

39. Internationaler Seiberer Bergpreis 19.4.2026



Sonderlauf Yamaha XT500



internationaler
SEIBERER
BERGPREIS
seit 1966



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



OLDTIMER GUIDE 2026

Das Handbuch für Liebhaber automobilier Tradition:
Adressen, Termine, Tipps, Oldtimer freundliche Hotels und vieles mehr.
DIE Community Plattform im Internet: www.oldtimer-guide.at
Bestell-Hotline: T 01 91920-0 | F 01 91920-2231
oder im Buchhandel erhältlich | www.oldtimer-guide.at

f Oldtimer Guide Euro 19,90



Hausparty mit hausgemachtem Strom

Auf die Zukunft schauen.



PV-Förderung
und Speicher
sichern!

evn.at

Editorial

Liebe Seiberistin, lieber Seiberist!

Das war schon eine beträchtliche Überwindung. Seit über 20 Jahren sage ich im Schnitt einmal täglich „letzter Sonntag im April“. Ich muss umlernen. „Vorletzter Sonntag im April“! Ab dem Tag sind wir fast allein im Kalender, und hätte Herr Neger nicht seine „Wachau Power Warm Up“ um eine Woche nach hinten verschoben, wäre der Seiberer Bergpreis die einzige Veranstaltung im Kalender des Austro Classic.

Es war eine Frage des Überlebens. Der Polizei, der Feuerwehr, der Zeitnehmung, unseren Quartiergebern, der Behörde, der Versicherung, so gut wie allen unseren Lieferanten und Dienstleistern ist es völlig egal, ob 200, 250 oder 300 Fahrzeuge den Berg rauffahren. Bei einem Nenngeld von 88 Euro kannst Du Dir gut vorstellen, was unser Budget macht, wenn 10 Leute zu einer der anderen 11 Veranstaltungen am letzten Sonntag im April fahren statt auf den Seiberer. Was spricht dagegen? Gewohnheit und Schnee. Wir hatten es tatsächlich schon sehr kalt im Waldviertel, aber wir vertrauen auf die globale Erwärmung. Wir hoffen jedenfalls auf Dein Verständnis für den Bruch mit dieser Tradition.

Apropos: Heute ist Jubiläumsjahr. Auch unseres: 40 Jahre Seiberer, dank Corona aber nur das 39. Mal. Also feiern wir uns selbst nächste Jahr. Seit 20 Jahren arbeiten wir mit Faber zusammen, heuer wird der Faber-Rabatt am Seiberer 20 Jahre alt. Begonnen



b2b
events

ARBÖ

EVN

hat das mit 60 Jahre Vespa, heuer sind es 80. In der Achtelliterklasse wurden vor 20 Jahren jährlich um die 4.000 Neufahrzeuge verkauft, mittlerweile sind das fast 12.000, und in keinem Land der Welt ist der Vespa-Anteil höher als in Österreich. Offenbar haben wir mit unserer Partnerschaft ganze Arbeit geleistet 😊.

Aber nicht nur die Vespa feiert Geburtstag. Eine andere Legende wird 50. Die Mutter aller 4-Takt-Enduros, die Yamaha XT500, erblickte 1976 das Licht der Welt. Das muss auch gebührend gefeiert werden.

Der berühmte „Landy“, der Land Rover, wird zwar erst nächstes Jahr 80, aber was soll's, die Fangemeinde wollte heuer schon am Seiberer fahren, also lassen wir sie, und wärmen für eine gemeinsame Feier im nächsten Jahr auf.

Warum es auch noch eine Wiederbelebung unserer Freundschaft mit den Freunden, der historischen Japaner gibt, das hat sich nicht mehr herausfinden lassen. Ich habe ein Bissel die Bilder der letzten Jahre durchgeschaut. Das sind großartige Fahrzeuge aus Japan am Seiberer gewesen. Rekordhalterin ist Barbara Jarolim mit ihrem Nissan Figaro, der 2009 bis 2023 durchgehend am Start war. Aber auch Suzuki SJ, Mazda RX7, Honda S800, zahlreiche Subarus, Toyotas und andere

Faber®
ROLLER & BIKE




BAYER
WEISSENKIRCHEN

Heizung • Bad • Spenglerei
Elektro • Sat + TV • Service

Wilhelm Bayer GmbH • 3610 Weissenkirchen
Tel. 02715 2263 • Fax: 02715 2263 27 • installationen@bayer-weissenkirchen.at
www.bayer-weissenkirchen.at NOTFALL-HOTLINE: 0676 847 477 500

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

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



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



KHMO
Kuratorium Historische Mobilität Österreich



FAHR-REIF-SCHULE



Inhalt

Editorial.....	3
Sonderlauf 2025: Land Rover	9
Die Geburt der Viertaktenduro vor 50 Jahren	13
BMW - Eine österreichische Wiederauferstehung	15
Art der Veranstaltung und Wertung - Krafffahrzeuge.....	18
Startberechtigte Krafffahrzeuge	18
Ort und Ablauf der Veranstaltung - Krafffahrzeuge.....	19
Quartiere.....	20
Nennungen.....	20
Klasseneinteilung, Nenngeld.....	21
Teilnahmebedingungen.....	23
Daten und Datenschutz.....	24
Informationen und Organisationsleitung	25
Moto Guzzi Traditionsschmiede - alles neu	26
80 Jahre Vespa	28
Die Faber GmbH	30
Als die Japaner zu Oldies wurden	31

Spitzenklassiker waren schon am Seiberer. Traditionell treffen einander auf dem Seiberer Berg auch Ostblockfahrzeuge, Dreiradler, Youngtimer, und natürlich alles, was mit elektrischem Antrieb oder schwarzen Nummerntafeln fährt.

Zum Abschluss noch eine gute Nachricht. Wir haben das zwar im letzten Jahr gerade mal pari geschafft, keine Verluste, aber wir werden die Inflation ausgabenseitig ausgleichen. Das Nenngeld bleibt gleich.

Wie immer an dieser Stelle wünsche ich Dir viel Spaß und Erfolg,

Dein ergebener Veranstaltungsleiter

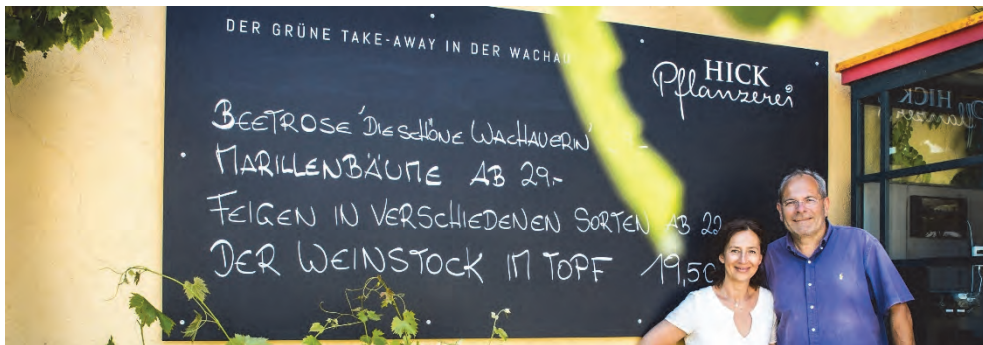
Martin Winkelbauer



Folgen Sie dem
Seiberer Bergpreis auf



kabelplus
alles im plus



Seibern ist nachhaltig

Wie Du weißt, kann man am Seiberer seinen ökologischen Fußabdruck für den Seibersonntag freiwillig auf Schuhgröße Null reduzieren. Um nur 4 € pro Fahrzeug wird vor allem der durchschnittliche Treibstoffverbrauch für Anreise und zweimalige Bergfahrt ausgeglichen. Da sind letztes Jahr 6 Hunderter reingekommen. An dieser Stelle bekommt der Hick heuer eine besondere Rolle: Er wird das Geld zum Sonderpreis in einen schönen großen Baum umtauschen, der von den Volksschulkindern in Weißenkirchen pressewirksam am Samstag eingegraben wird. Und der wird im Laufe seines Lebens unsere Abgase in Holz verwandeln. An der Stelle auch mal unseren besonderen Dank and Herrn Hick, der uns seit vielen Jahren seinen

die radwerkstatt
the art of bicycle maintenance

Crafter für die Startnummernausgabe zur Verfügung stellt.

7. Internationale Seiberer Radbergwertung

Letzte Jahr haben wir das Radlrennen am Samstag aufgeben, und damit unsere Fangemeinde offenbar in Schock versetzt. Ganze drei Starter, wenigstens ist Volker Mehl wieder dagewesen, denn ein Seiberradrennen ohne ihn ist kaum vorstellbar.

Startberechtigt sind Fahrräder nach dem „In Velo Veritas“-Regeln: Schalt- hebel am Rahmen, außenliegende Züge und keine Klick-Pedale. Du darfst einmal oder zweimal rauffahren. Wenn Du nur einmal fahren willst, gibt uns per E-Mail die Sollzeit bekannt und kommst um 14:00 Uhr zum Startzelt

Deine Startnummer holen. Sonst bleibt alles, wie es war. Malakoffnockerln vom Gasthof Kirchberger in Himberg, technische Kontrolle und Kommentare von Willy Kasyk und die Preise unterstützt vom Aichinger in Krems.

ZWEIAD+Sport KREMS

Es gibt Einzelstart in Abständen von etwa 20 Sekunden. Die Strecke ist gut 6 km lang, sie überwindet etwa 450 Höhenmeter mit einer sehr konstanten Steigung zwischen 6 und 7%. Das sollten die Bremsen von Deinem Radl beim Runterfahren auch aushalten.

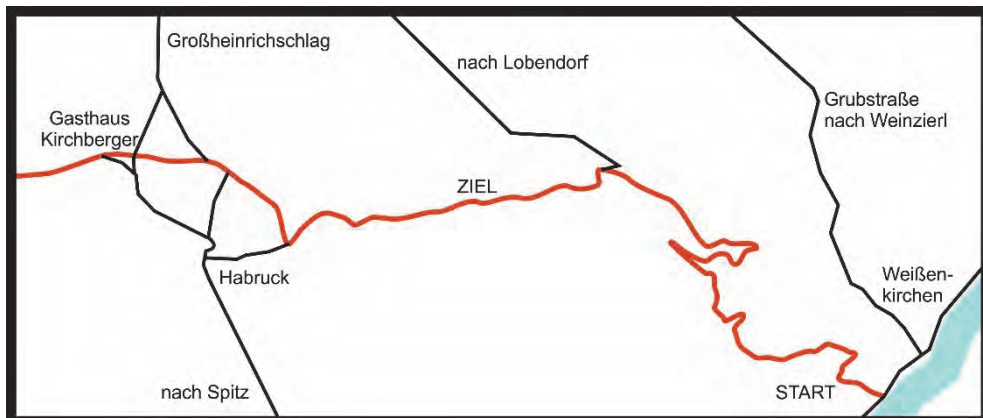
Wir fahren auf Gleichmäßigkeit. Daher sind alle Mittel zur Zeitnehmung verboten. Garmin, Tacho, Mobiltelefon und dergleichen müssen in die Tasche. Abkleben der Zeitanzeige ist nicht erlaubt. Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit Zusatzantrieb egal welcher Art. Ausnahme: Zusatzantrieb durch einen zweiten Menschen. Nachteil: Ihr müsst Euch die Malakoffnockerln teilen oder beim Kirchberger auf eigene Kosten eine zweite Portion bestellen.

Das Tragen eines Radhelms wird dringend empfohlen. Teilnehmer, die historischen Kopfschutz benutzen, dürfen das unter Kenntnisnahme der gegenüber modernem Kopfschutz erhöhten Gefahr. Bei Fahrten ohne Kopfschutz übernimmt der Veranstalter keinerlei Haftung für Kopf- und Wirbelsäulenverletzungen, der Nachweis der Relevanz des fehlenden Kopfschutzes ist für die Wirkung dieses Haftungsausschlusses nicht notwendig.

Jeder Teilnehmer muss die Strecke vorab besichtigen und sich mit Besonderheiten und Gefahren vertraut machen (z.B. mögliche rutschige Stellen, Schlaglöcher etc.). Wer das mit dem Auto tun möchte, kann nur bis 8:00 Uhr tun, aber da dürften nur noch Teilnehmerfahrzeuge auf die Strecke.

Der Veranstalter und der Straßenerhalter lehnen insbesondere jede Haftung für Schäden ab, die bei entsprechend sorgfältiger Besichtigung der Strecke vermeidbar gewesen wären.

Für die Rückfahrt zum Start gibt es mehrere Möglichkeiten: Gemeinsam nach dem Ende des jeweiligen Durchgangs über die Bewerbsstrecke. Oder über die Umleitungsstrecke (siehe Skizze weiter unten). Noch besser: Stellt Eure Autos beim Kirchberger ab und kommt „von oben“ zum Start. Damit ist auch die Besichtigung erledigt. Während des Durchgangs noch



begab über die Bewerbsstrecke, das geht leider nicht, viel zu gefährlich.

Es gilt bei der Abfahrt jedenfalls die StVO! Die gilt auch im Veranstaltungsbereich, sofern vom Veranstalter nicht ausdrücklich abweichende Regelungen getroffen werden. Jegliche Haftung für Schäden beim Befahren der Umleitungsstrecke wird vom Veranstalter ausgeschlossen. Weitere Verpflegung ist im Nenngeld nicht inbegriffen, wir empfehlen den Kirch-

Achleiten Stube

berger in Himberg und den Kirchenwirt in Kottes, sowie in Weißenkirchen das Restaurant Heinzle für Fischliebhaber oder die Achleitenstube für Italien-affine!

SAMARITERBUND
NIEDERÖSTERREICH



Auch der Held meiner Jugend ist wieder dabei. Seit 1980 Jahren stellt er sich unerschrocken jeglicher Gefahr, die Kindern droht, ob im Straßenverkehr, daheim, beim Sport oder beim Spielen, und kann sogar am Rad der Zeit drehen. **Helmi** übernimmt wieder den **Ehrenschutz** über die Seiberer Radbergwertung, und – sein wir mal ehrlich – einen besseren Beschützer können wir uns gar nicht wünschen! **Danke, Helmi!**



Sonderlauf 2025: Land Rover

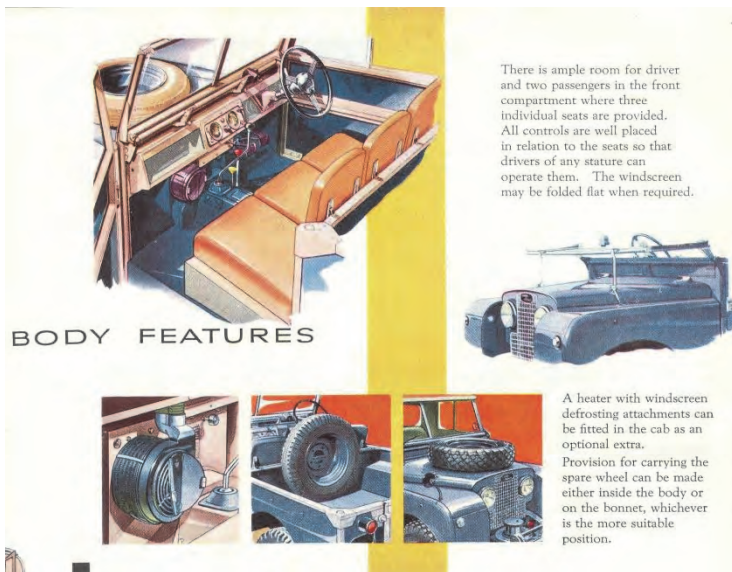
Begonnen hat die Geschichte des Land Rover in der Zeit nach dem 2. Weltkrieg, als Rohstoffe knapp waren und Traktoren sowie Zugmaschinen fehlten. Stahl war Mangelware, Aluminium und grüne Farbe aus der Panzer- und Flugzeugproduktion leicht verfügbar. So ergibt sich das Gerüst aus Stahlrahmen, Aluminiumkarosserie als Grundstein für die Langlebigkeit und der grünen Farbgebung. Maurice Wilks gilt als Schöpfer des Land Rover und war Fahrzeugingenieur.



Er tauschte seinen Traktor gegen einen Willys Jeep ein, um ihn auf seinem landwirtschaftlichen Betrieb zu nutzen. So reifte der Gedanke, ein Fahrzeug zu konstruieren, das vielseitig in der Landwirtschaft nutzbar ist. Vom Aufbau sind beide Fahrzeuge gleich, jedoch wurden alle Komponenten verändert, Allradantrieb und Untersetzung zuschaltbar, sowie mit Nebenantrieb versehen (Zapfwelle). 1947 zeichnete Wilks den Umriss des Fahr-

zeuges in den Sand der Red Wharf Bay in Wales um seinem Bruder seine Vorstellung des Konzepts zu skizzieren. 1947 entstanden die ersten Prototypen, sie wurden 1948 auf der Amsterdam Motorshow der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Verkaufspreis lag damals bei 450 Pfund.

1958 wurde der Land Rover rückwirkend mit Serie 1 bezeichnet und die aktuelle Variante als Serie 2 und 2a. Ab 1971 folgte die Serie 3, die ab 1983 anfangs „one



ten“ und „ninety“ entsprechend dem Achsabstand in Zoll genannt wurde. Bei der Erscheinung des Discovery 1989 wurde eine weitere Differenzierung notwendig und der Name Defender verwendet. Bei der Erscheinung des Discovery 1989 wurde eine weitere Differenzierung notwendig und der Name Defender verwendet. Die Zahl hinter der Bezeichnung beschreibt den Achsabstand in Zoll.

Erste Fahrzeuge wurden mit 80 Zoll ausgeliefert. Ab 1953 wurde die Serie 1 verlängert auf 86 und 107 Zoll und für die Einführung des Dieselmotors um weitere 2 Zoll - also auf 88 und 109 dies blieb bis zum Ende der Serie 3 gleich. Veränderungen wurden nicht streng mit den Unterscheidungen der Serien begonnen, so wurden auch Motoren aus der Serie 1 in den ersten Fahrzeugen der Serie 2 eingebaut, einfach weil sie noch verfügbar waren.

Der Defender wurde wieder verlängert und in 90, 110 und 130 Zoll angeboten, in Südafrika auch eine 6-Türige Variante mit 147 Zoll.

Die Serie 1 unterscheidet sich durch einen etwas runder verlaufenden Kotflügel und gerade Türen und Heckteil. Die Serie 2 besitzt eine Wölbung die sich von den Türen bis ins Heck zieht. Dies wurde allen Fahrzeugen bis hin zur neuesten Defender Generation beibehalten. Ab 1968 mussten die Lich-

ter aufgrund neuer Bestimmungen in Amerika und Europa nach außen vom Kühlergrill in den Kotflügel verlegt werden. In Großbritannien wurde diese Änderung erst ein Jahr später eingeführt. Die Serie 3 hat nur mehr Lichter in den Kotflügeln, auch der Kühlergrill wurde verändert.



Frühe Land Rover hatten Getriebe, bei denen nur der 3. und 4. Gang synchronisiert waren, was doppeltes Kuppeln und Zwischengas beim Herunterschalten erforderte. Erst ab 1967/68 wurde ein vollsynchronisiertes Getriebe angeboten. Abschließend noch zwei Fotos. Links das frühe Leben des Landy als Ackerschlepper dokumentiert mit einer Ackerschiene und Lock für die Zapfwelle. Rechts das entspannte Leben des Landybesitzers mit Gin-Tonic und Zigarre bei einem stilvollen Stop im Grünen oberhalb von Krems.





www.grill-bar.at

... mich kannst du mieten!

Linella & Eline

Liebevoll handgemachte Kleidung
für Jungs & Mädchen.



Die Geburt der Viertaktenduro vor 50 Jahren

Eine Yamaha XT500 bekam man erstmals im Herbst 1975 in Las Vegas zu Gesicht. Vorerst nur für den amerikanischen Markt gedacht, setzte Yamaha das Konzeptziel eines „Dual Purpose“-Motorrades um, das seinen Fahrer sowohl auf der Straße als auch im Gelände durchzugsstark, einfach und zuverlässig durch die Welt tragen sollte.

Der luftgekühlte 500er OHC-Einzylinder mit vorerst 34 PS, später auf 32 PS reduziert (unsere deutschen Nachbarn mussten sich später mit 27 PS abfinden), war aber nicht nur drüben über dem großen Teich ein Erfolg. Nein, man wollte dieses neue Motorradvergnügen auch in Europa erleben. Und zwar sofort. Gegen die ursprüngliche Marktstrategie des Herstellers wurden schleunigst rund 200 Maschinen von Amerika nach Europa geholt. Diese sogenannten „Grau-Importe“ mit der 1E6 Kennung mussten zunächst alle noch einzelgenehmigt werden, bis dann schließlich die ersten Europamodelle mit der 1N5 Kennung ausgeliefert wurden. Ab den 77er Modellen bis zum Ende der Produktion 1989 trugen alle XTs die berühmte 1U6 Kennung.

In ihren 14 Produktionsjahren wurden an der XT500 nur leichte Veränderungen vorgenommen. Das Tankdesign ging dabei immerhin durch acht verschiedene Varianten, wobei vier Versionen aus Stahl und weitere vier aus edlem Aluminium gefertigt wurden. Das populärste Modell blieb zweifelsohne die Version mit Alu-Tank von 1981-1986. Obwohl sich Yamaha ab 1987 mit einer serienmäßigen 12 Volt-Elektrik um ausreichende Nachtsicht für XT-Fans bemüht hatte.

Maßgeblich beteiligt an der Erfolgsgeschichte der XT500 waren nicht zuletzt ihre siegreichen Erfolge in den vom Franzosen Thierry SABINE ins Leben gerufenen Langstrecken-Wüstenrennen „Oasis“ oder auch „Rallye Paris-Dakar“. Der stärkste Beweis ihrer beeindruckenden Standfestigkeit.

1976



Die Ur XT





Als 1979 der Privatfahrer Cyril NEVEU als erster mit der Startnummer 12 durchs Ziel raste, musste sich der Werksfahrer Gilles COMTE (Startnummer 2), ebenfalls auf einer XT500 aus dem großen französischen Sonauto-Team unter der Führung von Jean-Claude OLIVIER, geschlagen geben.

Im Jahr darauf konnte sich die XT500 gleich auf den ersten vier Rängen verewigen.

1. Cyril NEVEU
2. Michel MERER,
3. Jean-Noel PINEAU
4. Jean-Pierre LLORET.

Paris-Dakar
1981



Aber vom Werkssport noch rasch zurück zum Alltagsleben der XT500, dem ein legendärer Mythos wie ein Schatten folgt: Kickstarten. Mit angeblichen Nebenwirkungen wie Wadenbeinbruch, Kickback-Salto übers Motorrad und so weiter. Also aus eigener Erfahrung: Wenn Unterbrecherabstand und Zündzeitpunkt richtig eingestellt sind, der Kickstarteranschlag immer noch in Ordnung ist, man die richtige Technik des Kickens beherrscht, also einen satten ruhigen Tritt sein Eigen nennt, dann schlägt die Maschine nie zurück, sondern belohnt auch Unerfahrenere mit Zündung, Verbrennung und ihrem typisch weichen Herzschlag.

bike70.at

**70er, 80er, 90er
Motorräder, Fahrräder, Motorroller
bike70@gmx.net
20.6.2026 ab 11^h 23, Wiegelestr.34**

Mit der Ersatzteilversorgung sieht es übrigens dank unserer deutschen Nachbarn, weit voran die Enthusiasten von KEDO, aber auch einige Versteigerungsplattformen im Netz, gar nicht so schlecht aus. Also: keine Angst – es ist noch nicht zu spät!

Ganz ohne Zweifel ist die Legende XT500, die man heutzutage nicht zu Unrecht „Mutter der Viertakt-Enduros“ nennt, eine der beliebtesten Klassik-Geländemaschinen aller Zeiten. Darum lässt sich die Ikone auch nicht mehr ganz so leicht als Sparefrohpjekt an Land ziehen: Ende der 90er konnte man noch eine um ein Gulasch und ein Bier ergattern. Aber heutzutage sind brauchbare und fahrbare Exemplare unter €4000.- nur noch selten zu finden. Da tut die Erinnerung an den Neuverkaufspreis der allerersten amerikanischen XT500 von rund \$1.400.- fast ein bisserl weh.



KEDO

**YAMAHA Einzylinder
Teile & Service**

www.kedo.de

Seit 1992
Spezialist für
XT-TT-SR

HMW - Eine österreichische Wiederauferstehung

1948 wurde HMW (Halleiner Motorenwerke) in Hallein bei Salzburg gegründet. Ein Blick in die Geschichte zeigt: Der Mitgründer Anton Fuchs, der mit der Entwicklung des Fuchs-Motors maßgeblich dazu beigetragen hat, die ersten HMW Fahrzeuge in die Realität umzusetzen, ist eigentlich aus Niederösterreich gekommen.

Dazu kommt, dass auch HMW selbst nach einigen Jahren ein neues Werk in Kottlingbrunn/Niederösterreich gebaut hat, wodurch der Bezug für uns logisch hergestellt ist: HMW Mobility knüpft an die Geschichte an und verortet sich wieder in Niederösterreich; genauer genommen bei unserem neuen Mit-Gesellschafter und Lead-



Investor RBO-Ing. Stöckl GmbH in Stetten bei Korneuburg. Mit ihm haben wir einen erfahrenen Logistik-, Vertriebs- und Servicepartner gewinnen können. Das Unternehmen gilt außerdem als ausgewiesener Branchenexperte für klassische Motorräder, Roller und Mopeds und verfügt über eine international beachtete Oldtimer-Sammlung. Diese jahrzehntelange technische und markenhistorische Kompetenz stärkt den Qualitäts- und Langlebigkeitsanspruch von HMW Mobility nachhaltig.

Aus Tradition entsteht Geschichte

Mehr als 100.000 HMW-Motorräder wurden in der Nachkriegszeit gebaut. HMW Mobility bringt die Marke zurück, mit neuen 125cc- und E-Modellen. Die Wortmarkenrechte wurden vom Oldtimer-Restaurator und HMW-Sammler Gregor Rehl aus Oberndorf übernommen und auf eine Weltmarke ausgeweitet. Die HMW Mobility GmbH wurde 2023 gegründet und die ersten neuen HMW-Motorräder sind seit September 2025 auf dem Markt.

HMW Classics: Zeitloses Design trifft modernste Technik

Die Produktlinie **HMW Classics** ist eine Hommage an das historische Erbe der Marke und verbindet klassisches Design mit den neuesten technischen Standards. Mit der perfekten Balance aus Stil, Komfort und Leistung bieten die Euro 5+ konformen 125er-Motorräder von HMW Classics ein unvergessliches Fahrerlebnis.

HMW Classic 125ccm

Der Klassiker mit modernem Komfort für ein authentisches Fahrerlebnis. Mit ihrer eleganten Linienführung und durchdachten Ergonomie ist die Classic das ideale Motorrad für stilvolle Ausfahrten.



HMW Sprint 125ccm

Der moderne Café Racer, abgestimmt auf dynamisches Fahren mit präziser Fahrdynamik und sportlicher Sitzposition. Sowohl auf kurvenreichen Landstraßen als auch im Stadtverkehr garantiert die Sprint ein unvergleichliches Fahrerlebnis.



HMW Gravel 125ccm

Der vielseitige Scrambler mit herausragendem Handling. Die aufrechte Sitzposition, die optimale Sitzhöhe und der reaktionsfreudige Rahmen machen die Gravel zur perfekten Wahl im Alltag oder im leichten Gelände.



HMW Electrics: Die Zukunft im Fokus

Mit klarem Fokus auf umweltfreundliche Mobilität bieten unsere innovativen Elektromotorräder und Elektroroller eine leistungsstarke und zugleich komfortable Fahrt.

Der perfekte Elektroroller für Alltag und Abenteuer. Egal ob kurze Erledigungen oder längere Ausflüge, die ConnE bringt dich schnell, zuverlässig und emissionsfrei ans Ziel. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 105 km/h und der beachtlichen Reichweite von 120 km ist ConnE in der Achttelliterklasse das perfekte Stadt- und Pendelfahrzeug.



Kompetenz & Leidenschaft



www.puch-ersatzteile.at

www.rbo.at

Art der Veranstaltung und Wertung - Kraftfahrzeuge

A U S T R O CLASSIC

Das österreichische Magazin für Technik-Geschichte

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 Tausendstel Sekunden genau.

Startberechtigte Kraftfahrzeuge

Startberechtigt sind historische, ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassene und in schönem Original- bzw. restauriertem Zustand befindliche Kraftfahrzeuge mit Erstzulassung vor dem 28.4.1994 und bis 1300 cm³. Jüngere Fahrzeuge sind dann startberechtigt, wenn sie eine Oldtimerregistrierung aufweisen und das Modell vor 1988 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). Startberechtigt sind auch **Youngtimer**. Mindestens 20 Jahre alte Fahrzeuge (Erstzulassung vor dem 19.4.2006) 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.



Der Webmaster
des Seiberer Bergpreis:

capriSys GmbH
Datenschutzberatung • Serverbetreuung

In der **Faber-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 - Kraftfahrzeuge

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 sollen nicht vor 8:00 Uhr, spätestens aber um 9:00 Uhr im Startraum eintreffen, wo administrative und technische Abnahme erfolgen. 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.

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.



Quartiere

Es ist nicht leicht, in Weißenkirchen ein Quartier zu finden, zumindest nicht am Seiberer-Wochenende. Zehn Minuten Fahrt nach dem Ziel liegt Kottes. Der Gasthof zur Kirche hat wunderbare Zimmer und großartiges Essen. info@waldviertler-bierbad.at Tel.: +43 2873 7254



Wer dennoch sein Glück in Weißenkirchen versuchen möchte: Die Touris-
musinformationsstelle leitet Anfragen weiter.

Tel.: +43 2715 2600, info@weissenkirchen-wachau.at

Gasthof ^{***} zur Kirche

Familie Schrammel

Waldviertler Küche - Gästezimmer - Bierbad & Wellness

3623 Kottes, Marktplatz 3 | Tel. 02873/7254 | www.waldviertler-bierbad.at

Nennungen

Die Nennungen erfolgt mittels eines vollständig ausgefüllten Zahlscheins oder die über unsere Website. Alle relevanten Dokumente sind auch unter www.seiberer.at verfügbar. Internet-Nenner erhalten alle weiteren Informationen per E-Mail, Zahlschein-Nenner per Post. Bei ordnungsgemäß erfolgter Nennung erhalten alle Teilnehmer spätestens eine Woche vor der Veranstaltung die Teilnahmeunterlagen samt Einfahrtsberechtigung in den Startraum zugesandt, abgelehnte Teilnehmer werden sofort benachrichtigt.



Qualität aus Tradition

Klasseneinteilung, Nenngeld

Wir haben für den 35. Seiberer Bergpreis das System der Nennungen, Klassen und das Nenngeld etwas umgestellt. Das hat gut funktioniert. Wir werden daher heuer wieder in den Klassen starten, die wir ausschreiben. Änderungen der Klassen von der Nennung zum Start haben wir nicht vor und werden diese nur durchführen, wenn das Starterfeld völlig anders zusammengesetzt ist als in den vergangenen Jahren. Gestartet wird in der genannten Reihenfolge.

Das normale Nenngeld bleibt bei 88 € für Kraftfahrzeuge und 40 € für Fahrräder. Davon werden die weiter unten genannten Rabatte abgezogen. Rabatte gelten auch kumuliert, allerdings gibt es höchstens 40% Rabatt.

Wertungsklassen:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------|
| 20 Fahrräder klassisch | 8 Steyr Puch bis 20 PS |
| 1 Mopeds (max. 50 cm ³) | 9 Elektro-Autos bis Bj. 2000 |
| 2 Motorräder bis Baujahr 1954 | 10 Autos bis 750 ccm |
| 3 Vespas bis Baujahr 1974 | 11 Steyr Puch über 20 PS |
| 4 Motorräder Bj 1955 bis 1969 | 12 Autos 751 bis 1000 ccm |
| 5 Vespas ab Baujahr 1975 | 13 Sonderklassen |
| 6 Motorräder ab Baujahr 1970 | 14 Autos 1001 bis 1300 ccm |
| 7 Dreirädern inkl. Beiwagen-MR | 15 Autos über 1300 ccm |

Rabatte:

25%: EÖKC-Mitglieder, FahrerInnen unter 25 und Fahrzeuge mit einem Baujahr vor 1945

15%: Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, Fahrzeuge mit schwarzem österreichischen Kennzeichen und jährliche Sonderklasse

40%: **Faber**-Rabatt für Vespas

Faber »

Sonderwünsche, Nachnennungen (gilt auch für Radfahrer):

Für Nennungen nach dem offiziellen Nennschluss bis 7 Tage vor der Veranstaltung (Sonntag 24:00) berechnen wir ein um 5 € erhöhtes Nenngeld. Für spätere Nennungen und Nennungen vor Ort sowie wesentliche Änderungen der Nennung ist ein um 12 € erhöhtes Nenngeld fällig. Gegen ein 10 % höheres Nenngeld erfüllen wir gerne Wünsche hinsichtlich Startreihenfolge, Startnummer und dergleichen. Nachnennungen nach dem ordentlichen Nennschluss und vor Ort gibt es nach Maßgabe der Möglichkeiten. **Ordentlicher Nennschluss: Montag, 23. März 2026.**

Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur zurückgezahlt, wenn die Veranstaltung seitens der Veranstalter aus eigenem Verschulden abgesagt wird. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von seinen Verpflichtungen.

Das Nenngeld wird mit dem Abgeben der Nennung fällig und ist sofort zu bezahlen. Ein Storno bis zum Ende der ordentlichen Nennfrist ist kostenlos. Bei Storno bis 7 Tage vor der Veranstaltung (Sonntag 24:00) schreiben wir das Nenngeld abzüglich 20,- Euro Aufwandsabgeltung für das folgende Jahr gut. Bei späterem Storno oder unangekündigtem Nichterscheinen am Veranstaltungstag ist keine Rückvergütung möglich.

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

Die Feuerwehren von Weißenkirchen und den umgebenden Gemeinden sorgen am Sonntag für Sicherheit auf der Strecke. Ihren Flaggen- und sonstigen Signalen ist Folge zu leisten. Im Startbereich steht während der ganzen Veranstaltung ein Einsatzfahrzeug des Samariterbunds, 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 für alle Teilnehmer am Sonntag über den ARBÖ Pannen-Notruf 1-2-3 erreichbar.

HICK
GÄRTNEREI

WACHAUER PFLANZEN KULTUR

OCC

Wir versichern Klassiker.

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 1.**

Durchgang, grobe Verstöße im 2. Durchgang 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 Fahr-

zeugen verursachten Personen- und Sachschäden. Es wird dringend empfohlen, das Bestehen des Versicherungsschutzes von Haftpflicht und Kas-

skoversicherung bei Veranstaltungen zu prüfen.

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



AUTO CREW

PREISER

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

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.

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. Wir versenden aber auch andere Hinweise zum Seiberer Bergpreis und ähnlichen Aktivitäten. 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 sind 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 nicht an Dritte weitergegeben.



BMW Bauer Zwettl
Franz-Eigl-Straße 6, 3910 Zwettl

Service ist
unsere Stärke

+43 (2822) 340500
info@bauer.bmw.at
www.bauer.bmw.at

Informationen und Organisationsleitung

Informationen zur Veranstaltung:

Martin Winkelbauer

(für den Inhalt verantwortlich)

Telefon und Fax: +43 1 7698147

Mobil: +43 664 486 99 83

E-mail: jimmy@seiberer.at

Csokorgasse 13/33, 1110 Wien

EÖKC, Zallingergasse 31, 1210 Wien

Betreuung unserer ausländischen Gäste und BMW 700:

Wolfgang Luksch aka Wolf de Cabrio

Mobil +43 676 6725775

Für historische Fahrräder:

Richard Granzer

Tel: +43 664 516 19 14

granzer@a1.net

Martin Strubreiter

Tel: +43 2235 81093

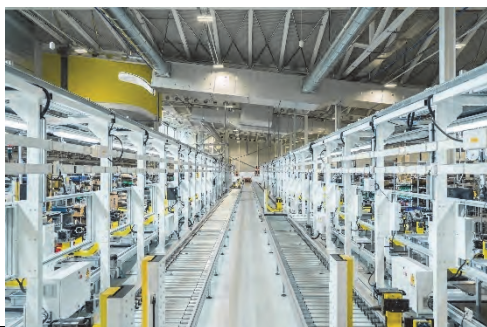
strubreiter.martin@autorevue.at





Moto Guzzi Traditionsschmiede - alles neu

Von Moto Guzzi haben wir heuer keine Motorradfotos bekommen. Das ist nicht nur ungewöhnlich, sondern etwas ganz Besonderes mit einem außergewöhnlichen Anlass. Das legendäre Moto Guzzi-Werk am malerischen Comer See in Mandello del Lario, das seit über 100 Jahren das Herzstück der Marke und Symbol italienischer Zweiradgeschichte ist, wird umfassend modernisiert und zu einem internationalen Marken-Hub ausgebaut. Unter der Leitung des renommierten Architekten Greg Lynn entsteht ein einzigartiger Ort, an dem Tradition und Innovation miteinander verschmelzen. Einem Maschinenbauer wie mir geht das Herz auf, wenn die Fertigungsmaschinen fast so schön sind wie die Produkte.



Industriedesign trifft futuristische Ästhetik: Am historischen Standort, wo Moto Guzzi 1921 gegründet wurde, verbindet die neue Anlage modernste Produktionslinien mit einem visionären Architekturkonzept. Neben hochautomatisierten Fertigungsstraßen entstehen ein neues Museum, ein Motoplex-Store, ein gemütliches Café, multifunktionale Veranstaltungsräume sowie eine immersive Erlebniswelt.

Das klingt ein bisschen wie die Schaffung einer neuen Pilgerstätte, und zwar nicht bloß für Guzzisti aus aller Welt, sondern für jede Person, die an einem Motorrad mehr interessiert als nur der Gasgriff. Seht die Fotos, die sind mehr als beeindruckend. [Sieh Dir auch an](#), was der Architekt der neuen Fabrik, Greg Lynn, zu sagen hat. Der Mann hat sich da wirklich was einfallen lassen.

www.motoguzzi.com/at_DE



80 Jahre Vespa

Mit „60 Jahre Vespa“ hat die Partnerschaft zwischen Faber und dem Seiberer Bergpreis begonnen, und feiert somit heuer das 20-jährige Jubiläum. Seit damals sind 632 verschiedene Vespas fast 2000 Mal den Seiberer raufgefahren, zeitweise war



jedes vierte Fahrzeug am Seiberer eine Vespa. Jedes Jahr ein Vespa-Fest in Weißenkirchen. Die ultimative Geburtstagsparty für die Vespa wird aber in Rom steigen, und zwar gleich 4 Tage lang vom 25. bis 28. Juni. Also, Leute, raus mit dem Kalender und rein mit dem Termin. Wahrscheinlich wird es gut sein,

sich bald um eine Unterkunft zu kümmern, dann so eine Ansage werden sich wohl sehr viele Vespa-Fans nicht entgehen lassen.

Gänsehaut auf Kopfsteinpflaster, der Duft von Sommer in der Luft und das unverwechselbare Knattern einer Legende: Wenn Vespa 2026 ihren 80. Geburtstag feiert, wird Rom zum Mittelpunkt einer weltweiten Liebesgeschichte auf zwei Rädern. Vier Tage lang verschmelzen Stil, Freiheit und Dolce Vita zu einem einzigartigen Fest, das weit mehr ist als ein Jubiläum - es ist eine Hommage an ein Lebensgefühl, das seit 1946 Generationen bewegt.

Corradino D'Ascanio wollte Hubschrauber bauen; statt Kampfflug





zeugen. Nach dem Zweiten Weltkrieg musste man in Pontedera andere Brötchen backen. Enrico Piaggio durfte keine Rüstungsgüter mehr produzieren, sah aber Bedarf an einem preiswerten Transportmittel. D'Ascanio ging als Flugzeugingenieur die Sache unvorbelastet an, er ging von einem sitzenden Menschen aus und baute um diesen herum alles das, was der



brauchte, um mobil zu sein. Man nahm, was damals verfügbar war. So wurde es eine Treibsatzschwinge deshalb, weil man keine Ketten hätte bekommen können. Die Not wurde zur Tugend und 1946 stand die Ur-Vespa, die 98er mit dem netten Spitznamen Paperino (Entchen), am Beginn einer langen Erfolgsgeschichte.

Bis heute ist Vespa fahren anders. Es ist nicht nur Mobilität, es ist ein Lebensgefühl. Ob es wohl stimmt, dass nirgendwo auf der Welt der Vespa-Anteil höher ist als in Österreich? Wenn Du den 80er der Vespa am Seiberer nicht genug gefeiert hast, gibt es eine Woche später in Klosterneuburg Gelegenheit zum Nachlegen.



Die Faber GmbH

Der österreichische Piaggio-Generalimporteur sorgt mit den Zweiradmarken Vespa, Piaggio und Moto Guzzi für italienisches Flair auf Österreichs Straßen. Der Profi in Sachen Zweirad verfügt über mehr als 80

Jahre Erfahrung im Bereich der motorisierten Zweiräder. Der Geschäftsführer

Josef Faber leitet die Geschicke des erfolgreichen Familienbetriebes in zweiter Generation und ist neben seiner unternehmerischen Tätigkeit auch in der ARGE2R ad engagiert. www.faber.at



Faber »

©123 Pannen-Notruf · www.arboe.at



JETZT MITGLIED
WERDEN!

Gratis Pannenhilfe

vom Auto bis zum Rad

24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche.
Jetzt ARBÖ-Mitglied werden!

Infos auf www.arboe.at/mitglied-werden





Wir danken unseren treuen Unterstützern:

- Aichinger Fahrräder, Krems
- ARBÖ Wien und Niederösterreich
- Autocrew Haflingerspezialist Preiser, Grünbach
- BMW Bauer GesmbH, Zwettl
- Eichinger Motoren, Rastenfeld
- Kirchenwirt (Fam. Köck), Weißenkirchen
- Restaurant Heinzle, Weißenkirchen
- KFZ Tretton, Wien Oberlaa



Als die Japaner zu Oldies wurden ...

Mit 71 hat man schon einiges erlebt – und ich wundere mich immer wieder, wenn ich so zurückdenke, was so alles passierte, was man damals gar nicht so richtig wahrnahm oder einordnete...

Anfang 70er Jahre – ich war damals noch Mopedfahrer, aber natürlich bemerkte ich den einen oder anderen Wagen, dessen Hersteller mir unbekannt war. Was gab es denn so in Österreich: Natürlich die deutschen Marken, dann noch Europa und GB, Kleinmengen aus dem Ostblock und USA - und ein paar teilweise absonderlich anmutende Fahrzeuge aus Fernost.

Mein persönlich erster bewusster Kontakt mit so einem Wagen geschah, als der Religionslehrer von einem VW 1600TL zu einem Toyota Corolla Coupe wechselte. Das war so ca. 1973. Weiters hatten die Eltern eines Schulkollegen einen Toyota-Carina, und da er damals schon den Führerschein hatte, nahm er uns einmal darin zu einer Außenveranstaltung der Schule mit. Komisch eigentlich, dass ich mich so genau daran erinnere, liegt aber vielleicht daran, dass die

Fa. Frey ihr Verkaufslokal Ecke Prinz-Eugen-Straße / Wiedner Gürtel besaß und meine Großmutter zwei Häuser weiter wohnte. So kam ich auch oft an den Auslagen von Toyota vorbei und war bestens informiert.

Dass meine ersten beiden Kontakte zu japanischen Fahrzeugen über die Marke Toyota liefen, war kein Zufall: Diese Marke hatte in Österreich von allen Fernostprodukten die besten Startbedingungen, da der langjährige Importeur von NSU – eben besagte Fa. Frey – über ein komplettes Infrastrukturnetz in Österreich verfügte, als er eine neue Betätigung suchte, da NSU durch den Kauf durch VW nicht mehr zur Verfügung stand. Und Hr. Frey entschied sich damals für Toyota. Sie versuchten auch andere Möglichkeiten, aber z.B. AMC wurde schon nach einem Jahr wieder aufgegeben.

Es gab in meinem Umfeld auch andere Händler – z.B. in Wien 5, Straußengasse eine kleine Firma, die Kleinwagen mit einem Bullauge in der C-Säule vertrieb – das waren Daihatsu und dieser Typ ist heute ziemlich gesucht!

Dann war Pause – nach dem Schulabbruch ein paar Monate Berufsfahreralltag und dann die Wehrdienstzeit, die meinem Triumph Herald leider finanziell das Genick brach – oder war es das Differential? 😊 Egal, jedenfalls wollte ich danach einen Neuwagen kaufen – keine Probleme



KIRCHENWIRT
HOTEL RESTAURANT WACHAU

me mit alten Kraxen mehr (Frevell!) – und so kam in die engere Wahl auch wieder ein Toyota Carina, der mir 1975 sehr gut gefiel – allerdings war der Verkäufer der Meinung, ein junges Bürscherl mit dem „Anerschmäh“ (Rasch entscheiden, nächste Woche kommt eine Preiserhöhung!) überreden zu können – you lost! Ich kaufte eine Lada und damit war das Kapitel Japaner für mich für lange Zeit erledigt! Allerdings tauchten japanische Produkte von Mazda, Toyota, Datsun usw. immer häufiger im Freundeskreis auf, Ein damals lieber Freund fuhr beispielsweise eine knallgelbe Celia – das war schon was!

Wir kommen in die 80er – der Anteil an japanischen Fahrzeugen im österreichischen Verkehrsbild wird unübersehbar – sie werden auch von den Fachzeitingen bei Tests mittlerweile wahrgenommen – was in den 70ern speziell in deutschen Medien kaum geschah, nun kam man an diesen Fahrzeugen nicht mehr vorbei!

Die ersten nach Europa importierten Modelle hatten teilweise etwas „barockes“ im Design, manche waren auch sehr ungewöhnlich wie der Toyota Corona mit seiner vorgeschobenen Unterlippe, (in Fachkreisen heute gerne Shovelnose genannt), aber die Japaner lernten rasch, ihre Produkte dem Marktgeschmack besser anzupassen und spätestens in den 80ern waren diese Fahrzeuge nicht nur technisch top und in Detaillösungen oft auch innovativ, sondern auch von gefälliger Optik – der Marktanteil stieg stetig, nicht nur in Ländern ohne eigene KFZ-Erzeugung wie Österreich oder der Schweiz.



In den 80ern lernte ich auch einen Menschen kennen, der nicht nur meine Liebe zu NSU-Fahrzeugen teilte, sondern auch begonnen hatte, neben diversen Engländern „alte“ Toyotas zu sammeln, da er bei Fa. Frey beschäftigt war. Dies und sein unheimliches Fachwissen führte letztlich dazu, dass wir Anfang der 2000er nach einem Kadett C- und E-Intermezzo als Alltagsfahrzeug für Hedi zu Toyota-Corolla wechselten. Er hatte da immer einiges an der Hand und im Freundeskreis hatten wir auch schon erlebt, wie langlebig diese Fahrzeuge waren, wenn man ein wenig auf den Rostbefall achtete. Da Hedi einen langen Arbeitsweg hatte (120km /Tag), kamen da im

Laufe eines Jahrzehnts drei Fahrzeuge erst zu uns und dann nach Afrika. Ab 2011 war dann auch mein Alltagsfahrzeug ein Toyota Carina Kombi. Aus heutiger Sicht eine gute Wahl – ich kaufte beispielsweise 2015 meinen jetzigen Wagen (Bj 1995) mit 140.000km um € 800.-, heute hat er über 310.000 km drauf, Motor nie offen, ein paar Erhaltungsreparaturen um wenig Geld und nach wie vor ein Verbrauch von ca. 7,5l Benzin/100 km. Was, bitteschön, kann man von einem Auto mehr verlangen?!?

Aber eigentlich sollte es ja hier um alte Japaner gehen (auch wenn der Carina mittlerweile 31 Jahre alt ist, so ist er doch kein „Oldtimer“!). Ich wollte dieses Beispiel nur bringen, um zu zeigen, wieso sich die japanischen Fahrzeuge auf dem KFZ-Markt so nachhaltig etablieren konnten – weil sie einfach Qualitäten hatten und haben, von denen viele europäische Marken damals weit entfernt waren. Diese hatten ihren Ruf – die anderen ihre Eigenschaften.



Zurück in die 90er: Ich hatte mich mittlerweile sowohl auf Fahrzeuge der Marke NSU als auch einige englische Typen eingeschworen, aber man braucht ja auch etwas für den Alltag – und so wurde nach langer Zeit ein Neuwagen angeschafft – ein Suzuki-Swift, mit 1300ccm und 70 PS ausreichend motorisiert. Dies war er ein ausgesprochener Kleinwagen, in dem ich – oh Wunder! - mit meinen 1,94m besser saß als in etlichen europäischen Produkten und so kam wieder ein Japaner ins Hause Splet. Dass wir ihn nicht viel länger als ein Jahr besaßen, hatte verschiedene Gründe – der Wagen selbst konnte nichts dafür, der war einfach nur gut. Und er blieb mir in guter Erinnerung, was Spätfolgen zeitigen sollte.....

Zurück zu unseren Oldies: Mit so einem Freund wie dem Toyotasammler im Hintergrund bleibt es natürlich auch nicht aus, dass der Blick für diese Fahrzeugspezies geschärft wird! Und so kamen immer wieder japanische Fahrzeuge auch „just for fun“ in unsere Garage – der erste war eine Spätfolge des früheren Suzuki Swift – nun als GTI mit 101 PS. War 2005 zwar noch kein Oldie, aber doch mit etlichem Spaßpotential! Nach zwei Jahren ging er weiter – und 2010 erwarb ich einen Toyota Publica als Oldie für die

Tochter – das war der erste „echte“ Japan-Oldie mit 32 Jahren und größtenteils Originalzustand – so ist er auch heute noch und ihr seht ihn wahrscheinlich hier... Und auch mein zweiter, nunmehriger Swift GTi ist mittlerweile 35 Jahre alt – es geht dahin!

Nicht nur mein Toyota-sammelnder Freund, sondern auch etliche andere Menschen begannen, sich unabhängig voneinander für japanisches Altblech zu interessieren. Der meines Wissens erste, der die Gruppenbildung ziemlich professionell anging, war Rainer Adam, ein Daihatsu-Liebhaber, der es mit seinem Wagen schon damals sogar in die Markt-Zeitschrift schaffte! Es folgten einige Treffen „Gleichgesinnter“ mit einem bunten Markenmix – es waren wirklich alle japanischen Marken willkommen, die Spezialisierung einzelner Sammlergruppen erfolgte erst später. Bei der Bildung dieser Community waren die relativ neuen sozialen Medien hilfreich – die Japan-Oldies-Gruppe existiert nach wie vor als eigene Gruppe in Facebook! (<https://www.facebook.com/groups/473254536090699> Japan-Oldies.at. Dass es auch im Veranstaltungskalender eine wachsende Anzahl von „Japaner-Treffen“ gibt, sei hier noch erwähnt – und ihr findet eine Auswahl für 2026 im Heft!

Eines ist sicher: Mittlerweile haben die Erhalter japanischer Fahrzeuge einen ganz anderen Stellenwert als noch vor etlichen Jahren, wo man bestenfalls belächelt wurde. Speziell bei Treffen der modernen Art wie in Krems sind die japanischen Marken mit jugendlichen Fahrern stark vertreten – soviel zum Thema Nachwuchs – die haben eben auch ihren eigenen Kopf! Seht euch das auf der Tullner Messe mal genauer an – z.B. am Besucherparkplatz! Ihr werdet überrascht sein finden

Jürgen Splet.

VERANSTALTUNGSTERMINE 2026

9. – 10. Mai (Sa-So)	Oldtimermesse in Tulln/NÖ (TCF-Messestand)
14. Juni (So)	Oldtimertreffen Pillichsdorf/NÖ
20. Juni (Sa)	Nippon Classic beim Lipizzaner Franzl in Bärnbach/Stmk.
26. – 28. Juni (Fr-So)	JDM goes IKUNA in Natternbach/OÖ
29. August (Sa)	TCF-Herbsttreffen in Waldhausen/Strudengau/OÖ
5. September (Sa)	JAPSPEC am Ring in Greinbach/Stmk.
6. September (So)	Oldtimertreffen am Stubenberger See/ Stmk.
in Planung	Trackday in Greinbach /Termin & Details sobald fixiert

Die erste Wahl für Klassiker

Sie besitzen nicht irgendein Fahrzeug. Deswegen sollten Sie Ihren Klassiker auch nicht irgendwie versichern. Wir bieten ausgezeichnete Versicherungslösungen, die zu Ihrem Oldtimer, Youngtimer und Premium Car passen.

Alle Informationen unter

occ.eu/at 

