



Clubzeitung

Frühling 1/2013



Inhaltsverzeichnis

03	Einladung zur 53. Ordentlichen Generalversammlung
04/05	Vorwort des Obmanns
06	Die Vize-Christoph-Seite
07	Alles Gute zum Geburtstag
08/09	Einladung zur 53. Schneerosenfahrt
10/11	Moped Exoten aus Aller Welt
12	Stirbt der KARO aus?
13/14	Was man so alles mit Oldtimern erlebt
15/16	Österreicher in Stuttgart
17	Die Briefmarkenecke
18	Buchbesprechung: Hans Friessnig, Der Tiger und Ich
19	Impressum

Namentlich gekennzeichnete Artikel

Decken sich nicht unbedingt mit
der Meinung der Clubleitung.

Datums und Adressenangaben zu

Veranstaltungen ohne Gewähr

Satz und Layout: *G. Heidrich*

a.g.heidrich@aon.at

Sehr geehrtes Clubmitglied,

wir gestatten uns auf diesem Wege auf das Herzlichste zu unserer

53. Ordentlichen Generalversammlung, am Samstag dem 16. März 2013 um 18:00 Uhr einzuladen.

Ort: Café Willi HAWLE in Wien 14., Nisselgasse 15 einzuladen Tel.: 0664-6431416

Die Tagesordnung lautet:

1. Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Begrüßung und Bericht des Obmannes
3. Bericht des Veranstaltungsreferenten
4. Bericht des Redakteurs
5. Bericht der Kassierin
6. Bericht des Kassaprüfers und Antrag auf Entlastung
7. Neubestellung des Kassaprüfers
8. Oldtimermesse Tulln, Organisation und Ablauf
9. Allfälliges – basierend auf rechtzeitig eingegangene Anträge
10. Ende des offiziellen Teils der Generalversammlung

Die Generalversammlung ist beschlussfähig, wenn mindestens ein Drittel der stimmberechtigten Mitglieder anwesend ist. Sollte dieses Drittel zum festgesetzten Termin nicht anwesend sein, so wird der Beginn der Generalversammlung um eine viertel Stunde verschoben. Die Generalversammlung ist nach verstreichen dieser Frist unabhängig von der Zahl der Anwesenden auf jeden Fall beschlussfähig. Stimmberechtigt sind alle Mitglieder die den Clubbeitrag für das laufende Jahr bereits entrichtet haben.

Anträge für die Generalversammlung müssen bis spätestens 8. März 2013 an die Postanschrift KARO-CLUB 2345 Brunn/Geb. Heinrich Waggerlweg 11, oder per Mail unter karoclub@gmx.at eingebracht werden.

Auf Grund der Wichtigkeit der Generalversammlung werden alle Mitglieder auf das Herzlichste eingeladen am 16. März 2013 zahlreich teilzunehmen.

Wir treffen uns bereits ab 17:00 Uhr, damit schon vor dem offiziellen Teil geplaudert und gegessen werden kann.

Bitte beachtet die Ausschreibung zur Schneerosenfahrt am Sonntag 17. März 2013

Der Obmann freut sich über Euer zahlreiches Erscheinen
Tel. 0664/3166671
Fax 02633/45889 E-Mail: werner.heidrich@aon.at

Liebe Freunde!

Auch im Jahr 2011 hatten wir Ende Jänner, Anfang Februar so verrückte Temperaturen wie heuer, das ist gut, um an die kommende Oldtimersaison zu denken.

Beginnen wir mit der ersten Veranstaltung unseres Clubs 2013, der Schneerosenfahrt.

Diese wird, wie ich schon angekündigt habe, von Jürgen und Hedi Splet organisiert. Dieses Mal geht es nicht auf den Hals.

Ein Grund dafür ist, dass unsere obligatorische Wanderstrecke von dem dort ansässigen Bauern abgesperrt wurde und daher nicht mehr zu begehen ist.

Am 20. Februar 2013 findet wieder unser monatlicher Clubabend bei Will Hawle, Wien 14. Nisselgasse 15 ab 19:30 statt. Wir freuen uns über zahlreiches Erscheinen

An Stelle des Märzclubabends findet am **16. März** die Generalversammlung bei Willi in Wien 14., Nisselgasse 15 statt.

Die am Sonntag, dem **17. März** stattfindende Schneerosenfahrt startet diesmal auch in der Nisselgasse, wie Ihr aus der Ausschreibung ersehen könnt.

Einige empfehlenswerte Termine:

- Der 28. Seiberer Bergpreis am 28. April.
- Die Oldtimermesse in Tulln, am 25. und 26. Mai.

Wir haben heuer nicht die Absicht bei dieser Jubiläumsveranstaltung (25 Jahre Oldtimermesse Tulln)

präsent zu sein, da sich das Interesse der Karo-Clubmitglieder sehr in Grenzen hielt.

Sollte sich dies wider Erwarten heuer ändern, könnten wir eine diesbezügliche Vorgangsweise besprechen. Es müssten sich genügend Leute für den Standdienst, ebenso wie für die Zurverfügungstellung der Fahrzeuge, finden.

- Interessant wäre auch am Dreiradtreffen in Brandenburg/Havel vom 21.-23.Juni teilzunehmen. Dieses Treffen in der Nähe von Potsdam wird von Ostdeutschen Dreiradfreunden ausgerichtet und ist ein absolutes Highlight in der Kleinstwagenszene.

Ihr würdet dort Fahrzeuge antreffen, die Ihr noch nie gesehen habt. Eine komplette Ausschreibung mit allem Wissenswerten könnt Ihr bei mir, per e- Mail, bei einem der nächsten Clubabende oder per Post erhalten.



- Der Herbst beginnt mit einer ganz wichtigen Veranstaltung: Dem 26. Gipfelsieg am Stuhleck. Der Termin dafür ist heuer der 5. Oktober 2013. Als Fahrleiter konnten wir Viktor und Andrea Zientek (Gesamtsieger 2012) gewinnen. Mein Vorschlag wäre, Anreise bereits am 4. Oktober und die Abreise erst am Sonntag dem 6. Oktober, nach einem schönen Ausflug in der Raxegend. Nur so wird die Veranstaltung für weiter Anreisende interessant. Der Abend davor und nach der eigentlichen Veranstaltung bietet Zeit für Klatsch und Tratsch und das eine oder andere Glas Wein, Bier, Mineral oder Fruchtsaft J



- Damit wären wir schon am Ende des Jahres 2013 angelangt, zu diesem Anlass möchten wir Euch an einem Samstag, (haben noch keinen Termin fixiert), gerne wieder nach Wöllersdorf zum Adventclubabend einladen.



Ich habe in meinem Vorwort nur einen Auszug gerne von uns besuchter Veranstaltungen angeführt. Den ausführlichen Veranstaltungskalender könnt Ihr im Netz unter www.oemv.at nachlesen um selbst aktiv zu werden.

Die Öffentlichkeitsarbeit im Club, die Kommunikation mit Zeitungen und Medien funktioniert schon viel besser, die Homepage wird von Günter mit großem Engagement betreut. Er freut sich über ihm zur Verfügung gestellte Artikel (siehe Impressum). Wenn Ihr etwas besser dargestellt haben möchtet, oder Termine kundtun wollt, nur zu. Anregungen sind willkommen.



Einen guten Beginn der Saison 2013 wünscht Euch

Werner

Die Vize - Christoph – Seite

Der Jänner – Clubabend war überraschend gut besucht. Es hätten mehr aber auch weniger sein können. Schwierig wird es, wenn man etwas zur Diskussion stellen will – also mache ich es via Clubzeitung.

1. Man könnte auf der Homepage die Fahrzeuge der Mitglieder auflisten, um etwaige Interessenten leichter anzusprechen.
2. Wir bräuchten Folder oder zumindest Flugzettel zum Verteilen bei den Veranstaltungen anderer Clubs um auf uns aufmerksam zu machen. Das setzt natürlich voraus, dass wir auch als KARO-Club auftreten.
3. Wer von uns weiß, welches Mopedauto (egal ob mit 3 oder 4 Rädern) mit welchem Motor ausgerüstet war?! Wäre da eine Liste nicht interessant!??
4. Ebenso könnte man auf der Homepage bei den Vorstandsmitgliedern die e-mail Adresse angeben; ich glaube, es wäre für jemanden der etwas braucht einfacher als die Kontaktadresse auf der letzten Seite!
5. Könnte die Teilnahme am Bezirksfest Hietzing zu einem Fixpunkt werden? Dazu müssten wir natürlich den Termin abfragen. Wollen die uns dort überhaupt wieder?
6. Wenn wir uns Gedanken machen über das Stuhleck, den Termin betreffend sollten wir auch Kontakt zum Veranstalter aufnehmen. Eigentlich dachte ich, er wäre zum Clubabend eingeladen. Aber das hat ja noch Zeit, der Herbst ist noch in weiter Ferne.
7. Angedacht hätte ich eine Fröhsommerausfahrt an einem Juniwochenende ohne Zwang und ohne Stress z.B.: rund um den Neusiedlersee (also Pamhagen – Sopron mit Start und Ziel in Rust oder Neusiedl oder, oder, oder...)

Ich bin schon gespannt auf Reaktionen von euch und euch und euch - die oberen Themen betreffend. Übrigens sind wir (Vorstand) auch für jede konstruktive Kritik offen.

Als Kurzweil saß ich zu den Weihnachtsfeiertagen über einem Mopedbuch und beschloss nach Durchsicht und einigen Notizen einen Artikel für die Clubnachrichten zu eurer Erbauung zu produzieren.

Mein 18er Steyr Traktor ging seiner Vollendung entgegen; eigentlich hatte ich Helmut Vogel nur gebeten , mir bei der Neuverkabelung zu helfen. Schließlich hatte ich nur mehr rechts hinten ein funktionierendes Licht. Geworden ist daraus –auch mit der Hilfe von Karl Pokorny – eine Totalrestaurierung. Ich allein hätt mich davor g'schreckt G'worden ist er schöner wie neu! Einfach toll ! Meine „Spetzln“ - Helmut hatte die meiste Arbeit, Karl machte die Kabeln, ich konnte nur sonntagnachmittags. Man glaubt ja gar nicht, wie viele Stunden da drauf gehen! Überhaupt wenn was fuxt. Aber sei's drum – ich freu mich auf die Ausfahrten. Und die Traktorclub=Kollegen werden uns (Traktor und mich) nicht wieder erkennen!

Ich freue mich auf ein gedeihliches Miteinander im neuen Jahr, auf dass sich alle Probleme in Wohlgefallen auflösen und eventuelle Meinungsverschiedenheiten in gesitteter Diskussion besprochen werden mögen!!

Das wünscht sich und Euch



19 Jahre wird's heuer, dass Hans Friessnig und ich Motorradfahren auf der Isle of Man wollten. Hans mit seiner wertvollen Wertal, nur ~30 sind davon entstanden. „Steirische Norton“ wird sie genannt, weil sie einen Federbetrahmen wie die Norton hat. Und eine Hinterradschwinge! Das war was zwischen 1947 und 1953, als es höchstens gerade Hinterradfederungen gab. Wie etwa bei der Puch TF. TF oder gar TFS, aus dieser Richtung bezog der Österreicher Wertal die Motore für seine Schöpfungen. Mit 111 kg wiegt sie um 15 kg weniger als ihr Puch Äquivalent. Denkt einmal an deren Trommelbremse und schaut Euch die Vorderradbremse und ihren Bremshebel am Bild an! „Die Wertal“, ein Sondermodell für Feinschmecker. Wie Hansens Tiger auch. Aber nur auch, die Wertal ist seltener.

Wie sie sich fährt auf der Isle of Man? Keine Ahnung. Leider. Ich hatte meine BMW mit, und Hans kämpfte an des Fahrens statt mit einer schmerzhaften Fußverletzung aus dem letzten Krieg. Aus dem letzten Krieg! Da war er auch dabei? Ja, da war er gerade um die 19 Jahre alt. Um die 19 Jahre? Da wäre Hans ja jetzt um die 90!

Stimmt!

Ende März, exakt 90! Das ist schon was! Hans himself, das dritte – nein das erste – Sondermodell zu Wertal und Tiger! Edell

Herzlich Glückwunsch! Alles Gute, nur Gutes und: weitermachen so!
Im Namen aller KaRo Club Mitglieder und im eigenen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Norbert'.

Norbert

Einladung zur 53. Schneerosenfahrt des KARO Clubs am 17.3.2013



Liebe Freunde, Clubkollegen und sonstige Oldtimerliebhaber!

Wir, die Familie Splet, erlauben uns in unserer Eigenschaft als Fahrtleiter, euch zu der 53. Auflage dieser traditionellen Saisoneroeffnungsfahrt des KARO Clubs einzuladen!

Da es leider keine „klassische“ Schneerosenfahrt mehr geben kann, da der Rundwanderweg am Hals durch einen groÙbauerlichen Zaun zu einer Sackgasse mutierte, werden wir diese Ausfahrt zwar in die gleiche Gegend, aber doch an ein anderes Ziel fuhren.

Treffpunkt ist das Kaffeehaus von Willi Hawle in 1140 Wien, Nisselgasse 15- wo schon am Vorabend die Generalversammlung stattfindet. Es ist zu uberlegen, ob sich nicht jemand da ein Zimmer in der Nahe nehmen mochte- erspart Stress und viel Fahrzeit.

Eintreffen der Teilnehmer ist ab 8h moeglich – Fruhstueck im Lokal wird sicher eine nette Angelegenheit – ist aber nicht im Preis inkludiert – da kann sich jeder nehmen, was er gerne schnabuliert und bezahlt auch danach.

Der Start zur Ausfahrt erfolgt um 9.15h, Ihr erhaltet die Unterlagen im Lokal zwischen 8.30h und 9h, dann folgt die Fahrerbesprechung und darauf die Abfahrt in loser Folge, wie es euch gefaellt.

Wir haben ein paar Programmpunkte geplant, die hoffentlich Eure Zustimmung finden werden, u.A. werden wir das private Rollermuseum Motor – Rollie in Wien 12 besuchen, von dort verlassen wir die Stadt Richtung Südwesten und dann..... laßt euch überraschen! Nur soviel: Es gibt diesmal keinen Wettbewerb, keine Startnummern und keine Wertung mit Fragen etc – wir wollen wieder zur gemütlichen Ausflugsfahrt zurückkehren, die es ursprünglich ab 1960 war! Daher ist es auch nicht nötig, dass jeder mit dem eigenen Fahrzeug fährt – es können sich ohne weiteres auch Fahrgemeinschaften bilden, damit auch während der Fahrt „wichtige Informationen“ ausgetauscht werden können. Der Startplatz ist jedenfalls bestens mit U-Bahn, Bus und Straßenbahn erreichbar, sodaß man dann leicht als Passagier zusteigen kann.



Der Ausflug endet nachmittags in einem empfehlenswerten Lokal in der Nähe Badens – was ja wohl vielen Teilnehmern sehr entgegenkommt, nicht wahr? Auch dort ist die Konsumation individuell und daher selbst zu bezahlen.

Aufgrund der fehlenden Wertung erfolgt die Vergabe der Schneekugel auch nach einem neuen Modus – und ist daher auch nicht zwangsweise mit der Durchführung für nächstes Jahr gekoppelt! Teilnahmeberechtigt sind alle interessierten Oldtimerleute, wobei es uns natürlich schon freut, wenn ihr auch mit euren alten Vehikeln kommt – angesichts des Datums und der damit verbundenen möglichen Wetterlage ist dies allerdings nicht zwanghaft vorgeschrieben. Möglichst kleine Fahrzeuge können auch neueren Zulassungsdatums sein. Suzuki Swift oder Daihatsu, Fiat Cinquecento usw...



Teilnahmegebühr : € 12.- pro Person, darin enthalten Museumsbesuch, Fahrtunterlagen, Jausenpaket, Organisation.

Wir bitten um Bekanntgabe der Teilnahme bis zum 13.3.2013 – für später Nennende kann ich leider nicht garantieren, dass es genügend Platz gibt, wir versuchen es natürlich, aber....

Wir freuen uns auf Euer kommen und wünschen uns nicht nur schönes Wetter, sondern auch gute Laune und eine pannenfreie Fahrt. – Auf ins 13er Jahr mit den Oldies!

Anmeldung unter splet.h@aon.at oder 0676-5172825 - Fragen etc. natürlich ebenso!

Einige Moped – Exoten aus Fern und Nah

Ausgesucht vom Vize Christoph

BALKAN (Bulgarien) : United Plans Balkab
BRTLA , Lovech . Zwischen 1958 und 1975
montierte der Betrieb Zweiräder mit 47 bis 73
ccm – Motoren.



DERBY – FERRARI (Dänemark) : Von
1950 bis 1969 in Aarhus. Das Unter-
nehmen produzierte 2-Gang – 2-
Takter , die in Zusammenarbeit mit der
Abteilung BRM von Ferrari unter der
Leitung des Ing. Ballentina entwickelt
wurden. Der größte Teil der Produktion
ging
nach Nordeuropa.

HELKAMA (Finnland) Bedeutendster finnischer
Mopedproduzent ab 1960. Es kamen Triebwer-
ke von Demm , Sachs und Jawa (!) zum Ein-
bau .



HMW (NL) : In Amsterdam . Jan Jon-
ker , der stark an der Produktion betei-
ligte Importeur war so etwas wie die
Entwicklungsabteilung .Die von ihm ent-
wickelten Modelle wurden unter
den Markennamen Colibri , Contessa
und sogar Saroléa vertrieben.

ITAL MOTOR – JAWA in Bologna . Entstand als Folge eines Vertrages mit Jawa. Hergestellt wurde die italienische Mustang mit tschechischem Motor.



JAGUAR (Finnland) : 1962 gab die Marke ein kurzes Gastspiel und produzierte ein mit Husqvarna – Motor ausgerüstetes Sportmodell.



MASERATI in Modena (Italien) Die Mopeds des berühmten Automobilherstellers profitierten vom Ruf der Sportwagen. Ab 1953 bis Mitte der Sechzigerjahre wurden Mopeds erzeugt , allerdings war die Technik nicht zuverlässig.

MOBRA (Rumänien) : Die aus den sechziger Jahren stammende robuste Mobra , die wie ein kleines Motorrad wirkte , wurde zwanzig Jahre praktisch unverändert gebaut. Der Motor wurde unter Lizenz der deutschen Victoria erzeugt.



Stirbt der KARO aus??

NEIN



Audi Urban Concept: Karbon-Karosserie, weniger als 500 Kilo Gewicht, 15 kW starker E-Antrieb

Renault Twizy: Ein Zwitter aus Kleinwagen und Motorroller, der je nach Blickwinkel aussieht wie ein längs halbiertes Smart oder wie ein verbreiteter BMW C1-Neben dem Twizy für Autofahrer gibt es noch eine abgespeckte Variante mit identischer Technik, aber limitierten Fahrleistungen: Dann wird der Motor gedrosselt und das Tempo auf 45 km/h beschränkt, womit der Zweisitzer bereits mit 16 und in einigen Ländern sogar ohne Füh-



Smart-Zukunft: Die Daimler-Kleinwagenmarke Smart bastelt ebenfalls an einer elektrischen, urbanen Zukunft. E-Fahrad, E-Roller und E-Auto wurden bereits als Studien präsentiert. Und zumindest das Elektroauto wird im nächsten Jahr bei den Händlern stehen.

Opel Rak-e: Das gemeinsam mit dem österreichischen Motorradhersteller KTM entwickelte Gefährt hat zwei hintereinander angeordnete Sitze und wiegt nur 380 Kilo. Der E-Motor leistet 37 kW und ermöglicht 120 km/h. Eine Akkuladung reicht für 100 Kilometer. Über die Frage einer Serienfertigung schweigen sich die Verantwortlichen beharrlich aus.

Günter



Was man so alles mit Oldtimern in Österreich erlebt

Es begann Alles im vorigen Jahrhundert., Mitte der neunziger Jahren in Gloggnitz. Ich hatte meine Teilnahme am Oldtimer-Gleichmäßigkeitslauf auf dem Semmering angemeldet. Argwöhnisch beäugte der Veranstalter meinen Oldtimer auf dem Sammelplatz in Gloggnitz: „Damit werden Sie wohl nicht den Semmering hochkommen“.....Er meinte wohl damit in erster Linie die nur 50ccm meiner Simson-(Kampf-)SCHWALBE des Baujahrs 1964, die diesen Namen von meinen Lehrlingen erhalten hatte, aber das konnte er ja nicht wissen.

Ich sollte nur am Ende der Kolonne fahren, damit ich mit meinem langsamen Mopedroller nicht den ganzen Konvoi aufhalte. Mir war's recht.

Die Karawane alten Blechs setzte sich Richtung Schottwien in Bewegung. Alle kamen an.

Auch ich, nur jedoch nicht als Letzter, denn ich hatte bereits auf diesem kurzen Stück einige Fahrzeuge überholt- und alle hatten mehr Pferdchen im Motor als ich!

Alle fuhren zweimal auf dem erhaltenen Teil der traditionsreichen Rennstrecke den Berg hinauf, ohne sichtbaren Tachometer, Uhren oder sonstigen elektronischen Zeitschnickschnack. Als vermeintlich Langsamer wurde ich bald zum Start aufgerufen. So startete ich meinen „angeschärften“ Motor und überholte unter dem Beifall der Zuschauer die ersten Fahrzeuge, die auch dem Ziel entgegen strebten. Dabei war Zählen angesagt, Sekundenzählen- und immer schön gleichmäßig. Bei der Siegerehrung beim Kirchenwirt fiel mir auf, dass meine „Kampf-Schwalbe“ ständig von vielen Schaulustigen umlagert war. Wenn ich nur wüsste warum.....

Mit einem der interessierten kam ich ins Gespräch. Er fuhr ein Motorrad mit einem Dieselmotor, eine ROYAL-ENFIELD, für mich damals eine Neuheit. Dabei sagte er mir, dass er zur Erweiterung seiner Oldtimersammlung (Er war im Besitz aller jemals produzierten PUCH Mopeds) gerne noch einen Zweitakt-TRABANT haben wollte, den er aus Ungarn bekommen könnte, allerdings in nicht gutem Zustand und zudem teuer.

Da wir uns seit dem ersten Moment sympathisch fanden, bot ich ihm spontan an, einen TRABANT in gutem und vor allem originalem Zustand in Chemnitz zu besorgen und in zwei Wochen zu ihm zu bringen, da eine Reise dorthin ohnehin von mir geplant war. Ein Handschlag wie unter Freunden besiegelte die Abmachung.

Wieder zu Hause suchte ich in der Tageszeitung nach einem passablen TRABANT, die damals noch massenhaft angeboten wurden. Aber wider Erwarten fand ich keinen: Entweder herunter geritten, hemmungslos verbastelt, unfallbeschädigt oder total verwahrlost. So etwas konnte ich ihm nicht anbieten! Gute Exemplare waren bereits in fester Hand von Sammlern oder aber unbezahlbar. Hatte ich etwa meinen Mund zu voll genommen? Ich musste etwas tun, zumal er inzwischen allen seinen Freunden erzählt hatte, dass ihm ein Unbekannter aus der ehemaligen DDR einen TRABANT besorgen und sogar noch anliefern würde, und das Alles innerhalb von 14 Tagen....

Also tat ich etwas: Viele Anbieter suchte ich auf, vergeblich. Endlich wurde ich fündig, in Freiberg, 40km von Chemnitz entfernt: eine TRABANT-Limousine, in Elfenbein mit weinrotem Dach, jahrelang die Traumfarbe des DDR Bürgers. Allerdings war das Fahrzeug trotz seines guten technischen Zustandes innen und außen total verdreckt. Um ganze drei volle Kehrschaufeln voll Dreck erleichterte ich dieses Auto. Erst dann entdeckte ich, dass es nahezu rostfrei war, Motor, Getriebe und Fahrwerk untadelig.



Die nun folgende Arbeit hätte einer Stripperin zur Ehre gereicht. Alle Innereien wurden ausgeweidet: Armaturenbrett, Sitze, Innenverkleidungen.....

Ich durchforstete viele mich bekannte Autowerkstätten und neu entstandene Autofriedhöfe nach Neuteilen der letzten Bauserien und wurde fündig.

So entstand unter Zeitnot allmählich wieder ein originaler TRABANT de Luxe, allerdings erst nach vier Wochen. Die Freunde meines neuen Bekannten frohlockten zwischenzeitlich: Reingefallen!

Aber denkste:

Jede nur erdenkliche Ecke vollbepackt mit allen wichtigen Ersatzteilen fuhr ich los in Richtung Schottwien. Im Höllental, auf dem Parkplatz nahe dem Wasserwerk, brachte ich den leider nicht mehr ganz neuen Lack auf Hochglanz. Bei schönstem Sonnenschein kam ich unter den staunenden Augen meines Bekannten in Schottwien an. Er hatte nicht mehr damit gerechnet, das er mich noch einmal wieder sehen würde, und dazu noch mit „seinem“ TRABANT! Und da er zudem an der Hauptstraße neben dem Stützpunkt des ÖAMTC wohnte, stellte er den TRABANT sofort direkt an seiner Grundstückseinfahrt für alle gut sichtbar ab. Er war rehabilitiert! Ich hatte Wort gehalten.

Eine lange Freundschaft zwischen Franz J. und mir folgte.

Am nächsten Tag fuhr er mich zu meinem zweiten Ziel in Richtung HOHE WAND. Ich brauchte Ersatzteile für meinen Lieblings-Oldie, den RELIANT-REGAL. Die Krux: An den Ersatzteilen hing ein zweiter RELIANT dran, den ich zwangsläufig mitnehmen musste.

Die „Aufhübschung“ seines Lackes mit dem mitgebrachten Schleifmitteln auf einem entlegenen Feldweg war trotz aller Tricks und Kraftanstrengungen meinerseits ergebnislos, denn der Lack war hemmungslos ausgekreidet. So blieb mir nichts anderes übrig, als diesem wahrlich unansehnlichen Zustand und vollbepackt mit Ersatzteilen weiter nach Gyöngyös in Ungarn zu fahren zwecks meiner Teilnahme an der dortigen Oldtimerrallye. Mein Fahrzeug wurde dort respektiert, man kannte mich ja aus besseren Fahrzeugzeiten.

EINE Pokal konnte ich allerdings mit diesem Fahrzeug nicht erhalten. Ist doch logisch! Zurück nach Deutschland fahren wir gemeinsam, mein Sohn mit seinem bestens laufenden 45-PS WARTBURG 312HT in optischem und technischem Bestzustand und ich mit meinem Ersatzteil RELIANT. Dessen Motor lief, als ob der berühmte Tiger im Tank säße. 135km/h zeigte der Tacho an. Mein Sohn bedeutete mir, nicht so schnell zu fahren, er hätte Probleme mir zu folgen. Problemlos erreichten wir unsere Heimat.

Und der TRABANT? Jahrelang stand er auf seinem Platz neben der Straße. Wind und Wetter setzten ihm zu.

Franz lebt leider nicht mehr. Was wohl aus dem TRABANT geworden sein mag? Ich habe es nie erfahren



Er sah genauso wie aus wie der in der Clubzeitung 3/12 des KARO-Clubs

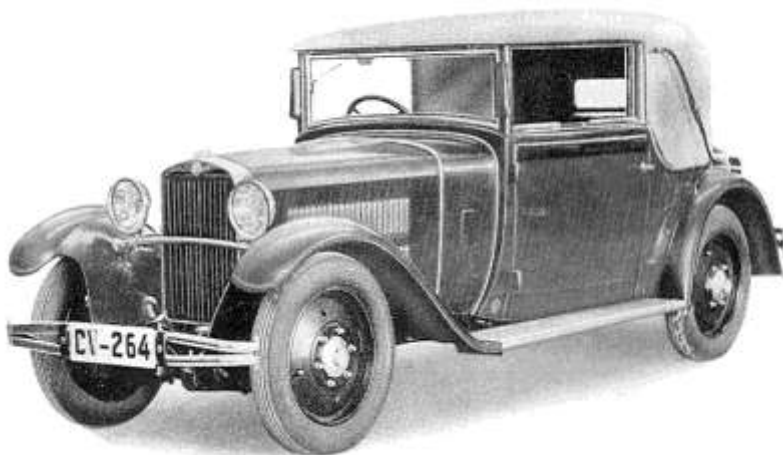
Hubert Rödel

Österreicher in Stuttgart

Knapp 30 Automarken hat es einst in Österreich gegeben. Geblieben sind nur wenige. Die Mehrzahl verschwand im Lauf der Jahre fast gänzlich aus dem Fokus vieler Oldtimerfreunde. Neben bekannter Namen wie Gräf & Stift, Steyr Puch, Austro Daimler, Puch und Denzel finden sich weitere Namen wie Wyner, Celeritas oder Friedmann-Knoller in der Liste der Österreichischen Marken.



Diesen teils vergessenen Marken widmet die RETRO CLASSICS im März 2013 in Stuttgart eine Sonderschau. Die ausgestellten Fahrzeuge sollen über eine besondere Epoche des Österreichischen Automobilbaus Zeugnis ablegen.



Eindrucksvoll demonstriert der ehemalige k. und k. Hoflieferant Armbruster, wie er den Steyr XX von 1929 die **Karosserie des „5-Positions-Cabriolet“** perfekt hergestellt hat. Nur drei Fahrzeuge dieser Art wurden jemals gebaut. **Die Zuverlässigkeit und Robustheit** machte den **Wagen auch für abenteuerliche Expeditionen** bereit. Prinz Liechtenstein fuhr 1929 die 12.000km lange Strecke durch Ost-

afrika von Mombasa nach Alexandrien.

Das ausgestellte Fahrzeug ist der ehemalige Dienstwagen der Direktion des Burgtheaters

Der einzige erhaltene seiner Art ist der Puch Alpenwagen Typ VIII aus dem Jahre 1913. Ein 4-Zylinder-Reihenmotor mit 38 PS und 85km/h Spitzengeschwindigkeit.



Das „Steyr Baby“, von dem mehr als 13.000 Exemplare gebaut wurden, darf als „Volksauto“ bezeichnet werden.

Schon bevor der Volkswagen „Käfer“ lief und lief lockte der Steyr 50/55 mit dem Slogan .

„Ich möchte von Dir ein Baby-ein Steyr Baby“

Der Wagen hatte einen 4-Zylinder Boxer Motor, einem großen Stahlschiebedach und 22PS mit denen er immerhin 90km/h schaffte.

Noch zu sehen ein Austro Fiat 1001, der in die Geschichte als erster PKW von Austro Fiat einging.



Die Steyr 100 Limousine wurde in den Jahren 1934 bis 1936 2.850 mal gebaut. Der Wagen diente als Inspektionswagen beim Bau der Großglockner Hochalpenstraße.

Weitere Exponate sind: Lehner & Dauber Elektromobil R1, Baujahr 1902, ein Steyr 120 Super Cabriolet und



ein geländegängiger Kleinlastwagen Steyr Puch 700 AP Haflinger, gebaut von 1959 bis 1974.

PS-NOSTALGIE

IM MÄRZ FINDEN DIE BEIDEN BELIEBTESTEN SONDERMARKENSERIEN „AUTOS“ UND „MOTORRÄDER“ IHRE ATTRAKTIVE FORTSETZUNG.

Der Puch 500, ein legendärer Kleinwagen aus Österreich, war als überaus beliebtes Fahrzeug ein fixer Bestandteil des einstigen Straßenbildes. Die Entwicklung dieses Autos verlief freilich nicht ganz ohne Schwierigkeiten, die enormen Kosten einer kompletten Neukonstruktion bzw. der Produktion einer eigenen Karosserie drohten das Projekt nämlich gleich zu Beginn scheitern zu lassen. Erst aufgrund eines Vertrags mit der Turiner Autofirma Fiat konnte man sich die Produktion einer eigenen Karosserie ersparen – es reichte, die Rohkarosserie des Fiat 500 anzukaufen und zu adaptieren. Lediglich der Motordeckel und in späteren Jahren das feste Dach wurden in Eigenproduktion hergestellt. Nichts desto trotz waren die Unterschiede zwischen dem italienischen Fiat und dem österreichischen Steyr-Puch groß: Im Gegensatz zum luftgekühlten Twin-Motor des Fiat enthielt der Puch einen 2-Zylinder Boxermotor mit 493 ccm – und auch die Getriebe-Fahrgestelleinheit wurde zur Gänze in Graz hergestellt und wies zum Teil andere Konstruktionsansätze auf. 1957 rollte der erste Puch 500 schließlich als „Cabriolimousinen-Variante“ aus dem Werk, das 16 PS starke Modell mit Faltdach sollte vor allem Motorradfahrer als Zielpublikum ansprechen. Der Verkauf des Kleinwagens verlief ausgesprochen erfolgreich; von den fast 60.000 von 1957 bis 1975 produzierten Fahrzeugen wurden trotz der Lizenzklauseln von Fiat auch viele außerhalb Österreichs abgesetzt, die meisten davon in Deutschland.

Aus der gleichen Zeit stammt das Motorrad „KTM 125 D.O.H.C. „Apfelbeck“. Im Jahre 1955, zwei Jahre nach der Vorstellung des ersten KTM-Motorrades, stiegen die Mattighofener in den imagerträchtigen Straßenrennsport ein. Damals boten Vier-

taktmotoren eine erfolversprechendere Basis für die Konstruktion einer Rennmaschine als die im Endurosport eingesetzten robusten Zweitakter, wie sie in den Serienmaschinen von KTM Verwendung fanden. Weil es im KTM-Programm jedoch keinen Viertakter gab, mussten zwei Production Racer von MV Agusta als „Organspender“ erhalten. Die italienischen 125 cm³-Motoren wurden in eigene Fahrgestelle mit Vorderrad-Schwinggabel eingebaut, um erste Erfahrungen sammeln zu können. Im Jahre 1956 konnte Firmenchef Hans Trunkenpolz den erfolgreichen österreichischen Konstrukteur Ing. Ludwig Apfelbeck (1903-1987) für sein Rennmaschinenprojekt gewinnen. Apfelbecks kurzhubig ausgelegter DOHC-Motor leistete knapp 17 PS bei 12.000 Umdrehungen pro Minute und wurde über ein Sechsgang-Getriebe geschaltet. Das Motorrad mit einer Spitzengeschwindigkeit von 180 km/h kam überwiegend bei nationalen Rennen in Österreich, aber auch bei mehreren internationalen Wettbewerben in Deutschland zum Einsatz, wo es gegen die in der Weltmeisterschaft dominierenden Marken einige bemerkenswerte Erfolge erringen konnte.

Sondermarke „KTM 125 D.O.H.C. „Apfelbeck“
aus der Serie „Motorräder“:
Nennwert 0,75 €, Ersttag 15.3.2011,
Entwurf: Hannes Margreiter, Druck: OeSD,
Auflage: 250.000 Stück.



Sondermarke „Puch 500“
aus der Serie „Autos“:
Nennwert 0,65 €, Ersttag 17.3.2011,
Entwurf: Hannes Margreiter, Druck: OeSD,
Auflage: 250.000 Stück.



Rennmaschine anno 1956.



Original-Werbefoto aus den späten Fünfzigerjahren.

Christoph G. Hauer

Hans Friessnig, Der Tiger und Ich, Graz 2012

friessnig@infar.eu, Softcover, 155 Seiten, reich bebildert, € 29,90

45 Jahre, 50.000 km: eine Biographie. Oder besser: zwei „Autobiographien“ in einem. Einmalig. Wer sonst noch fährt seit 1962 seinen „Tiger“ und schreibt darüber! Schön zu lesen oder oft in edler Trockenheit. Technik ist eben kein Plüschtier! Die Wandlung der Fehlentwicklung „Sportfahrzeug Tg 500“ zum gebrauchten unverkäuflichen Messerschmitt Kabinenroller mit 4 Rädern und schließlich zum „Tiger“, einem exquisiten Oldtimer. Der blauen Mauritius gleich. Und dazu die Dokumentation erlebter Entwicklung des historischen Motorsports. Geschichte geworden und niedergeschrieben. Zum ersten Mal: die zaghaften Anfänge mit einem Wiesenslalom in England 1977 (wo sonst!). 1987 bereits international, Italien, „Raduno Auto d’epoca a Merano“. 1997 Schleizer Dreieck in Deutschlands und immer wieder und bis heute Salzburgring, Nürburgring oder der Mutchellen

GP in der Schweiz. Oder kleine, feine Clubveranstaltungen. Oder oder oder. Die unterschiedlichsten Fahrzeuge einer bunten Szene und ihre Besatzungen. Für Messerschmitt-Kabinenrollerfahrer ein MUSS und jedem Oldtimer Interessierten eine wärmstens empfohlene Lektüre. Die 30 Tigerbesitzer, die’s noch gibt, weltweit, werden es in einem Zug ausgelesen haben.

NG Mylius



Impressum

Herausgeber

Karo Club Österreich

Gegründet 1960

**„für Kabinen,-Roller-und
Klein Autofahrer**

c/o Hans Radl
Heinrich Waggerlweg 11
A 2345 Brunn am Gebirge
<http://WWW.karoclub.at>
karoclub@gmx.at

Vorstand

Obmann:

Werner Heidrich
Anna Steurgasse 3
A 2752 Wöllersdorf
+43 664 3166671
werner.heidrich@aon.at

*Obmannstellvertreter und
Veranstaltungsreferent-
Stellvertreter:*

Christoph Hauer
Sandwirtgasse 17
A 2500 Baden
+43 664 4425318
christoph.hauer@live.at

Schriftführer und Redakteur-

Stellvertreter:

Hans Radl
karoclub@gmx.at

Redakteur und Schriftführer-

Stellvertreter

Günter Heidrich
Josef Österreichergasse 13a
A 1230 Wien
+43 6643812803
a.g.heidrich@aon.at

Kassierin:

Hedwig Splet
Hauptplatz 21
A 2191 Gaweinstal
+43 676 7545851

Veranstaltungsreferent und Kassierstellvertreter:

Wilhelm Hawle
Märzstraße 125
A 1140 Wien
+43 664 64314116

Mitgliedsbeiträge:

Ordentliche Mitglieder Inland:

€ 30.- / Jahr

Ordentliche Mitglieder Ausland:

€ 20.- / Jahr

Anschlussmitglieder:

€ 6.- / Jahr

**Fällig und zahlbar jeweils zu Anfang
Des neuen Kalenderjahres**

VOLKSBANK Weinviertel
BLZ 40100
Kontonummer: 5005228000
BIC: WVMIA2102W
IBAN: AT744010050052280000



Clubanbende
Jeden dritten Mittwoch
Im Monat ab 19:30



Bei Willi Hawle
1140, Nisselgasse 15

