OÖMVC Clubbrief 4/2005



Oberösterreichischer Motor Veteranen Club



Die Sieger der Castrol Sportwagen Alpen Trophy 2005, Frau Ingrid Corsmann und Beifahrer Franz Schönbauer, Porsche 356 SC, Baujahr 1964

(Foto: Pirringer)

Impressum

Inhalt

| Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz: | Impressum |
|---|---|
| | Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz: 2 |
| Clubnachrichten des Oberösterreichischen | Erklärung über die grundlegenden Richtlinien der Zeitschrift:2 |
| Motor Veteranen Clubs (OOMVC). | Inhalt2 |
| Chuhadraaa | Präsidentenbrief |
| Clubadresse: | (Max Lagler) |
| 3352 Seitenstetten, Unterau 5 E-Mail: ooemvc@inode.at | Vizepräsident |
| Telefon/Fax: +43 (0)7477/43323 | (Herwig Schropp)4 |
| Präsident: Max Lagler | XIV. Castrol |
| Vizepräsident: KR Herwig Schropp | Sportwagen Alpen Trophy |
| Vizepräsident: Kit Herwig Schlopp Vizepräsident: Harald Reininger | (Dr. Helmut Huber) |
| Kassier: Mag. Herbert Klügl | XXI. Carovana Romantica |
| Schriftführer: Helga Lagler | (Dr. Helmut Huber)7 |
| Tiolga Lagion | Handlbauer's Erste |
| Für den Inhalt verantwortlich: | "C'est la vie. Das Leben. Ein Fest." |
| Präsident Max Lagler | (Fam. Wiesenberger) |
| | Sauwald- Classic 2005 |
| Erscheinungsart: | Ein Klub, eine Bestimmung |
| 6 Mal jährlich; | (Alex Wiesenberger)12 |
| Redaktionsschluss und | 20 Jahre |
| Schluss der Anzeigen-Annahme: | Sportwagen Herbstausfahrt des OÖMVC |
| Jeder 2. Mittwoch eines geraden Monats. | (Mille Lagler)14 |
| - | Einladung zu einer |
| Bankverbindung: | Motorradausfahrt des OÖMVC |
| Oberbank Linz – Froschberg | am Samstag, 3. September 2005 |
| Kontonummer: 691 0013/66, BLZ: 15000. | (Werner Labner)15 |
| | ÖAMTC-Rechtsservice16 |
| | Wichtig für alle, |
| Erklärung über die grundlegenden | die einen C-Führerschein haben! 16 |
| Richtlinien der Zeitschrift: | ÖAMTC-Rechtsservice17 |
| | Wichtig für alle, |
| Der Clubbrief des OÖMVC dient zur Informati- | die eine Lenkerberechtigung |
| on der Clubmitglieder und Clubfreunde über | der Klasse C1 haben!17 ÖAMTC-Rechtsservice18 |
| Clubaktivitäten, Veranstaltungen, Vorschauen | |
| und Rückblicke, sowie als Verbindungsglied | Anhängerbestimmungen: Führerschein und |
| zum ÖMVV. | Lenkerberechtigung18 |
| Die Werbeeinschaltungen dienen zur teil- | Zusammenstellen der Gespanne18 |
| weisen Abdeckung der Herstellungskosten. | Clubabende19 |
| | Verdienstmedaille in Gold19 |
| Die Zeitschrift beruht auf dem System, dass | Geburtstage19 |
| einzelne Artikel von Mitgliedern verfasst wer- | OÖMVC - Markt19 |
| den. Der Herausgeber behält sich das Recht | Verkäufe:19 |
| vor, eingesandte Artikel zu kürzen. | |
| Die in den einzelnen Artikel zum Ausdruck | |
| | بلت بلت بلت |

www.ooemvc.at

kommende Meinung muss nicht jene des Her-

ausgebers sein.

2

Präsidentenbrief (Max Lagler)

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Clubfreunde!

Beim Clubabend am 3. August 2005 in Leonding, war im Gasthaus Hummer ein sehr gemütlicher



Raum mit 60 Sitzplätzen reserviert, leider um 20 Plätze zu wenig. Soll ich lachen oder traurig sein? Ich glaube wir sollen alle stolz sein, dass die Mitglieder des OÖMVC so aktiv sind.

Nun alles der Reihe nach:

Vom 1. bis 3. Juli 2005 führten wir die Castrol Sportwagen Alpen Trophy durch.

Wir hatten 120 Nennungen akzeptiert, 112 Autos am Start, leider hatte Petrus kein Verständnis. Schon bei der Anreise auf den Autobahnen erreichten uns die Meldungen, dass so manches Team Bad Ischl nicht erreichen würde.

Doch kaum hat die Fahrzeugabnahme um 13 Uhr begonnen, trafen die ersten wasserfesten Teams aus Wien bzw. aus Baden ein. Nämlich Fam. Skreiner mit

Lea Francis BJ. 1928 und 1930 und Paul Lehner/Herwig Schneider mit ihrem Alvis BJ. 1928. Sie benutzten vermutlich eine Taucherausrüstung.

So war auch die Abendetappe am Freitag und auch die Königsetappe am Samstag bis zur Mittagsrast in Admont so ziemlich verregnet.

Nach einem vorzüglichen Mittagessen in der Stiftstaverne war Start zur Nachmittagsetappe, ab jetzt war auch die Sonne unser Begleiter. Es ging durchs Gesäuse, Ennstal, Grünburg, Scharnstein, Bad Ischl. Dank der Disziplin der Teilnehmer gab es auf der gesamten Strecke keinen "Ausrutscher", ich möchte mich auch dafür herzlich bedanken.

Ein Bericht mit Fotos befindet sich im Blattinneren, verfasst von Dr. Helmut Huber.

Am 19. Juni lud unser Clubfreund Erich Wiesenberger zur "Sauwald Classic", Start und Ziel war am Parkplatz seiner Firma (Salami-

Erzeugung) in Peuerbach. Anstatt der ca. 50 gemeldeten Fahrzeuge begaben sich mehr als 100 auf die wunderschöne Strecke. Ein Dank für die Organisation, es war ein sehr schöner Tag. Ein Bericht mit Fotos befindet sich ebenfalls in diesem Clubbrief.

Wenn Sie diese Zeilen lesen, ist die Motorrad Wertungsfahrt "Rund um den Dachstein" auch schon Geschichte

Am 3. September ist eine 1 Tages Motorrad Ausfahrt.

Ebenfalls am 3. September ist der Teilemarkt unseres Clubfreundes Helmut Stadlbauer. Ein genaues Programm liegt dem Clubbrief bei.

Am 17. September ist die Herbstausfahrt für Motorräder und Autos von St. Valentin nach Molln in die Heimat der "Messerer und Maultrommler", Werner und Rosi Labner, sowie Adi Loidl übernehmen die Organisation. Jeder Teilnehmer bekommt von der Gemeinde Molln ein Jausenbrettl mit Messer und Adi hat für jede Beifahrerin einen Witz parat.

Achtung: aus organisatorischen Gründen muss ich die Sportwagen Herbstausfahrt auf Samstag, **8. Oktober** verschieben. Start der 20. Mille Lagler ist wie üblich in St. Peter/Au. Ziel ist bei unserem Clubfreund Alois Stöglehner in Rainbach.

Wenn ich diese Zeilen schreibe, glaube ich sollte ich mich bedanken:

Bei all den Clubfreunden die mich immer unterstützen.

Bei den Teilnehmern der Castrol Sportwagen Alpen Trophys, der K&K Wertungsfahrten und der 20 Sportwagen Herbstausfahrten (Mille Lagler).

Bei denen, die ich vergrämt habe, möchte ich mich entschuldigen.

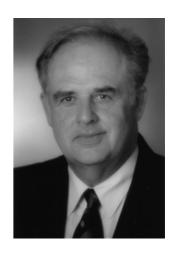
Aber tiefen Dank schulde ich dem Schicksal, dass ich 60 Jahre alt werden durfte.

Bis zum nächsten Mal verbleibe ich mit den besten Grüßen

Vizepräsident (Herwig Schropp)

Liebe Clubmitglieder!

Die Sportwagen Trophy 2005 haben wir gut über die Bühne gebracht. Sie war in jeder Hinsicht ein Erfolg. Mit dieser Veranstaltung ist es wiederum gelungen das Ansehen unseres Clubs hochzuhalten. Aber auch für die Clubkasse wird es wiederum günstig sein wenn die Abrechnung vorliegt. In diesen Tagen werden wir endgültig abschließen können, wenn den Mitarbeitern mit einem Essen in Scharnstein gedankt wird.



Dessen ungeachtet werden aber schon wieder die ersten Vorbereitungen getroffen für die K&K 2006. Der Vorstand hat beschlossen, die Reihe der Sonderwertungen im Rahmen der Veranstaltung fortzusetzen.

RR, Bentley, Austro Daimler

Wir sind übereingekommen, dass wir es mit einer Premium – Klassen Sonderwertung im Jahre 2006 versuchen. Es sollen die Marken RR, Bentley und Austro Daimler zusammengefasst werden. Nachdem RR und Bentley ja sowieso vereint waren, haben wir auch an Austro Daimler gedacht diese unterzubringen. Wir haben befürchtet, dass wir bei dieser großen österreichischen Marke eventuell nicht die notwendige Anzahl an Fahrzeugen zusammen bekommen für eine zweite Sonderwertung. Wir werden versuchen die Fahrzeuge nochmals aufzuspalten in ganz alte Exponate (fahren eine kleinere Runde), und in die Baujahre von 1920 bis 1949. Natürlich nehmen diese drei Marken auch an der jeweiligen sonstigen Wertung teil.

Es soll aber natürlich klar gestellt werden, dass wir auch darauf achten, dass der sonst wie bisher gepflogene Marken Mix voll erhalten bleibt. Es ist das Ziel wie bisher eine große Anzahl an Vorkriegsfahrzeugen an den Start zu bringen, so wie dies schon bei den bisherigen Veranstaltungen der K&K Reihe der Fall war.

Nun hoffen wir, dass es gelingt mit den Markenclubs im In- und Ausland für die Premium Marken eine repräsentative Auffahrt zusammen zu führen.

Ich darf schon heute wieder bitten, dass so wie in der Vergangenheit wiederum auch viele Clubmitglieder an der Veranstaltung als Teilnehmer am Start sind. Genau so wichtig wird aber sein, dass genug Helfer bei der Veranstaltung mithelfen. Es wird sich diese neue Veranstaltung 2006 auch wieder als Glanzpunkt in die Reihe der gelungenen Clubaktivitäten einreihen.

Mit besten Grüßen

Euer Herwig Schropp

XIV. Castrol Sportwagen Alpen Trophy

(Dr. Helmut Huber)

Bad Ischl und weitere Umgebung, 1. – 3. Juli 2005

Das Salzkammergut hat zwar nicht gerade den Ruf, über ein arides Klima zu verfügen, jedoch stellte sich gemäß Erinnerung der Berichterstatter zu den Ischler Rallves des O-ÖMVC in den vergangenen Jahren immer eine vernünftige Balance zwischen Sonne und Regen, Wärme und Kälte ein. Heuer schien es zunächst so, als würde die Veranstaltung, zu der 120 Teilnehmer aus Deutschland, Großbritannien, Italien, Rumänien, Schweiz und Österreich mit Fahrzeugen aus den Baujahren 1926 bis 1973 gemeldet waren, zur hochsommerlichen Hitzeschlacht zu werden. Jedoch: die Wettervorhersagen für das Wochenende wurden immer finsterer, je näher der 1. Juli rückte.

Unser Triumph war von einem vorherigen län-Werkstattaufenthalt und Heimfahrt durch einen Wolkenbruch kosmetisch nicht 1a. sodass Wäsche und Politur dringend Not taten. Mit welcher Begeisterung man das macht, derweil der Regensturm an die Garagentür trommelt (kaum fährt man nach draußen, is eh alles wieder für'n Flocki – aber die dicken Tropfen stehen dann sooo schön g'waxelten Lack...haa, haa!), kann sich die geneigte Leserschaft wohl gut vorstellen. Wenigstens ist der Gepäckraum größer, wenn das Dach aufgestellt ist; man gönnt sich ja sonst nichts. Rainex auf die Windschutzscheibe nicht vergessen, und die Wischerarme 'bissl nachbiegen, für mehr Anpressdruck ... Jetzt hätten wir uns eigentlich gedacht, um eins zu starten und nach ca. zwei Stunden Bad Ischl zu erreichen. Dann wollten wir in aller Ruhe unser Hotelzimmer beziehen, bei Berta und Helga die Annahmeformalitäten erledigen, und uns schließlich beim bekannt reichhaltigen Spätbrunch im Kurhaus laben. Nur: Linz war völlig zugestaut; Fahrzeit Wankmüllerhofstraße - Haid gut 1 Stunde. Und dann: auch Gmunden will wohl Weltstadt werden, und ohne Stau geht das nicht. Umdrehen, über die Umfahrung, fast schon in Laakirchen, ausweichen. Nette Skulptur am Kreisverkehr; von den Bergen sieht man bei



den tief hängenden Wolken eh nix. Traunkirchen? Ebenso. Nur kann man dort nicht ausweichen, der Tunnel ist immer noch nicht fertig. Also: obwohl unsere brave Gloria wirklich alles tat, um auf den freien Strecken den Zeitverlust gut zu machen, Ankunft in Ischl um halb Fünf. Um halb Sechs und ein bissl was müssen wir starten. Naja.

Nur: wenn die Organisation von Hotel über Anmeldung bis Bewirtung so routiniert (und dabei herzlich) läuft, wie sie eben nach so vielen Jahren läuft, dann macht sogar diese knappe Ankunft nichts aus. Wir rollten pünktlich um 17:33:00 über die Startrampe, begrüßt und vorgestellt vom großen Autowisser und Charmeur Hermann Tratnik, ohne den die Veranstaltungen auch des OÖMVC fast nicht mehr vorstellbar sind. Wenn er einmal nicht mehr die ÖBB-Stiere bändigt, könnte er mit guten Chancen eine dritte Berufskarriere als Conferencier starten – einen Zweitberuf als international renommierter Rallye-Organisator hat er ja schon ...



Mit beachtlicher Bugwelle machten wir uns auf den Weg hinaus in die Hausruckgegend, wo doch einige hellere Stellen am Himmel wahrzunehmen waren. Vor Ebensee noch eine Mess-Strecke, 45 km/h sind für einige hundert Meter einzuhalten (nicht alle haben die Startkarte gelesen, manche glauben, es würde dort die Einhaltung der 80er-Beschränkung überprüft – jaja, diese Sportwagenfahrer...). Über Pinsdorf weiter nach Vöcklabruck, wo es zumindest bei unserer Durchfahrt gerade nicht regnet, aber für die Jahres- und Tageszeit wegen der dunklen Wolkenwand im Westen schon wieder viel zu finster ist. DDr. Manfred Brandl ist dort als Kommentator angetreten und brilliert als studierter Historiker. Als Theologe hätte er jedoch an diesem Abend womöglich noch wichtigere Aufgaben gehabt, wie z. B. einige dringende Gebete an Petrus ...



DDr. Brandl bei der Präsentation in Vöcklabruck

Weiter geht es entlang des Westufers des Attersees, es ist düster und feucht bis nass, genauso am Scharfling und in St. Gilgen, in Strobl und Pfandl. Zurück in Ischl ist das eine oder andere Glas Prosecco eine willkommene Labung, und Wärme breitet sich vom Solarplexus her im ganzen Körper aus; sie geht alsbald in wohlige Müdigkeit über. Und: morgen heißt 's bald aufstehen.

Im kuscheligen Hotelbett sinken wir beim (ver)trauten Murmeln des Regens bald in tiefen Schlaf und träumen von den herrlichen Alpenpanoramen, die wir bei besserem Wetter auf dieser von Herwig Schropp und Max Lagler ausgesuchten feinen Strecke sehen hätten können.

Am Samstag regnet es Schusterbuben. Freundlicherweise machen die eine kurze Pause, als wir zum im Kurpark wartenden Triumph durch die Pfützen tapsen. Alles tropft, auch meine Brille, und irgendwie verhaue ich so den Uhrenabgleich an der Startrampe. Kostet eine Menge Strafpunkte, werden wir am Abend erfahren.



Triumph Gloria Southern bei Steeg

Es geht wieder auf die Strecke, nach Süden. Der soll ja, wie man so sagt, sonnig sein. Hat sich was! Es regnet jetzt Katzen und Hunde, würde man in England sagen. Bei Bad Goisern mischen sich Elefanten hinein. Entgegenkommende LKWs überschütten uns mit Kaventsmännern. Petra hält als Beifahrerin diese pflichtschuldigst von mir ab - die Rechtslenkung hat mitunter überraschende Vorteile. Dafür finden die von den eigenen Rädern erzeugten Fontänen durch den Handbremsenschlitz zu unseren Sitzorganen. Mit den Garnichtandersalsoffenfahrenkönnern Elfi Handlbauer (Bugatti 37) Lehner/Schneider (Alvis FWD) und Skreiner/Skreiner (Lea Francis Hyper Sports) möchte keiner tauschen, wie begehrenswert deren Fahrzeuge auch sein mögen.

Hinauf nach Gosau, der Wildbach neben der Straße tost und ist fünfmal so wuchtig wie sonst. Gschütt, Lammertal (mit nochmaliger 45 km/h Sonderprüfung, gemeinerweise bergab) nass, auch Filzmoos (sogar Johanna Maier kocht heute nur mit Wasser). Ramsau – natürlich OHNE Dachstein-Südwand. Der Kurvengeist ist ein schmieriger Geselle.

Nach Osten geht es sozusagen auf den Spuren der Ennstal-Klassik, und endlich lässt der Regen nach. Als wir zur Mittagsrast das prachtvolle Stift Admont erreichen, kann man sogar schon einiges vom Gesäuse sehen, da

und dort von ein paar Tupfern Sonnenlicht garniert.

Der Heimweg nach einem erneut sehr reichhaltigen (aber man soll ja wach bleiben, also mit Maßen genießen!) und bunten Buffet ging entlang der Enns, nach Grünburg, über Oberschlierbach und Kirchdorf, den Ziehberg nach Scharnstein, wo uns eine willkommene Labung erwartete – diesmal als Kühlung durchaus willkommen, denn inzwischen hatte sich die Sonne durch die Wolken gekämpft (und viele Cabrio- und Roadsterfahrer zur Öffnung ihrer Vehikel bewogen). Gmunden staute noch immer, Altmünster hatte diese Ambition aufgegeben.

Bei finsterem, aber trockenem Himmel und nasser Straße (aha, gerade noch gut gegangen, nicht schon wieder Dach zu) rollten wir ins Ziel im Kurpark. Hermann Tratnik redete noch immer oder schon wieder – netto hat der Fleißige wohl 12 Stunden am Mikrofon gehangen. Ohne heiser zu werden. Gurgelt er womöglich Majorantee wie Heinz Conrads seel.? Er bestreitet das heftigst.

Die Siegerehrung im Kur- und Theaterhaus brachte großen und wohlverdienten Applaus für das Organisationsteam, und natürlich für die Sieger:

Paul Lehner und Herwig Schneider, Alvis FWD 1928, Klasse 1 (bis 1945),

Günter und Birgit Schwarzbauer, Mercedes 190 SL 1958, Klasse 2 (1946 – 1960)

Ingrid Corsmann und Franz Schönbauer, Porsche 356 SC 1964, Klasse 3 (1961 – 1973), sowie Sieger in der Porsche-356-Sonderwertung und: GESAMTSIEGER!

Ja, und schließlich: uns zum Hohne schien die Sonne, als wir am Sonntag auf der Esplanade beim Zauner einen kleinen Frühschoppen genossen, uns voneinander verabschiedeten und uns beim Organisationsteam bedankten – wohl wissend (soviel Eigennutz und Schäbigkeit muss sein), dass Lob der beste Motivator ist, auf dass uns Helga und Max Lagler, Herwig Schropp, Berta und Fritz Hörtenhuber und die vielen anderen Helferinnen und Helfer, nicht zu vergessen Stadtregierung und Tourismusverband Bad Ischl, noch viele weitere schöne Veranstaltungen im oft auch sonnigen Salzkammergut bereiten!

Dr. Helmut Huber

XXI. Carovana Romantica

(Dr. Helmut Huber)

Genua – Genua (über Sardinien) 23. 5. – 1. 6. 2005

Ins Land, wo die Zitronen blühen, zog es heuer gleich vier Teams aus Österreich, und zwar Hübner auf Bugatti 37, Kidery auf Steyr XX, Schüpferling auf Lancia Lambda und uns mit dem Auburn 8-90. Während unsere Freunde aus Ostösterreich die rasche Anreise mit Transporter bevorzugten, wollten wir auch die Mille Miglia storica "mitnehmen". Also reisten wir schon am 18. ab, zuerst nach Innsbruck, dann weiter nach Sirmione, wo am Abend des 19. die Abendetappe des so traditionsreichen Straßen"rennens" durchrasen oder, durchfahren sollte. Im Endeffekt war es vielmehr ein sehr zähes stop-and-go, da sich zahlreiche Fans und Adabeis mit ihren Gefährten, vom Cinquecento bis zum McLaren-Mercedes SL in die Kavalkade gemischt hatten. Spaß gemacht hat's auf jeden Fall. Zumal wir dabei auch auf die ja bereits im vorigen Heft beschriebene Clubreise trafen.

Ein weiteres Mal haben wir die nunmehr öligen, rußigen und müden Krieger am Weg zurück von Rom nach Brescia am Samstagabend in Cremona beobachten können, und natürlich haben dann etliche, die am Gardasee noch dabei waren, gefehlt.

In Genua trafen sich schließlich 28 Teams, mit Fahrzeugen der Baujahre 1926 – 1965, darunter zwei WO Bentleys, ein Horch 930 V und ein Citroën DS 19 le Dandy Coupè von Chapron, durchwegs fein restauriert. Italiener, Deutsche, Schweizer und Engländer waren außer uns Österreichern dabei.

Nach einer etwas bewegten Überfahrt auf einer trotzdem komfortablen Fähre folgte ab Olbia eine weite Reise quer durch die Insel nach Cagliari bzw. den Badeort Pula, etwas südlich der sardischen Metropole, wo wir uns in einem sehr schönen und gepflegten Hotel namens "Baia di Nora" für die nächsten vier Nächte einrichteten. Die nächsten Tage brachten uns die Schönheiten der Süd- und Südwestküste und zweier geradezu unglaublicher Tropfsteinhöhlen näher; um genau zu sein, nur bei einer (Is Zuddas bei Teulada) handelt es sich um eine echte Tropfsteinhöhle, also um einen

Hohlraum, der von Natur aus über ein Tunnelsystem erreichbar ist. Das andere Gebilde bei Iglesias ist eine Geode, also ein allseits umschlossener Hohlraum – dieser wurde bei einer Erweiterung des dortigen Bleibergwerkes 1952 angebohrt und ist auch nur mit bergmännischen Transportmitteln, wie sie aus unseren Salzbergwerken bekannt sind, zu erreichen.



Am Rückweg zum Hotel, nahe am sardischen Südkap, ertönt plötzlich beim Herunterschalten ein fürchterlicher Knall aus dem Motorraum. Notstopp, gerade bei einem kleinen Parkplatz. Flüssigkeit rinnt unter dem Motorraum hervor – Wasser und Kühlmittel, kein Öl. Trotzdem: die Motorhaube kann ich nur mit zitternden Fingern öffnen. --- Schlimm, aber nicht so schrecklich wie denkbar (Pleuelbruch...): die Halterung des Ventilatorlagers hatte sich gelöst, der laufende Ventilator hatte mit anderen Motorteilen Berührung bekommen. Ein Flügel war abgerissen, ein anderer hatte sich verbogen und eine tiefe Furche durch das Kühlernetz gezogen.

So. Wie bekommt man ein motorloses 1.800 kg-Auto über einen Pass (oder eine kurvige und fast ebenso steile Küstenstraße) die 40 km zum Hotel? Ohne großen Abschleppwagen? Nicht mit den Begleitfahrzeugen Fiat Stilo und dgl. Aber bis Teulada abschleppen geht gerade. Dort hatten unsere fürsorglichen Begleiter eine Renault-Werkstatt ausfindig gemacht, wo man den Auburn wenigstens über Nacht abstellen konnte. Der Chef begrüßte uns mit schmutzigen Händen – eigentlich ein gutes Zeichen...

Gianalberto d'Amassa, der "Big Boss", ließ sein telefonino glühen – Kühlerdienst in Cagli-

ari? Örtliche Oldtimerspezialisten? "Vediamo". Am nächsten Morgen (ohnedies fahrtfreier Tag) taucht Adolfo auf, örtlicher Oldtimerspezialist, der gerade (als sein 20. Auto) einen 11 CV restauriert und über allerhand Edelschrott verfügt. So auch über einen Kühler eines alten Militär-Dodge. Könnte der helfen?

Also, zuerst wieder nach Teulada, Besichtigung, detaillierte und hochemotionelle Diskussionen, Telefonanrufe. Dann gehen wir auf einen Kaffee. Fahrt nach Cagliari, ein paar Meter Gummischlauch und Schlauchbinder besorgen. Besuch in Adolfos Garten der blechernen Lüste. Kühler hervorgekramt und gereinigt, Ventilator zusammengeschweißt. Wieder zurück nach Teulada. Eminent wichtige Diskussionen, Inzwischen ist es eins. Also: Mittagessen. Weitere Diskussionen. Ich versteh davon zwar keine 5 %, aber es wirkt alles eminent kompetent. Nur geht nix weiter..... man krümmt sich (nur innerlich - äußerlich immer schön freundlich bleiben, die wollen ia helfen!). Morgen soll es schließlich schon wieder zurück nach Olbia gehen.



Inzwischen ist es drei Uhr nachmittags. Wir fahren endlich zur Werkstatt. Und plötzlich bricht ein wildes Ballett der Arbeit los, und die Solisten Domenico, Adolfo und Raffaele sägen, flexen, schweißen, hämmern, funktionieren alte Auspuffstücke zu Leitungsknien um, schrauben an Schlauchbindern – und in eineinhalb Stunden entsteht ein Gestell zur Montage des Hilfskühlers, Abstützung am Originalkühler, werden Leitungen um den originalen Kühler herum gelegt, aus dem Thermostat hinaus, bei der Pumpe hinein... Schon der erste Versuch: alles dicht, nur langsame Erwärmung, auch unter Last. Vorsichtige Be-

geisterung, Händeschütteln, Umarmungen. Dann heim zum Hotel, vorsichtshalber der Küste entlang. Nie mehr als 180 Grad F, wenn auch in der kühlen Luft, die vom Meer herein zieht.

Die Fahrt zurück nach Olbia entpuppte sich dann aber als doch recht schwierig – es war um Cagliari schon um 10 Uhr morgens sehr heiß, und die Strecke steigt lange Zeit an. Unter eifriger und fürsorglicher Assistenz des Rallyemechanikers Raffaele, der unermüdlich Wasser organisierte, um den Kühler von außen zu kühlen, oder das Kühlwasser auszutauschen, schafften wir es aber bis zur Mittagspause irgendwo in den Bergen. Und von dort bis zum Hotel "Luna Lughente" ging es meist bergab, und wir näherten uns wieder milderen thalassischen Gefilden.

Sicherheitshalber ließen wir den Auburn beim Hotel stehen und vertrauten uns für die kurzen Fahrten der drei nächsten Tage der Gastfreundschaft von Poldi und Werner Schüpferling und deren Lancia an. Nochmals: Danke dafür!

Eine Schiffsrundfahrt entlang der Costa Smeralda und eine Fahrt mit der Schmalspurbahn nach Tempio Pausania waren die Höhepunkte im Norden. Auf der Bootsfahrt gab es einen sehr sprachkundigen Führer, der uns aber mit der Erklärung, dass in einem Hafen gelegentlich amerikanische Kernunterseer anlegten, doch einigermaßen verblüffte. Sollte das was mit den Kern Buam und Hansi Hinterseer zu tun haben? Nein. Grübelgrübel...

Die Erleuchtung kam uns einige Gläser Cannonau (oder war's Monica?) später: Der meint ja Atom-U-Boote!!

Dank der köstlichen Fantasie einiger Amateur-Animateure unter den Rallyehelfern (im Zivilberuf Ärzte, bei der Carovana offiziell als Motorradstreifen zur Regelung an schwierigen Abzweigungen) gab's weit über das geplante Programm hinaus (in diesen Fällen: absichtlich) quietschvergnügte Einlagen, Jux und Tollerei.

Die Kulinarik kam natürlich auch nicht zu kurz (es gab unter den von uns besuchten Restaurants zu unserer uneingeschränkten Freude anscheinend einen Wettbewerb um das knusprigste Spanferkel der Insel), und viele Mahlzeiten waren von Volks-, Tanz- und Unterhaltungsmusik erfreulich hoher Qualität umrahmt. Die einzige Organisationspanne passierte ausgerechnet beim heiligen Mittages-

sen: auf der Isola Maddalena waren wir (wegen Tausches Schifferl- und Eisenbahnfahrt) erst einen Tag später erwartet worden. Aber schlussendlich konnte das ein wirklich italienisches Restaurant nicht erschüttern. Improvisation funktioniert dort auch in der Küche, nicht nur in der Technik.

Insgesamt war die Veranstaltung wesentlich gelungener als die Sizilienfahrt 2004, und daher sicher nicht unsere letzte Carovana; herzlichen Dank an die Organisation!

Für Interessenten: www.carovanaromantica.it.

Dr. Helmut Huber

Handlbauer's Erste "C'est la vie. Das Leben. Ein Fest." (Fam. Wiesenberger)

Getreu dem Firmenmotto "C'est la vie: das Leben. Ein Fest." planten die beiden Freunde Herbert Handlbauer und Helmar Broich im letzten Herbst eine Rallye mit Freunden durch Ungarn. Mit dem wirklichen Hofrat Richard Giffing konnten wir einen sehr guten Ungarn und Burgenland- Kenner für die Organisation gewinnen. Richard ist auch noch höchster Wächter über das Weltkulturerbe Neusiedlersee und kennt jeden Strohhalm rund um denienigen.

Am 21.4.erfolgte dann endlich der Start. Seit Sonntag regnete es ergiebig und ich befand mich in der Zwickmühle der Autowahl. Bequemer, das heißt ein Dach über dem Kopf und eine Heizung wäre der BMW 503, den größeren Fahrspaß hätte ich natürlich mit dem BMW 328. Nach dem Motto "Wenn Engerl auf Reisen gehen ist es schön" konnten wir den ersten Fahrtag bei blauem Himmel, Sonnenschein und frostigen Temperaturen begrüßen. Die Autowahl gewann der 328 und schon ging es auf nach Wallern, wo ich Wolfgang Schmidauer und Fritz Mössenböck traf, die mir sofort das Dach abmontierten. Im flotten Tempo führte uns der Weg über Linz, Mauthausen nach Grein, wo wir das gesamte Starterfeld trafen. Jeder herzliche Händedruck erwärmte mich nicht nur innerlich sondern auch äußerlich. Nach einem Kaffeestopp wurde die Wachau anvisiert. Eine kleine Panne spülte mich an die Spitze des Feldes und ich hatte die Qual der Tempowahl. Vorbei am DOKW Ybbs-Persenbeug, dem Wallfahrtsort Maria Taferl, nebenan aleich das Schloss Artstätten (Wohnsitz von Erzherzog Ferdinand, der in Sarajevo ermordet wurde und dadurch indirekt den I Weltkrieg ausgelöst hatte.) Unsere Route führte uns vorbei am Stift Melk, welches das Tor zur Wachau symbolisiert. Im Kleinod Wachau mit seinen teils felsigen Hängen und terrassenartig angelegten Weingärten gedeihen Österreichs spritzigste Weisweine .Orte wie Spitz /Donau ,Weißkirchen und Joching mit ihren Winzern Jamek, Holzapfel usw. lassen einem förmlich das Wasser im Mund zusammenlaufen. Im malerischen Dürrnstein war die Mittagsrast angesagt .Über das Traisental mit dem Stift Göttweig und den noch laublosen Wienerwald ging es durch das romantische Helenental guer durch das Burgenland ins Hotel Szidonia. Ein Blick auf die Uhr, es ist schon 18:40 Uhr und die Hände und Füße sind noch immer kalt.

Nach einem reichhaltigen Frühstück stand eine Fahrt rund um den Neusiedler See auf dem Programm. Mein sonst so zuverlässiges Auto machte beim Startversuch nur einen kurzen Huster und nichts ging mehr. Die Analyse ergab: Batterie leer! Ein kleiner Schupser und es lief wieder.

Über Fertöd (Schloss), den Grenzübergang Pamhagen und Apetlon ging es in den Nationalpark. Doch wo sind unsere deutschen Freunde? Die befanden sich bereits in Podersdorf, aber im Handyzeitalter ist eine derartige Rückholaktion nur ein zeitliches Problem und so wurde die Besucherzeit im Nationalparkmuseum Neusiedlersee stark beschnitten. Mittagsrast wurde in Purbach bei Österreichs "Winzerin des Jahres" Birgit Braunstein unternommen. Die Fam. Braunstein ist ein Garant für elegante, feingliedrige Weiß bzw. Rotweine mit feinem Reifepotenzial, die wir im familieneigenen Restaurant zur verfeinerten Regionalküche (Szomlauer Nockerl) auf Haubenniveau verkostet haben.

Über Rust (wunderschöner Stadtkern) und Eisenstadt (Photoshooting vor dem Schloss Esterhazy) führte uns der Weg nach Sopron, wo uns Altbürgermeister und nunmehr Obmann der Sektion Oldtimer den herrlich barocken Stadtkern näher brachte.



In der ehemals deutschen Stadt Ödenburg wurde uns der genaue Verlauf der Volksabstimmung des Jahres 1921 näher gebracht, bei der sich die mehrheitlich deutsche Volksgruppe für den Verbleib der sieben Gemeinden bei Ungarn aussprach.

Etwas verspätet kehrten wir ins Szidonia zurück, wo wir Familie Kröpfl begrüßen durften. In diesem wunderschönen Schlosshotel lebten wir zwar stark über unseren Verhältnissen, aber noch lange nicht standesgemäß.



Nach einer für Manchen kurze Nacht erwartete uns am nächsten Tag herrliches Reisewetter und ließ uns pünktlich um 9:00 Uhr morgens in Richtung Balaton aufbrechen. Auf halbem Weg dorthin statteten wir dem landwirtschaftlichen Betrieb unseres Freundes Kröpfleinen Besuch ab. Wir staunten nicht schlecht, als er uns liebenswürdigerweise in die Produktionsvorgänge am Gut einwies, welches ein niedliches Ausmaß von über 2000 Hektar hat.

Kurz vor Kaszthely wurden wir dann von ihm und seiner Gattin zu einer Kaffeerast in seinem Gastronomiebetrieb eingeladen, der sich malerisch in das Ufer des Platensees einfügt. Auf der Halbinsel Siofok, wo wir unfreiwillig einige suchende Ehrenrunden drehen durften. erwartete uns ein ausgezeichnetes Buffet mit ungarischen Spezialitäten. Mit der Fähre gelangten wir ans Südufer und von dort durch fast unberührte Ortschaften, in denen man uns immer wieder freudig zuwinkte, zu unserem nächstes Etappenziel nach Högyesz. Wieder konnten wir in einem restaurierten Schloss nächtigen, in dem man sich anfangs aber weigerte die drei mitgereisten Hunde aufzunehmen. So wurden sie kurzerhand an einem Seil hinaufgezogen und durch die Fenster geschleust. Unserem gemeinhin "Palmkatzl" genannten Freund Christoph Schmidt gelang es nach zahlreichen Versuchen dann endlich auch die Hundekörbe zielgenau nachzuwerfen. In etwa so könnte sich eine neue Sportart des Zielkorbwurfes entwickeln, die das in die Jahre gekommene Basketball ablöst.

Der Abend im Schlosshotel Apponyi entwickelte sich wie üblich, auch die mitternächtliche Stunde konnte daran nichts ändern.

Nach einer weiteren eher kürzeren Nacht wurde pünktlich um 9 Uhr in die Donaustadt Mohacs abgefahren. Die Straße führt entlang der Donau und ist auf den Limes aufgebaut, der den Römern als Befestigungsanlage gegen die Barbaren diente.

Nach 20 Kilometern Fahrt wurde Wolfgang Schmidauer durch einen Platten aufgehalten, was jedoch selbst sonntags für ungarische Gastfreundschaft kein Problem darstellte. Unser Freund "Palmkatzl" gab dem werten Doktor gleich die ersten Arbeitsschritte vor, die sich auf "Hände aus dem Hosensack", "Kippe weg" und "Radmuttern lösen" beschränkten. Somit konnte die Fahrt kurz darauf fortgesetzt werden. Nach einem weiteren Problem an einem österreichischen Boliden- diesmal Fritz Mössenböck mit Zündungsproblemen- wurden die Schmährufe der deutschen Freunde immer lauter. Die Atmosphäre unter den Mitgereisten nahm schon beinahe Länderkampfstimmung an und zwar jene zwischen Österreich und Deutschland. Dabei wurden aus unserer Sicht schöne Erinnerungen an das 3:2 von Cordoba neu entflammt. Zum völligen Entsetzen wurde auch Organisator Herbert Handlbauer als "Klopfer" verdächtigt.

Auf der Fahrt nach Villany wurde noch ein Fahrzeug beautachtet. landwirtschaftliches bevor es in die Weinberge Villanys ging, wo unter anderem "flüssige" ungarische Spezialitäten verköstigt wurden. Vor allem die Rebsorten Kadaka und Cabernet Sauvignon entsprechen höchster österreichischer Qualitätsstufe. Am darauf folgenden Nachmittag wurde die Stadt Pecs alias Fünfkirchen anvisiert. Unser angehender Führer machte uns näher mit dem alten Stadtkern bekannt, der unter anderem mit Kathedralen, großzügigen Bürgerhäusern und einer umfunktionierten Moschee aufwarten konnte und auf vielfältige kulturelle Einflüsse hinweist. Für mich war die Rallye hiermit beendet und nach Fahrzeugübergabe an meinen Vater und meinen Onkel trat ich die Heimreise an.

Das nächste Reiseziel hieß Vargatanya. Dieser stille kleine Bauerngasthof mitten in der Wildnis wird wahrscheinlich niemandem etwas sagen. In Verbindung mit der bekannten Puszta läuten wohl eher die Alarmglocken. Diese ungarische Tiefebene ist längst für Geschmack und Tradition bekannt. Vargatanya liegt ca. 30 Kilometer westlich von der größten Pusztastadt Kecskemet. Die Puszta ließ uns durch eine Vorführung der Kutschenfahrten ein wenig in die traditionsreiche Geschichte der ungarischen Reitkünste einblicken und man konnte ansatzweise erkennen, dass die Reiter ihrem Ruf gerecht werden. Nach Speis und Trank kehrte man ans Steuer zurück um die nächste Destination ins Auge zu fassen, nämlich der Milchproduktionsvertrieb unseres geschätzten Reiseleiters Herbert Handlbauer. Was uns dann am Zielort angekommen erwartete, war mehr als gigantisch. Während einer Führung durch Fütterung und Stallung konnten wir ein Areal überblicken, welches 3400 Hektar und ungefähr 500 Kühe umfasst und somit Milchproduktion im größten Stile fördert. Ein Vertrieb in dieser Größenordnung ist wahrscheinlich dem ein oder anderen noch nicht vor die Augen getreten.

Nun musste man sich schon wieder Gedanken über die Heimreise machen, da es doch der vorletzte Tag unserer "Tour de Hongrie " war. Daher war es an der Zeit den Schluss dieser Ausfahrt würdig zu krönen und wo geht das besser als im schönen Burgenland, genauer gesagt im zauberhaften Kukmirn. Unsere Unterkunft für die Nacht war das zumindest den Destillatkennern bekannte Hotel Lagler.

Eingebettet in die heile Natur konnte man hier neben vier Sternen und der wunderschönen Anlage auch die edelsten Destillate des Familienbetriebes genießen, die bereits mehrmals auch auf internationalem Terrain goldene Auszeichnungen für ihre Köstlichkeiten in flüssiger Form erhielten. Als nun auch der letzte gemeinsame Abend vorüberging, dachte schon so mancher an ein baldiges Wiedersehen und ähnlich schöne Stunden wie in dieser Woche. So machte man sich dann am nächsten Morgen schweren Herzens auf den Heimweg, der zumindest für unsere deutschen Freunde vergleichbar mit einer weiteren Reise war

PS: Auch eine Reise durch die ehemalige k. u. k Monarchie 2005 steht unter einem guten Stern, da zumindest eine Route, die durch die Rioja- Gegend führen soll, bereits in Planung ist.

Fam. Wiesenberger

Aus alten Zeiten



"Lumpengesindel! Was wollt Ihr in meinem feinen Hotel? Marsch – hinaus!" – "Aber mein Herr, wir sind abgestürzte Automobilisten." – "Welch hohe Ehre – bitte meine Herren, belieben Sie einzutreten in den Salon!"

Sauwald- Classic 2005 Ein Klub, eine Bestimmung

(Alex Wiesenberger)

Aus der Idee eine Oldtimer Rallye veranstalten zu wollen, wurde Wirklichkeit. Der Vorstand des BMW Klubs angeführt von Erich Wiesenberger beschloss die Austragung einer Oldtimer Rallye um der Region in puncto Motorsportveranstal-



tungen ein Stück Leben einzuhauchen. Eine gute Idee, da es außer zwei bis drei Konkurrenzveranstaltungen an solchen Events mangelt.

Da nun die Grundidee bestand machte man sich an die Organisation. Darunter fielen Aufgaben wie die Auswahl beziehungsweise Druck eines Designs für die Anmeldeformulare, die Festsetzung eines passenden Termins, sowie ein geeigneter Austragungsort. Ausschreibungen und "Public relations" folgten später.

Nun nahte bereits der große Tag der Feuertaufe der ersten Sauwald-Classic und die Anspannung war förmlich greifbar, weil man sich nicht sicher war, ob man denn überhaupt gut genug auf ein derartiges Event vorbereitet war. Folglich wurden am Freitag den 17. Juni die letzten Aufgaben am Austragungsort Firmengelände Wiesenberger begonnen. Dabei handelte es sich um Arbeiten, die vor allem das Aufstellen des Zeltes sowie der Biertischgarnituren beinhalteten. Weiters wurden die Nennungen auf dem Computer festgehalten, die Wertungskarten gedruckt, und Einteilung der Parkplätze bis ins letzte Detail geplant. Auch Getränke und Kühltruhen waren bereits eingetroffen. Nachdem die Wegweiser ebenfalls ausgesteckt waren, konnte dem Beginn am Sonntag um neun Uhr nichts mehr im Weg stehen.

Der Sonntag begann für manche bereits um sieben Uhr, um auch die letzten Schlupflöcher für etwaige Probleme zu stopfen. Es war kurz nach acht Uhr, schon waren die ersten Teilnehmer angekommen. Dies war jedoch nur die Ruhe vor dem unerwarteten Sturm. Und so kam es, dass neben dem Firmenparkplatz auch die anliegende Wiese, sowie umliegende

Parkplätze in kurzer Zeit randvoll waren. Ein wahres Meer an Oldtimern präsentierte sich unseren Augen und erfüllte uns mit Zufriedenheit und Stolz aufgrund des Ansturms auf unsere erste Rallye.

Das wohl bekannte Tüpfelchen aufs "i" präsentierte uns dann Stadionsprecher Wolfgang Bankowsky, der die Moderation der Rallye in gewohnt souveräner Manier meisterte und dadurch diese Veranstaltung aufpeppte.



Aufgepeppt wurde die Rallye jedoch vor allem durch die zahlreichen und wunderschönen Fahrzeuge, die uns die Ehre erwiesen und teilnahmen um ihre Karossen stolz zu präsentieren.

Manchen wird es vielleicht auch aufgefallen sein, dass sich bei unserem Event Fahrzeuge am Start befanden, die nicht unbedingt bei jeder Classic anzutreffen sind. Kandidaten dafür wären zum Beispiel der Porsche Speedster oder der BMW 507, die derzeit sehr schwierig zu bekommen sind.

Mittlerweile war es neun Uhr geworden und dem Start der ersten Motorräder stand nichts mehr im Wege. Angeführt von Johann Repnik zog die erste etwas langsamere Kolonne über Natternbach nach Kopfing, wo bereits die erste von drei Stationen die mehr oder weniger geschickten Fahrer zu drei Würfen in eine Waschmaschinentrommel einlud. Die zweite Station führte nach Stadl, wo Leopold Märzendorfer und Franz Ganglmayr die werten Teilnehmer einige Teile eines Fahrzeuges ertasten ließen und auf diese Weise die Spreu vom Weizen der Oldtimerfahrer trennten.

Die Strecke führte weiter bis über die Donau ins schöne Mühlviertel und wieder Richtung Peuerbach nach Neukirchen am Walde, wo man sich zur letzten Station vor der Endstation einfand um eine Distanz von zwei Metern nach bestem Gewissen punktgenau zu bewältigen. Damit alles mit rechten Dingen zuging entsandte der Club seine Routiniers Schorsch Mayr und Peter Meissl mit dem Maßband zum Tatort. Um die nötige schriftliche Festhaltung kümmerte sich Josef Wimmer und somit waren die Stationen bewältigt.

Der von der Organisation befürchtete Stau vor den jeweiligen Stationen blieb zum Glück großteils aus und somit war auch der sehr flüssig fortschreitende Ablauf überhaupt möglich. Daher gebührt vor allem den Mitarbeitern an den Stationen ein großes Lob, die immer dafür sorgten, dass der ständige Vorwärtstrend beibehalten werden konnte.



Nach der Zielankunft in Peuerbach beschlossen viele der Teilnehmer den Weg nach Hause einzuschlagen, da die Anreise für ein paar Gäste doch etwas länger ausfiel. Jedoch tat dies der guten Stimmung im BMW-Clublager keinen Abbruch, war doch die Zufriedenheit aufgrund der erfolgreichen Erstauflage der Sauwald- Classic sehr groß, weil man durch die Bank gute Kritik und Zusagen fürs nächste Event verbuchen konnte. Und so saß ein Teil der Besucher samt den Veranstaltern noch bis in die Abendstunden bei einem köstlichen Glas Rotwein, nachdem die Aufräumarbeiten durch Teamgeist relativ schnell abgeschlossen waren.

Alex Wiesenberger



20 Jahre Sportwagen Herbstausfahrt des OÖMVC (Mille Lagler)

So hat es am 5. 10. 1986 begonnen:

Ziel: Die Walster bei Mariazell, es waren ca. 25 Autos am Start Wertung: 1. Werner Labner, 2. Günter Winkler, 3. Josef Mauerlechner

Die 20. Sportwagen Herbstausfahrt findet am 8. 10. 2005 statt

Programm: 8 Uhr bis 9,30 Uhr Frühstück bei Fam. Lagler

Fahrtstrecke: St. Peter/Au – Grein – St. Thomas – Bad Zell – Gutau – Freistadt

Rainbach

Mittagsrast: Bei unserem Clubfreund Alois Stöglehner

Ausklang: In Kefermarkt (Schloss Weinberg)

Bitte um baldige Anmeldung per Telefon oder mit beiliegender Anmeldekarte

Max Lagler, Unterau 5, 3352 Seitenstetten Tel./Fax.: 07477/43323, Mobil: 0664/2066684, E-Mail: ooemvc@inode.at

Einladung zu einer Motorradausfahrt des OÖMVC am Samstag, 3. September 2005

(Werner Labner)

Alle Motorradfahrer des OÖMVC sind eingeladen, an dieser eintägigen Ausfahrt teilzunehmen. Die Fahrt führt uns von St. Valentin am linken Donauufer durch die Wachau nach Krems. Dort besuchen wir das Motorradmuseum Kirchmayer.

Treffpunkt: St. Valentin, Autobahnabfahrt, GH. Landzeit

Abfahrt: Pünktlich um 9 Uhr 30 Insgesamt ca. 220 km

St. Valentin – Mauthausen – Grein – Spitz – Mautern – Mittagessen im GH "Zum grünen Baum", Rathausplatz 2 (Tel. 92732/82909) Ankunft ca. 11.45 Uhr, anschließend retour nach Krems Eglsee, wo wir das wunderbare Motorradmuseum Kirchmayer besichtigen werden. Besichtigungsdauer ca. 11/2 Stunden. Die Heimfahrt führt uns über das rechte Donauufer über Mautern – Melk – Ybbs – Amstetten – B 1 – Abzweigung Wolfsbach – gemütlicher Ausklang mit Abendessen im Gasthaus Fehringer (kurz nach Wolfsbach – Richtung Haag). Tel.:07477/8214

Gefahren wird in geschlossener Kolonne, mit aufgetankten Fahrzeugen und genügend Luft in den Reifen.

Es wird auch einigen Nichtmitgliedern (Freunde und Bekannte) die Möglichkeit geboten, an dieser hoffentlich schönen Ausfahrt teilzunehmen.

Für Mitglieder übernimmt der Club das Abendessen. Danke!

Kummernummer: 0664/48 44 974

Bitte beiliegende Teilnehmerkarte ausfüllen und rechtzeitig abschicken!

Werner Labner Werndlstrasse 35 4300 St. Valentin

Tel/Fax: 07435/52631 od. Handy: 0664/ 48 44 974

Der Fahrtleiter

Werner Labner

ÖAMTC-Rechtsservice

Wichtig für alle, die einen C-Führerschein haben!

Alle nach dem 1.11.1997 (neues Führerscheingesetz) ausgestellten C-Führerscheine sind nunmehr auf 5 Jahre befristet.

Ab dem 60. Lebensjahr ist d Lenkberechtigung auf 2 Jahre befristet.

Zur Verlängerung bedarf es einer ärztlichen Kontrolluntersuchung bei einem dazu befugten praktischen Arzt. Entsprechende Listen liegen bei der jeweiligen Führerscheinbehörde auf.

Wer die Frist versäumt, darf nur noch LKW bis 7,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht, Lenkberechtigung der Klasse C1, die mit 10 Jahren befristet ist, lenken

Wer innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf der Frist einen Antrag auf Neuerteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C stellt und das positive Gutachten vorlegt, bekommt - ohne Prüfung der fachlichen Eignung - eine neue Lenkberechtigung für C erteilt. Wer auch diese Frist versäumt, dem verbleibt nur noch die Lenkberechtigung C1 und er muss, sollte er wieder C wollen, eine neuerliche Fahrprüfung ablegen.

Für alle vor dem 1.11.1997 ausgestellten C-Führerscheine gilt folgende Regelung:

Wer vor dem 1.11.1997 das 45. Lebensjahr überschritten hat, musste sich bis zum 31.10.2000 untersuchen lassen. Wer diese Frist versäumt hat, darf seither nur noch Lkw bis 7,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht (Führerschein C1) lenken und zwar für die Dauer von 5 Jahren.

Innerhalb von 18 Monaten ist ein Antrag auf Neuerteilung der Lenkberechtigung möglich. (Siehe oben) Für alle Lenker, die vor dem 1.11.1997 bereits 45 waren, läuft diese Nachfrist somit am 30.4.2002 aus.

Wird innerhalb von 5 Jahren das ärztliche Gutachten vorgelegt, ist der C1 Führerschein 10 Jahre gültig; wird kein Gutachten vorgelegt, erlischt auch die C1 Lenkberechtigung nach 5 Jahren. (Siehe auch Information zu C1 Führerschein)

Wer <u>nach</u> dem 1.11.1997 <u>45 Jahre</u> wird, muss die Untersuchung binnen 3 Jahre, somit bis zur Vollendung des 48. Lebensjahres absolvieren. Zu den Folgen der nicht fristgerechten Vorlage des ärztlichen Gutachtens siehe oben.

<u>Beispiel:</u> 45. Geburtstag am 10.4.2000 — ärztliche Untersuchung bis spätestens 9.4.2003. Bei Versäumung der Frist wird die Lenkberechtigung C zu C1, der Lenker hat noch die Möglichkeit, den Antrag auf Neuerteilung von C bis zum 9.10.2004 zu stellen.

Die Kontrolluntersuchung zur Verlängerung kostet € 25. Bei der Verlängerung erfolgt automatisch die Ausstellung eines neuen Führerscheines. Dafür sind Meldezettel und zwei Passbilder erforderlich.

Von allen sonstigen Gebühren sind die Verlängerungen nunmehr befreit. Die ursprünglich verlangten Gebühren für die Führerscheinausstellung sind **auf Initiative des ÖAMTC entfallen.**

ÖAMTC-Rechtsservice

Wichtig für alle, die eine Lenkerberechtigung der Klasse C1 haben!

Seit dem 31.3.2001 sind alle Lenkberechtigungen für die Unterklasse C1 auf <u>10 Jahre</u>, ab dem 60. Lebensjahr mit 5 Jahren befristet.

Zur Verlängerung bedarf es einer ärztlichen Kontrolluntersuchung bei einem dazu befugten praktischen Arzt. Entsprechende Listen liegen der jeweiligen Führerscheinbehörde auf.

Eine Lenkberechtigung C1 die vor dem 31.3.2001 erteilt wurde - sofern sie nicht ab der Vollendung des 21. Lebensjahres des Lenkers zur Klasse C wird -, gilt daher bis zum 30.3.2011.

Bei einer späteren Ausstellung der Lenkberechtigung C1 verschiebt sich dementsprechend die 10-Jahresfrist.

Für alle <u>vor dem 1.11.1997</u> ausgestellten C Führerscheine gilt folgende Regelung: Wird die Frist zur Verlängerung der Lenkerberechtigung der Klasse C nicht eingehalten, gilt die Lenkberechtigung weitere 5 Jahre für Kfz der Unterklasse C1.

Wird das ärztliche Gutachten innerhalb der 5-Jahresfrist vorgelegt, wird der Führerschein ab dem Zeitpunkt der Vorlage mit 10 Jahre, ab dem 60. Lebensjahr mit 5 Jahren befristet.

Wird die Frist zur ärztlichen Kontrolluntersuchung versäumt, erlischt die Lenkerberechtigung für die Unterklasse C1.

Wer innerhalb von 18 Monaten nach Ablauf der Frist einen Antrag auf Neuerteilung der Lenkberechtigung für die Klasse C1 stellt und das positive ärztliche Gutachten vorlegt, bekommt - ohne Prüfung der fachlichen Eignung - eine neue Lenkberechtigung der Unterklasse C1 erteilt. Danach ist eine Neuerteilung nur nach Absolvierung einer Fahrprüfung möglich.

<u>Beispiel:</u> Erteilung der Lenkberechtigung C1 am 10.4.2002 - Ablauf am 9.4.2012, danach C1 ungültig - Antragstellung zur Neuerteilung von C1 (natürlich unter Vorlage des ärztlichen Gutachtens) bis spätestens 9.10.2013 möglich.

Die Kontrolluntersuchung zur Verlängerung kostet € 25. Bei der Verlängerung erfolgt automatisch die Ausstellung eines neuen Führerscheines. Dafür sind Meldezettel und zwei Passbilder erforderlich.

Von allen sonstigen Gebühren sind die Verlängerungen nunmehr befreit. Die ursprünglich verlangten Gebühren für die Führerscheinausstellung sind **auf Initiative des ÖAMTC entfallen.**

Siehe auch Information zu C-Führerschein.

Für Rückfragen stehen Ihnen die Rechtsexperten unseres Rechtsservice unter der Tel Nr. 0732/3333 DW 232 oder 234 gerne zur Verfügung.

ÖAMTC-Rechtsservice

Anhängerbestimmungen: Führerschein und Lenkerberechtigung

| Zugfahrzeug | Anhänger | Gewichtsbestimmung | Führerschein |
|---|---|--|--------------|
| 1) Bis 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Leichter Anhänger bis 750 kg höchstzul. Ges. Gew. (egal ob gebremst oder ungebremst) | Zusammen bis max. 4.250 kg höchstzul. Ges. Gew. | Gruppe B |
| 2) Unter 2.750 kg | Schwerer Anhänger über 750 kg höchstzul. Ges. Gew. (unbedingt gebremst) | Zusammen bis max. 3.500 kg höchstzul. Ges. Gew.; oder: Eigengewicht Zugfahrzeug ist gleich oder größer als höchstzul. Ges. Gew. des Anhängers | Gruppe B |
| 3) Bis 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Schwerer Anhänger über 750 kg höchstzul. Ges. Gew. (unbedingt gebremst) | Zusammen über 3.500 kg höchstzul. Ges. Gew.; oder: Eigengewicht Zugfahrzeug ist kleiner als höchstzul. Ges. Gew. des Anhängers | Gruppe B + E |
| 4) Über 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Leichter Anhänger bis 750 kg höchstzul. Ges. Gew. (gebremst oder ungebremst) | keine | Gruppe C |
| 5) Über 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Schwerer Anhänger über 750 kg höchstzul. Ges. Gew. (unbedingt gebremst) | Auflaufgebremster Anhänger maximal 3.500 kg höchstzul. Ges. Gew. | Gruppe C |

Zusammenstellen der Gespanne

| Bis 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | leichter, ungebremster Anhänger | Eigengewicht des Zugfahrzeuges + 75 kg mehr als doppelt so schwer, wie das tatsächliche Ges. Gew. des Anhängers | Gruppe B |
|--|--|---|--|
| Bis 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Auflaufgebremster Anhänger (egal, ob leicht oder schwer) | Höchstzul. Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges mindestens gleich groß, wie das tatsächliche Ges. Gew. des Anhängers. (Hinweis: es können bei der Genehmigung auch niedrigere Werte festgelegt werden, die einzuhalten sind) | Unterhalb der Gewichtsgrenzen 1 + 2 Gruppe B Bei Ausnützung der erlaubten Gewichtsverhältnisse Gruppen B + E |
| Über 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Auflaufgebremster leichter Anhänger | keine | Gruppe C |
| Über 3.500 kg höchstzul. Gesamtgewicht | Auflaufgebremster schwerer Anhänger | Auflaufgebremster Anhänger bis max. 3.500 kg Ges. Gew. zulaßbar | Gruppe C + E |

Wichtig: Es müssen sowohl die Vorschriften über die Lenkerberechtigung als auch für das Zusammenstellen von Zugfahrzeug und Anhänger eingehalten werden!!!

Clubabende

7. September 2005: Gasthaus Weinbauer,

4492 Hofkirchen (nahe St. Florian), Distelberg 2, Tel.: 07226/7236

5. Oktober 2005:

Gasthaus "Zur Pferdeeisenbahn"

4651 Stadl Paura, Waschenberger Str. 5

Tel./Fax.: 07245/20093

2. November 2005

Jahreshauptversammlung im Kremstalerhof 4060 Leonding, Welser Straße 60

Tel.: 0732/671212

Verdienstmedaille in Gold

KR Mag. Nikolaus Schausberger, Vizepräsident des OÖMVC von 1985 - 1988, wurde im Beisein seiner Gattin von Herrn Bürgermeister Karl Grünauer für die Verdienste um die Gunskirchner Wirtschaft mit der Verdienstmedaille in Gold ausgezeichnet.



KR Mag. Schausberger

OÖMVC - Markt

Verkäufe:

Motorrad **NSU 501 Sport**, Baujahr 1937, Originalzustand!

Auskünfte unter:

Tel.: 07587/6928, abends

Geburtstage

September:

| KOCH Arthur | 5. | 9. |
|--------------------|--|--|
| MEINDL Leopold | 6. | 9. |
| SCHMIDINGER Hans | 6. | 9. |
| EGGER Martin | 8. | 9. |
| KLÜGL Herbert | 8. | 9. |
| STOCK Gerhard | 11. | 9. |
| LAGLER Maximilian | 12. | 9. |
| SEELMAIER Georg | 13. | 9. |
| LUTZKY Werner | 14. | 9. |
| MEINDL Herbert | 17. | 9. |
| PETRASCHEK Erich | 20. | 9. |
| BARZAL Günther | 21. | 9. |
| | 22. | 9. |
| PFEFFER Wolfgang | 22. | 9. |
| SCHICKMAIR Wilhelm | 23. | 9. |
| MIRTL Gert Dieter | 24. | 9. |
| KLINGLMAYR Karl | 25. | 9. |
| WIESER Wolfgang | 26. | 9. |
| | MEINDL Leopold SCHMIDINGER Hans EGGER Martin KLÜGL Herbert STOCK Gerhard LAGLER Maximilian SEELMAIER Georg LUTZKY Werner MEINDL Herbert PETRASCHEK Erich BARZAL Günther FÖRSTER Hans PFEFFER Wolfgang SCHICKMAIR Wilhelm MIRTL Gert Dieter KLINGLMAYR Karl | MEINDL Leopold 6. SCHMIDINGER Hans 6. EGGER Martin 8. KLÜGL Herbert 8. STOCK Gerhard 11. LAGLER Maximilian 12. SEELMAIER Georg 13. LUTZKY Werner 14. MEINDL Herbert 17. PETRASCHEK Erich 20. BARZAL Günther 21. FÖRSTER Hans 22. PFEFFER Wolfgang 22. SCHICKMAIR Wilhelm 23. MIRTL Gert Dieter 24. KLINGLMAYR Karl 25. |

Oktober:

| | WINTER Konrad | 2. | 10. |
|----------|------------------|-----|-----|
| | ZAUNRIETH Thomas | 3. | 10. |
| Dr. jur. | WIPLINGER Ralph | 9. | 10. |
| - | LAGLER Helga | 13. | 10. |
| Ing. | ESTHOFER Gustav | 17. | 10. |
| · · | BURGER Knut | 19. | 10. |
| Ing. | AUER Sebastian | 22. | 10. |
| Dr. | SCHLEGEL Peter | 23. | 10. |
| | DICHTL Kurt | 25. | 10. |
| | TRAXLER Walter | 27. | 10. |
| | STROH Hermann | 28. | 10. |
| | REININGER Harald | 31. | 10. |

Der OÖMVC wünscht



Austin Healey 100/6

2-Sitzer, Roadster, iceblue, sehr guter Zustand, FIVA- Pass, Oldtimerregistrierung. Tel. 0732/653366 oder 0676/9481401



Georg Winklmayr Lederwaren A-4600 Wels, Kaiser-Josef-Platz 16a Tel. 07242/47127, Fax Dw 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, Gewehrkoffer), 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 Lander 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!

www.ooemvc.at