## Infos für Teilnehmer und Zuschauer



### **Programm - Starterliste**







#### **Inhaltsverzeichnis**

Editorial	2
Informationen für ZuschauerInnen	
Informationen für TeilnehmerInnen	
Altblechgeschichten	14
Teilnahmebedingungen	
Starterliste	
Historisches zum "Seiberer"	40
Vorankündigungen	41
MOTO GUŽZI V7 III	

#### **Editorial**

Liebe Freude des alten Blechs!

Beim Seiberer Bergpreis gilt:
"Zum Reden kommen d'Leut
zam", aber sie kommen auch
"durch's Reden 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 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 Volvoclub, 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



WACHAUER PFLANZEN KULTUR





mein Gesäß zu erreichen, um deshalb kräftig reinzubeißen. Und in die andere Backe für den Puch R50-Roller, der mein erstes Moped war. Um 3500 gekauft, zwei Jahre später für 3500 hergegeben. Schilling.

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.

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

Martin Winkelbauer

Latin Winkle

Folgen Sie dem Seiberer Bergpreis auf



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



#### Informationen für ZuschauerInnen

#### Liebe Zuschauerinnen und Zuschauer!

Damit Sie sich am Seiber wohl fühlen, damit Sie sich auch sicher fühlen können, damit unsere Teilnehmer nicht fürchten müssen, unliebsame Begegnungen zu erfahren und letztlich, damit den behördlichen Auflagen Genüge getan wird, bitte ich Sie, sich an die weiter unten angeführten Sicherheitsregeln zu halten. Die Information in diesem Schreiben werden hoffentlich auch dazu beitragen, dass Sie sich ohne Probleme zurechtfinden, dass Sie nicht Hunger und Durst leiden müssen, kurz, dass Sie einen vergnüglichen Tag erleben!

Ich wünsche Ihnen gute Unterhaltung!

Martin Winkelbauer



#### Zu Ihrer Sicherheit

Während des Bewerbs darf die Fahrbahn auf behördliche Anordnung nicht von Zuschauern betreten werden, und zwar **ENTLANG DER GESAMTEN STRE-CKE**. 10:00 Uhr bis 12:30 und 14:30 bis 17:00. Bitte erwerben Sie vor Ort ein Programm oder downloaden Sie dieses aus dem Internet, damit sie wissen, wann das letzte Fahrzeug durch ist. Die Strecke gilt als wieder freigegeben, sobald nach dem Bewerb die Feuerwehr Richtung Start fährt. Für Zuschauer sind folgende Bereiche vorgesehen:

- Am Start
- Im Ziel
- Im Bereich der "Panorama-Kurve"

Goldene Regel 1: Drehen Sie niemals einem bewegten Fahrzeug den Rücken zu!

Gehen Sie bitte nicht in die Weingärten!

Autos können nicht nur nach außen aus einer Kurve fliegen, im Gegenteil, typische Folge des Schleudern ist, dass man in die Kurve hinein fliegt.

#### Zu Ihrer Beruhigung

Seit Beginn des Seiberer Bergpreises hat es mit Fahrzeugen im regulären Bewerb noch nie einen derartigen Zwischenfall gegeben. Aber wir wollen jetzt auch nicht damit anfangen.

Goldene Regel 2:

#### **Umweltschutz**

Bitte benutzen Sie die Abfallkübel, die in den Zuschauerbereichen aufgestellt sind. Der Seiber ist teilweise quellschutzgebiet, bitte benutzen Sie die von uns aufgestellten Toiletten.

#### Informationen für TeilnehmerInnen





#### Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer!

Wir freuen uns über Ihre Teilnehmer. Sie enthalten hiermit:

- die Fahrzeugkarte:
  - Informieren Sie auch die vorbeigehenden Zuschauer über Ihr Fahrzeug! Damit weisen Sie sich auch als Teilnehmer aus und können in den Startraum einfahren
- wichtige Hinweise zur Veranstaltung:
   Sicherheitshinweise, Verhalten bei Pannen, .... Jedes Wort ist wichtig!
- Aufstellung der Fahrzeuge im Startraum:
   Bitte genau einhalten, sonst gibt es "Positionskämpfe".
- Umleitungsstrecke:
   Über die Bewerbsstrecke talwärts geht es während des Bewerbs nicht.

# Bitte lesen Sie alle Unterlagen genau durch und nehmen Sie diese zur Veranstaltung mit.

Bitte vergessen Sie auch nicht Ihre Ausweispapiere (Führerschein, Zulassungsschein, ...)

Am Sonntag bekommen Sie dann noch von uns:

- Startnummer
   Die Stoffstartnummern (bekommen die Zweiradfahrer bei der Startnummernausgabe) müssen nach dem Bewerb retourniert werden !!!
- Papierstartnummer: Bitte für die Zeitnehmung von links lesbar anbringen!
- Plastikstartnummer: muss von vorne lesbar sein (ausgenommen Stoffstartnummernbesitzer)
- Starterliste, Essensbons, Teilnehmerbestätigung, usw.



#### Zeitplan

#### NICHT VOR 8:00 UND NICHT NACH 9:00 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer,

technische Abnahme und Startnummernausgabe. Möglichkeit der Streckenbesichtigung sofort nach Einfahrt in den Startraum. **ACHTUNG auf den Gegenverkehr!** Danach bit-

te den zugewiesenen Parkplatz aufsuchen. ist

9.15 Uhr Späteste Rückkehrzeit in den Startraum! Umleitungsrege-

lung beachten: Niemand fährt durch den Startraum bergab! Auch keine Motorräder. Es geht über die alte Seibererstraße durchs Ortsgebiet oder über die B3 zu-

rück zum Start.

9:45 Uhr Fahrerbesprechung beim Start;

10:00 Uhr Beginn des 1. Laufes;

14:15 Uhr Eintreffen der Teilnehmer zum 2. Lauf;

14:30 Uhr Beginn des 2. Laufes;

18:00 Uhr Siegerehrung in der Wachauhalle, bis etwa 19:30 Uhr

#### Parkplätze für Zugfahrzeuge

Bitte stellen Sie Ihre Zugfahrzeuge unter gar keinen Umständen im Startraum ab, auch nicht am Tag vorher. Wir brauchen jeden Quadratmeter und lassen deshalb alles, was im Weg ist, von der Feuerwehr entfernen.

Beim Bahnhof Weißenkirchen gibt es in der Regel ungenutzten Platz. Auch auf der Umleitung von der Einfahrt zum Startraum in Richtung Mautern ist in aller Regel mehr als genug Platz.

#### **Impressum**

Erster Österreichischer Kleinwagen Club, Zallingerasse 31, 1210 Wien, ZVR-Zahl: 398914892. Für den Inhalte verantwortlich: Martin Winkelbauer, Veranstaltungsleiter, Csokorgasse 13/33, 1110 Wien. jimmy@seiberer.at Tel:+43 664 4869983





WACHAUER PFLANZEN KULTUR

#### **Zufahrt zum und Verhalten im Startraum**

Ab 8:00 Uhr haben wir für jeden Teilnehmer bis zum Ende des 2.Laufes im gesperrten Startraum einen Parkplatz reserviert. Der Startraum ist Einbahn und die Zufahrt ist ausschließlich von der Bundesstraße 3 her möglich.

Mit der beiliegenden und vollständig ausgefüllten Kennzeichnung als **TEILNEHMER-FAHRZEUG** werden Sie in den Startraum gelassen. Gleich nach Überqueren des Bahnüberganges



# (BITTE BEI STAU NICHT AUF DER EISENBAHNKREUZUNG WARTEN!)

finden Sie die Startnummernausgabe, bei welcher Sie **im oder am Fahrzeug bleiben**, bis Ihnen eine(r) unserer Helfer(innen) die Unterlagen bringt. Hier stellen sich bitte auch die Zweiradfahrer hinten an! Gleichzeitig erfolgt die **technische Abnahme**.

Streckenbesichtigung bis spätestens 9:00 Uhr. Stellen Sie Ihr Fahrzeuge im Startraum auf dem gekennzeichneten Platz ab: ungerade Startnummern links, gerade Nummern rechts (Skizze anbei), alle Motorräder rechts. Im Startraum ist das Warmfahren von Fahrzeugen aus Sicherheitsgründen untersagt!

#### **Fahrzeugkarte**

Bitte füllen Sie die Karte aus und bringen Sie diese am Fahrzeug an. Wir würden uns freuen auch einspurige Fahrzeuge beschrieben zu sehen, obgleich eine Anbringung der

Karte schwieriger als bei den mehrspurigen sein dürfte. So wissen alle (auch Zuschauer), was dieses Schmuckstück, das sie da vor sich haben, ei-

gentlich ist und kann!







#### **Technische Abnahme**

Bei der Startnummernausgabe erfolgt gleichzeitig die technische Abnahme durch neutrale Sachverständige und ggf. Kontrolle der Fahrzeugpapiere. Zur Ablehnung führen z.B.:

- Kein polizeiliches Kennzeichen
- Nicht verkehrs- oder betriebssicher (Reifen, Bremsen, Lenkung, etc.);
- Umbauten, die nicht dem technischen Stand des Baujahres entsprechen;
- zu laute Auspuffanlagen
- keine Fahrzeugpapiere; Feststellung, dass das Fahrzeug nicht der Ausschreibung entspricht (zu junges Baujahr, mehr Hubraum)

ARBÖ



Wird ihr Fahrzeug bei der techn. Abnahme zurückgewiesen, wird das Nenngeld nicht rückerstattet.

Unser Partner für den Sonderlauf Japanische Oldtimer:

JAPAN-OLDIES.AT

PORTAL FUR JAPANISCHE OLD- UND YOUNGTIMER

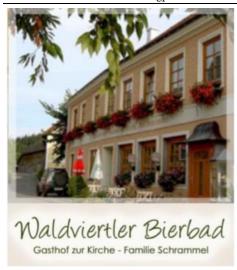
#### Verhalten Im Zielraum

Der RC Roadrunner bietet im Zielraum Getränke an. Bitte fahren Sie nach der Zieldurchfahrt bis zum nächsten freien Parkplatz. Sie können aber auch jederzeit mit Ihrem Fahrzeug den Zielraum über die Umleitungsstrecke (Skizze anbei) verlassen. Begegnungszone: max. 20 km/h!!!!!!!!

Bitte fahren Sie auch auf der Umleitungsstrecke rücksichtsvoll und diszipliniert! Bedenken Sie, dass Sie sich wieder im normalen Straßenverkehr bewegen. Sie können nach Beendigung des Laufes und Freigabe der Strecke bergab direkt in den Startraum zurückkehren. ACHTUNG: Beim Hinunterfahren unbedingt StVO beachten! Es kann GEGENVERKEHR geben!

#### Zweiradfahrer!

Wir müssen im Ziel die **Startnummer lesen können!!** Bitte keine Rucksäcke über den Startnummernlätzchen. Schaut vor dem Ziel, dass man sie von VOR-NE lesen kann (von hinten ist Plan B). Nach dem 2. Durchgang gebt nach dem Ziel die Lätzchen ab, wir brauchen die noch!



#### Mittagessen

Wir schlagen vor:

- an der reizvollen als solche beschilderte Umleitungsstrecke im Waldviertel essen, z.B. im Gasthof zur Kirche in Kottes (siehe rechts)
- in Weißenkirchen essen. Bitte lassen Sie in diesem Fall Ihr Fahrzeug <u>auf Ihrem</u> <u>Parkplatz im Startraum</u> stehen, im Ort ist meist kein Platz
- Ihr mitgebrachtes Lunchpaket oder Picknick im Zielraum verspeisen. Getränke gibt es da zu kaufen.
- Essen im Startraum: Gesunde, hand-

gemachte Burger von Hy Kitchen

- als Nachspeise im Startraum die großartigen Leckereien von Reschinsky genießen
- dazu ein köstlicher Kaffee und andere Getränke von Espressomobil



#### Sicherheitshinweise

Während der Veranstaltung darf unter keinen Umständen bergab gefahren werden! Das gilt natürlich auch für jedes Zweirad, wo jeder Startversuch durch Bergabrollen viel zu gefährlich ist! Auf der Strecke gilt grundsätzlich die Straßenverkehrsordnung. Die im §20 StVO vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Freilandstraßen gilt nur unter optimalen Bedingungen: Die gefahrene Geschwindigkeit ist den Straßen- und Sichtverhältnissen (ge-





nerell **Fahren auf Sicht!**) und den Eigenschaften des Fahrzeuges anzupassen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass es sich um keinen motorsportlichen Bewerb handelt. Aufgrund immer schwierigerer Genehmigungen und zunehmender Auflagen der Behörden ist es unumgänglich, dass eine **DURCH-SCHNITTSGESCHWINDIGKEIT von 50 km/h** nicht überschritten werden darf! Wir tolerieren Durchschnittsgeschwindigkeiten bis 60 km/h. Zwischen 60 und 70 km/h gibt es 1 s Strafzeit pro km/h über dem Limit! **Wer im ersten Durch-**

gang mehr als 70 km/h Schnitt fährt, darf im 2. Durchgang nicht mehr fahren. Wer im 2. Durchgang so schnell fährt, wird disqualifiziert und für den nächsten Seiberer Bergpreis gesperrt. Außerdem ist ab 200 m vor der Ziellinie das Überholen verboten (ausgenommen Radfahrer). Zuwiderhandelnde werden disqualifiziert!

Bei unvorhergesehenen Zwischenfällen (z.B. Motorschaden,...) parken Sie bitte Ihr Fahrzeug außerhalb des Gefahrenbereichs (z.B. Kurven oder Kuppen) möglichst am rechten Fahrbahnrand und benachrichtigen Sie den nächsten Streckenposten. Ist ein sicheres Abstellen des Fahrzeuges nicht möglich oder besteht Gefahr für nachkommende Fahrzeuge (z.B. Öl auf der Fahrbahn), dann gehen Sie BERGAB bis zum nächsten Streckenposten und stoppen alle nachfolgenden Teilnehmer. Wir werden dann die Veranstaltung kurzfristig unterbrechen und die Gefahrenstelle beseitigen. Als Streckenposten dienen Organe der Feuerwehr und eigens gekennzeichnete Helfer des Vereins. Den Anordnungen dieser Streckenposten ist immer Folge zu leisten!



#### **Flaggensignale**

Die Flaggen der Streckenposten haben folgende Bedeutung:

gelbe Flagge: LANGSAMER werden, Hindernis oder Gefahr auf der Strecke

rote Flagge: SOFORT ANHALTEN

Alle gestoppten oder behinderten Teilnehmer dürfen bei Fremdverschulden Ihren Lauf wiederholen. In den Startraum bitte nur durch das Ziel und über die Umleitungsstrecke rückkehren, NIE BERGAB!

**ACHTUNG:** Bedenken Sie bitte, dass sich hinter jeder unübersichtlichen

Kurve Zuschauer auf der Straße oder knapp neben der Fahr-

bahn aufhalten können (z.B. Kinder, Fotografen)!

#### Zeitnehmung und Wertung

Für die Wertung wird die Zeitdifferenz der beiden Läufe herangezogen. Das Tragen von Uhren ist für alle Fahrzeuginsassen verboten und wird beim Start und auf der Strecke kontrolliert. Auch das Verwenden aller anderen Zeiterfassungsgeräten ist verboten und führt genauso wie offensichtliches **Verlangsamen vor der Ziellinie zur Disqualifikation**. Das Filmen aus dem Fahrzeug mit Videokameras (mitlaufende Uhren!) ist nur im 1.Lauf gestattet. Es werden generell keine Fahrzeiten bekannt gegeben. Die Zeitnehmung und Auswertung wird

zur Wahrung der Unabhängigkeit von clubfremden Personen vollelektronisch durchgeführt. Die Ergebnislisten werden wenige Tage nach der Veranstaltung auf www.seiberer.at veröffentlicht.

#### Siegerehrung und Essen

Die Siegerehrung wird etwa um 18 Uhr im Rahmen eines gemütlichen Beisammenseins in der Wachauhalle, die ab 16.30 Uhr geöffnet ist, stattfinden. Die Fleischerei Winkler-Langgartner aus Krems kocht für uns. Speis und Trank bekommen Sie für die Gutscheine, die Sie mit den Starterunterlagen bekommen haben. Weitere Essen und Getränke sind gegen Barzahlung erhältlich. Es ist eine Frage der Höflichkeit, bei der Siegerehrung bis zum Ende zu bleiben!



#### Qualitätsfleischwaren

Winkler-Langgartner Untere Landstraße 54 – 3500 Krems / Hauptstraße 52 - 3125 Statzendorf Tel.: 02732/ 82419

www.winkler-langgartner.at / info@winkler-langgartner.at

Wenn Sie aus welchen Gründen auch immer nicht zur Siegerehrung kommen können, dann bitten Sie jemanden, die Preise zu übernehmen. Nicht abgeholte Pokale spielen wir im Folgejahr wieder aus. Sachpreise werden auf die anderen Preisträger der Klasse verteilt. Wir schicken ausnahmslos keine Pokale nach und heben sie auch nicht auf.

Noch Fragen? Bitte kontaktieren Sie uns!

# Wir wünschen Ihnen viel Spaß sowie eine gute und sichereFahrt!

Euer Seiberer-Organisationsteam

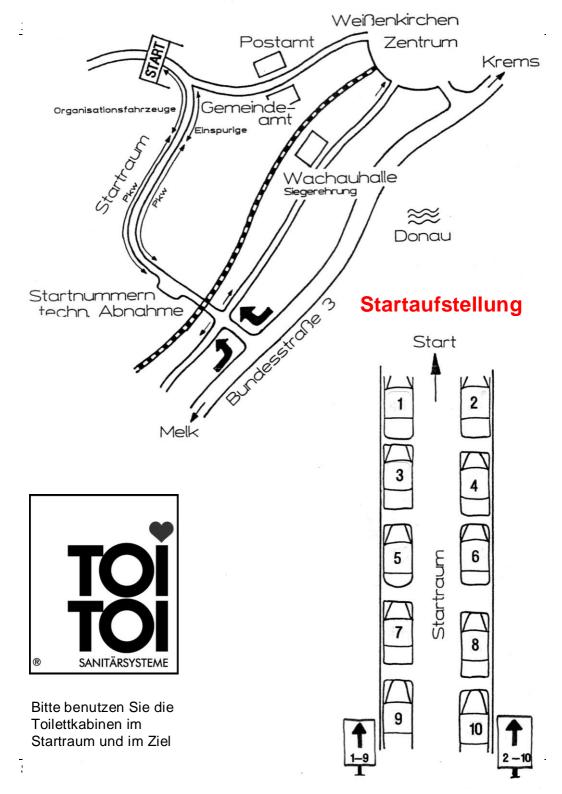


www.restaurator.at

HADEYER

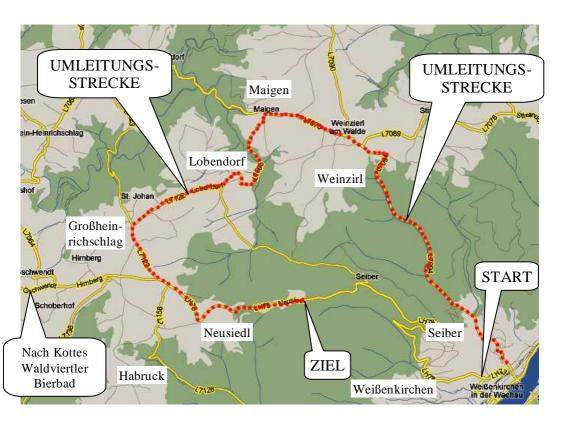
Krems 02732 / 70708





#### Service

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. Bei Notfällen sind sie über den ARBÖ Pannen-Notruf 1-2-3 erreichbar.











3500 Krems Hafenstraße 50 Telefon 02732/83428 Telefax 02732/83428-20 info@teuschl.at www.teuschl.at

#### <u>Altblechgeschichten</u>

#### 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 Wirt-

schaftswunder 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 ex-



trem 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 "Buckelvol-



vo" 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

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 raus-



posaunen: 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.

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 Käl-



teperiode 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 Über-

setzungen, 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.







Seite 24





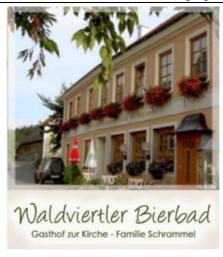
Erster Österreichischer Kleinwagen Club

#### Teilnahmebedingungen

#### Art der Veranstaltung, 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 24.4.1986 und bis 1300 cm³ und historische Fahrräder. Jüngere Fahrzeuge sind dann startberechtigt, wenn sie eine Oldtimerregistrierung aufweisen und das Modell vor 1986 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 Fahrzeuge (Erstzulassung vor dem 24.4.1996) <u>oder</u> mit einem/einer Lenker/in,

der/die jünger ist als sein/ihr Fahrzeug, dürfen daran teilnehmen. Das Fahrzeug

muss aber weniger als 1000 cm<sup>3</sup> oder eine Fahrzeuglänge unter 3,60 m haben.

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



#### Nicht startberechtigt sind Rennfahrzeu-

ge, 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 Teilneh-

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.





#### 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.











#### Klasseneinteilung:



A0 ... historische Fahrräder

A ..... Mopeds, Motorroller

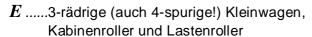
**B**.....Motorräder

 $oldsymbol{C}$ .....Beiwagengespanne

 $oldsymbol{V}$ .....Vespa-Klasse



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





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

















 $\boldsymbol{J}$ ......Steyr-Puch von 16 bis 19 PS

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

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



Y.....Youngtimer Sonderwertung

Z....Einladungsklasse >1300 ccm





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



T....Elektrofahrzeuge

Fahrzeuge mit schwarzen Kennzeichen nennen bitte entsprechend der passenden Hubraumklasse!

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





#### F & P GRUBER OG







### **Starterliste**

Nr.	Name (Club)	Fahrzeug	ccm	PS	BJ
INI.	Name (Glub)	Alle Daten beruhen			
		7 the Bateri Beraner		gespen	
Fahr	räder				
i aiii auci		Stahlgruber, St. Pölt Oberbank Krer			
1	Richard Granzer (EÖKC)	Colnago ESA Mexiko	0	0	1980
2	Volker Mehl	Gartner Select	0	0	1972
3	Gerald Minichshofer (Hist. Fahrräder e.V.)	Argentre Course	0	0	1928
4	Rainer Prosenz	Colner Rennrad	0	0	1975
5	Robert Radetzky (MBVCÖ)	Puch Clubman	0	0	1983
	Margit Steiner (RC Neulengbach)	Francesco Moser Rennrad	0	0	1979
7	DI Michael Steiner (RC Neulengbach)	KTM Formula SL	0	0	1980
	Martin Strubreiter (OECC)	Hetchins Italia	0	0	1962
0	Martin Strubreiter (OECC)	Heterins Italia	U	U	1902
Море	ade	ZMEIHHD+S	500	rt KR	EMC
Мор			7,000	0 1 1 1	
9	Wolfgang Lorenz	Honda Z50M	50	3	1967
	Hans-Joachim Stadler	Honda SS 50Z	49	2	1972
	Hermann Abel	Honda SS 50	49	6	1976
	Marco Hoffmann	MAW Hilfsmotor	49	1,25	1956
13	Leopold Kreutzinger	Puch MV 50	49	1	1961
14	Günther Breyer	Puch VZ50 oder DS50	50	1,8	1962
15	David Weißenbacher	Puch MS 50V	49	1	1968
	Ernst Himetzberger	Puch Maxi	49	1	1980
_	Hubert Skrbensky (Vespafreunde Wien)	Puch Maxi	49	1	1980
	Maximilian Skrbensky (EÖKC)	Puch Maxi S	49	1	1987
	Walter Mauthner	Puch Imola GX	49	2,5	1985
20	Mario Bürgel	Simson SR 2	49	1,4	1959
21	DI Martin Winkelbauer (EÖKC)	Puch Maxi S	49	1,3	1981
wirkl	wirklich alte Motorräder  HENTSCHL				
22	Christian Kirchmayer (MRM Krems-Egelsee)	Indian Scout 101	600	12	1928
	Manfred Klaghofer (ÖGHK)	Rudge 500 Spezial	500	18	1929
	Stefan Kroiss (AMC-Attnang)	Ariel 500F	500	20	1929
	Ing. Wilhelm Müllner	Jawa 350 OHV	350	15	1935
	Ralf Prager	Phänomen Bob 98	98	1	1937
	DI Ernst Schöbl	Puch 200	200	6	1937
	Margaretha Müllner	Moto Guzzi PL 250	250	10	1938
29	Werner Teufl (OC-Erlauftal)	Zündapp KS 600	600	28	1939
	Hubert Schwägerl	BSA M20	500	14	1943
	Ing. Herbert Goldnagl	Moto Guzzi Super Alce	498	18	1946

32. Internationaler Seiberer Bergpreis				St	arterliste
32	Waltraud Kirchmayer (MRM Krems-Egelsee)	BMW R 51/3	500	24	1951
33	Anton Liebmann	Puch 125 TT	125	5	1951
34	Josef Punzhuber (OC Strengberg)	BMW R 51-3	490	24	1951
35	Mario Spiegl	BMW R51/3	490	24	1951
36	Andreas Tisljaric (OCW)	Puch 250 TF Export	248	12	1951
37	Helmut Hörzelberger (hoe-sport Freilassing)	BMW R 25/2	250	13	1952
38	Franz Kerbler	Puch 150 TL	150	6,6	1952
39	Martin Kutner	Puch 250 TF	250	9	1952
40	ing. Andreas Sommerauer	Puch 175 SV	175	10	1952
Vesp	Pokale gespendet vor Vespa bis 1974 Restaurant Heinzle, Weißenkirche Mazda Gruber, Kammer				nkirchen ammern
41	Astrid Becker (Paperino Racing Girls)	Vespa 50 Spezial	133	12	1966
42	Wolfgang Bernleithner (Vespa Club Wien)	Vespa VGLA 150 Touren	149	5,5	1960
43	Erich Bley (ZV Motor Wien)	Vespa 150 GS	147	8	1960
44	Peter Dienst	Vespa 125 GTR	125	5	1974
45	Birgit Ertl (Paperino Racing Girls)	Vespa 150 GL	235	20	1963
46	Peter Hinsmann	Vespa VM2	125	4	1954
47	Jürgen Huber (Vespa Bande Alkoven)	Vespa 150 GS/3	150	5	1960
48	Thomas Katzinger (Vespa OF Mattighofen)	Vespa 150 Sprint	150	8	1967
49	Wolfgang Konsel	Vespa VNA 125	125	4,5	1958
50	DI (FH) Markus Lang	Vespa 160 GS	155	9	1963
51	Michael Matl (Vespa Club Flachgau)	Vespa VNB3T	125	7	1961
52	Andreas Mayer	Vespa 180 SS	181	10	1965
53	Jessica Perl (Paperino Racing Girls)	Vespa 125 GT	177	12	1967
54	Christian Pohl	Vespa 200 Rally	200	12	1972
55	Markus Pristav (Vespaclub Wachau)	Vespa VB1T	146	7	1958
56	Gottfried Rumpl	Vespa 125 GT	125	4	1964
57	Birgit Herlinde Schinagl (Paperino Racing Girls)	Vespa 150 GL	177	7	1963
58	Guido Schwarz	Vespa 125 Sprint	125	9	1973
59	Ronald Thir	Vespa 125 VNB 1T	125	4	1960
60	Margarete Maxi Wanderer (Paperino Racing Girls)	Vespa 150 GL	177	12	1963
61	Alois Weber	Vespa 150 Sprint V	150	7	1974
62	Dr. Boris Wilke (Vespa Club Wien)	Vespa 200 Rally	198	12	1974
63	Werner Winkelbauer	Vespa 125 GT	121	7	1967





32. 11	52. Internationaler Serberer Berghreis				arternste
Zwei	Pokale gespendet v Kweiräder bis 1970 Reifen Bauer, Lange Sparkasse Haders		angelois		
64	David Mucha	Puch RL125	123	4,5	1953
65	KR Ing. Richard Doneiser (MotoClassics)	Puch SV125	124	5,5	1954
66	Franz Dworak (ZV Motor Wien)	Matchless G 9	498	30	1954
67	Werner Braune	Horex Regina 400	399	22	1955
68	Manfred Kössler	Puch 175 SV	175	10	1955
69	Günter Kraus (OC Perlbachtal)	Triumph Boss	350	16	1955
70	Anne Blauensteiner	Puch 250 SG	250	13	1956
71	Ing. Klaus Kerbler	Puch 250 SG	248	14	1956
72	Albert Leeb (OTKH)	Puch 125 SVS	125	8	1957
73	Hermann Eisenbauer (ofn)	Puch MC 250	248	20	1959
74	Klaus W. Fischer (ÖGHK)	BMW R 50	500	24	1959
	Mag. Rudolf Tuzar (OCW - Oldtimer Club				
75	Weinviertel)	Puch 125 SVS	125	8	1963
76	Franz Bindreiter (OVM-Mönchdorf)	BMW R 69 S	596	42	1965
77	Hans Peter Kolberger (ofn)	BMW R27	245	18	1966
78	Alois Mucha (ZV Motor Wien)	Triumph Tiger 100	500	34	1968
79	DI Mag. Volker Schaffler (MotoClassics)	Triumph T100R	490	41	1968
80	Franz Schubert (ZV Motor Wien)	Jawa 250 - 559/04	250	14	1969
	Ing. Thomas Tuzar (OCW - Oldtimer Club				
81	Weinviertel)	Ducati 450 Desmo	436	30	1969
82	Herbert Obermair (Ratezi Classic)	Puch M125 Jarno	124	12	1970



Vesp	Pokale gespendet vo Sparkasse Langenlo Reifen Weichberg			ngenlois	
83	Michael Grabner	Vespa PK 80	79	6	1982
84	Ing. Rudolf Glaser	Vespa 200 Rally	200	12	1975
85	Mag. Thomas Schlechta	Vespa 200 Rally	198	12,5	1975
86	Martin Holub	Vespa Cosa 150	150	9	1995
87	Alfred Skaral	Vespa P 200 E	198	9,1	1979
88	Georg Urbanek	Vespa P 200 E	200	10	1980
89	Walter Szekely (OCW - Oldtimer Club Weinviertel)	Vespa PX 200E	200	12	1989
90	Lilly Weyringer (Paperino Racing Girls)	Vespa ET 3	125	9	1978
91	Ramona Waldner (Paperino Racing Girls)	Vespa 200 Rally	200	10	1978
92	Karla Martinek (Paperino Racing Girls)	Vespa Primavera	123	10	1979
93	Ing. Werner Ahammer (RV Hollabrunn)	Vespa PX 200 E	200	12	1984
94	Christian Beisken (Scooteria Leibnitz)	Vespa PX 200 E	197	12,2	2002
95	Peter Rammer (VC Gallier)	Vespa 200 Rally	198	12	1976
96	Thomas Pedrazza (Vespa Club Amici Bodensee)	Vespa 50 Spezial	125	7	1979
97	Rainhard Haarhofer (Vespa Club Wien)	Vespa Cosa 150 m. Cozy-BW.	150	8	1995
98	Thomas Zizka (Vespa F C von D)	Vespa P 125 X	177	14	1978
99	Michael Kremser (Vespaclub Wachau)	Vespa Primavera	121	0	1982
100	Daniela Kremser (Vespaclub Wachau)	Vespa Primavera	121	3	1982
101	Carina Witschko (Vespaclub Wachau)	Vespa Primavera ET3	125	6	1979
102	Manfred Cyran (Vespaclub Wachau)	Vespa 150 Sprint Veloce	149	8	1976
103	Michael Utz (Vespaclub Wachau)	Vespa Primavera ET3	125	5,6	1976
104	Barbara Genser (Vespaclub Wachau)	Vespa PX 125	125	0	2003
105	Michael Graf (Vespisti.at)	Vespa Rally	198	12	1976
Youngtimermotorräder		Pokale gespendet von: Gasthaus Korner, Weissenkirchen Niederösterreichsiche Versicherung, Krems			
	Hans Kern (MC Schärding)	Kawasaki S2 350	350	45	1972
	Johann Schlachter	Honda CB 750 four	750	67	1972
	Karl Sengstbratl (Mondseeland)	Honda CB 350	349	33	1972
	Ing. Peter Constantin (ZV Motor Wien)	Moto Morini 3 1/2 Touring	344	27	1973
110	Adrian Strasky	CZ CZ 125	123	10,8	1973
111	Andreas Blauensteiner (Ducati MCÖ)	Ducati 450	450	30	1974
	Karl Dienst (ZV Motor Wien)	Ducati Desmo 350	340	29	1974
	Franz Bucher (ZV Motor Wien)	Yamaha RD 350	350	39	1975
	Wolfgang Fischer	Moto Guzzi 850 T3	850	68	1975
115	Thomas Holub	Honda CB 500 Four	498	65	1975
116	Ing. Gerhard Malzer (MRM Sigmundsherberg)	BMW R 90 S	898	67	1975
117	Johann Schlachter	Laverda 1200SC	1200	100	1975

52.11	iternationaler Belleter Belggiels				
118	DI Engelbert Wührer	Yamaha RD 400	398	39	1977
119	Rupert Lenzenweger (OF Neumarkt)	Suzuki GS 425 E	425	42	1978
120	Renate Schachl (ZV Motor Wien)	Kawasaki Z 650 B	652	63	1979
121	Ernst Steffl (Modernclassics)	Yamaha RD 350	349	49	1980
	Peter Wagner (ÖAMTC)	Honda CB 650 RC03	626	60	1980
	Gerhard Bevilaqua (MRC Donaustadt)	BMW 80 ST	800	50	1983
	Peter Schett	Moto Guzzi 850 T3	849	68	1983
125	David Amon-Sandler	Honda VF 500 F	500	71	1986
Fahrzeuge mit drei Rädern		Pokale gespendet von: Kremserbank-Sparkasse Krems Kirchenwirt (Fam. Köck), Weißenkirchen			
	Franz Schenk (AVCA)	FN mit Beiwagen	500	16	1926
	DI Johann Wiedlack (Norton Owners Club)	Norton ES 2 Gespann	500	25	1939
128	Arnold Strasky	Puch 250 TF	250	12	1952
	Herbert Aigner (KARO)	Puch 250 SG mit Austro- Omega BW	248	13,8	1957
130	Walter Fajt (ZV Motor Wien)	Jawa 500 Beiwagen	500	26	1959
131	Manfred Preiser (EÖKC)	BMW R 60 mit Beiwagen	593	30	1968
132	Ing. Gerald Steiner (OF Nibelungengau)	BMW R 50/2 + Beiwagen	490	26	1968
133	Mag. Johannes Dietmar Bauer (Guzzi- zangler)	Moto Guzzi 750-S3	748	62	1975
134	Alfred Kössl	MZ ETZ 250	250	21	1983
135	Peter G. Seisenbacher	MZ 500 NRVX	500	38	1994
136	Georg Eitzinger	Messerschmitt KR175	175	9,5	1954
137	Mag. Johann Mayer (AMVC Röcksee)	BMW Isetta	300	13	1957
Kleinwagen bis 750ccm		Pokale gespendet von: Würth Handelsges.m.b.H. Hypobank Krems, Mitterau			
	DI Rudolf Weißinger (Pre-War-A7 Club)	Austin 7 open tourer	750	11	1924
	Ing. Michael Semrad (ÖGHK)	Goggomobil 300	300	15	1969
140	Herwig Steirl (CVW)	Goggomobil T 400	392	20	1958
141	Manfred Erd (OCW - Oldtimer Club Weinviertel)	Fiat 500 L	500	18	1971
142	Karl Riedl (AMV)	Steyr Fiat 600	633	20	1955
143	Hedwig Splet (EÖKC)	NSU Prinz 4	598	30	1966
	Walter Gilniat (Trabantclub A)	Trabant 601 De Luxe	595	26	1971
	Mathias Ottersböck	Trabant 601	600	26	1981
146	Josef E. Baumgartner (OF Häusling)	Citroen 2CV	602	29	1987
147	Mag. Gregor Grohmann (2CV CÖ)	Citroen 2CV	602	28	1986
	MAS Alfons Russ (OECC)	Citroen 2CV	600	27	1985
	Edda Thoma	Citroen 2CV	602	27	1987
150	Günter Granser (EÖKC)	Citroen Dyane 6	602	30	1980
	Ing. Gerald Bertl (EÖKC)	Fiat 126 Cabrio	652	23	1996
	-/	1	r		

		Pokale gespendet von:				
Puchautos bis 20PS		DI Thomas Puhl - KFZ Werkstätte,Hadersdorf				
152	Ing Michael Baumgartner (OF Häusling)	Steyr Puch 500	493	16	1958	
	Franz Daxböck (VCA)	Steyr Puch 500 S	493	18	1969	
	Roland Drössler	Steyr Puch 500 DL	493	19	1960	
	Elisabeth Faber	Steyr Puch 500	498	20	1972	
	Hubert Hochgerner	Steyr Puch 500	493	19	1972	
	Heinrich Jungwirth (OVFV Mönchdorf)	Steyr Puch 500 DL	493	16	1960	
	Michaela Jungwirth (OVFV Mönchdorf)	Steyr Puch 500	493	16	1970	
	Christian Lust	Steyr Puch 500	493	16	1958	
160	Horst Maglia (EÖKC)	Steyr Puch 500 S	493	19	1970	
	Gerhard Mayer (EÖKC)	Steyr Puch 500 S	498	19	1968	
	Ing. Werner Schäfer	Steyr Puch 500 DL	497	19,8	1960	
	Angela Tuzar (OCW - Oldtimer Club Weinviertel)	Steyr Puch 500 D1	493	19	1959	
164	Ing. Norbert Wagner (EÖKC)	Steyr Puch 500	500	16	1963	
165	Ing. Reinhard Wiesinger (Vitiser OV)	Steyr Puch 500 D	500	16	1959	
	autos über 20PS	Pokale gespendet von: Tretton Kfz-Werkstätte, 1100 Wien, Oberlaaerstraße				
	Ing. Harald Brunner (Triumph Club Wien)	Steyr Puch 650 TR	660	30	1968	
	Angela Eisenhuber (OMAC Steyr)	Steyr Puch 650 TR	650	29	1973	
	Josef Gartner (EÖKC)	Steyr Puch 650 TR	650	30	1968	
	Lothar Kronsteiner (EÖKC)	Steyr Puch 650 TR II	660	40	1966	
	Thomas Ludwig	Steyr Puch 650 TR/2	650	40	1965	
171	Sabine Mayerhofer (EÖKC)	Steyr Puch 650 TR	650	35	1965	
172	Rudolf Richter (ASC 18)	Steyr Puch 650 TR	660	30	1967	
173	Thomas Rothbauer (EÖKC)	Steyr Puch 500 S	660	40	1970	
174	DI Gerald Sam (EÖKC)	Steyr Puch 650 TR	660	35	1968	
175	Gerhard Temmel (KMVC)	Steyr Puch 500	660	30	1970	
176	Maximilian Tomaschek (EÖKC)	Steyr Puch 500 S	680	30	1969	
177	Dietmar Etzersdorfer (EÖKC)	Steyr Puch 700 C	643	25	1965	
178	Helmut Meier (EÖKC)	Steyr Puch 700 C	643	25	1962	
Luks	chklasse	TRETTON Ges.m.b.h Karosserie – Lackierung – Mechan		_		
179	Herbert Aigner (Isettaclub)	BMW 700 L Limousine kurz	700	30	1961	
180	Gabriela Chudaczek (EÖKC)	BMW 700 Coupe	697	40	1962	
	Adolf Grasel (EÖKC)	BMW 700 LSL	695	32	1963	
	Gerlinde Grasel (EÖKC)	BMW 700 CSL	698	40	1964	
183	Alfred Gröschel (Isettaclub)	BMW 700 Cabrio	697	40	1964	
	Walter Hilgemann ()	BMW 700 Coupé	692	30	1960	
	Wolfgang Luksch (EÖKC)	BMW 700 Cabrio	697	40	1964	
	Helmut Rasper (Isetta Club D)	BMW 700 LS	697	30	1963	
		•	*			

52. Internationaler Schoeler Bergpreis						
Kleinwagen bis 1000ccm		Pokale gespendet von: Opel Auer, Krems				
187	Alexander Nake (MGOC)	Austin Healey Sprite Mk I	948	43	1959	
	Dr. Gerhard Pusch (EOC Pinkafeld)	Morris Minor Station	950	36	1959	
	Eduard Weidl	Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa	982	101	1960	
	Hubert Hofmann (DKW Club in Österreich)	DKW F 12	889	40	1963	
	Andreas Kreissl (ofn)	Fiat Abarth 850TC	850	52	1963	
	Herr Frank Lucas	Wartburg W 311	994	45	1965	
	Dr. Josef Schneller	HILLMAN IMP	875	39	1967	
194	Karl-Heinz Natterer (EÖKC)	Austin Mini 1000 MK II	988	34	1968	
	Helmuth Dräxler (EÖKC)	Steyr Fiat 850 Special	850	47	1969	
	Ernst Lakatos (OCW)	NSU Ro 80	995	115	1970	
197	Ing. Erwin Schaffer (OFN)	Steyr Fiat Sport Spider	903	52	1971	
198	Bettina Amon	Fiat/Seat 600 Luxus	767	29	1974	
199	Daniela Splet (EÖKC)	Toyota 1000 / Typ 47	993	47	1978	
200	Ing. Andreas Eder	Autobianchi A 112 LX	995	48	1983	
201	Katharina Knobloch (EÖKC)	Fiat Panda 4x4	999	50	1987	
202	Barbara Lakatos-Jarolin (Nissan Figaro Own. Reg.)	Nissan Figaro	987	76	1991	
203	Lisa Winkelbauer (EÖKC)	Fiat Panda 4x4	998	50	1992	
204	Maximilian Kos	Fiat Cinquecento	899	40	1995	
Autos bis 1200ccm		Pokale gespendet von: Raiffeisenkasse Langenlois				
	Gerald Brandstetter	Triumph Spitfire MK1	1150	63	1963	
	Andreas Franek (Käfer Bulli Laxenburg)	VW 11 Käfer Ovali	1192	30	1955	
	Heinz Grünmann (scuderia dambergo)	Fiat 128 SL	1116	64	1974	
	Thomas Lindner	VW 1200L	1192	34	1984	
	Mag. Helmuth Mai (ÖGHK)	Renault Caravelle	1108	52	1965	
210	Otto Mayerhofer (EÖKC)	VW Typ 15 Cabrio	1192	34	1962	
	Dr. Marion Mucha	Toyota Corolla	1166	50	1977	
212	Reinhard Mühlehner (OVM-Mönchdorf)	Opel Manta A	1200	60	1974	
	Eva Schneider	Autobianchi A112 ABARTH	1050	70	1983	
	Andreas Seitl (EÖKC)	Fiat 124	1197	60	1969	
	Peter Spanny (OCNT)	Opel Kadett B Caravan 11	1078	50	1971	
	Franz Steindl (Zwettler Oldtimerfreunde)	Triumph Spitfire 4 MK1	1147	63	1963	
	Prof.Dr.h Alfred Steinhauer	VW Käfer Type 11	1192	28	1961	
	Krisztina Szekely	Zastava GTL 55	1116	55	1985	
	Gerald Wöss (Lancianews)	Lancia Appia Berlina1.Serie	1089	38	1954	
220	Aylin Yilmaz (ARBÖ)	VW Käfer	1200	34	1970	



Qualität aus Tradition

Auto	s bis 1500ccm	TEAM BERGER  Autos · Service · Zwettl				
221	Jens Gärtner (AMC Annaberg-Buchholz)	Skoda Octavia Combi	1221	50	1966	
222	Thomas Herbsthofer	Lancia Fulvia	1298	90	1976	
223	DI Christoph Horak	Alfa Romeo 1300 GT Junior	1300	89	1968	
224	Monika Krakhofer	VW Käfer 1302	1285	44	1971	
225	Manuel Mayer	Lancia Fulvia 1.3 s	1298	90	1972	
226	DI Heinz Polsterer (EÖKC)	Triumph Spitfire Mk IV	1296	69	1971	
227	Anton und Marco Prenner (Sp. Tuning of Austria)	Marcos Mini 1275	1275	130	1966	
228	August Reiter (MSC Traunreut)	Austin Healey Sprite	1275	61	1961	
229	Manuel Retschitzegger (OVM-Mönchdorf)	Fiat 128 Special	1290	60	1975	
230	Karl Riedl (AMV)	Triumph Mk 4	1295	63	1972	
231	Jürgen Schön (ÖMVC)	MG Midget 1500	1500	68	1978	
232	Gerhard Urbanowicz	Fiat X 1/9 - 1300 Bertone	1281	75	1978	
233	Alois Vogler (ÖMVC)	Opel Olympia Rekord	1488	45	1957	
Haflinger und Elektroautos		AUTO CREW	AUTOTECHNIK PREISER Grünbach 16 3911 Rappottenstein Tel.:+43 2828/8214 Fax: +43 2828/8214-4 m.preiser@preiser.co.at www.preiser.co.at			
		PREISER	1000000	ECHNIK PR		
	Josef Stanzl (EÖKC)	Steyr Puch Haflinger	643	27	1960	
	Ing. Gerald Malat	Steyr Puch Haflinger	660	27	1974	
	Matthias Rötzer (Club E-Fahrzeuge)	Renault Express	0	24	1995	
	Konrad Metz (Club E-Fahrzeuge)	Citroen AX electrique	0	24	1996	
	Brigitte Bittner (Club E-Fahrzeuge)	Peugeot 106 electric	0	18	1997	
239	Sonja Metz (Club E-Fahrzeuge)	Peugeot 106 electric	0	14	1998	
240	Ing. Josef Mayer (Club E-Fahrzeuge)	Peugeot 106 E Electric	0	27	1999	
241	Helga Morocutti (Club E-Fahrzeuge)	Peugeot Partner electric	0	67	2000	



## AUTOQUARIAT seit 1991

#### Steyr-Puch

Ersatzteile für PKW, Combi, Haflinger 5000 Original- und Nachbauteile lagernd

ww.autoquariat.at, www.autoquariat.at/shop Tel: 01/ 409 51 91, 0780 650 700 verkauf@autoquariat.at



Größter Distributor Österreichs

30 abgestimmte Produkte für Restaurierung und Konservierung

- Tankversiegelung
- Rostumwandler
- Wachse



32. Internationaler Seiberer Bergpreis Starterliste						
Volvo		TEUSCHL  3500 Krems Telefon 02732/8: Hafenstraße 50 Telefax 02732/8:	3428		ateuschl.at	
0.40	E '' B'' 1 (1/04)			1		
	Fritz Pikel (VCA)	Volvo PV544	2000	100	1958	
	Gerhard Waldherr (MSC Poysdorf)	Volvo Pick-Up	1780	78	1962	
	Ing. Gerhard Teuschl	Volvo 122S	1990	101	1969	
	Mag. Antonius Ginalski	Volvo 142	1990	82	1974	
	Gerhard Vodusek (VCA)	Volvo 944 GL	1986	121	1991	
	Alexander Ott (VCA)	Volvo 850GLT	2434	170	1992	
248	Philipp Skoda (VCA)	Volvo 960	2922	204	1994	
249	Hannes G. Unterberger (EÖKC)	Volvo C70	2435	200	2003	
Gästeklasse  Toyota Bauer GmbH  Toyota Bauer GmbH  Telefon: 02822/52971   Fax: 02822/52971-85  www.toyota-bauer.at   office@toyota-bauer.at						
250	Ernst Schmidt	Mercedes Benz 190SL	1900	105	1955	
251	Christian Hummer	Landrover Serie 1 86 Station Wagon	1997	52	1956	
252	Johannes Kunesch	MG B	1798	90	1965	
253	Dr. Hubert Lauer (BMW VETERANEN- CLUB)	BMW 2000CS	2000	120	1966	
254	Herbert Binder (ÖGHK)	BMW 1600-2	1600	75	1967	
255	Matthias Polsterer (EÖKC)	Dodge Charger	7272	375	1971	
256	Wolfgang Haischberger	BMW 2002 tii	1998	212	1972	
257	Alex Radetzky (MBVCÖ)	Mercedes Benz 220D/8 (W115)	2197	60	1972	
258	Norbert Tomaschek (EÖKC)	Alfa Romeo 2000GT Veloce	1964	131	1972	
	Werner Borecky	VW 1303	1584	50	1973	
260	Sonja Broser (OCW - Oldtimer Club Wein-viertel)	VW Käfer	1584	50	1974	
261	Ferdinand Kern	MG B	1798	98	1974	
262	Walter Schneider	Porsche 914	1799	105	1974	
263	Roland Jäger	VW Käfer Cabrio 1303	1584	50	1978	
264	Dr. Ferdinand Wolf	Puch 300 GD	2938	88	1989	







Saab 900 S



1985

141

265 Johannes Domanovits (EÖKC)

1993

### Historisches zum "Seiberer"

Am 9. Juni 1924 veranstaltete die Kraftfahrer-Vereinigung NÖ-Land erstmals ein Bergrennen am Seiberer im Herzen der Wachau. Diesen nannte man damals wegen seiner landschaftlich reizvollen Umgebung den "Semmering der Wachau". Ein Jahr später organisierte der NÖ Automobil-Club das zweite Seiberer-Rennen, bei dem sich



30 Fahrer und auch Fahrerinnen (!) in vier Solo- und drei Beiwagen-Motorrad-Klassen stellten. Der Seiberer galt als eines der schwierigsten Bergrennen



Von 1955 bis Anfang der 70er-Jahre fanden unregelmäßigen in Abständen dann verschiedene Bewerbe wie Rallve-Sonderprüfungen, Winter-Wertungsfahrten der Bergrennen statt. Einige Teilnehmer kann man heute wieder am Seiberer

mit ihren mittlerweile zu Oldtimern gewordenen Fahrzeugen antreffen. Natürlich wurden auch größere und schwerere Fahrzeuge, wie etwa der Volvo Amazon,











beherzt auf den Seiberer getrieben (Foto: 1967). 1986 wurde der Seiberer Bergpreis vom Ersten Österreichischen Kleinwagen Club als Oldtimer-Bewerb wiederbelebt. Der Seiberer Bergpreis bietet heute nicht nur den Besitzern historischer Kleinwagen, sondern auch vielen Motorrad-, Moped- und Rollerfahrern die Möglichkeit ihre Fahrzeuge auf einer historischen Bergrennstrecke zu bewegen und dabei die reizvolle Landschaft nördlich der Wachau zu erleben.







## <u>Vorankündigungen</u>

### Ein FixItEasy für alle teilnehmenden Vespa, Puch, Lambretta und BMW

Rainer Derx, der Erfinder von FixltEasy, spendiert für alle eine seiner genialen Träger für 57a-Pickerl, die Schlussmachen mit dem Zerkratzen von Lack und Stahl. Ihr wisst ja, die







Pickerl dürfen nicht übereinander geklebt werden. Und sie müssen untrennbar

mit dem Fahrzeug verbunden sein. Das stellt FixltEasy sicher – vom Verkehrsministerium bestätigt. FixitEasy gibt es auch für Mautpickerl und Parkuhren.



### Marco's Frühjahrsausfahrt am 29.4.2017

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: mchielli@yahoo.de, 0676/885041437



## wiesenthal Zwettl







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, Sonderfahr-



zeugen 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 Ge-

neraldirektor 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.

## TRETTON Ges.m.b.H. Karosserie - Lackierung - Mechanik

1100 Wien, Oberlaaer Straße 98 Tel. 688 51 35 od. 688 51 51 Fax DW 20 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



AUTOTECHNIK PREISER

Grünbach 16 3911 Rappottenstein Tel.:+43 2828/8214 Fax: +43 2828/8214-4 m.preiser@preiser.co.at www.preiser.co.at

LANDTECHNIK PREISER

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.

#### Die Faber GmbH

österreichische Piaggio-Der 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 Wieder-



einführung 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



kabelplus

## JETZT GLASFASER-RASER WERDEN!

Und vom Glasfaserplus-Netz profitieren.

- · Surfen mit bis zu 250 Mbit/s
- · HD-TV und riesige Programmauswahl
- · Telefonieren ohne Grundgebühr

**GLEICH INFORMIEREN UND ANMELDEN:** 0800 800 514 / KABELPLUS.AT











#### Wir danken unseren treuen Unterstützern:

- ABZ Auto u. Ersatzteile Bauer, Zwettl
- Aichinger Zweirad&Sport, Krems
- ARBÖ Wien und Niederösterreich
- Autocrew Haflingerspezialist Preiser, Grünbach
- Autohaus Berger VW Audi, Zwettl
- BMW Bauer, Zwettl
- DI Thomas Puhl KFZ Werkstätte, Hadersdorf
- Eichinger Motoren, Rastenfeld
- Ford Bussecker, Zwettl
- Gasthaus Korner, Weissenkirchen
- · Hypobank Krems, Mitterau
- Kirchenwirt (Fam. Köck), Weißenkirchen
- Kremserbank-Sparkasse Krems
- Mazda Gruber, Kammern

- Mazda Kolm, Zwettl
- Niederösterreichsiche Versicherung, Krems
- Oberbank Krems
- Opel Auer, Krems
- Raiffeisenbank Krems
- · Raiffeisenkasse Langenlois
- Reifen Bauer, Langelois
- Reifen Weichberger
- Restaurant Heinzle, Weißenkirchen
- Sparkasse Hadersdorf
- Sparkasse Langenlois
- Stahlgruber, St. Pölten
- Suzuki Gruber, Rastenfeld
- Toyota Bauer GesmbH, Zwettl
- Tretton Kfz-Werkstätte, 1100 Wien, Oberlaaerstraße 96
- Wiesenthal & Turk Autoservice, Zwettl
- Würth Handelsges.m.b.H.
- Zweirad Hentschl, Krems





## 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

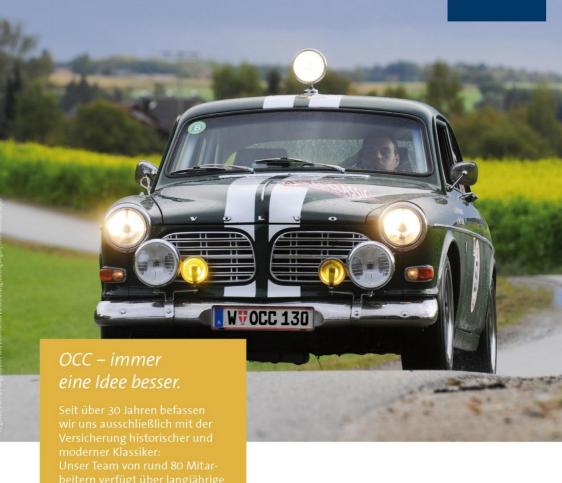




# Fahren Sie, wir versichern!



Klassiker bewegen.



Mit OCC und Allianz fahren Sie besser!







