32. Internationaler Seiberer Bergpreis 30. April 2017

60 Jahre Puch 500

Fotos: © Artur Fenzlau / Technisches Museum Wien

200 Jahre Fahrrad

Fotos: © Artur Fenzlau / Technisches Museum Wien

90 Jahre Volvo

internationaler SEIBERER BERGPREIS seit 1985

ERSTER OESTERREICHISCHER KLEINWAGEN CLUB

Editorial

Liebe Freude des alten Blechs!

Diese Ausschreibung für den Seiberer Bergpreis steht unter dem Motto „durch's Reden kommen d'Leut zam". Immer steht ein wunderbarer Lieferwagen auf den ersten Metern der Seiberstraße. „Hick" steht drauf. Der wär doch super für die Startnummernausgabe. Der Citroen vom Luke Gernot (siehe unten) hat uns viele Jahre gute Dienste geleistet, danke Gernot! Aber der vom Hick ist ein Hochdach, da kann man drin stehen! Lass uns den Damen bei der Startnummernausgabe etwas Gutes tun. Ich habe Herrn Hick gefragt und er hat ohne

HICK
GÄRTNEREI
WACHAUER PFLANZEN KULTUR

Zögern ja gesagt. Und großer Dank auch an Ferdinand Kern, der nach einem Gastspiel in Krems jetzt wieder den Leiner in Linz leitet. Letztes Jahr hat der Wind unser Klubzelt onduliert. Irreparabel. Ferdinand hat uns ein neues spendiert. Ich hab ihn gefragt und er hat ohne Zögern ja gesagt. Und ein paar Campingsessel packt er noch oben drauf.

Und mit noch einem hab ich geredet: Der Herr Daxböck ist zwar beim Volvoklub, aber hat mir eine Puch-Geschichte erzählt, die ich kaum glauben konnte. Geschenkt, wenn er ihn herrichtet! Hat er. Und wie, lest im Blattinneren! Dort findet ihr auch

Fotos von meinem Puch, den ich zehn Jahre lang täglich gefahren bin, auch zu viert zum Wandern auf die Rax, bis ich ihn nach einem Zufall um zehn Tausender hergegeben habe. Schilling, nicht Euro. Heute versuche ich mein Gesäß zu erreichen, um deshalb kräftig reinzubeißen. Und in die andere Backe für den Puch R50-Roller, der mein erstes Moped

Fotos: © Artur Fenzlau / TMW

war. Um 3500 gekauft, zwei Jahre später für 3500 hergegeben. Schilling.

b2b
events

Und noch eine Geschichte: Mit Thomas Ludwig habe ich gesprochen, der seit vielen Jahren Stammgast am Seiberer ist. Er hat mir zwei Fotos geschickt. Eins vom Seiberer 2015 und eins vom Seiberer 1968. Das gleiche Auto, 1968 von Heinz Schrammel gefahren, seit 2008 von Thomas Ludwig, als Reminiszenz auch mit der Nummer 35.

Was erwartet Euch sonst noch? Wir hoffen auch wieder auf zahlreiche Besucher aus der Riege der Liebhaber **japanischer Klassiker, Ostblockfahrzeuge, Dreiradler, Youngtimer,** und natürlich alles, was mit **elektrischem Antrieb** und **schwarzen Nummerntafeln** fährt.

JAPAN-OLDIES.AT
PORTAL FÜR JAPANISCHE OLD- UND YOUNGTIMER

Wie immer an dieser Stelle viel Spaß und viel Erfolg,
Euer ergebener Veranstaltungsleiter
Martin Winkelbauer

Folgen Sie dem Seiberer Bergpreis auf

Wer nicht dabei sein kann:
Der Seiberer live stream im Internet über kabelloses Breitband von
kabelplus

60 Jahre Puch 500

Von Dietmar Etzersdorfer

Heuer, genau am 30.September ist es so weit: vor 60 Jahren wurde der neue österreichische Kleinwagen, der Puch 500 der österreichischen Öffentlichkeit vorgestellt.

Eine leichte Geburt war das nicht: der erste Prototyp war ein Kabinenroller. Zum Glück entschied man sich stattdessen einen vollwertigen Kleinwagen zu entwickeln. In Steyr platzte man aus allen Nähren, deshalb übersiedelte das Entwicklungsteam mit DI Erich Ledwinka zu Puch nach Graz. Und als man fertig war, signalisierten die Kaufleute: wir haben ein Problem. Die Karosseriewerkzeuge wären für die erhofften 10.000 Autos pro Jahr zu teuer geworden. Statt aufzugeben findet sich eine typische österreichische Lösung. Lizenzpartner Fiat (für die Steyr-Fiat) erlaubt die wichtigsten Teile der Karosserie und der Vorderachse zu

übernehmen. Der Rest kam aus Österreich. So etwas hat es bei Fiat vorher auch nachher nicht mehr gegeben. Ein genialer Schachzug: teutonische Technik im italienischen Kleid: Das sollte auch 2 Jahre später mit dem BMW 700 funktionieren und das Überleben der Bayern ermöglichen.

Und der Puch 500 war das richtige Fahrzeug zum richtigen Zeitpunkt: die Österreicher kauften, der Marktanteil war 2-stellig. Aber nur kurze Zeit: ab 1960 gingen die Verkaufszahlen kontinuierlich zurück. Dank Wirtschaftswunder stiegt die Kaufkraft und der Wunsch nach größeren Autos. Die gibt es nicht in Graz. Auch die neue Karosserie ab Sommer 1966 ändert nichts mehr, der Absatz ging auf unter 1000 Stück pro Jahr zurück. 2 Jahre später endet die Produktion in Graz.

Und wieder folgt ein kluger Schachzug: Puch Motore werden nach wie vor in größerer Stückzahl gefertigt, also importiert man einen Fiat 500 ohne Motor baut den bekannten Puch Motor ein und fertig ist das neue Billigmodell. Nach ein paar Tausend Fahrzeugen war aber dann 1972 Schluss.

Dann folgte die übliche Phase eines Autolebens: Nachfrage und Wert sinken ins Bodenlose. Zur Unterhaltung im Fernsehen reichte es noch immer: Karli Sackbauer im Mundl mit einer Puch Leiche. Oder die Episode bei versteckter Kamera: Puch 500 mit 100 Liter Tank. Die Autos waren wertlos. Um wenige hundert Schilling konnte man einen kaufen. Typisch die Geschichte eines 650TR Käufers, der den Verkaufspreis noch drücken konnte, weil ja 650er bei Versicherung und Steuer teurer seien.

Und die meisten Alltagsautos verschwinden dann von der Bildfläche. Nur ganz selten wird ein wirklicher Klassiker daraus. Der Puch sollte es erleben.

Anfang der Achtziger Jahre gründen sich die ersten Clubs in Österreich und Deutschland. Gesucht sind die schnellen Autos, die ersten Treffen finden statt: auf Rennstrecken. 1986 folgt der erste Seiberer. Unzählige schnelle Puchs sind am Start, aber man sieht schon die ersten schön restaurierten Serienfahrzeuge.

In Zeitraffer: die Autos werden immer schöner. Der Fahrzeugbestand der angemeldeten Fahrzeuge steigt. Wir helfen dem technischen Museum einen Puch zu finden. Die ersten professionellen Teileanbieter eröffnen Ihre Betriebe.

Der Puch heute: bei jeder Oldtimerveranstaltung gerne gesehen. Folgende Szenen sind alltäglich: ein teurer Sportwagen (beliebig) parkt bei einer Rallye, daneben ein 500er. Rund um den Puch Menschentrauben: viele erzählen Anekdoten aus der Vergangenheit. Der Sportwagen wird nicht beachtet.

Herbst 2015: bei der Dorotheumsauktion in Salzburg wechselt ein Puch 500D um 25.000,- den Besitzer. Echte Sportmodelle sind erheblich teurer, das seltenste Fahrzeug sind mittlerweile die Combis. Originalität wird höher bewertet.

Ja und die Fiat 500 werden in Österreich auch laufend mehr. Oft hört man das Argument: die Puchs sind ja so teuer. Wenn's um die Optik geht, kann ich das ja noch verstehen. Die wenigsten können einen Puch von einem Fiat unterscheiden. Nur bei der Technik liegen Welten dazwischen. Und der Puch mittlerweile auch bei den Fiat 500 Sammlern extrem begehrt. Denn der Puch ist unbestritten das technische Highlight unter den 500ern, sozusagen der Mercedes. Und Mercedes waren noch nie billig.

Was die nächsten 60 Jahre bringen werden, weiß ich nicht. Aber so wie das Steyr-Baby vor dem Krieg das Herz der Österreicher erobert hat, so wird es wohl auch in der österreichischen Nachkriegsgeschichte beim 500er bleiben. Einfach Unvergeßlich.

Puch-Geschichte: Franz Daxböck

Nach seiner Abmeldung verbrachte der Puch 500S sein Dasein 30 Jahre im Freien unter einem kleinen Dach. Im Frühjahr 2016 wurde er schließlich aus dem Dornröschenschlaf geweckt. Ein Freund schenkte mir den 500er mit der Bedingung, dass ich ihn restauriere. Ich sagte zu, aber kaum nach Hause gebracht musste ich feststellen, mit geringem Aufwand lässt sich hier nichts mehr retten. Es wurde eine Totalsanierung. Über Zeitaufwand und Kosten möchte ich hier nicht berichten, die Bilder sprechen für sich. Eine besondere Herausforderung war die Begegnung bei der Ennstal Classic 2016 mit einem Puch 500er Teilnehmer aus Graz, der mich dazu animierte, mir ein Ziel mit der Fertigstellung zu setzen, um beim Seiberer Bergpreis 2017 mitzufahren. Ich bemühte mich und so gelang es mir, noch Ende Dezember die erste Probefahrt durchzuführen. Bis auf ein paar Kleinigkeiten funktionierte bereits alles, und somit steht dem Seiberer Bergpreis nichts mehr im Wege. Ich freue mich schon auf die Teilnahme und ein Treffen mit dem Puch-Freund aus Graz.

Herzliche Grüße,Franz Daxböck

90 Jahre Volvo-Pkw 1927-2017
80 Jahre Volvo in Österreich 1937-2017

von Hannes G. Unterberger

1915 wurde Volvo von SKF als Tochtergesellschaft – erdacht als Marke für günstige Kugellager - gegründet. Von 1915 bis 1919 wurden Volvo-Kugellager produziert.

1925 fassten Assar Gabrielsson und Gustaf Larson bei einem Krebsessen den Beschluss, ein schwedisches Automobil zu bauen.

1926 überzeugten Assar Gabrielsson und Gustaf Larson den SKF-Vorstand von ihrem gemeinsamen Vorhaben, eine Automobilproduktion unter dem Markennamen Volvo aufzuziehen (Vom ursprünglichen Plan, unter der Marke Larson zu produzieren, waren beide aus Marketinggründen – Volvo heißt übersetzt bekanntlich „Ich rolle“ - abgekommen).

Am **14. April 1927** um **10 Uhr** verließ der erste Serien-Volvo, ein Volvo ÖV4 (ÖV stand für öppen vagen) das Werk auf Hisingen bei Göteborg, weil einer seiner Prototypen am St. Jakobs-Tag fertiggestellt worden war, wurde der ÖV4 auch als Volvo Jakob bekannt.

1937 wurde der erste Volvo in Österreich, ein PV51, an den Privatbeamten Felix Morgenstern (siehe rechts) verkauft und unter dem Kennzeichen A 2301 zugelassen (Insgesamt wurden 1937 fünf Volvos neu in Österreich zugelassen).

1944 wurde der PV 444 „Buckelvolvo“ bekannt, vorgestellt. Aufgrund der kriegsbedingten Materialknappheit lief die Serienfertigung erst 1946 an. Der PV444 brachte Volvo den weltweiten Durchbruch: Der PV444 und das überarbeitete Nachfolgemodell PV544 (1958–1965) wurden mit 440.000 verkauften Wagen Volvos erster internationaler Erfolg.

1955 war der PV544 bereits mit Befestigungspunkten für Dreipunktgurte ausgerüstet.

1956 kam der viertürige Volvo Amazon auf den Markt. Auch die außerhalb Skandinaviens – Kreidler hatte sich die Namensrechte an Amazon schützen lassen - als Serie P120/P130/P220 bekannte Baureihe wurde ein Riesenerfolg: 667.322 Fahrzeuge wurden bis 1970 gebaut.

Ab **1959** wurden alle Volvos mit Dreipunktgurten an den Vordersitzen verkauft.

1968 debütierten im US-Amazon die Kopfstützen als Serienausstattung ab Werk.

1961 bis 1973 wurde, in mehreren Versionen, der auf dem Amazon basierende Sportwagen Volvo P1800 gebaut. Der von Pelle Petterson entworfene Volvo P 1800 wurde als „Dienstwagen“ des in der weltweit ausgestrahlten Fernsehserie „The Saint“ von Roger Moore verkörperten Simon Templar berühmt.

1971 bis 1973 wurde der in nur 8.077 Exemplaren gefertigte Sportkombi P 1800 ES unter dem Spitznamen „Schneewittchensarg“ bekannt und zum Vorbild für heutige Shooting Brakes.

1966 kam als Amazon-Nachfolger der Volvo 144, Volvos erster Millionenseller, auf den Markt, dessen beide

Bremskreise auf beide Vorderräder und je auf ein Rad der Hinterachse wirkten.

1974 wurde der Volvo 244, basierend auf dem Volvo Sicherheitsfahrzeug VSEC und dem Volvo 144, gebaut bis 1993, vorgestellt.

1975 kaufte Volvo die PKW-Sparte von DAF - Nur der DAF 66 wurde als stark überarbeiteter Volvo 66 weitergebaut.

1975 wurde im ehemaligen DAF-Werk mit der Produktion des Volvo 343 begonnen.

1976 stellte Volvo für die US-Modelle eine Weltneuheit in Sachen Umweltschutz vor: den Drei-Wege-Katalysator mit Lambdasonde.

1977 kam der bei Bertone in Turin gebaute Volvo 262 C als Luxus-Coupé auf den Markt.

1985 wurde, als Nachfolger des 262 C, der diesmal nicht nur von Bertone gebaute, sondern auch entworfene Volvo 780 vorgestellt.

1986 kam mit dem Sportkombi 480 ES Volvos erster frontgetriebener Wagen auf den Markt.

1988 folgten die beiden Mittelklasse-Baureihen 440 und 460.

1990 wurden die Modelle Volvo 940 und 960 vorgestellt.

1991 wurde der erste Volvo 850 verkauft.

1997 kam mit dem Volvo C70 der erste offene Volvo seit 1956 auf den Markt.

1998 wurde der Volvo S80 vorgestellt.

1999 verkaufte Volvo seine PKW-Sparte Volvo Car Corporation an Ford.

2010 übernahm die chinesische Geely Holding von Ford die Volvo Car Corporation.

2014 wurde als erstes Modell der skalierbaren Produkt-Architektur der neue XC90 vorgestellt.

2015 folgte als Oberklasse-Limousine der neue S90.

2016 kamen als Oberklasse-Kombis V90 und XC90.

Auch schon ganz schön alt

Das Fahrrad nämlich, und wir feiern seinen 200. Geburtstag mit einem Sonderlauf!

Von Martin Strubreiter

Foto: Wikipedia

Zweihundertjahres-Jubiläen sind selten am Seiberer, da kann die Automobilgeschichte in ihrer wundervollen Vielfalt noch nicht mit, sorry. Also wollen wir mit angemessener Demut einen Maulwurfshügel erklimmen und rausposaunen: Das Fahrrad feiert heute seinen 200. Geburtstag.

„Stimmt nicht!“, könnten jetzt ein paar Leserinnen und Leser einwenden und ihre Leonardo-DaVinci-T-Shirts aus dem Kasten holen, die mit dem Fahrrad drauf, doch leider: Mittlerweile als Fälschung entlarvt, Leonardo war gewiss ein umtriebiger Mann, aber am Rad sah ihn niemand. Die T-Shirt-Industrie aber verdient noch gut damit, und die Leiberln machen sich auch ganz gut auf Touristen-Oberkörpern.

Foto: Wikipedia

Als Erfinder des Fahrrades ist Karl Freiherr von Drais gut abgesichert, wenn man beim Fahrrad nicht auf Tretkurbeln besteht. (Wer das dennoch tut, muss bis zum 200er noch mindestens 50 Jahre warten, dann hat Pierre Michaux aus Frankreich sein großes Jubiläum, zwei Jahre später Pierre Lallement. Wir feiern mit beiden gerne nochmals mit.)

Ob Freiherr von Drais das Fahrrad, oder genauer: seine Laufmaschine zum Amusement der Oberschicht ersonnen hat, oder aus purem Mangel an Transportmitteln, weil die Kälteperiode nach dem Ausbruch des Vulkans Tambora zu Ernteausfällen geführt hatte und daher die Pferde verspeist werden mussten, diskutiert die Wissenschaft soeben recht grimmig, von einer Einigung ist noch nichts durchgesickert. Wir lassen sie also diskutieren und ehren einfach das Fahrrad, erfreuen uns an den weiteren Stationen wie dem Hochrad, das bis in die 1890er Jahre den Stand der Fahrradentwicklung repräsentierte, am Niederrad oder Safety, das ab den 1890ern die Sturzhöhe der Radler deutlich minimierte, und dann war quasi schon ausdiskutiert, wie ein Fahrrad auszusehen hatte. Weitere Entwicklung brachte alle Details in die Neuzeit, schließlich lag beim Gewicht, bei

den Übersetzungen, bei der Wirksamkeit der Bremsen noch unendlich viel Rohmaterial für Geistesblitze, Kreativität und auch Irrwege. Das war jetzt eine fahrlässig kurze Version der Fahrradgeschichte, aber egal.

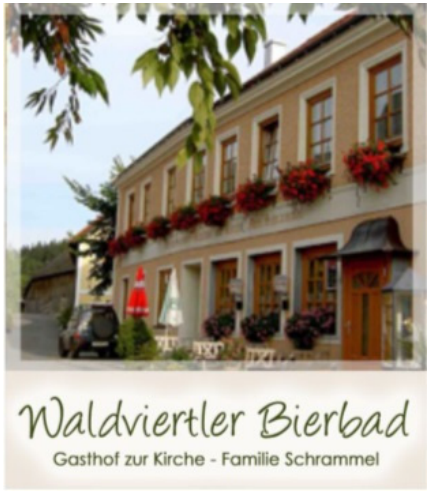
Wir überlassen die vielen Details den schlauen Büchern über die Fahrradgeschichte und feilen einstweilen an weiteren Fahrrad-Jubiläen. 200 Jahre Felgenbruch dürfte nicht allzu weit entfernt sein, und 150 Jahre Kettenriss werden wir auch noch geschmeidig erleben, wenn wir in der Zwischenzeit gut trainieren und uns gescheit ernähren. Wann zelebriert eigentlich der Müsliriegel seinen Fünfziger?

Egal, wir feiern jetzt einfach so, wie am Seiberer gefeiert werden will. Mit einem Sonderlauf zum 200er des Fahrrades. Mit wahnsinnig vielen Modellen aus den ersten 140 Jahren ist nicht zu rechnen, sorry, mit etlichen Rädern aus der Zeit danach schon.

Außer, dieses Einladungsheft inspiriert jemanden, und er hat noch etwas so altes im Keller, wie man es nur selten sieht – bitte gleich anmelden, so lange die Euphorie ganz frisch ist!

Fotos: Robert Radetzky 2015, sehr mutig mit einem Brillant Klapprad zweimal ins Ziel. Richard Granzer und ich 2013 mit dem Schricker Tandem Eigenbau, Gerald Minichshofer mit dem Greger Fahrrad aus 1899 (mehrmals das älteste Fahrzeug am Seiberer), Martin Strubreiter, der Erfinder und Organisator der Fahrradklasse am Seiberer und die Gruppe der tapferen Pedalritter am Start 2015.

Art der Veranstaltung und Wertung



Der Seiberer Bergpreis wird als lizenzfreier Gleichmäßigkeitsbewerb in zwei Läufen entsprechend dem nationalen und internationalen Reglement auf gesperrter Strecke durchgeführt. Der Bewerb wird auf der gesamten historischen Strecke mit 6 km Länge bei einer durchschnittlichen Steigung von 7% gefahren.

Für die Wertung wird die Zeitdifferenz der beiden gefahrenen Läufe herangezogen. Die gefahrene Geschwindigkeit wird in keiner Weise bewertet. So hat jeder die gleiche Chance zu gewinnen. Den Teilnehmern ist die Verwendung von Uhren und anderen Zeitmessgeräten strengstens untersagt und führt ebenso wie deutliches Verlangsamen vor der Ziellinie zur Disqualifikation! Bei gleicher Zeitdifferenz entscheidet das ältere Baujahr. Die Zeitnehmung erfolgt durch clubfremde Experten, unabhängig, unbestechlich und auf Zehntausendstel Sekunden genau, auf Tausendstel gerundet.

Der Webmaster des Seiberer:

creaDomus

Leistbares Online - Backup!

Startberechtigte Fahrzeuge

Startberechtigt sind historische, ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassene und in schönem Original- bzw. restauriertem Zustand befindliche Kraftfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 30.4.1987 und bis 1300 cm³ und historische Fahrräder. Jüngere Fahrzeuge sind dann startberechtigt, wenn sie eine Oldtimerregistrierung aufweisen und das Modell vor 1987 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Fahrzeuge über 1300 cm³ Hubraum sind in der Einladungsklasse startberechtigt, wenn sie den oben genannten Kriterien entsprechen und eine Einladung eines ordnungsgemäß genannten Teilnehmers mit einem Fahrzeug unter 1300 cm³ vorliegt (bitte per E-Mail).

Heuer gibt es wieder eine **Sonderklasse für Youngtimer**! 20 Jahre alte Fahr-

zeuge (Erstzulassung vor dem 30.4.1997) oder mit einem/einer Lenker/in, der/die jünger ist als sein/ihr Fahrzeug, dürfen daran teilnehmen. Das Fahrzeug muss aber weniger als 1000 cm³ oder eine Fahrzeuglänge unter 3,60 m haben.

www.restaurator.at
HADEYER
Krems 02732 / 70708

In der **Vespa-Klasse** dürfen alle Vespas mit manuellem Schaltgetriebe starten. Für Fahrzeuge mit einem Fahrzeugalter unter 20 Jahren ist die Teilnehmeranzahl beschränkt.

Nicht startberechtigt sind Rennfahrzeuge, Fahrzeuge ohne behördliche Zulassung und Fahrzeuge mit Umbauten, die nicht dem technischen Stand des Baujahres entsprechen. Diese Punkte werden bei der technischen Abnahme strengstens überprüft! Die Entscheidungen der Sachverständigen bei der technischen Abnahme sind endgültig und unanfechtbar. Richten Sie technische Anfragen bezüglich der Startberechtigung von Fahrzeugen bitte vor der Nennung an die Veranstaltungsleitung!

Ort und Ablauf der Veranstaltung

Der Startraum befindet sich auf den ersten Metern der L78, Seiberer Straße in Weißenkirchen in der Wachau. Weißenkirchen liegt zwischen Spitz und Dürnstein am linken Donauufer. In Weißenkirchen gibt es eine Rollfähre auch für Autos. Die nächsten Überquerungsmöglichkeiten sind die Rollfähre in Spitz und die beiden Donaubrücken in Krems. Die Veranstaltung findet **bei jedem Wetter** statt. Die Teilnehmer sollten nicht vor 8:00 Uhr, spätestens aber um 9:00 Uhr im Startraum eintreffen, wo die administrative und technische Abnahme stattfinden. Bis 9:00 Uhr kann die Strecke besichtigt werden.

Der 1. Lauf wird um 10:00 Uhr gestartet, der 2. Lauf um 14:30 Uhr. Nach Ende des 2. Durchgangs (etwa 16:30 Uhr) laden wir die Teilnehmer zu einem Essen mit Hausmannskost und einem Getränk ein. Anschließend findet um etwa 18:00 Uhr die Siegerehrung statt. Es würde uns freuen, wenn alle bis zum Ende bleiben, auch die, die keine Chance auf die Gesamtwertung haben.

KONDITOREI Reschinsky Seit 1888
Qualität aus Tradition

Unterbringungsmöglichkeiten

Die nicht nur landschaftlich reizvolle Weinbaugemeinde Weißenkirchen in der Wachau bietet den von weiter entfernt Anreisenden zahlreiche Unterbringungsmöglichkeiten. Interessenten wenden sich bitte bis Ende März an das **Gemeindeamt** (Telefon +43 2715 2232), von wo aus Sie dann an die Fremdenverkehrsstelle weiter geleitet werden.

AUTOQUARIAT
Wir haben die Teile!
Gegründet 1991

ERSTES ÖSTERREICHISCHES
MOTORRAD MUSEUM
Sammlung Ehn
SEIT · 1980

Leiner

EIN LEBEN OHNE OLDTIMER IST MÖGLICH …
… ABER MIT IHNEN DOCH ETWAS SCHÖNER.

medianet
Christian Schamburek
OLDTIMER GUIDE 2017
Die besten Adressen, Termine und Tipps — für Liebhaber automobiler Tradition

OLDTIMER GUIDE 2017

Das Handbuch für Liebhaber automobiler Tradition:
Adressen, Termine, Tipps und vieles mehr.

Jetzt neu: Was uns bewegt … Gastkommentare aus der Szene

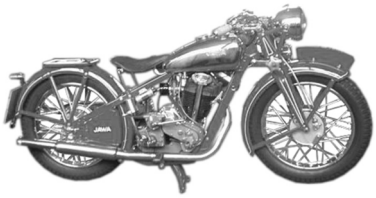
Auch im Internet: www.oldtimer-guide.at

Bestell-Hotline: T 01 91920–0 I F 01 91920–2231
oder im Buchhandel erhältlich I www.medianet.at

Oldtimer Guide Euro 14,90

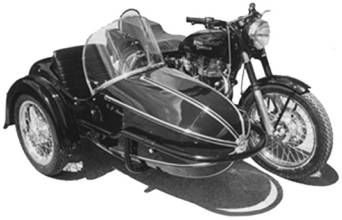
Klasseneinteilung:

A0... historische Fahrräder



A ..... Mopeds, Motorroller

B ..... Motorräder



C ..... Beiwagengespanne

V.....Vespa-Klasse

D..... Vorkriegsklasse - Pkw (bis 1945)
und alle Fiat Topolino

E..... 3-rädrige (auch 4-spurige!) Kleinwagen,
Kabinenroller und Lastenroller

F ..... Kleinwagen bis 500 ccm
ausgenommen Steyr-Puch

G .... Kleinwagen von 501 bis 750 ccm
ausgenommen Steyr-Puch

H .... Kleinwagen von 751 bis 1000 ccm

I ..... Steyr-Puch
Haflinger

J..... Steyr-Puch von 16 bis 19 PS

K..... Steyr-Puch von 19,8 bis 25 PS

L ..... Steyr-Puch ab 27 PS

M ....Automobile von
1001 ccm bis 1300 ccm

Y.....Youngtimer Sonderwertung

Z....Einladungsklasse >1300 ccm

T....Elektrofahrzeuge

VOLVO: Klasse „Vo“
Fahrzeuge mit schwarzen österreichischen Kennzeichen: Klasse „X“

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, Klassen zusammenzulegen und Nennungen auch ohne Angabe von Gründen abzulehnen!

Teilnahmebedingungen

Die Teilnehmer verpflichten sich, bei allen Fahrten im Bereich der Veranstaltung die Straßenverkehrsordnung einzuhalten und die für Gleichmäßigkeitsveranstaltungen vorgeschriebene **Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h nicht zu überschreiten!** Bei Verstößen werden Strafsekunden auf die Differenzzeit aufgeschlagen. Grobe Verstöße führen zur **Disqualifikation nach dem ersten Durchgang und zur Sperre für weitere Veranstaltungen**. Der Veranstalter lehnt jede Haftung für Personen- und Sachschäden, die während der Veranstaltung auftreten können, ab. Die Fahrer tragen die volle straf- und zivilrechtliche Verantwortung für alle von ihnen respektive ihren Fahrzeugen verursachten Personen- und Sachschäden. Es wird empfohlen, das Bestehen des Versicherungsschutzes von Haftpflicht und Kaskoversicherung bei Veranstaltungen zu prüfen.

TOI TOI ® SANITÄRSYSTEME

Bitte benutzen Sie die Kabinen in Start und Ziel

Für die Verwendung von Sicherheitsgurt und geeignetem Sturzhelm sowie den

Personentransport insbesondere auf einspurigen Fahrzeugen gelten die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften. Die Teilnehmer müssen über eine gültige Lenkberechtigung der entsprechenden Klasse für das gefahrene Fahrzeug verfügen, entsprechend §58 StVO fit und gemäß §5 StVO nicht beeinträchtigt sein. Die Teilnehmer anerkennen mit Ihrer Nennung die Ausschreibungsbestimmungen und verpflichten sich, unter keinen Umständen die ordentlichen Gerichte anzurufen. Die Preise werden vor Ort bei der Siegerehrung an die jeweiligen Preisträger ausgegeben. Zum Ende der Siegerehrung nicht abgeholte Preise gelten als verfallen und werden nicht nachgeschickt. Im Veranstaltungsbereich gilt die StVO, sofern nicht ausdrücklich Ausnahmen vorgesehen werden (z.B. Parken im Startraum). Die Bewerbsstrecke wird nur abgeriegelt, um das Risiko von Überholmanövern der Teilnehmer untereinander zu minimieren.

Nennungen

Als Nennungen werden ausnahmslos **VOLLSTÄNDIG AUSGEFÜLLTE ZAHLSCHEINE** oder die **VOLLSTÄNDIG AUSGEFÜLLTE NENNUNG VIA INTERNET** akzeptiert! Teilnehmer aus dem Ausland finden ein eigenes Nennformular beigelegt. Dies gilt auch für die, die sich per Internet bereits vorangemeldet haben! Alle relevanten Dokumente sind auch unter www.seiberer.at zum Herunterladen bereitgestellt. Internet-Nenner erhalten alle weiteren Informationen per E-Mail. Nicht bezahlte Internet-Nennungen verfallen am Tag nach dem ordentlichen Nennschluss und werden nicht weiter berücksichtigt.

Ordentlicher Nennschluss: (Datum der Einzahlung) **Freitag, 31. März 2017**

Bei ordnungsgemäß erfolgter Nennung erhalten alle Teilnehmer spätestens eine Woche vor der Veranstaltung die Teilnahmeunterlagen samt Einfahrtsberechtigung in den Startraum zugesandt, nur abgelehnte Teilnehmer werden sofort benachrichtigt. Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur dann zurückgezahlt, wenn die Veranstaltung seitens der Veranstalter abgesagt wird. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von seinen Verpflichtungen.

Castrol

Bei Stornierungen bis zum Ende der Nennfrist zahlt der EÖKC das Nenngeld nach Abzug von 10,- Euro Aufwandsabgeltung zurück, danach gibt es keine Refundierung. In begründeten Einzelfällen kann das Nenngeld abzüglich 10,- Euro Aufwandsabgeltung für das folgende Jahr gutgeschrieben werden.

Bei unangekündigtem Nichterscheinen am Veranstaltungstag ist in keinem Fall eine Rückvergütung möglich.

Nenngeld:

Mit dem Nenngeld finanzieren wir die behördliche Genehmigung, die Absicherung der Veranstaltung durch Polizei und Feuerwehr, den Druck und Versand von Ausschreibung und Starterunterlagen, eine vorgeschriebene Haftpflichtversicherung, eine Mahlzeit bei der Siegerehrung, Pokale und andere Preise, die Website, u.v.m. Die Organisatoren arbeiten ehrenamtlich.

Einzelnennungen:

€ 66,- für alle Fahrzeuge außer:
€ 56,- für Fahrzeuge der Klassen A, D, E, F, alle Fahrzeuge vor Baujahr 1945, e-Fahrzeuge, Fahrzeuge mit schwarzen Kennzeichen, Puch 500, 650 und 700 und baugleiche Fiat 500 sowie Volvo
€ 49,- für alle Mitglieder des EÖKC
€ 37,- für die Vespa-Klasse (V) mit Unterstützung von Faber ROLLER & BIKE
€ 12,- für historische Fahrräder

Nachnennungen vor Ort gibt es nach Maßgabe der Möglichkeiten. Für den zusätzlichen Aufwand einer Nennung vor Ort müssen wir ein um 10 Euro erhöhtes Nenngeld verrechnen.

Service:

ARBÖ

Die Feuerwehren von Weißenkirchen und den umgebenden Gemeinden sorgen für Sicherheit auf der Strecke. Ihren Flaggen- und sonstigen Signalen ist Folge zu leisten. Im Startbereich steht während der ganzen Veranstaltung ein Einsatzfahrzeug des Roten Kreuz Krems, um Notfälle zu versorgen. Der ARBÖ unterstützt den Seiberer Bergpreis wieder mit technischer Hilfe in Notfällen. Die Kollegen von ARBÖ Wien und ARBÖ Niederösterreich bündeln ihre Kräfte. Sie sind über den ARBÖ Pannen-Notruf 1-2-3 erreichbar.

SUZUKI Way of Life! F & P GRUBER OG
TEAM BERGER Autos • Service • Zwettl

Daten und Datenschutz

Der Versand der Ausschreibung des Seiberer Bergpreis erfolgt einmal jährlich an jene E-Mail-Adressen, die uns zu diesem Zweck bekannt gegeben wurden. Wenn Sie das nicht wollen, schreiben Sie bitte an jimmy@seiberer.at.

Die Teilnehmer sind einverstanden, dass im Zuge der Veranstaltung von akkreditierten Fotografen und Privatpersonen Fotos und Videos angefertigt werden und diese über das Internet anzusehen und teils auch nach den jeweiligen Bedingungen zum Kauf angeboten werden.

Alle persönlichen Daten, die uns im Zuge der Organisation des Seiberer Bergpreises bekannt gegeben werden, werden von uns ausschließlich für diesen Zweck verwendet und unter keinen Umständen an Dritte weiter gegeben.

Vorankündigungen

Marco's Frühjahrsausfahrt 23.4.2016

Wie jedes Jahr führt Marco Chielli am Tag vor dem Seiberer Bergpreis eine kleine Ausfahrt. Treffpunkt ist um 13:00 am Bahnhof Stein-Mautern in Krems. Nebst einer Rundfahrt durchs Waldviertel und Überraschungs-Museumsbesuch. Anmeldung unter mchielli@yahoo.de oder 0676/885041437

Sonderausstellung „60 Jahre Puch 500" im Siegfried Marcus-Museum in Korneuburg

nur noch bis 2. April 2017

nähere Informationen: www.siegfried-marcus.at

Samstag von 14.00 - 16.00 Uhr und Sonntag 10.00 - 12.00 Uhr und 14.00 - 16.00 Uhr oder nach Vereinbarung Philipp Malek, 0676 3582719

p.malek@aon.at

AUTOHAUS KOLM
mazda RENAULT DACIA
Weitraerstr. 36, 3910 Zwettl
Tel. 02822 / 52284
www.autohaus-kolm.at

wiesenthal Zwettl
Mercedes-Benz CITROËN smart

Eine Legende geht in die dritte Runde

MOTO GUZZI V7 III

Anlässlich des 50. Jahrestag der ersten Modells stellt Moto Guzzi die V7 III vor. Die dritten Generation jener Moto Guzzi, die auf der ganzen Welt bekannt und beliebt ist, wurde vollständig neu überarbeitet: jedes Detail wurde einer Feinabstimmung unterzogen, damit es ihrem Besitzer maximalen Fahrgenuss und höchstes Vergnügen bringt, wobei die für diese Ikone typische Originalität und Authentizität unverändert blieb.

Es war 1961 und der Erfolg der am Fließband produzierten Autos brachte große Veränderungen für den Motorradmarkt. Mit seinem unerschöpflichen kreativen Potential reagierte Moto Guzzi auf diese ungünstigen Umstände und erforschte neue Märkte von dreirädrigen Lieferwagen bis zu landwirtschaftlichen Maschinen, Sonderfahrzeugen und sogar Autos. Für Letztere entwarf der geniale Designer Giulio Cesare Carcan den 90° V2 Motor mit Luftkühlung für eine Sportversion des Fiat 500, der bis zu 140 km/h schaffte. Der neue Motor gefiel in Lingotto, aber die von Vittorio Valletta geforderte jährliche Produktionsmenge überstieg die Kapazität des Werks in Mandello del Lario und so kam der Vertrag nie zustande.

Mr. Carcano verlor jedoch nicht den Mut und er vergrößerte den 2-Zylinder-Motor auf 754 ccm, um ihn auf dem "3X3", einem beliebten, dreirädrigen Fahrzeug mit einstellbarer Spur, das für den Einsatz von Alpintruppen gedacht war, einzusetzen. Gleichzeitig veröffentlichte das Ministerium eine Ausschreibung für neue Motorräder für die Autobahnpolizei. Die Ausschreibung würde an jene Firma gehen, deren Motorräder die niedrigsten Wartungskosten auf 100.000 km aufweisen konnten. Das war der richtige Moment, um Hrn. Carcanos 2-Zylinder in ein Motorrad - die Moto Guzzi V7 - einzubauen. Das war ein sehr innovatives Projekt, das die Zuverlässigkeit der Automobilnormen mit einem Niveau an Komfort und mechanischer Leistbarkeit verband, von der die Mitbewerber keine Ahnung hatten. Das weckte sogar das Interesse ausländischer Polizeitruppen, mit der Polizei von Los Angeles an der Spitze. Die Inbetriebnahme der neuen V7 700 begann im Jahr 1964. Das Motorrad hatte einen 703,3 ccm Motor mit 40 PS und wog 230 kg. 1966 begann die Massenproduktion für die Polizei und ausländische Märkte. Im darauf folgenden Jahr wurde die

V7 700 in Italien zu einem äußerst wettbewerbsfähigen Preis von 725.000 Lire vertrieben, weit unter dem Preis der deutschen und englischen Mitbewerber.

Evolution nach Lino Tonti

Giulio Cesare Carcanos Schöpfung wurde von einem Designexperten, der 1967 zu Moto Guzzi kam, perfektioniert: Lino Tonti. Der aus Forlì stammende Ingenieur, der bereits große Erfahrung bei Mitbewerbern wie Mondial, Bianchi und Gilera gesammelt hatte, wurde von Generaldirektor Romolo Stefani geholt, um die Serie der Maxi-Bikes aus Mandello del Lario auszubauen. Die V7 kam gerade zur richtigen Zeit. Motorräder wurden gerade wieder modern, fast als wäre es eine Reaktion auf den Konformismus des Autos und der Markt war besonders offen für Innovationen.

Als erstes erhöhte Tonti die Motorgröße auf 757 und die Leistung 45 PS für die Markteinführung der V7 Special im Jahr 1969 - sie war schneller, präziser und eleganter im Vergleich zur V7 700. Dann schuf er, ursprünglich für den amerikanischen Markt, die V7 Ambassador und die California, wobei Letztere zu einem der größten Erfolge von Moto Guzzi werden sollte. Der nächste Meilenstein fiel zufällig mit Lino Tontis Meisterwerk zusammen: die V7 Sport. Der Designer aus Forlì hatte klare Vorstellungen und legte drei Parameter für das Sport-Bike aus Mandello fest: 200 km/h, 200 kg, 5 Gänge. Um dieses Ziel zu erreichen, mussten einige Veränderungen am Motor gemacht werden. Der Hubraum wurde auf 748,3 ccm und die Leistung auf über 52 PS getrimmt. Dazu wurden Kurbelwelle und Nockenwellen umgestaltet und die Lichtmaschine kam nach vorne, um die vertikale Masse gering zu halten.

Der Motor wurde in einen engen, Doppelschleifenrahmen aus Chrommolybdänstahl eingebaut, die ersten 200 Stück rot lackiert und direkt in der Experimentalabteilung in der Via Parodi 57 zusammengebaut. Das Motorrad gab 1971 sein Debüt und im Juni desselben Jahres nahm es am "500-Kilometer-

Rennen von Monza" teil, wo es mit Raimondo Riva den dritten Platz belegte. Das war der Beginn einer Reihe von schmeichelhaften Erfolgen, die bei Ausdauerrennen wie den 24 Stunden von Le Mans und dem Liegi-Rennen errungen wurden. Das und die Unterstützung so berühmter Fahrer wie Vittorio Brambilla machten es zum berühmtesten Sportmotorrad der siebziger Jahre.

Vier Versionen zum Jubiläum: Stone, Racer, Special und Anniversario

Fünfzig Jahre nach der ersten Vorstellung läutet Moto Guzzi den dritten Akt seines Erstlingswerks ein: die V7 III. Die Einführung einer neuen Version eines derart berühmten Bikes, das auf ein so reiches Erbe und einen immensen Erfolg zurückblicken kann, gehört zu den größten Herausforderungen überhaupt – wenn man dazu noch in Betracht zieht, dass die V7, der Bestseller dieser Marke seit 2009, ein Motorrad der Einstiegsklasse von Moto Guzzi darstellt, das sich sowohl an Frauen und Männer richtet, sowie natürlich auch an junge Menschen, die voll Stolz eine der Ikonen ihr Eigen nennen wollen, die aus der Produktion in Mandello del Lario stammt.

Wie bereits beim Umstieg auf die V7 II von der „erstgeborenen“ V7, ist die Neugestaltung bei der V7 III weitreichend genug, dass sie sich eine neue fortlaufende römische Ziffer verdient. Die V7 III ist das Ergebnis von Moto Guzzis moderner Leidenschaft und Entschlossenheit, der Fähigkeit und Kompetenz des Unternehmens, seinen Bestseller neu zu gestalten, ohne dabei dessen Charakter und Authentizität zu verändern – zwei Werte, die dem Lauf der Zeit gut standhalten können.

Über Moto Guzzi

Das italienische Unternehmen Moto Guzzi wurde 1921 in Mandello del Lario von Giorgio Guzzi und Carlo Parodi gegründet. Das Unternehmen mit dem markanten Adler-Logo steht für stilechte Motorräder – optisch unverwechselbar und technisch hoch entwickelt. Seit 2004 ist Moto Guzzi Teil der Piaggio-Gruppe, die jährlich mehr als 610.000 Fahrzeuge an 7 Produktionsstandorten in Europa und Asien produziert und rund 7.500 MitarbeiterInnen in über 50 Staaten beschäftigt.

TRETTON Ges.m.b.H.
Karosserie – Lackierung – Mechanik
1100 Wien, Oberlaaer Straße 98
Tel. 688 51 35 od. 688 51 51 Fax DW 20

AUTO CREW

Die Faber GmbH

Der österreichische Piaggio-Generalimporteur sorgt mit den Zweiradmarken Piaggio, Vespa, Gilera, Derbi und Moto Guzzi für italienisches Flair auf Österreichs Straßen. Der Profi in Sachen Zweirad verfügt über mehr als 65 Jahre Erfahrung im Bereich der motorisierten Zweiräder. Seit 2012 ist die Faber GmbH durch die erfolgreiche Wiedereinführung der Traditionsmarke PUCH auch am Fahrradmarkt vertreten. Der Geschäftsführer Josef Faber leitet die Geschicke des Familienbetriebes, zu dem auch ein Roller & Bike Shop und eine Werkstatt im 23. Bezirk gehören, in zweiter Generation. Josef Faber ist neben seiner unternehmerischen Tätigkeit in der ARGE 2Rad engagiert.

www.faber.at

AUTOHAUS BUSSECKER ZWETTL
www.bussecker.at 02822-52491

+43 2826 88 180
EICHINGER Motoren

Wir danken unseren treuen Unterstützern:

- ABZ Nauer, Zwettl
- Aichinger Fahrräder, Krems
- ARBÖ Wien und Niederösterreich
- Autocrew Haflingerspezialist Preiser, Grünbach
- Autohaus Berger VW Audi, Zwettl
- Autohaus Birngruber, Krems
- BAWAG Krems
- BMW Bauer GesmbH, Zwettl
- BP Tankstelle Bauer, Langenlois
- DI Thomas Puhl KFZ Werkstätte, Hadersdorf
- Eichinger Motoren, Rastenfeld
- Ford Bussecker, Zwettl
- Gafko Heinz, Weinschenke St.Michael
- Gasthaus Korner, Weissenkirchen
- Hadeyer, Restaurator, Krems
- Hypobank Krems, Mitterau
- Kirchenwirt (Fam. Köck), Weißenkirchen
- Kremserbank, Sparkasse Krems
- Lagerhaus Zwettl
- Mazda Gruber, Kammern
- Niederösterreichische Versicherung, Krems
- Oberbank Krems
- Opel Auer, Krems
- Raiffeisenkasse Langenlois
- Reifen Bauer, Langenlois
- Reifen Weichberger
- Restaurant Heinzle, Weißenkirchen
- Sparkasse Hadersdorf
- Stahlgruber, Wien
- Suzuki Gruber-Gundacker OEG, Rastenfeld
- TrettonVolksbank Furth
- Volksbank Krems - Zwettl
- Wiesenthal & Turk Autoservice, Zwettl
- Zweirad Hentschl, Krems

ERSTE BANK SPARKASSE
In jeder Beziehung zählen die Menschen.

Informationen und Organisationsleitung

Informationen zur Veranstaltung:

Martin Winkelbauer
(für den Inhalt verantwortlich)
Telefon und Fax: +43 1 7698147
Mobil: +43 664 4869983
E-mail: jimmy@seiberer.at
Csokorgasse 13/33, 1110 Wien
EÖKC, Zallingergasse 31, 1210 Wien

Betreuung unserer ausländischen Gäste:

Roman Luksch
Tel. +43 1 2699800
Mobil +43 676 7079176
Wolfgang Luksch aka
Wolf dè Cabrio
Tel. und Fax +43 1 8792940 oder
Mobil +43 676 6725775

Informationen zur Vespa-Klasse

www.rc-roadrunner.at

Michael Bauer
Handy: +43 676 5191620
E-mail: michael@rc-roadrunner.at
Fritz Pichlmann
E-mail: fritz@rc-roadrunner.at
Mobil +43 676 4558171

Für historische Fahrräder

www.autorevue.at

Martin Strubreiter
Tel: +43 2235 81093
strubreiter.martin@autorevue.at

AUSTRO CLASSIC
Das österreichische Magazin für Technik-Geschichte

BMW Bauer Zwettl
Franz-Eigl-Straße 6, 3910 Zwettl
Service ist unsere Stärke
+43 (2822) 340500
info@bauer.bmw.at
www.bauer.bmw.at

Espresso MOBIL

Fahren Sie,
wir versichern!
OCC
Klassiker
bewegen.
OCC – immer
eine Idee besser.
Seit über 30 Jahren befassen wir uns ausschließlich mit der Versicherung historischer und moderner Klassiker:
Unser Team von rund 80 Mitarbeitern verfügt über langjährige Erfahrung, spezielles Wissen und automobiles Know-how.
Mit OCC und Allianz fahren Sie besser!
Allianz
OCC Assekuranzkontor GmbH · A - 1010 Wien · Fischhof 3/6
Tel. +43 - 1 - 2 36 62 58 · austria@occ.eu · www.occ.eu
Es gelten stets die Allgemeinen und Besonderen Versicherungsbedingungen, Foto: Andreas Beyer