

Mercedes Benz 500K, Baujahr 1935 (Foto: Hans Aumayr)
Technik MUSEUM SPEYER

Karosserie Erdmann & Rossi, Einzelanfertigung für den damaligen König des Irak
5018 ccm, 8 Zylinder, 160 PS mit Kompressor

Impressum

Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz:

Clubnachrichten des Oberösterreichischen Motor Veteranen Clubs (ÖÖMVC).

Clubadresse:

4600 Wels, Kaiser-Josef-Platz 19/6
E-Mail: office@ooemvc.at
Telefon/Fax: +43 (0)7246/7780
Präsident: Ing. Sepp Strassl
Vizepräsident: KR DI Gerhard Weiß
Vizepräsident: DI Hans Aumayr
Kassier: Mag. Herbert Klügl
Schriftführerin: Helga Lagler

Für den Inhalt verantwortlich:

Präsident Ing. Sepp Strassl

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 ÖÖMVC dient zur Information der Clubmitglieder und Clubfreunde über Clubaktivitäten, Veranstaltungen, Vorschauen und Rückblicke, sowie als Verbindungsglied zum ÖMVV.

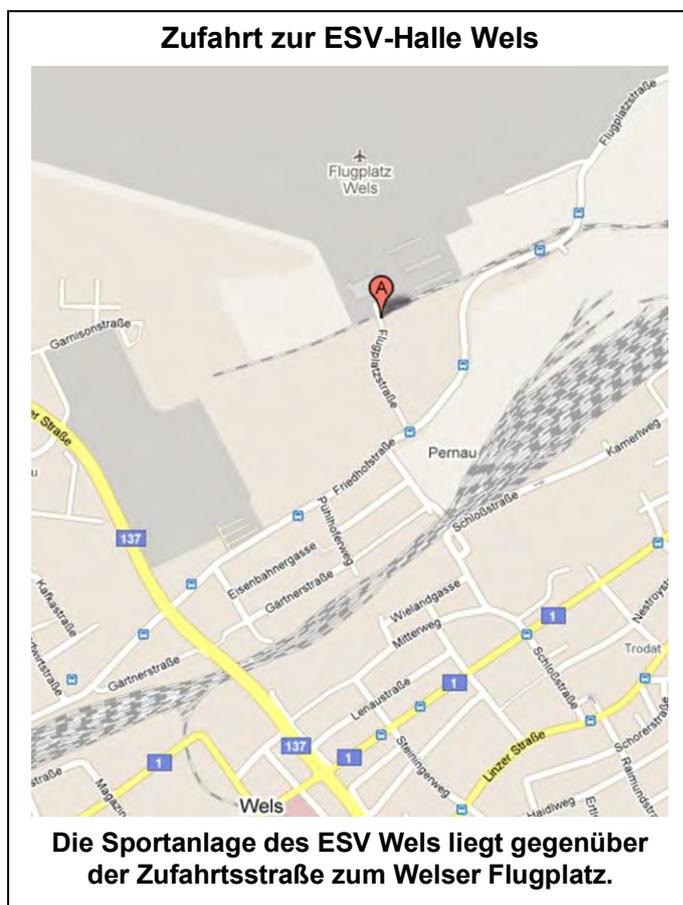
Die Werbeeinschaltungen dienen zur teilweisen Abdeckung der Herstellungskosten.

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
Vizepräsidentenbrief (DI Hans Aumayr)	3
Castrol Sportwagen Alpentrophy 2011 ...	4
Moto Guzzi – Zwei Worte, ein Begriff (Ernst Jelinek).....	5
OÖMVC Jugend Rallye Ausschreibung 2011.....	9
Historisches Fahrzeug in vorhandene Fahrzeugpapiere eintragen.....	10
ÖMVV-Info März 2011	11
Verkauf	14
Tipps	14
Geburtstage	14
Clubkleidung.....	14
Informationen der Schoellerbank Linz..	15
Veranstaltungsprogramm des ÖÖMVC für 2011	16
Clubabende	16



Vizepräsidentenbrief - (DI Hans Aumayr)



Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Clubfreunde!

Langsam kommt das Oldtimerjahr 2011 in Schwung. Ein sicheres Zeichen, dass alle in den Startlöchern stehen, war der gutbesuchte Clubabend am 6. April 2011 im Landhotel Forsthof in Sierning. Gerhard Weiß und ich überbrachten herzliche Grüße von unserem Präsidenten. Wir besuchten Ing. Sepp Strassl vor seinem REHA-Aufenthalt in Bad Ischl im Welser Spital und er macht große Fortschritte.

Eine besondere Freude bereitete uns an diesem Abend die Anwesenheit unseres Ehrenpräsidenten Max Lagler.

Clubkollege Gerhard Eisen berichtete von den Vorbereitungen für die Castrol Sportwagen Alpentrophy. Es ist alles im Laufen. Über 80 Anmeldungen liegen bisher vor. Zwei Banner mit der Ankündigung der Castrol Sportwagen Alpentrophy wurden für Bad Ischl angeschafft und sollen schon Wochen vor der Veranstaltung für uns Werbung machen.

Seit dem 1.1.2011 wird an einigen Tankstellen das neue E10-Benzin angeboten. Es wird sicherlich die Situation kommen, dass sich der eine oder andere Oldtimerliebhaber vor der Zapfsäule fragen wird, ob er es denn tanken darf oder soll? Daher unbedingt den interessanten Artikel des ÖMVV im Blattinneren (Seite 11) „BENZIN für OLDTIMER“ lesen.

Hinweisen möchte ich auch auf eine wichtige Information auf Seite 10, unter welchen Voraussetzungen aus einem „Oldtimer“ ein „Historisches Fahrzeug“ wird.

Ich freue mich auf ein Wiedersehen bei der Frühjahrsausfahrt des OÖMVC am 30. 4. 2011 (bitte um Anmeldung) und beim nächsten Clubabend am 4. Mai 2011 im Gasthof Schicklberg in Kremsmünster.

Euer Hans Aumayr

Castrol Sportwagen Alpentrophy

1. bis 3. Juli 2011, Bad Ischl



Das Teilnehmerfeld ist erfreulich groß – 85 Fahrzeuge sind zum Start angesagt. Unser Ältester (Wagen) hat 79 Jahre, unser Jüngster deren 30 auf dem Fahrgestell. Alle Vorarbeiten laufen planmäßig und es steht einer anspruchsvollen Oldtimerfahrt über tolle Alpenpässe und entlang tiefblauer Salzkammergut – Seen nichts mehr im Wege.

Die automobilen Schmuckkästchen werden sorgfältig vorbereitet, für bergauf mit reichlich Kraft an den Rädern, für bergab mit ordentlichen Bremsen. Wir haben keine Hast, der Genuss der Landschaft, mit schmucken Dörfern und Städten und die Verköstigung mit lokalen Schmankerln steht allem voran.

Aber – unsere Fahrt heißt Sportwagen - Trophy und somit soll es auch Sieger geben. Vorausgesetzt dass der sportliche Ehrgeiz der Mannschaften ein wenig zum Tragen kommt. Daher genau dem Roadbook folgen, die gekennzeichnete Strecke möglichst wenig verlassen und etliche Male die Zeit nicht nur in Stunden und Minuten, sondern in hundertstel Sekunden messen.

Zum Gefühl erwecken – bei 30 km/h fährt man 1 Meter in 0,12 Sekunden bzw. in 1 Sekunde bewegen Sie sich um 8,33 Meter.

Also auch die Stoppuhr bereithalten – aber bitte nur echte Stoppuhren, ob mechanisch oder digital, keinesfalls aber Computer und sonstige elektronische Rechen- und Navigationsgeräte. Das gilt auch für Wegstreckenzähler im Auto – Antriebe über Elektroimpulse sind noch ok, die Zählwerke müssen aber mechanisch sein. Es könnte sonst Strafpunkte geben.

Alle gemeldeten Teilnehmer bekommen natürlich noch genaue Unterlagen und Erläuterungen, sollte sich jemand noch rasch zum Mitfahren entschließen, einige Wenige können derzeit noch eine Nennung abgeben unter www.ooemvc.at.

Eine genussvolle und erfolgreiche Fahrt wünschen allen Teilnehmerteams

Gerhard Eisen
Organisationsleiter

Gerhard Höfler
Fahrtleiter



MOTO GUZZI

Moto Guzzi

Zwei Worte – ein Begriff

von Ernst Jelinek

Es ist nun ca. 60 Jahre her, als ich als Zehnjähriger das erstmalig auf einer Moto Guzzi (GTV 500) sitzen und fahren durfte. „Fahren“ ist für die damalige Zeit etwas hochtrabend ausgedrückt. „Zittern“ wäre für die eine Minute Fahrzeit präziser gesagt. Ganze 150 m durfte ich das Objekt meiner Begierde lenken, konzentriert auf den Gasdrehgriff und den Bremshebel. Mein Freund wurde vorausgeschickt, mich beim Stehenbleiben abzufangen. Denn meine Füße reichten nicht ganz auf den Boden. Am Abend konnte ich gar nicht einschlafen vor lauter Glücksgefühl.

Mein Nachbar hatte in seiner Garage neben einer BMW 600 auch dieses rote Ungeheuer stehen. Ein VW-Kübelwagen stand bereit für die sonntäglichen Ausfahrten, meist auf den Sonntagberg ins Wirtshaus Bruckschwaiger („Kojed“).

Damals hatte ich natürlich keine Ahnung, dass mich diese Motorradmarke mein ganzes Leben begleiten würde. Jetzt stehen einige Moto Guzzis in meiner Garage, natürlich nur die alten bis Baujahr 1947 mit dem liegenden Zylinder.

Was begeistert mich so an dieser italienischen Motorradmarke?

Das in Österreich doch eher seltene Vorkommen, somit die Exklusivität, der nach oberflächlichem Hinsehen eher archaische Gesamteindruck, die anscheinend wahllos frei verlegten Ölleitungen der Frischölschmierung, der liegende Zylinder, daher der sehr niedrige Schwerpunkt, die freiliegende Schwungscheibe, je nach Modell 8 – 9 kg, der sonore Klang des Viertakters mit Magnetzündung, leider nur Magnet Manelli, bei einigen Modellen Bosch-Zündung, Hinterradfederung „Kantilever“ mit Reibscheiben zum Einstellen der Federwege, weltweit die erste bei Serienmotorrädern bereits ab 1929.

Nachteilig sehe ich das hohe Gewicht, bedingt durch die robuste Bauweise.

Moto Guzzi leistete sehr oft einen großen Beitrag zur technischen Entwicklung des Motorrades im Allgemeinen. Leider fehlte zu oft der finanzielle Hintergrund, um entscheidende Vorstellungen der Entwicklungsingenieure verwirklichen zu können.



Moto Guzzi Werk 1970 in Mandello del Lario

Moto Guzzi baute das erste Werk auf einer Fläche von 300 m². Zur Zeit stehen 35.000 m² zur Verfügung.

Die Firma Moto Guzzi ist die einzige italienische Motorradschmiede, die seit ihrer Gründung durch Guzzi, Parodi und Ravelli am 15.03.1921 am Comosee durchgehend bis heute Motoren baut. Das kann in Europa wahrscheinlich keine Motorradfirma von sich behaupten, vielleicht BMW.



Haupteingang

Beim letzten Besuch im Guzzi-Museum sahen wir in einer Halle feinsäuberlich aufgestellt, alle Rennmaschinen der 40er und 50er Jahre und alle Weltmeisterschaftsmodelle 250, 350 u. 500 ccm.

Die Werksfahrer Tenni, Lorenzetti und Anderson fuhren bis 1957 ca. 15 – 16 WM-Titel ein.

Fahrer Tenni hat ein eigenes Denkmal im Werk .



Ein Highlight ist die 500 ccm 8-Zylinder-Maschine, mit der vorwiegend Bill Lomas, der spätere Weltmeister, sehr erfolgreich unterwegs war. Auch unser Landsmann und Weltmeister Rupert Hollaus fuhr anfänglich eine vom Mechanikermeister und Importeur Alex Maier, St. Pölten geliehene Moto Guzzi Gambalunga 500 ccm, bis er von NSU als Werksfahrer verpflichtet wurde. Auch Tarzio Nuvolari, der spätere Formel 1 – Fahrer auf Alfa Romeo und Auto Union fuhr in seinen früheren Jahren Moto Guzzi mit großem Erfolg.



Moto Guzzi 500 ccm, 8-Zylinder, Bj. 1955

Die Rennmaschinen aus den 50er Jahren waren stromlinienvoll verkleidet und durchwegs grün gespritzt, im Gegensatz zu den ausschließlich feuerroten oder amarantrotten Serienmaschinen. Die Verkleidung wurde in einem werkseigenen Windkanal entwickelt und optimiert. Diese Anlage konnten wir beim Werksbesuch besichtigen. Sie steht unter Denkmalschutz.

Das Handling der Maschinen bedarf eines ständigen Mitdenkens, denn es geht gegenüber den anderen Motorrädern alles verkehrt. Schalten nicht links, wie bei Puch oder anderen Maschinen, sondern rechts. Fußbremse links, bei alten Modellen nicht mit der Fußspitze, sondern aufgepasst, mit der Ferse. Starten mit überlaufendem Vergaser, dann Zündungs- und Lufthebel genau einstellen und nur einmal leicht kicken, dann läuft die Reibe garantiert sofort. Nicht vergessen, den Ölhahn aufdrehen, aber keine Sorge, sie läuft auch ohne Öl einige Kilometer, ohne Schaden – einfach herrlich.

Moto Guzzi ist auch Generallieferant an das italienische Heer und die Polizei.



Sie liefern auch Polizeimaschinen in viele Länder, auch USA, trotz Harley Davidson.

Guzzi baut nicht nur Motorräder, sondern auch Lastendreiräder für den kleinen Betrieb und für den eigenen Transport im Werk. Im zweiten Weltkrieg wurden für das Heer Motorräder mit Raupenantrieb und Kufenlaufwerk gebaut. Auch Bootsmotoren waren im Lieferumfang. Im Verkaufskatalog finden wir zur Zeit ca. 20 verschiedene Motorradmodelle von 250 ccm bis 1200 ccm, vorwiegend mit V-Motoren, wahlweise mit Integralbremse und sogar mit Kupplungsautomat mit Kettenantrieb oder Kardanwelle. Also für jeden Geschmack ist etwas im Programm.

Molto Amore - Moto Guzzi

Einladung zur

6. OÖMVC Jugend Rallye

Samstag 6. August 2011

Treffpunkt: ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum Marchtrenk
Eintreffen der Fahrzeuge ab 8:30 Uhr, Start voraussichtlich 9:00 Uhr.

Route: Waizenkirchen - St-Agatha - Schlögen - über die Donaubrücke - Hofkichen -
Altenfelden – Neufelden (*Änderungen vorbehalten*)

Teilnahmekriterien:

Das Fahrzeug muss älter als **30 Jahre** sein, das Alter der Teilnehmer sollte die 30 nicht überschreiten, eine gewisse **Toleranz** lässt sich allerdings beim Veranstalter erfragen.

Zugelassen sind historische PKWs und Motorräder.

Fahrtunterlagen werden am Start ausgegeben.

Als Hauptpreis winkt wieder die Gratisteilnahmen an der nächsten Sportwagen - Alpen-Trophy oder an der K&K- Wertungsfahrt des OÖMVC.

Es wird angeraten, zur Sicherheit entsprechendes Kartenmaterial mitzunehmen.
Die Fahrzeuge müssen zum Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassen sein und den kraftfahrzeugrechtlichen Bestimmungen entsprechen. Die Fahrer müssen über die erforderliche Lenkberechtigung verfügen.
Der Veranstalter und die Gehilfen übernehmen keine Haftung für Schäden an Personen und Sachen. Die Jugendrallye ist keine rennmäßige Veranstaltung und die StVO ist zwingend einzuhalten.

Anmeldungen und Anfragen:

Ab sofort möglich, bitte direkt an die neu eingerichtete Jugend E-Mail Adresse

jugend@oemvc.at

Wir wünschen uns viele Teilnehmer und hoffen, dass die Eltern, Großeltern oder Förderer die Jugendlichen über die speziell für die Jugend entstandene Veranstaltung informieren, und wieder so großzügig wie in den letzten Jahren ihre Fahrzeuge zur Verfügung stellen.

Präsident und Vorstand des
OÖMVC – Oberösterreichischer Motor Veteranen Clubs

Historisches Fahrzeug in vorhandene Fahrzeugpapiere eintragen



Mit Verschärfung gesetzlicher Bestimmungen, sowohl im Bereich des Umweltschutzes als auch bei der § 57a Überprüfung, wird es zunehmend schwieriger werden, Fahrzeuge die "normal" zugelassen sind zu betreiben. Seit 1.7.2008 sind bereits Nutzfahrzeuge in vielen Gebieten Österreichs betroffen, für 2011 ist die Kennzeichnung sämtlicher Fahrzeuge nach Schadstoffklassen geplant.

"Historische Fahrzeuge" - mit dem entsprechenden Eintrag in den Fahrzeugpapieren - sind von den meisten diesen Beschränkungen ausgenommen.

Leitfaden für die Vorgangsweise:

1. Termin bei der Prüfstelle der Landesregierung vereinbaren
"Termin für die Eintragung historisches Fahrzeug in den bestehenden Typenschein"
Die Eintragung kann nur in jenem Bundesland erfolgen, in dem das Fahrzeug zugelassen, bzw. der Besitzer den Hauptwohnsitz, hat
2. Die Prüfung läuft sinngemäß wie eine § 57a Überprüfung ab
3. Falls am Fahrzeug etwas verändert ist (z.B. Reifendimension, Umbauten die nicht im Typenschein eingetragen sind) vorher mit einem Sachverständigen ihres Oldtimerclubs Kontakt aufnehmen.
Prinzipiell ist bei solchen Umbauten nachzuweisen, dass sie "zeitgenössisch" sind, d.h. dass diese Bauteile auch schon vor 1980 im Handel erhältlich waren.
4. "Gutachten über die Erhaltenswürdigkeit" - wird nicht immer verlangt; für Fahrzeuge mit gültiger ÖMVV-Registrierung oder FIVA ID-Card kann dieses Gutachten kostenlos durch den ÖMVV ausgestellt werden.
5. Der originale Typenschein bleibt erhalten, es wird ein Datenblatt eingeklebt, aus dem die Eigenschaft "historisches Fahrzeug" hervorgeht.
6. Die Prüfstelle stellt - bei zugelassenen Fahrzeugen - auch einen neuen Zulassungsschein aus, bei Art des Fahrzeuges steht "historisch" dabei (z.B. "PKW (M 1) - historisch")
7. Bei der nächsten § 57a Überprüfung erhalten sie eine Plakette mit 2 Jahren Laufzeit

Quelle: Jahrbuch 2011 „Die Veteranenszene in ÖSTERREICH“ des ÖMVV



**BENZIN für OLDTIMER
PROBLEME bei der LAGERUNG und EINFÜHRUNG „E 10“**

www.oemvv.at

Im Zusammenhang mit der Einführung von sogenanntem „E 10“-Benzin in Deutschland wurde leider viel Panik verbreitet, die bei näherer Betrachtung nicht angebracht ist. Da es sich um eine EU-Richtlinie handelt ist auch in Österreich in absehbarer Zeit mit einer entsprechenden Verordnung zu rechnen.

Hier einige Grundlagen:

- Ausgehend von den USA wird auf einen gewissen Anteil von Biosprit gedrängt, um von fossilen Energieträgern weniger abhängig zu sein und die CO₂-Bilanz zu verbessern (die Pflanzen aus denen Biosprit gewonnen werden, nehmen beim Wachsen wieder CO₂ auf, im Gegensatz zu fossilen Energieträgern, wo nur bei der Verbrennung CO₂ entsteht). Wie weit diese Sache dann in Summe wirklich so umweltfreundlich ist, bleibt dahingestellt.
- Schon bisher war ein Anteil von bis zu 5% Ethanol (Alkohol) im Benzin zulässig bzw. üblich.
- Bei „E 10“ ist ein Anteil bis zu 10% Ethanol zulässig.
- Zumindest bis Ende 2013 muss parallel auch das heute übliche Benzin mit max. 5% Ethanol angeboten werden.

Angebliche Probleme:

„ENTMISCHUNG“ (oft auch als Zersetzung des Benzins bezeichnet):

Da Alkohol hygroskopisch ist, nimmt dieser Wasser (aus der Luftfeuchtigkeit) auf und bindet dieses Wasser bis zu einem bestimmten Grad. Wird nun dieser Sättigungsgrad überschritten, dann „entmischt“ sich Alkohol und Benzin, der Alkohol (mit dem gebundenen Wasser) sinkt ab, die Folgen sind Verschlämzung und Rostbildung, dadurch auch schlechtes Startverhalten und Verunreinigung weiterer Bauteile der Treibstoffversorgung.

Dieser Vorgang ist sehr stark von äußeren Einflüssen abhängig (Temperaturwechsel, Luftfeuchtigkeit) und tritt vor allem bei langer Standzeit auf. Zur Verhinderung wird nach wie vor das Volltanken vor längerer Standzeit empfohlen (je kleiner die Benzinmenge, umso früher ist die Sättigung erreicht und das Problem tritt auf), bzw. kann das E 10-Benzin auf Grund des höheren Alkoholanteils mehr Wasser binden und hat diesbezüglich „bessere“ Eigenschaften.

Eine komplette Entleerung des Treibstoffsystems wird von Fachleuten nicht empfohlen, da in Folge ältere Dichtungen (schneller) brüchig werden könnten.

Aggressivität gegenüber Dichtungen, Membranen, Benzinschläuchen:

Das Ethanol kann bestimmte Bauteile beschädigen oder verändern, diese Schäden treten im Regelfall nicht plötzlich, sondern über einen längeren Zeitraum auf. Eine häufige Kontrolle auf Dichtheit, bzw. auf aufgequollene oder verhärtete Benzinschläuche ist daher unbedingt zu empfehlen – unabhängig vom Alkoholgehalt des Benzins.

Aggressivität gegenüber Aluminium:

Diese tritt bei „hohen Drücken und Temperaturen“ auf, also Verhältnisse die im Kraftstoffsystem eher nicht vorkommen. Probleme kann es bei bestimmten Dichtungen früher Einspritzmotoren geben – wo auch höhere Drücke auftreten als bei Vergasersystemen.

Beimischung von Zusatzmitteln:

Sowohl die Beimischung spezieller Zusatzmittel als auch von 2-Taktöl halten Fachleute für Unsinn.

TIPPS FÜR OLDTIMERBESITZER

- Bei einer Restaurierung den Tank innen versiegeln, keine Dichtungen aus alten Lagerbeständen verwenden, aktuelle Materialien verwenden – auch bei den Benzinschläuchen.
- Benzinschläuche und Dichtungen regelmäßig kontrollieren und im Zweifelsfall erneuern. Nicht jede „Alterschwäche“ muss ihre Ursache im heutigen Benzin haben!
- Nach langer Standzeit: vor der Inbetriebnahme zumindest leicht zugängige Bauteile (Filter, Wasserabscheider, von außen zugängige Düsen) vorsorglich reinigen.
- Beim Auftreten von Problemen (schwergängige Drosselklappen, verminderte Motorleistung, ruckeln, Fehlzündungen) die Ursache feststellen und beheben, um größere Folgeschäden z.B. durch zu magere Verbrennung zu verhindern.
- Da alle heute verfügbaren Benzinsorten (egal ob 5 oder 10% Ethanolanteil) andere Eigenschaften als die Treibstoffe vor 40, 50 oder noch mehr Jahren haben, kann eine geringfügige Anpassung der Zündungs- und Vergasereinstellung notwendig sein, diese ist jedoch von Fachleuten durchzuführen.

Allgemein kann gesagt werden, dass Panik nicht angebracht ist und der Betrieb unserer Oldtimer auch in absehbarer Zukunft gesichert ist.

Es muss uns aber auch klar sein, dass bei den heute oft übertriebenen Haftungsansprüchen niemand bereit sein wird, für die alte Technik unserer Fahrzeuge irgendwelche Garantien oder verbindliche Versprechungen abzugeben. Da man bei einem 30 oder 50 Jahre alten Bauteil sicher nicht mehr feststellen kann, ob er jetzt durch das heutige Benzin oder einen anderen Defekt oder normalen Verschleiß kaputt gegangen ist. Es ist daher für viele einfacher zu sagen „es kann Probleme geben“ oder „nicht zu empfehlen“. Daher ist hier sicher auch eine gewisse Eigenverantwortung der Fahrzeugbesitzer bei der Wartung gefordert.

Datenquellen:

www.adac.de

Motor-Klassik 3/2011, Gespräch mit Wolfgang Dörmer, Aral

http://www.hagerty.com/lifestyle/hobby_article.aspx?id=55960



**3. INTERNATIONALES
OLDTIMERTREFFEN**





07.05.2011 OEDTSEE TRAUN

Liebe Freunde von Lions, Oldtimern und gutem Geschmack!

Das 3. INT. LIONS OLDTIMERTREFFEN findet am 7. Mai am Oedtsee in Traun statt. Es werden wieder hunderte Oldtimer erwartet.

Fahrzeuge aus aller Welt, Traktoren, Trucks und Cabrios bilden ebenso einen Schwerpunkt wie heuer speziell Amerikaner, Engländer, Limousinen und Rennwagen bis hin zur Formel 1.

Erstmals zeigen sich die Oldies nicht nur am Oedtsee, sondern fahren auch im Rahmen der Trauner GENUSSWOCHE eine lustige Rallye ca. 18 km frei durch Traun.

Trauner Wirte verwöhnen die Teilnehmer mit Rätselspaß und kulinarischen Genüssen.

Entertainment vom Feinsten, Country Musik, Austro - Pop, Line - Dancer u. v. m. garantieren tolle Stimmung, das Ambiente des beliebten Trauner Oedtsee einen unvergesslichen Tag.

Das bereits traditionelle Wasserduell zwischen den Gemeinden Traun und Pucking wird auch heuer wieder für Spannung und Spaß sorgen.

Der Reinerlös der Veranstaltung verwendet der LIONS CLUB TRAUN für die Errichtung eines Spielschiffes aus Holz für Kleinkinder direkt am Gelände des Oedtsee.

Unter www.lionsoldtimer.at gibt es alle relevanten Informationen zur Veranstaltung bzw. die Möglichkeit zur Anmeldung.

Für Besucher ist der Eintritt frei! Für den guten Zweck lohnt es sich, die Veranstaltung zu besuchen und zu unterstützen, mit Fahrzeug oder als Besucher!

Liebe Grüße

Euer Gerhard Hackl

Veranstaltungsdetails unter www.lionsoldtimer.at
 Einzelanmeldungen unter www.lionsoldtimer.at/anmeldung
 Clubanmeldungen unter www.lionsoldtimer.at/clubanmeldung
 Spendenkonto unter www.lionsoldtimer.at/spende

**3. INTERNATIONALES
OLDTIMERTREFFEN**

7.5.2011 OEDTSEE TRAUN



ab 10 Uhr
- Eintreffen der Fahrzeuge

11:00 - 13:00
- 1. Trauner Genussrallye

13:00 - 20:00
- Live Musik
- Eintritt frei!

Mit dem Reinerlös wird ein Kinderspielschiff am Oedtsee errichtet.









Lions Club Traun,
Gerhard Hackl, Ackerweg 13, 4050 Traun
gh@naks.at

Country
Austro Pop
LineDance

www.lionsoldtimer.at

* * * * *

Alle Jahre wieder.....

Meggenhofen

19.-21. August 2011

Klassik- und Veteranenfahrzeugtreffen Landrallye

FREITAG, 19. August 2011: ab 15 Uhr geselliges Treffen im Pfarrhofgarten Meggenhofen

SAMSTAG, 20. August 2011: ab 9:31 Uhr Start der **22. Landl-Rallye**
(ca. 100 km, Siegerehrung im Zelt um 18:00 Uhr – anschließend gemütliches Beisammensein.)

SONNTAG, 21. August 2011: große Gartenparty von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr

Verkauf

Jaguar "E" Coupe, Bj. 1972
Schaltgetriebe, Zustand 1, 23.000km,
weiß / Leder schwarz
Preis: Euro 49.500,--
zu besichtigen bei Fa. Seipl
0732 - 670027-41

Harley Davidson FXSTC Softail-Custom,
alle Teile verchromt, Tank schwarz, Bj. 1991,
33KW, 1338 ccm, Top Zustand,
VB € 14.000

Harley Davidson Springer Softail,
alle Teile verchromt, Tank rot metallic,
Bj. 1990, 33KW, 1340ccm, Top Zustand,
VB € 14.000

E-Mail:

christina.bruckmueller@bruckmueller.at

Tipps

Zeit für Tradition

**Oldtimertreffen
21. Mai 2011
Hauptplatz Enns**

enns
Details unter www.tse-enns.at
Tel.: 07223-82777

Geburtstage

Mai:

Ing. Mag.	LUTZKY Wolfgang	2.	5.
Mag.	AISTLEITHNER Oskar	6.	5.
Mag.	SCHAUSBERGER Nikolaus	13.	5.
	STADELMANN Bernhard	18.	5.
	KEINRATH Rupert	25.	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.
Ing.	WEINMANN Eike	7.	6.
	PEHERSTORFER Arnold	11.	6.
	HÖFLER Gerhard	13.	6.
	KÜRNER Gerhard	14.	6.
Mag.	MIRTL Heinz	14.	6.
	PÖLZLBERGER Herbert	14.	6.
	ROCH Helmut	18.	6.
Dr.	DUFFEK Wolf-Dieter	21.	6.
	GRASSEGER Johann	27.	6.
	PIESL Kurt	30.	6.

Der OÖMVC wünscht

Happy Birthday!

Clubkleidung

Liebe Clubmitglieder!

Die Clubkleidung ist ab sofort auch im Internet unter folgender Adresse bestellbar:

<http://www.oemvc.at/interna/clubkleidung.htm>

AUSGEZEICHNETES PRIVATE BANKING PRINZIP SEIT 1833: INVESTIEREN STATT SPEKULIEREN.

„Bei allem was wir tun, stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt.“ Wir leben diesen Leitsatz und das spiegelt sich in unserer täglichen Arbeit. Darum wurde unsere Vermögensverwaltung im Elite Report des Handelsblatt erneut als Nummer 1 in Österreich ausgezeichnet. Und das spiegelt wiederum das Vertrauen unserer Kundinnen und Kunden wider – in unser einfaches aber erfolgreiches Prinzip: Investieren statt Spekulieren. www.schoellerbank.at

Schoellerbank, Schillerstrasse 5, 4020 Linz, Tel.: 0732/ 611 065 0

Veranstaltungsprogramm des OÖMVC für 2011



30. April 2011 **Frühjahrsausfahrt**
Von Schwertberg durch das untere Mühlviertel

1. - 3. Juli 2011 **Castrol Sportwagen Alpentrophy Bad Ischl**

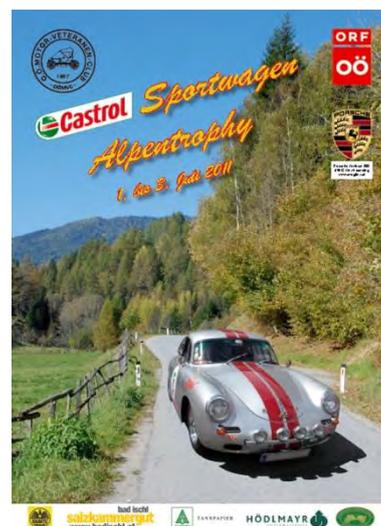
6. August 2011 **6. Jugend(Rätsel)Rallye**

28. August 2011 **3. Kulinar: Ausfahrt für Automobile und Motorräder bis Bj. 1939**

3. September 2011 **Motorrad Ausfahrt zum Motorradmuseum Rosenberger Jandelsbrunn/Linden, Bayern**

10. September 2011 **Herbstausfahrt**

24. September 2011 **Sportwagen Herbstausfahrt**



Clubabende

4. Mai 2011:
Gasthof Schicklberg,
Fam. Zacherl,
Achleiten 23,
4550 Kremsmünster,
Tel: 07583/5500

1. Juni 2011:
Landgasthof Maxlhaid
Maxlhaid 9, 4600 Wels
Telefon: 07242 467 16
Fax: 07242 616 32

6. Juli 2011:
ESV Halle Wels
Hr. Kupetzius
Flugplatzstraße 2,
4600 Wels
Tel: 0664/ 2609064