

OÖMVC

Oberösterreichischer Motor Veteranen Club

Clubbrief 3/2021



K&K Wertungsfahrt 2021

www.ooemvc.at

Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz:

Clubnachrichten des Oberösterreichischen Motor
Veteranen Clubs (OÖMVC)

Clubadresse

4030 Linz, Biberweg 22

E-Mail: office@ooemvc.at

Telefon: +43 (0) 660 2686793

Präsident: Bernhard Steinbichl

Vizepräsident: Konrad Winter

Vizepräsident: Max Pölzlberger

Kassier: Franz Hueber

Schriftführerin: Herta Steinbichl

Für den Inhalt verantwortlich

Bernhard Steinbichl

Erscheinungsart

4 Mal jährlich;

nächster Redaktionsschluss und

Schluss der Anzeigen-Annahme:

jeweils am 1. Mittwoch im Februar, Mai, August und
November (zu den Clubabendterminen)

Bankverbindung

Oberbank Wels, Ringstraße 37

IBAN AT47 1500 0006 9100 1366

BIC OBKLAT2L

Erklärung über die grundlegenden

Richtlinien der Zeitschrift

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

Die Werbeeinschaltungen dienen zur teilweisen Ab-
deckung der Herstellungskosten.

Die Zeitschrift beruht auf dem System, dass
einzelne Artikel von Mitgliedern verfasst werden.

Der Herausgeber behält sich das Recht vor, einge-
sandte Artikel zu kürzen.

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

Fotonachweis:

Inhaltsteil: OÖMVC

Titelseite: OÖMVC/Helmfried Thalhammer

Impressum	2
Offenlegung gem. § 25 Mediengesetz:.	2
Präsidentenbrief - August 2021	3
12. K & K Wertungsfahrt des OÖMVC	4
25. – 27. Juni 2021 (H & P Huber)	4
Mille Miglia 2021 - wir waren dabei! (Michaela und Adi Schacherleitner)	9
Clubmitglieder - echte Freunde	12
Achtung beim Import von Oldtimern! (Johann Simader)	15
Was ist ein historisches Fahrzeug („OLDTI- MER“)?	16
Oldtimerbesuch in Niederösterreich (Günter Peisl)	18
Geburtstage	19
Willkommen im Club:.	19
Veranstaltungsprogramm des OÖMVC für 2021	20
Clubabende - Anmeldung erforderlich!	20

* * * * *

Das lustige Eck



Präsidentenbrief - August 2021



Liebe Clubmitglieder!

Dieses Mal ist es nicht euer Präsident, der den Brief an seine Mitglieder verfasst, sondern ich, seine Gattin und eure Schriftführerin. Warum?

Viele von euch wissen bereits, dass Bernhard am 5. Juni 2021 bei einer Kontrollfahrt zur K&K Wertungsfahrt nach einer Kreislaufrschwäche zusammengebrochen ist. Leider ist er dabei so unglücklich auf den Kopf gestürzt, dass er das Bewusstsein verlor. Nach großartiger Erstversorgung durch unsere Clubmitglieder Heinz Schulze, Dietmar Eder, Konrad Winter und Adi Schacherleitner, konnte er dann vom Rettungsteam und Notarzt versorgt, mit dem Hubschrauber in die Christian Doppler Klinik nach Salzburg geflogen werden.

Vier Wochen Intensivstation waren die Folge. Die Situation verschlimmerte sich noch, weil nach drei Tagen eine schwerwiegende Lungenentzündung dazu kam.

Der erlösende Moment kam erst nach drei Wochen, genau zum Zeitpunkt der K&K Wertungsfahrt – Bernhard ist aufgewacht, hat mich erkannt und einige Zeichen des Bewusstseins gegeben. Er hat mir noch zugewunken, als ich gegangen bin. Diese Nachricht hat dann auch schnell die Runde unter den Clubmitgliedern und unseren Kindern gemacht, die zu dem Zeitpunkt in Bad Ischl geholfen haben. Es war wie eine Erlösung. Das Billet der Familie Huber Helmut und Petra mit den vielen Unterschriften der Helfer und Teilnehmer zu den Genesungswünschen - ist ein Schatz der immer einen besonderen Platz bei uns haben wird.

An dieser Stelle möchte ich ganz besonders Günter Peisl danken. Er hat die Arbeiten und Agenden von Bernhard für den OÖMVC und die viele Organisation die nach dem Unfall noch für die K&K zu erledigen war, souverän und mit großem Einsatz fortgeführt. Mit dem Fahrleiter Adi Schacherleitner und dem gesamten Team hat er die Veranstaltung zu einem großen Erfolg für den OÖMVC gemacht. Ich denke, wir haben in ihm einen würdigen und engagierten Kandidaten für die Nachfolge als Präsident gefunden, der ein echter Gewinn für unseren Club ist.

Es waren sehr sorgenvolle vier Wochen in Salzburg und die tägliche Fahrt um Bernhard für eine Stunde besuchen zu dürfen, haben unsere Freunde und die Familie abwechselnd auf sich genommen und mich jeden Tag gefahren. In solchen Situationen lernt man was Freunde wert sind. Ich brauchte mich um die Fahrten nie zu kümmern, sie haben sich das miteinander ausgemacht – echt toll. Vielen Dank an dieser Stelle an alle, es war eine unschätzbare Hilfe.

Bernhard wurde am 6. Juli nach Linz in den Neuro Med Kampus (Wagner Jauregg KH) verlegt und wird seither dort weiterbetreut.

Heute geht es Bernhard zunehmend besser und nach dem Absetzen der vielen Medikamente die er bekommen hat, kommt auch die körperliche Aktivität und vor allem das geistige Bewusstsein wieder zurück und wir können davon ausgehen, dass er vollständig gesund wird. Die MR Untersuchung zeigt keine Auffälligkeiten, alles geht in Richtung Genesung.

Gesundheit ist nicht alles, aber ohne Gesundheit ist alles Nichts

Wie schnell man diesen Worten eine große Bedeutung beimisst, hat sich bei uns eindrucksvoll gezeigt.

Eure Herta Steinbichl

12. K. u. K. Wertungsfahrt des OÖMVC Bad Ischl und weitere Umgebung, 25. – 27. Juni 2021

(H & P Huber)

Drei Hypothesen belasteten diesen neuen, vom Vorjahr her verschobenen Termin unserer Traditionsveranstaltung: zuerst natürlich das Coronavirus mit all seinen gesundheitlichen, wirtschaftlichen und sozialen Folgen. Weiters ein schwerer Unfall, den unser Clubpräsident Bernhard Steinbichl während der Vorbereitungen zu dieser Veranstaltung erlitt und drittens eine recht instabile Wetterlage mit einigen schweren Unwettern, die auch die nähere Umgebung des Salzkammergutes betrafen.

Die zuletzt günstige Entwicklung der Pandemiesituation erlaubte es schließlich, die Veranstaltung wie geplant zu gestalten – vor den am 10. Juni verkündeten Erleichterungen wäre an eine Durchführung nicht zu denken gewesen.

Immerhin 66 Fahrzeuge der Baujahre 1905 – ein wahrhaft urtümlicher LKW („Speed Wagon“) der Marke REO – bis 1960 (ALFA Romeo Giulietta, VW, Maserati 3500 Spider Vignale, Morgan +4) waren gemeldet; 62 davon kamen in die Wertung. Britische Elitemarken wie Alvis, Aston Martin, Bentley und Lagonda überwogen – wie um dem Brexit zu trotzen. Nikolaus Lodron, wenige Jahre jünger als sein Auto, pilotierte die 1925 von seinem Vater gekaufte Lancia Lambda mit gewohnter Verve.



Für uns persönlich war ein Dreiertreffen von Auburn, mit je einem Repräsentanten der drei Modellgenerationen der E.-L.-Cord-Ära, eine vergnügliche Überraschung. Aber auch die automobile Arbeiterklasse war bemerkenswert vertreten – neben dem genannten REO fiel ein 1937er Austro-Tatra 57L mit Aufbau für Tiertransporte auf, der sogar mit (aus Plüsch genähten) Borstentieren beladen war. Ein Motorradteam war ebenfalls am Start – Hans und Susanne Buschmann auf BMW R 67/3 mit Steib-Beiwagen von 1955.



Die organisatorische Leitung hatten Herta und Bernhard Steinbichl, die Fahrtenleitung Adolf Schacherleitner. Letzterer spielte, mit seiner Maschinenbaufirma SEMA in Traunkirchen, auch als Sponsor (und Gestalter eines bemerkenswerten Souvenirs für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer) eine wichtige Rolle. Mit zahlreichen weiteren Helferinnen und Helfern und der traditionell freundlichen Unterstützung der Gastgebergemeinde wurde eine Veranstaltung auf die Beine gestellt, die kurz gesagt, an die große Tradition der OÖMVC-Rallies seit 1967 glänzend anschließen konnte.

Am Freitag, den 25. Juni trafen die Besatzungen mit ihren rollenden Preziosen vor der Johann-Nestroy-Schule in Ischl ein. Es folgten der verpflichtende Corona Check, die technische Abnahme und sonstige organisatorische Notwendigkeiten, wie Abstellung der Fahrzeuge in einem eigens reservierten Parkdeck des Eurothermen Ressorts in Bad Ischl. Noch war ja Regen, gar vielleicht Hagel angesagt. Der Tag wurde mit einem netten „get-together“ (Sekttempfang) auf der Terrasse des Kongresshauses abgeschlossen.



Unser Präsident Bernhard Steinbichl erlitt leider drei Wochen vor dem Veranstaltungstermin bei einem Sturz eine schlimme Verletzung, die ihn für längere Zeit auf der Intensivstation festhielt. Deshalb übernahm kurzerhand Günter Peisl vom OÖMVC seine Aufgaben. Ausgerechnet am Samstag, den 26. Juni, dem Austragungstag der Rallye, konnte aber eine entscheidende Besserung seines Befindens vermeldet werden, und wir sind guter Hoffnung, dass sich zum Zeitpunkt des Versandes dieser Zeitschrift weitere wichtige Gesundheitsschritte eingestellt haben.

Der Streckenplan sah für die Teilnehmer zwei Varianten vor: Für 12 „schwächer motorisierten“ und älteren Fahrzeuge (oder auch betont entspannte Teams), galt es eine Strecke von 65 km zu bewältigen – Weißenbachtal, Attersee-Südufer, Scharfling und über St. Gilgen und St. Wolfgang zurück in die „Kaiserstadt“. Die übrigen 50 wurden nach Traunkirchen zur ersten Zeitprüfung, dann über die Großalmstraße an den Attersee, in den südlichen Hausruck und das Innviertel geschickt, bevor uns das nicht genug zu preisende Museum Fahr(t)raum in Mattsee über Mittag Parkplatz und Eintritt gewährte. Nach einem vorzüglichen Mittagessen im dortigen Stiftskeller ging es weiter nach Thalgau und schließlich entlang Fuschl- und Wolfgangsee zurück zum Ausgangspunkt – immerhin 190 km weit. Dabei wurde auch noch das entzückende und charmante Museum Manro in Koppl besucht – auch dies ein Muss für an technischer Historie, nicht „nur“ von Automobilen, Interessierte!



Die Streckenführung war eine gute Mischung aus Haupt- und Nebenstraßen, mit oft fantastischen Panoramablicken. Schon dadurch war Langeweile ausgeschlossen. Neben den hochinteressanten Museumshalten gab es aber auch noch Sonderprüfungen, die hohe Konzentration verlangten – u. a. kurze Strecken mit Zeitvorgabe (eine davon mitten durch eine SEMA-Fabrikshalle). Und: das Wetter war nachgerade ideal – sonnig, nicht extrem heiß, in Schattenpartien durchaus erfrischend kühl!



Abgeschlossen wurde die Veranstaltung mit dem Festabend inklusive Siegerehrung im Ischler Kongress- und Theaterhaus. Dieser wurde kulinarisch sehr erfreulich umrahmt, und ein musikalischer Gruß des Lehár-Festivals bereicherte den Abend wie eine erste Präsentation der prächtigen Bilder, die OÖMVC-Fotograf & Webmaster Harald Pirringer in den letzten eineinhalb Tagen geschossen hatte. Als Moderator des Abends konnte wieder unser Villacher Freund Hermann Tratnik – trotz in wenigen Tagen beginnender eigener Veranstaltung für Rolls-Royces und Bentleys – gewonnen werden, der mit seinem immensen Wissen, mit Charme und Charisma einen professionellen und kurzweiligen Ablauf sicherstellte – wie er auch schon für Ischler und Gäste auf der Straße bei Start und Ziel untertags das Rallyegeschehen erläutert hatte.



Die Klassensiege holten sich Klaus Thiel (samt drei Beifahrerinnen und Beifahrern) auf Ford T 1914, Norbert Hofbauer auf Bentley 3 Liter 1923 (ex Fred B. Myer), Günter und Birgit Schwarzbauer mit Lagonda M45 von 1934 sowie Richard Lacher mit Peter Weigert auf Aston Martin DB2 Vantage, 1952. Letzteres Team konnte auch den Gesamtsieg und damit den SEMA-Goldpokal nach Hause mitnehmen.



Dieses Wochenende war ein brillanter Auftakt für eine hoffentlich nicht mehr durch COVID beeinträchtigte (Oldtimer-)Zukunft. Herzlichen Dank allen Verantwortlichen und Beteiligten, und vor allem wünschen wir unserem Clubpräsidenten vollkommene Genesung!

H & P Huber





MILLE MIGLIA 2021 - wir waren dabei!

Wenn in Brescia die Startflaggen GO geben, schlagen Oldtimerherzen höher. 1000 Meilen – in 4 Tagen von Brescia bis Rom und zurück, eine Rallye mit großem Namen, Kult und Klassik am Rande des Wahnsinns.

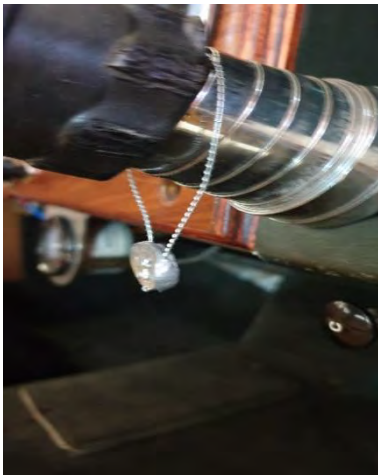
Die Motoren heulen, die Augen gespannt auf die Uhr – ein letzter Check: Roadbook – Fahrer – Beifahrer – alles bereit für die berühmteste Fahrt quer durch Italien. Letzte Zweifel kommen hoch – hält das Auto, stimmt die Startzeit, sind die Stoppuhren aufgezogen, ist das Roadbook bereit ... und dann 3 – 2 – 1 – GO auf zu dem bekanntesten Oldtimerrennen der Welt. Verrückt mit knapp 100 km/h aus dem Ort, die Augen nicht am Tacho, sondern nur bei den Zuschauern, die schreiend am Straßenrand stehen oder in den Kreisverkehren sitzen und die Teilnehmer anfeuern. Schneller, schneller deutet auch die Polizeieskorte, die immer wieder auftaucht und versucht den Verkehr zu regeln. Bei Rot über die Kreuzung, durch schmale Gassen, wo links und rechts noch Zuschauer stehen und vor Begeisterung klatschen und schreien. Immer wieder versuchen Kinder auf die fahrenden Autos zuzulaufen und mit den Fahrern abzuklatschen. Jede Abstandsregel, die wir die letzten Monate trainiert haben, ist vergessen. Es zählt die 1000 Miglia zu schaffen.

Aber was steht dahinter: Zuerst natürlich der Kampf um den Startplatz. Nur das richtige Auto und immer wieder anmelden, lässt die Chance dabei zu sein wachsen. Zwei Wochen vor dem Start erhielten wir ein E-Mail, dass wir starten dürfen. Zuerst kurzer Zweifel, aber dann doch die Gewissheit, heuer wird es was.

Es beginnt ein Marathon das Auto rennreif zu machen. Sind alle Teile original, hält der Motor die Belastung aus, wie viel Profil haben die Reifen, sitzt die Beifahrerin bequem, denn schließlich sollen alle ans Ziel kommen. Viele Stunden in der Werkstatt, sehnsüchtiges Warten auf die Ersatzteile stimmen uns auf die Rallye ein. Ein neues Zeitmessgerät wird noch investiert, alles soll perfekt sein.

Auf geht's nach Italien: Vollgepackt mit vielen Ersatzteilen und Reservekanistern bringen wir unseren ASTON MARTIN DB 2/4 mit dem Hänger zum Startort. Beim Aufkleben der Startnummer sind wir besonders vorsichtig, denn auch unser Auto soll noch lange stolz präsentieren, dass es dabei gewesen ist.

Die Abnahmen sind streng, alles wird genau kontrolliert – Gesundheitscheck von Fahrer und Beifahrer (und nicht nur die 3-G-Regel), polizeiliche Überprüfung der Dokumente und natürlich auch der Motorraum unseres Autos. Endlich wird die Plombe am Lenkrad fixiert – geschafft – wir sind startklar!



Die Stadt Brescia ist vorbereitet für den Start. Viele Touristen sind gekommen um die Oldtimer zu besichtigen und die Fahrer zu begrüßen. Die Organisation ist hervorragend – bei fast 400 Startern ist die Kulinarik eine Herausforderung. Aber es funktioniert, wir bekommen gutes italienisches Essen und kalte Getränke. Vor dem Start trifft man sich noch am Piazza della Vitoria und im Museum 1000 Miglia.

Um 14:00 Uhr beginnt der Start – eine Fliegerstaffel sprüht die Nationalflagge von Italien in den Himmel. Brütende Hitze verlängert die Wartezeit, aber gute Freunde aus der Heimat

motivieren uns. Und dann geht's los. Hinaus aus Brescia, winkend und immer suchend nach den kleinen roten Pfeilen, die uns zusätzlich zum Roadbook den Weg weisen. Ein vorerst vorsichtiger Versuch bei roten Ampeln stehen zu bleiben, werden von überholenden Teilnehmern belächelt und ignoriert. Wer da dabei ist, kennt keine Verkehrsregeln. Es gilt das Ziel zu erreichen ... immer wieder tauchen von hinten Polizeimotorräder auf – überholen links oder rechts – und versuchen den normalen Straßenverkehr anzuhalten, aber es ist Arbeitstag in Italien, da sind LKWs, Autos genauso wie Busse unterwegs. Man muss sich schon daran gewöhnen, mit 100 Sachen durch die wunderschönen Orte zu fahren.



Aber die italienische Bevölkerung freut sich auf das rollende Automobilmuseum. Und nach einigen Stunden und Diskussionen sind auch wir bereit Ampelfarben zu ignorieren, zwischen zwei Fahrspuren zu fahren und mit quietschenden Reifen die Kreisverkehre zu passieren. Nur die Zuschauer, besonders die Kinder auf der Straße, erhöhen unseren Puls und holen uns aus dem Geschwindigkeitsrausch. Die Route führte uns über Parma und den Cisapass bis nach Viareggio am Mittelmeerstrand der Toskana. Zwischendurch täglich mehrere Zeitprüfungen – eine vorgeschriebenen Strecke innerhalb einer angegebenen Zeit auf Hundertstel genau – kennen wir von anderen Rallyes – heißt aber nicht, dass es immer funktioniert, aber was soll's – dabei sein ist alles.

Ein Renntag ist lange – 23:00 Uhr im Hotel – die Nächte inzwischen sehr kurz. Schon früh morgens verließen wir Viareggio durch die Toskana bis nach Rom. Wir fuhren durch wunderschöne Städte wie Pisa, Maremma, Castiglione della Pescaia und Grosseto immer der „freccia rossa“, dem roten Pfeil, dem Wahrzeichen der Mille Miglia, folgend bis nach Rom.

Ab und zu auf abgesperrten und oft sehr engen Straßen in den Stadtzentren, ab und zu mit Polizeieskorte – bis wir mit der Geschwindigkeit nicht mehr mithalten konnten – aber auch im normalen Straßenverkehr von Italien. Da bekanntlich alle Wege nach Rom führen, erreichten wir gegen Mitternacht Rom. Leider war das Lichtfahren für unsere Autobatterie zu anstrengend und die Kolonne bei der Zieleinfahrt zu lange, daher verabschiedete sich unser Motor und wir schoben unseren Aston Martin durchs Ziel. Nach einem Reparaturstopp (Danke an das Team Houtkamp) erreichten wir unser Hotel. Müde – die Uhr zeigte 01:30h.



Tag 3: Wir verlassen die ewige Stadt in den frühen Morgenstunden durch die Toskana nach Bologna über Orvieto, Arezzo, Montevarchi, Prato und die Bergpässe des Futa und der Raticosa nach Bologna. Immer wieder treffen wir auf Teilnehmer, die jeglichen Sinn für Prioritäten

verloren haben. Blockieren den Gegenverkehr, fahren in die ampelgeregelten Kreuzungen hinein – als wenn es keinen Gegenverkehr geben würde. Auch die vielen Service-Fahrzeuge verstopften den Weg und beteiligten sich ebenfalls an der wilden Fahrt.



Die Abschlussetappe am Samstag, 19. Juni 2021 führte uns über Modena und Verona an das Seeufer von Sirmione und weiter nach Desenzano del Garda. Über die steile Kurvenstraße „Le Zette“, die aus dem Valtenesi direkt auf die Uferstraße von Salò führt, nähern wir uns der Zieleinfahrt in Brescia. Nach Startnummern sortiert passieren wir das Ziel – GESCHAFFT!

Was macht die Mille Miglia so besonders und verrückt? Die Vielzahl schöner Städte mit historischen Bauten und Plätzen, die autobegeisterten Bewohner, die mit lachenden Gesichtern applaudieren und die Daumen recken. Man winkt zurück und hupt zum Gruß. Das Wir-Gefühl stellt sich von selbst ein. Es wird uns noch lange in Erinnerung bleiben.

Bericht:

Michaela und Adi Schacherleitner



Clubmitglieder - echte Freunde



Es ist immer einfach, wenn alles gut läuft, wenn sozusagen „alles paletti“ ist und die Welt sich im gewohnten Takt dreht.

Dann ist es schön miteinander zu feiern, Ausfahrten zu machen, ungezwungen zusammen zu kommen und das Leben zu genießen.

Wenn aber das Leben ganz plötzlich eine andere Abzweigung nimmt und aus dem Nichts heraus alles was Bedeutung hatte, wofür man gelebt und woran man gearbeitet hat, auf Null gefahren wird, dann braucht man Freunde, die einem aus diesem Tal heraushelfen.

So ein Gefühl hatte ich, als Günter Peisl, Konrad Winter und Gottfried Wielend angeboten haben, das Projekt – eine Wohnmobilrestauration, an dem Bernhard den ganzen Winter und Frühling bis zu seinem Unfall gearbeitet hatte, fertig zu stellen.

Freundschaftsdienst der besonderen Art, mehr kann man dazu nicht sagen.

Damit nicht genug, es wären auch noch andere OÖMVC Mitglieder, die inzwischen längst zu Freunden geworden sind, bereit gewesen, mitzuarbeiten und das Projekt abzuschließen.

Urlaub und Termine und wohl auch, dass es gar nicht mehr soooo... vieler Arbeiten bedurfte um diese Schar von Helfern zu beschäftigen, haben den Tatendrang begrenzt.

Ein DANKE, das man gar nicht groß genug schreiben kann, ein DANKE, das so viel mehr bedeutet. Es bedeutet die Wertschätzung, die echte Unterstützung und die Freude, einem Freund unter die Arme zu greifen, wenn er es am Meisten braucht.

Ein ganzer Tag zu Zweit (Günter und Konrad) und ein Nachmittag zu Dritt (mit Gottfried) waren nötig um die restlichen Arbeiten, auszuführen. Ein Abend der dem Aufräumen der Garage gewidmet war (Günter, Gottfried und Bernhard – ein Freund von uns), haben dann endgültig das Projekt Wohnmobil abgeschlossen.

Bernhard hat zum Zeitpunkt dieses Berichtes noch keine Ahnung, was sich bei uns in der Garage an seinem Arbeitsplatz getan hat.

Wir sind alle schon gespannt auf seine erstaunten Augen und den Kommentar dazu.

Es braucht noch eine Weile, bis sein Gesundheitszustand soweit wieder hergestellt ist, dass er damit vom Krankenhaus abgeholt werden kann.

Auf diesen besonderen Moment freuen wir uns schon sehr.

DANKE nochmal an ALLE die Zeit, Mühe und die Bereitschaft aufgewendet haben um Bernhard damit eine Freude zu machen.

...und natürlich auch mir

Herta Steinbichl



Clubmitglieder Konrad Winter, Gottfried Wielend und Günter Peisl mit Nachbar und Freund Bernhard Bischof (rotes Hemd) - die fleissigen Helfer





letzte Arbeiten: An die Wand gestellt? Nein! Montage der Außenmarkise



Achtung beim Import von Oldtimern!

In letzter Zeit bekommen wir von Mitgliedern und Bekannten aus der Oldtimerszene immer mehr Rückmeldungen, dass sich bei der Typisierung ihrer importierten Fahrzeuge Schwierigkeiten ergeben.

Vorwiegend bei amerikanischen und englischen Fahrzeugen kommt es immer öfter zu Beanstandungen durch die Prüfstellen der Landesregierungen.

Hier ein Beispiel: Typisierung eines Austin Healey BN 2 Bj. 1955 aus den USA, der wirklich originalgetreu restauriert bei der Landesregierung vorgeführt und lt. dem Prüfer so begutachtet wurde, wie vorgeschrieben. Verlangt wurde ein „Fahrgestellnummer bezogenes Gutachten“ eines „Oldtimer- Sachverständigen“. Dieses Gutachten kann nicht jeder Sachverständige ausstellen. Jedenfalls wurde dem Fahrzeugbesitzer bei der Typisierungsstelle eine Liste mit den jeweiligen gelisteten Sachverständigen ausgehändigt.



Symbolfoto

Folgende Mängel wurden vom Prüfer beanstandet:

- Tachometer mit Meilenangabe nicht mehr erlaubt
- Vorstehende Zentralradmuttern müssen abgedeckt sein
- Achslast jeweils vorne und hinten in den Unterlagen nicht angegeben
- Gutachten von oben beschriebenen Sachverständigen fehlt

Interessant dabei ist, dass lt. Prüfer alles original sein muss. Also der Tachometer im amerikanischen Fahrzeug mit Meilenangabe wäre original!?

Angeblieh reichten bisher immer Aufkleber bei 30, 50 und 80 Meilen. Die Zentralradmuttern, ob jetzt mit Flügelmutter oder Achtkant ausgestattet, stehen im Originalzustand immer vor, da müsste man die Achsen kürzen. Wie soll man diese abdecken? Angaben von Achslasten findet man bei diesem Fahrzeug nirgends, muss man sich selbst heraus wiegen. Nach Rücksprache mit einem Sachverständigen ist das mit einem entsprechenden Gutachten zu belegen. Dieses Gutachten umfasst 12 Seiten, über die Kosten kann ich nichts sagen, jedenfalls geht es wieder um einige hundert Euros!

Bei einem anderen Fall eines Bekannten, dessen Fahrzeug sich seit 35 Jahren in seinem Besitz befindet und dieses nur als historisch typisieren wollte, wurde dieselbe Vorgehensweise angewandt. Das Problem dabei waren angeblich nicht vorhandene Fahrgestellnummer, fehlende Reifendimension usw. was bei den englischen Fahrzeugen früher durchaus üblich war. Jedenfalls musste der Fahrzeugbesitzer nach mehrmaligen Terminen und letztendlich mit Rücksprache des Chefs der Überprüfungsstelle eine „eidesstattliche Erklärung“ abgeben, dass alle von ihm beigebrachten Unterlagen und gemachten Angaben richtig sind. Dieser Artikel basiert auf persönlichen Erzählungen von Betroffenen und ist daher mit der gebotenen Vorsicht zu betrachten.

Man kann jedoch daraus erkennen, dass es in Zukunft immer schwieriger wird, historische Fahrzeuge in Österreich zu typisieren.

Bericht: Johann Simader

Was ist ein historisches Fahrzeug ("OLDTIMER")?

Sowohl die FIVA als auch das österreichische KFG gehen von einer sehr ähnlichen Definition des "historischen Fahrzeuges" aus:

Ein mechanisch angetriebenes Straßenfahrzeug, welches mindestens 30 Jahre alt ist; welches in historisch korrektem Zustand erhalten und gewartet wird; welches nicht für den alltäglichen Gebrauch verwendet wird; und welches daher ein Teil unseres technischen und kulturellen Erbes ist.

IMPORT

Beim Import eines historischen Kfz. sind folgende Anforderungen zu erfüllen um eine Zulassung in Österreich zu erhalten:

- mindestens 30 Jahre alt (Differenz Baujahr zu Kalenderjahr)
- ausländische Fahrzeugdokumente
- Besitznachweis (Kaufvertrag oder Rechnung)
- Nachweis der Verzollung falls das Fahrzeug aus einem nicht-EU Land importiert wird, es ist jedoch egal in welchem EU-Staat die Verzollung durchgeführt wird.
- Für die zollrechtliche Behandlung zum begünstigten Zollltarif "9705" für Antiquitäten wird in Österreich unter Umständen der Nachweis bestimmter Eigenschaften des Fahrzeugs gefordert, wenden sie sich diesbezüglich an den ÖMVV oder einen zertifizierten Sachverständigen
-

EINZELGENEHMIGUNG

- Fahrzeuge, die keine österreichischen Papiere besitzen (Import oder keine Papiere mehr vorhanden) sind beim zuständigen Amt der Landesregierung als historisches Kfz. genehmigen zu lassen, falls keine frühere Zulassung nachgewiesen werden kann („Scheunenfund“) kann der Besitznachweis über eine eidesstattliche Erklärung erfolgen. Außerdem muss das Fahrzeug sich sowohl technisch wie auch historisch in einwandfreiem Zustand befinden.
- Die Prüfstellen der Landesregierungen teilen Ihnen auch mit, für welche technische Ausrüstungsgegenstände eine Nachrüstung erforderlich ist (z.B. Blinker, Bremslicht) und wo eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird (z.B. Abgaswerte, Lautstärke)
- Nach erfolgter Einzelgenehmigung muss das Fahrzeug (in allen Fällen!) in der zentralen Genehmigungsdatenbank (ZGD) durch das zuständige Finanzamt freigeschaltet werden, erst dann kann eine Zulassung erfolgen. Für "historische Fahrzeuge" ist derzeit (Stand 2019) keine NoVA zu entrichten (unabhängig davon wo die Erstzulassung erfolgte)
- Hinweis: für Fahrzeuge die nicht als "historisch" genehmigt werden, bzw. das Alterslimit noch nicht erreicht haben (z.B. "Youngtimer") gilt der Tag der Erstzulassung in der EU für die NoVA-Berechnung. Das kann bei Fahrzeugen die erst vor einigen Jahren in die EU eingeführt werden zutreffen. (Stand 2019)
- Verbandsmitgliedern des ÖMVV können für viele Fahrzeuge die erforderlichen technischen Daten aus der Datenbank des ÖMVV-Registers kurzfristig beigestellt werden.

ZULASSUNG

- Für die Zulassung eines historischen Kfz. benötigen Sie im Prinzip die gleichen Dokumente wie für jedes andere Fahrzeug (Typenschein oder Einzelgenehmigung, Besitznachweis, Prüfgutachten § 57a), beachten Sie bitte bei österreichischen Originalpapieren und länger zurückliegender Abmeldung, ob die letzte Abmeldung auch im Typenschein eingetragen ist (oder eine Abmeldebestätigung vorhanden ist).

Sollte die letzte Abmeldung mehr als 10 Jahre zurückliegen, so muss in den meisten Fällen das Fahrzeug vorher in die „**zentrale Genehmigungsdatenbank**“ eingetragen werden. Dieser Eintrag ist bereits für die **erforderliche § 57a Überprüfung ("Anmeldegutachten")** notwendig und wird über die Prüfstellen durchgeführt, mit einer Vorlaufzeit von ca. 2 - 3 Tagen ist zu rechnen. Alternativ kann der Eintrag in die Genehmigungsdatenbank auch über eine Zulassungsstelle der Versicherung erfolgen.

•

EINTRAG "HISTORISCHES FAHRZEUG" IN BESTEHENDE DOKUMENTE

Fahrzeuge mit originalen österreichischen Dokumenten (Einzelgenehmigung oder Typenschein) können bei der zuständigen Prüfstelle der Landesregierung auf "historisches Fahrzeug" geändert werden. Der Vorgang ist von Bundesland zu Bundesland geringfügig abweichend, bzw. auch davon abhängig ob am Fahrzeug im Laufe seines Lebens Veränderungen vorgenommen wurden.

Grundsätzliche Vorgangsweise:

- Prüfstelle kontaktieren, seit 2017 ist in allen Fällen eine Vorführung bei der Prüfstelle erforderlich.
- Ein Sachverständigen-Gutachten (SV der Gruppe 17.47 - historische Fahrzeuge) ist praktisch immer erforderlich, wenn das Fahrzeug nicht mehr dem ursprünglichen Genehmigungszustand entspricht (z.B. geänderte Reifendimension)
- Eventuell erforderlich ist auch ein "Auszug aus der Liste der historischen Fahrzeuge" (Sollte in einem allfälligen SV-Gutachten enthalten sein).

Historische Umbauten: auch Fahrzeuge, die wesentliche Veränderungen aufweisen (z.B. Motor aus einer anderen Fahrzeugtype), können als "historisches Fahrzeug" genehmigt werden, wenn dieser Umbau nachweislich älter als 30 Jahre ist (z.B. vor mehr als 30 Jahren eine Einzelgenehmigung mit diesen Merkmalen ausgestellt wurde). In diesen Fällen ist praktisch immer ein SV-Gutachten erforderlich.

VERSICHERUNG

Manche Versicherungsanstalten bieten für Oldtimer preiswerte Tarife für die Kfz-Haftpflichtversicherung, es besteht jedoch kein Rechtsanspruch darauf.

Es sind folgende Varianten ins Auge zu fassen:

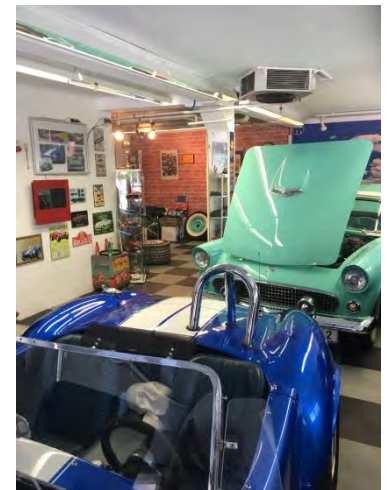
Wechselkennzeichen mit dem Alltagsfahrzeug oder eigenes Kennzeichen für den Oldtimer und die Möglichkeit die Kennzeichen zu hinterlegen (Unterbrechung der Steuerpflicht ab einer Hinterlegungsdauer von 45 Tagen, Versicherungsprämie je nach Vertragsbedingungen).

Für die Kaskoversicherung eines Oldtimers ist im Regelfall ein Gutachten eines von der jeweiligen Versicherung anerkannten Sachverständigen erforderlich, versichert wird in den meisten Fällen eine bestimmte Summe.

Quelle: Homepage/OÖMVV/rechtliches

Oldtimerbesuch in Niederösterreich!

Kürzlich besuchten wir einen Oldtimerfreund in der Nähe von St. Aegyd am Neuwalde. Als Veranstalter der Göller Classic, bei der wir bereits schon 2 x am Start gewesen waren, war uns Willi natürlich bestens bekannt. Daher wussten wir natürlich, wo hier der Schwerpunkt lag. Auf dem Fokus amerikanische und englische Fahrzeuge! Seinen kleinen aber feinen Fuhrpark (von Corvette, über AC Cobra, Jaguar E-Type bis hin zu Ford T-Bird) kannten wir ja bereits, jedoch seine neu gestaltete Garage noch nicht.



Da über die Corona Zeit kaum Besuche möglich waren und sich der Kontakt vorwiegend auf das Telefon beschränkte, nutzten wir die Gelegenheit um uns ein „aktuelles Bild“ zu machen. Schon beim Öffnen des Garagentores strahlten uns die Sportwagen in ihrem neu gestaltetem Heim entgegen. Ein kariertes Bodenbelag, tolle Hintergrundbilder mittels Fototapete, eine gemütliche Sitzecke und sogar ein kleiner Bildschirm für Präsentationen an der Wand waren nur einige der vielen Veränderungen. Umrahmt von Blechschildern und sonstigem netten Zubehör, eine Augenweide für jeden Oldtimerfan. Bei einem Bierchen und in gemütlichem Rahmen ließ es sich hier natürlich gut plaudern. Durch die lange Zeit, die wir uns nicht sehen konnten, wurden unzählige Geschichten zum Besten gegeben wobei uns so mancher „Lacher“ noch am nach Hause weg begleitete.



Bericht: Günter Peisl

Geburtstage

Oktober

Ing. WINTER Konrad
 Ing. DOLEZAL Walter
 Dr. KILBERTUS Georg
 Mag. Dr. TRENKWALDER Verena
 LAGLER Helga
 SCHLEGEL Michael
 DI ESTHOFER Gustav
 Ing. AUER Sebastian
 DICHTL Kurt
 STROH Hermann
 REININGER Harald

November

2.10. SALHOFER Josef 6.11.
 5.10. EBNER Gerlinde 10.11.
 6.10. Mag. KARL Johannes 11.11.
 7.10. HAAS Michael 23.11.
 13.10.
 13.10.
 17.10.
 22.10.
 25.10.
 28.10.
 31.10.

Der
OÖMVC
 wünscht

Dezember

Mag. THALHAMMER Helmfried 3.12.
 STEINBICHL Bernhard 6.12.
 Mag. TRIERENBERG Christian 6.12.
 DDr. SCHWAIGHOFER Gerbert 7.12.
 Ing. JELINEK Ernst 17.12.
 BERGER Erwin 19.12.
 MAIR Alfons 19.12.
 ZANGERL Georg 23.12.



* * * * *

Willkommen im Club:

Name : Dr. Georg KILBERTUS

Verheiratet mit : Karin

Wohnort: Edt bei Lambach

Alter: 63 Jahre



Fahrzeug:
 Jaguar MK IV
 1.5 litre
Baujahr : 1947



Schrauber :
 soweit ich mich auskenne

Eigene oder gemietete Garage : eigene

Vom Club gehört durch: Simader Hans und Berger Erwin, Classic Austria Wels

Mitglied in anderen Clubs: Jaguar Club Austria

Veranstaltungsprogramm des OÖMVC für 2021

Planung - (coronabedingte) Änderungen vorbehalten!



25. April 2021 Frühljahrsausfahrt (abgesagt)

25. - 27. Juni 2021 12. K&K Wertungsfahrt Bad Ischl
(Adolf Schacherleitner)

12. September 2021 Motorradausfahrt
(Martin Egger)

25. September 2021 Herbstausfahrt
(Konrad Winter und Günter Peisl)

Clubabende - Anmeldung erforderlich!

1. September 2021

**Clubabend Gasthaus
Adam Jagerl**

4600 Wels
Schafwiesenstraße 101
Tel: 07242 210693

6. Oktober 2021

**Clubabend Gasthaus
zum Zirbenschlössel**

4621 Sipbachzell
Gewerbepark Ost 22
Tel: 07240 20777

3. November 2021

**Gasthaus Mayr
Jahreshauptversammlung
mit Vorstandswahl**

4055 Pucking
Puckingerstraße 2
Tel: 07229 88903

1. Dezember 2021

**Weihnachtsclubabend
Gasthaus Stockinger**

4052 Ansfelden
Ritzlhofstraße 63
Tel: 07229 88321