalteten Wintertourenfahrt** (Werner Lutzky)

Von 1946 bis weit in die 70er Jahre vom Ö-AMTC veranstaltet, wird jetzt zum Saisonauftakt zum 3. Mal Mitte Jänner diese Wertungsfahrt wieder belebt. Das besondere daran ist, alle 70 Teilnehmer, so sie das Ziel erreichen, erhalten eine Bronze-, Silber- oder Goldmedaille.

Es gibt nur Gruppenergebnisse und keine 1., 2., oder 3. Plätze.



Impressionen von der von Thomas veranstalteten Wintertourenfahrt

Ein lustiger Tag zu Saisonbeginn und in der Relation zum Startgeld viel Spaß . ca. 300 km - die Hälfte bei Tageslicht die zweite Hälfte bei Nacht waren auf vereisten Strassen, Schotterpisten und Feldwege durch Weingärten und Wälder in einer wunderschönen Landschaft zu bewältigen, wo man normaler Weise nie hinkommt.

Start und Ziel in Enzersfeld (nahe bei Wien) wo die Crews im Gasthof Scheiterer bestens betreut wurden.

**Werner Lutzky**

## Für die Teilnehmer der Clubfahrt zur Mille Miglia von Mittwoch, 18. – Freitag, 20. Mai 2005

**Abfahrt:** **Mittwoch 18. Mai 7 Uhr** beim Weinbauern nahe St. Florian (die Fahrzeuge können dort abgestellt werden)  
**7.30 Uhr** Zusteigmöglichkeit in Sattledt

Mittagsrast um ca. 12h30 beim Brunnerhof in Klausen (Bozen)

Ankunft in Garda im Hotel Palme ca. 16h30 – 17 Uhr  
um ca. 19 Uhr Abendessen im Hotel

### **Donnerstag 19. 05. 9 Uhr**

9 Uhr: Abfahrt nach Brescia, Tag zur freien Verfügung (Besichtigung der Autos bei der Fahrzeugabnahme und den Startvorbereitungen)  
17 Uhr: Rückfahrt zum Hotel  
20 Uhr: Fahrt zur Strecke nahe Sirmione

### **Freitag 20. 05.**

8 Uhr: Rückfahrt

Mittagsrast um ca. 12h30 im Gasthaus Purnerhof in Thaur nahe Innsbruck

Ankunft voraussichtlich ca. **20.30 Uhr** in Sattledt  
**21.00 Uhr** beim Weinbauern in St. Florian



OM auf dem Futapass

## Wiederkehrende Begutachtung historischer Kraftfahrzeuge

### Was ist ein historisches Kraftfahrzeug?

#### KFG § 2, neue Zl.43:

“43. historisches Kraftfahrzeug ein erhaltungswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,

a. mit Baujahr 1955 oder davor, oder

b. das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist (b);“

**Anmerkung:** die erwähnte “Liste“ ist de facto die Eurotax - Broschüre “Historische Kraftfahrzeuge“.

**Achtung:** Ein Fahrzeug gilt nur dann als historisches Kraftfahrzeug, wenn es im Zulassungsschein oder im Einzelgenehmigungsbescheid als solches bezeichnet ist.

#### § 57a Begutachtungen:

Seit 1. März 1998 ist im § 57a vorgesehen, dass historische Kraftfahrzeuge, die im Zulassungsschein oder im Einzelgenehmigungsbescheid als solche bezeichnet sind und vor 1960 erstmals zugelassen wurden, nur mehr alle zwei Jahre zur wiederkehrenden Begutachtung vorgeführt werden müssen.

Beispiel für wiederkehrende Begutachtungen an Fahrzeugen, die im Zulassungsschein oder im Einzelgenehmigungsbescheid als historisches KFZ bezeichnet sind.

<b>Beispiel 1:</b>	EZ 1.2.1959	Vorführtermin 10.4.1998	Lochung 2/00
<b>Beispiel 2:</b>	EZ 1.2.1960	Vorführtermin 10.4.1998	Lochung 2/99

Alle anderen Kraftfahrzeuge, die eine normale Zulassung als PKW oder Motorrad haben, müssen, wie bisher, jährlich zur Begutachtung!

#### Mitgliederberatung:

Eine der häufigsten Fragen solcher Fahrzeugbesitzer: Was muss ich tun, um nur mehr alle 2 Jahre eine § 57a Begutachtung zu haben?

**Antwort:** Umtypisierung auf “Historisches Kfz“.

Da bereits vorhandene Fahrzeuggenehmigungen aber auch weiterhin gültig bleiben, empfiehlt der ÖAMTC bis auf weiteres keine solche Umtypisierung freiwillig vorzunehmen. Außer der erwähnten Pickerlüberprüfung und eine ev. billigere Versicherung bringt eine Umtypisierung auf “Historisches Kraftfahrzeug“ derzeit keine Vorteile. Vielmehr ist als Nachteil die Fahrteinschränkung auf 120 Tage (60 Tage bei Motorrädern) in Kauf zu nehmen, die mit einem bei der ÖAMTC Oldtimerkoordination registrierten Fahrtenbuch nachzuweisen ist.

Dieses Informationsblatt wurde für Sie in Zusammenarbeit mit der Oldtimerkoordination und Herrn Dr. Lukas zusammengestellt und soll Sie bei der Beratung und bei § 57a Begutachtungen bei historischen Kraftfahrzeugen unterstützen.

Technische Standards und Schulung

Autor: Ing. Rudolf Brauch

Copyright © 1998 OAMTC

## Heizhausrallye des AMV

(Max Lagler)

Am 2. April besuchte ich mit Freunden die 20. Heizhaus Rallye, organisiert von AMV, Hr. Dvorak, in Strasshof. Wunderschöne Autos und gut gelaunte Teilnehmer freuten sich über die ersten Sonnenstrahlen.

Aber über dem Heizhaus lag der Rauch der Dampflok, ein Rauch der einer ganzen Zeitepoche den Stempel aufdrückte.

Und dann stand ich vor einem der größten und schnellsten Dampfzöcher, die die Bahnstrecken unter dem Doppeladler befuhren, es ist die 310.23 vom Konstrukteur Karl Gölsdorf.



Zum Abschluss eines erlebnisreichen Tages durfte ich selbst ein kleines Stück mit einer Zahnrad Lokomotive vom Typ 97.208, Baujahr 1897 fahren, der Einsatz war einst Erzberg – Vorderberg, für mich ein überwältigendes Erlebnis.

Hier möchte ich noch einen Appell anbringen: Besuchen Sie das 1. österreichische Straßenbahn- und Eisenbahnmuseum (1. OSEK) im Heizhaus in Strasshof.

Mit Ihrer Spende können Sie eine kleine Gruppe Enthusiasten unterstützen, das Kulturgut Dampfzöcher zu retten. Da manche dieser Kulturdenkmäler eine Jahrhundertwende, zwei Kriege und eine Jahrtausendwende überstanden, jetzt aber kein Dach über den Schornstein ergattert haben, sind deren Jahre gezählt.

**Max Lagler**

## Was ist ein historisches Kraftfahrzeug?

### Was sagt der Gesetzgeber?

Wie vieles in unserem Leben wird auch das Oldtimerwesen von zahlreichen rechtlichen Bestimmungen beeinflusst. Aus den häufigsten Anfragen an den ÖMW finden Sie hier eine Aufstellung der wesentlichen Punkte mit kurzen Erläuterungen.

### Baujahrsdefinition

#### Nach österreichischem KFG §2 (1) Z 43:

„... ein erhaltenswürdiges, nicht zur ständigen Verwendung bestimmtes Kraftfahrzeug,

- a) mit Baujahr 1955 oder davor, oder
- b) das älter als 25 Jahre ist und in die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr approbierte Liste der historischen Kraftfahrzeuge eingetragen ist“

Im Jahr 2005 und in den Folgejahren ist das jüngste anerkannte Baujahr 1980, unabhängig vom Tag der Erstzulassung. Mit dem neuen Erlass des BMVIT vom 19.1.2005 wird das Baujahr 1980 für die nächsten 5 Jahre „eingefroren“, um ab 2010 als 30-Jahre-Limit weitergeführt zu werden, siehe auch nachstehende Detailinformation darüber. Nur Fahrzeuge, die diese Anforderungen erfüllen, können z.B. beim Import aus dem Ausland einzelgenehmigt werden.

Bestimmungen die sich auf diese Gesetzesstelle berufen (z.B. Intervall der 57 a Überprüfung) finden jedoch nur Anwendung, wenn „historisches Kraftfahrzeug“ in die Fahrzeugpapiere eingetragen ist. Dieser Eintrag kann auf Antrag bei der zuständigen Landesregierung erfolgen.

#### Nach FIVA:

Bei der FIVA-Generalversammlung 1999 wurde eine stufenweise Anhebung des Mindestalters auf 25 Jahre beschlossen, demnach entsprechen folgende Baujahre den Anforderungen der FIVA:

Kalenderjahr	jüngstes von der FIVA anerkanntes Baujahr:
2005	1981
2006	1981

Das FIVA-Baujahrslimit wird vorwiegend für die Ausstellung einer FIVA ID-Card, Alterslimit bei Veranstaltungen und als Grundlage für Gutachten über die historische Eigenschaft eines Fahrzeuges angewandt.

### Zulassung von historischen Kraftfahrzeugen

#### Mit österreichischen Originaldokumenten:

Das Gesetz macht hier keinen Unterschied zur normalen Zulassung, für die Zulassung sind daher Typenschein oder Einzelgenehmigung, Besitznachweis (Kaufvertrag oder Rechnung) und ein § 57 a Gutachten notwendig.

#### Keine Dokumente mehr vorhanden („Scheunenfund“):

In diesem Fall ist bei der zuständigen Prüfstelle der Landesregierung um eine Einzelgenehmigung als historisches Kfz anzusuchen, als Besitznachweis ist entweder eine Rechnung eines Kfz-Händlers beizubringen oder - bei Privatkauf - eine eidesstattliche Erklärung über die Herkunft, ein normaler Kaufvertrag unter Privatpersonen ist nicht ausreichend. Es ist sinnvoll bei Vereinbarung des Prüftermins alle vorhandenen Unterlagen mitzunehmen und den konkreten Fall mit dem zuständigen Beamten zu besprechen.

Im nachstehenden „Leitfaden“ finden Sie alle notwendigen Schritte, der ÖMVV kann seinen Verbandsmitgliedern für viele Fahrzeuge die erforderlichen technischen Daten, den Baujahrsnachweis und das Gutachten über die Erhaltenswürdigkeit beistellen.

#### Import aus dem Ausland:

Prinzipiell ist zwischen Fahrzeugen zu bereits in einem EU-Land zugelassen waren und dem Import aus dem Nicht-EU-Raum.

Beim Import eines Fahrzeuges, das bereits innerhalb der EU zollrechtlich behandelt wurde bzw. sich immer innerhalb der EU befunden hat, ist die Vorgangsweise sinngemäß wie beim Kauf im Inland, allerdings ist in jedem Fall die Einzelgenehmigung als historisches Kfz. bei der zuständigen Prüfstelle der Landesregierung notwendig.

Fahrzeuge die aus dem Nicht-EU-Raum stammen sind bei der Einfuhr nach Österreich

zu verzollen, dies kann z.B. auch bei einem Fahrzeug notwendig sein, dass sich zwar innerhalb der EU befindet, aber ursprünglich in den USA zugelassen war und noch nicht verzollt wurde. Das ursprüngliche Herstellungsland des Fahrzeuges ist nicht von Belang für eine allfällige Zollpflicht.

Für Fahrzeuge mit einem Alter von über 30 Jahren ist in den meisten Fällen jedoch nur ein verminderter Einfuhrumsatzsteuersatz und kein Zoll zu entrichten.

Für Fahrzeuge die jünger als 30 Jahre sind ist zusätzlich bei der Erstzulassung in Österreich die Normverbrauchsabgabe (NOVA) zu entrichten, als Bemessungsgrundlage wird jedoch der Wert des Fahrzeuges zum Zeitpunkt der Zulassung herangezogen und nicht ein (niedriger) Kaufpreis vor Durchführung von Restaurierarbeiten.

### **Original im Sinne des Gesetzes**

Der Gesetzgeber sieht für die Anerkennung als „historisches Kfz“ den originalen bzw. originalgetreuen Zustand des Fahrzeuges vor. Dem Trend der Zeit entsprechend werden aber viele Fahrzeuge modifiziert um z.B. aus einer biederen Familienlimousine ein Sportgerät zu machen.

Prinzipiell ist zeitgenössisches Zubehör zulässig, d.h. Bauteile die in dieser Form in der normalen Lebenszeit des Fahrzeuges schon verfügbar bzw. üblich waren, als Beispiel wären - abgesehen von vom Hersteller angebotenen Sonderzubehör - Felgen oder Vergaseranlagen zu nennen.

Auch alle Veränderungen die vom Gesetzgeber vorgeschrieben wurden sind zulässig, wie etwa die Nachrüstung mit einer Blinkanlage oder der Einbau einer Scheibenwaschanlage. Ebenfalls zulässig ist der nachträgliche Einbau eines Katalysators.

Wesentliche Umbauten werden dann als historisch anerkannt, wenn sie nachweislich älter als 25 Jahre sind, dies betrifft in der Praxis hauptsächlich Änderungen des Aufbaues, sei es aus den 40er Jahren, wo Pkws in Pritschenwagen umgebaut wurden oder Buggies aus den frühen 70er Jahren.

Nicht anerkannt werden Eigenbauten oder Replikas aus jüngerer Zeit, auch wenn es sich bei den verwendeten Bauteilen um entsprechend altes Material handelt. Auch die meisten Umbauten, um dem aktuellen FIA-Reglement für historischen Motorsport zu ent-

sprechen, verhindern eine Genehmigung als historisches Kfz.

Auch ein historisches Kfz. unterliegt jedoch gewissen Mindestanforderungen, die unter Umständen eine Nachrüstung erforderlich machen, um am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen, dies betrifft vor allem Rückspiegel, Blinker, Bremslicht, es sind jedoch Lösungen zulässig, die es ermöglichen das Fahrzeug mit geringem Aufwand wieder in den Originalzustand zu versetzen.

### **„Pickerl“ (§ 57a) für Oldtimer**

Für alle Fahrzeuge die normal, d.h. ohne Eintrag „historisches Kfz.“ zum Verkehr zugelassen sind, macht der Gesetzgeber keinen Unterschied bei der Überprüfung zu normalen Gebrauchsfahrzeugen.

Da jedoch nicht für alle Ausrüstungsbestimmungen eine Nachrüstpflcht (z.B. Sicherheitsgurte, Katalysator, Blinker bei Motorrädern) besteht, stellt die Überprüfung auch in diesem Fall keinesfalls ein unüberwindbares Hindernis dar.

Für „historische Kraftfahrzeuge“ mit einem Baujahr vor 1960 gilt für die § 57 a Überprüfung ein Intervall von 2 Jahren.

Bei allen „historischen Kraftfahrzeugen“ ist jedoch bei der Überprüfung das vorgeschriebene Fahrtenbuch vorzulegen, da sonst die positive Begutachtung abgelehnt werden kann.

Eine weitgehend unbekannte Regelung gibt die Möglichkeit den Monat der Begutachtung abweichend vom Monat der Erstzulassung zu wählen, das erfolgt über Antrag bei der jeweiligen Zulassungsbehörde und ist bei einem Oldtimer mit Erstzulassung in einem Wintermonat eine interessante Alternative um die Toleranzfristen nicht ausreizen zu müssen.

### **Die wesentlichen Punkte des neuen Erlasses des BMVIT**

(GZ. BMVIT-1 79.340/0002-II/ST4/2005 vom 19.1.2005)

#### **Neues Baujahrslimit:**

Nach eingehenden Beratungen unter Einbeziehung der Oldtimerszene wurde eine Neuformulierung des Baujahrslimits vorgenommen (das betrifft nur die gesetzliche Anerkennung als historisches Kfz., also z.B. beim Import oder Typisierung ohne Papiere), für 2005 gilt für alle Fahrzeugkategorien Baujahr 1980, dieses Baujahr wird jedoch für 5 Jahre „eingel-

froren“, und soll ab 2010 als 30-Jahres-Limit weitergeführt werden.

Für einige Fahrzeugkategorien (Nutzfahrzeuge, Massenfahrzeuge) bedeutet dies sogar eine Verbesserung der Situation, da ja hier bis jetzt ein 30 Jahr-Limit oder noch höher bestanden hat.

Ab 2006 ist es für Fahrzeuge, die zumindest 25 Jahre alt aber jünger als Baujahr 1980 sind, möglich, diese über den Beirat beim BMVIT zu genehmigen. Es besteht jedoch kein Rechtsanspruch auf eine Genehmigung, es ist daher vor einem Kauf solcher Fahrzeuge im Ausland abzuraten.

### **Sicherheitstechnische Mindestanforderungen:**

Der Unterschied in der Bedienung historischer Fahrzeuge im Vergleich zum heutigen Standard wird mit jeder Weiterentwicklung der Technik größer, und die Verkehrs dichte nimmt ständig zu. Besonders bei der Genehmigung von sehr alten Fahrzeugen (vor 1920) bestehen daher große Bedenken, welche Ausnahmen man diesen Fahrzeugen gewähren kann - besonders im Bereich Beleuchtung, Fahrtrichtungsanzeige) - um hier eine für alle

Seiten akzeptable Lösung zu finden, wird eine Arbeitsgruppe eingesetzt, um gewisse Mindeststandards festzulegen.

**Genehmigung historischer Rennfahrzeuge:** Historische Rennfahrzeuge (meistens Nachbauten), die den aktuellen Anforderungen für das FIA-Reglement entsprechen, gelten auf Grund dieser wesentlichen Veränderungen nicht mehr als historisch im Sinne des KFG, und können daher nicht in dieser Form genehmigt werden. Von dieser Regelung ausgenommen sind moderne Sicherheitsgurte an den originalen Befestigungspunkten, Feuerlöschsysteme und Nachrüstkatalysatoren.

### **Historische Einsatzfahrzeuge:**

Bei historischen Einsatzfahrzeugen darf kein Blaulicht angebracht sein, Suchscheinwerfer sind jedoch erlaubt, dürfen jedoch nur gemäß StVO verwendet werden. Geschützte Zeichen, wie z.B. das Rote Kreuz sind unkenntlich zu machen oder abzudecken.

Quelle: Die Veteranenszene in Österreich Jahrbuch 2005, ÖMVV

\* \* \* \* \*

## **OÖMVC - Markt**

### **Verkaufe:**

Auflösung einer privaten Sammlung - alles perfekt restaurierte Objekte - siehe unter <http://www.volk-online.at/oldtimer>  
Erich VOLK, E-Mail: e.volk@surfeu.at

Motorrad **BMW R 50**, Bj. 1955  
Erstzulassung 1957, schwarz,  
Erstbesitz und Originalzustand,  
68340 Kilometer  
seit 1987 abgemeldet  
zu verkaufen  
Tel.: 0699/10220165, Roland Rabeder  
E-Mail: Roland.Rabeder@ooe.gv.at

**VW Käfer**, Bj. 1962  
alles original, 32.000 km,  
Erstbesitz, perfekter Zustand  
Tel.: 0664/281 87 68  
0660/7669687

### **Suche:**

Suche **Porsche 911 Targa**, Baujahr vor 1975, möglichst Original.  
Dr. H. H. Fehrer  
Tel: 0732/680598  
Mobil: 0664/2318523

## Clubabende

### 4. Mai 2005:

Gasthaus "Zum goldenen Hirschen",  
Fam. Fischer (Kirchenwirt),  
Welser Straße 14, 4614 Marchtrenk,  
Tel: 07243/52219

### 1. Juni 2005:

Gasthaus Cagitz  
4063 Hörsching, Mühlbachstr. 91,  
An der B 1 bei Duscholux links  
Tel: 07221/72294

### 6. Juli 2005:

Gasthaus "Schmankerl", Fam. Hofmann,  
Gmundnerstr. 42, 4690 Schwanenstadt,  
Tel: 07673/5513

## Werkstätteninformation

### Hallo Freunde des Automobils!

Ab sofort gibt es in 5061 Elsbethen, Johann-Herbst-Strasse 23, die Kfz-Hobbywerkstatt mit Miethebebühnen, Mietarbeitsplätzen, Mietwerkzeug und vielem mehr. Wir würden uns freuen, wenn Ihr mal reinschaut und uns weiterempfiehlt.

Die Kfz-Hobbywerkstatt soll ein Kommunikationszentrum für den Fahrzeugenthusiasten werden. Wir planen als Zusatzprogramm diverse Technikkurse, verschiedene Schulungen und ein (schrottiges) Kundenlokal mit live Sportübertragungen, sowie eine Ruhezone mit Billardtisch und Spielautomaten. An den Wochenenden werden private Gebrauchtfahrzeugmärkte stattfinden, und einmal im Monat gibt's ein Werkstattfest. Für Frauen machen wir eigene Schulungen in Sachen Pannenhilfe und Erweiterung des technischen Verständnisses für Fahrzeuge.

Als Ausbaustufe 2 soll eine Kfz-Beautyfarm, ebenfalls für Hobbyschrauber, eingerichtet werden. Solltet ihr Interessenten aus diesem Bereich kennen, ich wäre über einen Kontakt sehr dankbar: Im selben Objekt sind noch ca. 425 m<sup>2</sup> verfügbar, die über die nötigen behördlichen Genehmigungen verfügen.

Otto Martin Lüftenegger, Tel: 0664/5208760,  
E-Mail: otto-martin@msn.com

## Geburtstage

### Mai:

Ing. Mag.	LUTZKY Wolfgang	2.	5.
Mag.	AISTLEITHNER Oskar	6.	5.
	FRITSCH Gert	9.	5.
	HOLZINGER Regina	12.	5.
Mag.	SCHAUSBERGER Nikolaus	13.	5.
	SEYWALTNER Viktor	15.	5.
	TREUL Willi	22.	5.
	SCHADAUER Rudolf	25.	5.
	EGGER Annelie	27.	5.
	HUMMER Anton	27.	5.
Dr.	FIZEK Gottfried	29.	5.
	MOSCHNICK Kurt	29.	5.
Dr.	HUBER Helmut	31.	5.
	OBERMAIR Sabine	31.	5.

### Juni:

	KRAUK Helmut	4.	6.
Mag.	STÖTTINGER Wolfgang	5.	6.
	HOFER Theo	7.	6.
Ing.	WEINMANN Eike	7.	6.
	PEHERSTORFER Arnold	11.	6.
	HÖFLER Gerhard	13.	6.
	KÜRNER Gerhard	14.	6.
	ROCH Helmut	18.	6.
Dr.	DUFFEK Wolf-Dieter	21.	6.
	PIESL Kurt	30.	6.

Der OÖMVC wünscht

# Happy Birthday!

\* \* \* \* \*



„Sieh da, dort strampelt ja auch die gute alte Zeit.“

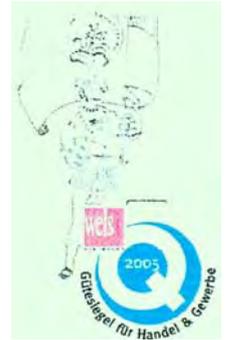


*Georg Winklmayr*

*Lederwaren*

*A-4600 Wels, Kaiser-Josef-Platz 16a*

*Tel. 07242/47127, Fax Dv 4*



Seit der Jahrhundertwende besteht die Sattlerei in Wels. Heute führt Georg Winklmayr in vierter Generation die Werkstätte mit angeschlossenem Fachgeschäft für Lederwaren. Waren es früher hauptsächlich schwere Geschirre und Sattlereiartikel die erzeugt wurden, so hat sich die Produktpalette gewaltig verändert.

Schon der Vater, Hans Winklmayr, erweiterte auf Taschenprodukte. Heute ist die Firma Winklmayr eine Spezialwerkstätte für Lederwaren-Reparaturen jeglicher Art. Sonderanfertigungen von Koffern (Aktenkoffer, Gewehrkofer), Taschen (Golfbag, Werkzeugtaschen),

Geldbörsen und Gürteln gehören ebenso zur Angebotspalette wie Innenausstattungen für Oldtimer und von neuen Fahrzeugen, Beiwagen und Sitzbänke für alle Fabrikationen. Weiters werden spezielle Packtaschen für Harley Davidson und alles was das Herz begehrt angefertigt, benietet und eingeflochten und als Besonderheit der Lederschnitt (Motive im Leder getrieben, z.B. auf Sitzbänken)!



Wenn Sie ein altes Möbelstück zum Neupolstern und Tapezieren haben, sind wir auch die richtigen Ansprechpartner. So gehört auch das Hotel Sacher in Wien zu unserem Kundenkreis.

Weiters produzieren wir Sonderausstattungen für Hubschrauber und Flugzeuge.

Wir führen auch antikes Reisegepäck und restaurieren alte Lederausstattungen fachgerecht.

**Leder wohin man schaut –  
von der Geldbörse bis zum Auto!**