

Oldtimer classics & markt

Zeitschrift des Oldtimer Automobil Club Austria

35. Jahrgang

Sommerausgabe

Juli 2024

35 Jahre

INHALT

Oldtimerdokter

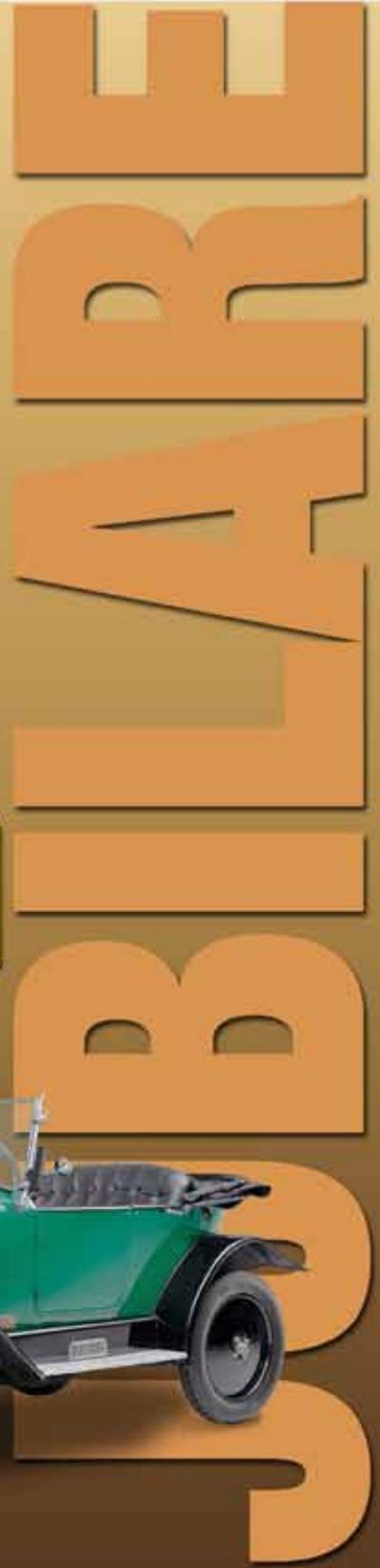
Welches Öl für meinen Oldtimer?

Leserstory

Mein „roler“ - verleitet vom „Maserati-Pfarrer“

Jackob's Reisen

Wien - Triest auf der B 17. Ein Abenteuer mit dem Wolseley.



90 Jahre



100 Jahre



Liebe Clubmitglieder und Freunde des OACA!



Dr. Jakob Barnea
Herausgeber

Farbe hat sie bekommen. Und ein Facelift. Unsere Clubzeitung begeht heuer ihr 35-jähriges Jubiläum – und wir freuen uns sehr, dass Sie nun die aktuelle Ausgabe im neuen Gewand und mit gänzlich neuen Rubriken in Ihren Händen halten können.

1989 war ein turbulentes Jahr. Im Ostblock brodelte es. In der Tschechoslowakei kam es zur Samtenen Revolution, in Polen hatte die Solidarnosc-Bewegung ihren großen Moment, Ungarn wurde zur Republik und die rumänischen Bürger stürzten ihren Langzeitdiktator Nicolae Ceausescu. Schließlich kam es zum Fall der Berliner Mauer und des Eisernen Vorhangs, womit das Ende des Kalten Krieges eingeleitet wurde.

Im Motorsport kam es zum schweren Unfall von Gerhard Berger in der Tamburello-Kurve in Imola, Deutschland führte die Katalysator-Pflicht für Neuwagen ein und der japanische Komatsu-Konzern übernahm einen großen Teil der deutschen Traditionsmarke Hanomag.

Oldtimer classics & markt

Clubzeitung des OACA
erscheint 1/4-jährlich - Auflage 1000 Stk.
Kontakt (allgemein und Anzeigenteil):

Oldtimer Automobil Club Austria
Rinnböckstraße 60a, 1110 Wien – Österreich
Tel: +43 1/586 80 80
oaca@oldtimertreff.com

Herausgeber: Dr. Jakob Barnea
Redaktion: Mag. Oliver Rapouch
www.oldtimertreff.com

Inmitten dieser bewegten Zeit erschien im Dezember 1989 zum ersten Mal die Clubzeitschrift des Oldtimer Automobilclubs Austria – mit einer Cola-Dose, einem VW Käfer und einer Tin Lizzy von Ford auf dem Cover.

Zwei Jahre zuvor – 1987 – war unser Club gegründet worden und machte es sich schon damals zum Ziel, ein Sammelbecken für Oldtimer-Enthusiasten zu werden, die hier nicht nur mit vielen Gleichgesinnten in Kontakt kommen, sondern auch auf rasche Hilfe setzen konnten, wenn ihr Fahrzeug einmal nicht so richtig wollte. Spezialwissen, Erfahrung und Hilfsbereitschaft waren seit Anbeginn die Schlüsselworte, die diesen Club zu dem machten, was er heute ist. Und eben seit 1989 in Begleitung einer informativen Zeitschrift, die nicht nur hilfreiche technische Tipps präsentiert, sondern auch historische Ereignisse der Automobilgeschichte näher beleuchtet oder mit Verkaufsinseraten sowie Werkstatt- und Händlerempfehlungen weitere Serviceleistungen bietet.

Doch wir sind nicht die Einzigen, die ein Jubiläum zu feiern haben. Aus der Menge vieler weiterer Jahrestage, haben wir uns in dieser Ausgabe für die Erwähnung von zwei besonderen Geburtstagskindern entschieden – den avantgardistischen Citroën Traction Avant, der heuer seinen 90er begeht und den Opel Laubfrosch, der vor 100 Jahren einen Pionierdienst für die Massenmotorisierung in Deutschland leistete.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen gute Unterhaltung bei der Lektüre der neuen *Oldtimer Classics und Markt* und freuen uns auf viele weitere gemeinsame Jahre im Dienste der Oldtimer-Leidenschaft!

Ihr Jakob Barnea und der OACA-Vorstand

oaca@oldtimertreff.com



OACA Frühjahrsausfahrt 2024 oder der Muttertagskuchen in seinen Grundstoffen

Der zweite Sonntag im Mai ist bekanntlich der Muttertag. Die Frühjahrsausfahrt auf diesen Tag zu legen, barg ein gewisses Risiko, wenig Teilnehmer anzusprechen. Allerdings gab es auch die Chance, mehr Teilnehmerinnen als sonst dabei zu haben! Fahrende und Gäste zusammengenommen, wurde diese Hoffnung durchaus erfüllt. Der Frauenanteil lag diesmal bei annähernd 50%.



Am Treffpunkt in Guntramsdorf hatte die B&B Blumenhandlung am Sonntag natürlich geöffnet. Mutter und Tochter Rukschcio im haustierfreundlichen dunkelblauen Renault R4 machten eine Menge her mit ihren zum Auto passenden T-Shirts. Gloria Sannmann im roten MG-B natürlich auch. Ihre Mutter, Frau Petra Sannmann, saß allerdings bei Glorias Vater und unserem Präsidenten Dr. Barnea im großen gold-schwarzen 52er Silver Wraith. Herr Enschede war wieder im silbernen VW-Käfer Cabrio angegeist, Herr Wendl in einem schwarzen und geschlossenen Exemplar dieses Typs.



Vater und Sohn Ploszczanski präsentierten uns das Nachfolgermodell Golf I, seit 40 Jahren in Familienbesitz und in einem Beigetönen wie ihn nur die späten 70er hervorbringen konnten. Wo blieb eigentlich Herr Schullers Käfer Cabrio, das war doch schon fertig?

Gerti und Helmut Knize sausten im knallroten Volvo 460 Turbo dahin, dem seltensten Exemplar im Feld.

Der elegante sandfarbene Mercedes W124 von Herrn Jahn hat sich seinerzeit sicher besser verkauft. Der Jeep CJ7 in dunklem Türkis war sicher auch ein langlebiger Klassiker, an diesem Tag von Herrn Pichler gelenkt. Die Herrn Lesjak und Rado haben sich diesmal das 66er Mustang Cabrio in „ivory white“ geteilt. Meine Mutter ließ sich von mir im Silver Shadow II chauffieren, dessen Farben seinerzeit als „dark olive green over silver sand“ im Katalog standen.

Diese bunte Mischung schlug jeden Blumenstrauß.



Unser erstes Ziel führte uns in die Assmann Mühle am Ortsrand von Guntramsdorf. Zu meiner eigenen Überraschung war der große Betrieb nicht etwa Teil eines multinationalen Konzerns, sondern seit 150 Jahren in Familienbesitz.

Frau und Herr Poinstingl führten uns durch ihre Anlagen. Wenn man zwischen den ständig brummenden Mahlwerken durchschöpfte, stand man plötzlich im Badezimmer der Familie, die natürlich auch direkt in der Fabrik wohnte. Sie haben dort kein ganz einfaches Leben, können aber mit Spezialprodukten wie Hartweizengrieß und -Mehl für die Teigwarenindustrie und besonders feinen Mehlen für Bäckereien gute Marktnischen besetzen. Jeder von uns bekam eine Auswahl Mehlsorten für daheim, vermutlich für den noch selbst zu backenden Muttertagskuchen. Allerdings gab es zur Bewirtung auch Kostproben bereits fertiger Backwaren. Herr Poinstingl konnte uns als ausgebildeter Lebensmittelchemiker einiges Unbekannte über das scheinbare Allerweltsprodukt Mehl beibringen. Die Lärmkulisse der Sortieranlagen stand übrigens dem Turbinentunnel des Kraftwerkes Freudenu in nichts nach. Wer auch die Frühjahrsausfahrt letztes Jahr mitgemacht hat, dem wird das noch in den Ohren klingeln. Zur Mittagszeit fand ein Picknick zwischen schattigen Bäumen

OACA Frühjahrsausfahrt 2024

und Rosenbüschen vor den mittelalterlichen Kasematten von Wiener Neustadt statt. Eine kurze Führung durch die kundige Frau Illes beleuchtete unter anderem auch die Geschichte der überaus alten jüdischen Gemeinde. Der älteste Grabstein dort datierte aus der Mitte des 13. Jahrhunderts. Am liebsten wäre Frau Illes gleich durch die ganze Stadt flaniert, leider musste unser Herr Präsident das Schwelgen in der Geschichte aus Zeitgründen unterbrechen.



Vom historisch bedeutsamen Wiener Neustadt ging es nach Theresienfeld zur Tatra-Sammlung von Herrn Oskar Pietsch. Aufgrund familiärer Bindungen zur legendären Konstrukteurs-Familie Ledvinka weiß er Anekdoten und Internas wie niemand sonst zu dieser eigenwilligen Marke. Schnittmodelle veranschaulichten die ungewöhnlichen Lenkgetriebe und Lösungen für das Differential, wie sie nirgends sonst verbaut wurden und auch heute noch in den geländegängigen LKW der Marke angewendet werden. Restlos sympathisch wurde mir Herr Pietsch, weil sich auch ein Silver Shadow I in seine Sammlung verirrt hat. Es sei mir verziehen, wenn ich erwähne, dass er offenbar bequemes Reisen ebenso schätzt wie ich. Der letzte Versuch von Tatra, nach dem Fall des Eisernen Vorhangs und dem Ende des Kommunismus einen luxuriösen PKW auf den Markt zu bringen, fand sich in der Sammlung gleich neben dem Rolls-Royce mit dem Typ T700.

Bilder von Michaela Vondruska und ÖFJ



Der direkte Vergleich zeigte, dass die Fahrzeuge zumindest annähernd gleich groß waren.

Der Ausklang dieses langen Tages fand beim Heurigen Zöchling in Teesdorf statt. Hätte mich meine Mutter, die heuer 80 geworden ist, nicht bei der Geschicklichkeitsübung so erfolgreich vertreten, wäre ich kaum zum Überraschungssieger erklärt worden. Ein leider immer noch typisches Bild: die Frauen machen die Arbeit, die Männer stehen im Rampenlicht.

Herzliche Grüße bis zum nächsten Mal, Ihr Thomas Stepany

der Autor
Mag. Thomas Stepany



OACA Infos

Ihre Mitgliedschaft im Oldtimer Automobil Club Austria (OACA)

Oldtimer verbinden. Im OACA kommen seit 1987 hochgradige Oldtimer-Enthusiasten und leidenschaftliche Sammler, aber auch völlig Unerfahrene, die sich für die mobilen Schätze interessieren und vielleicht gerade ihr erstes Schmuckstück erstanden haben, zusammen. Erfahrung wird hier gerne weitergegeben und die besten Erhaltungs- oder Restaurierungs-Tipps kommen immer noch von jenen, die schon alles zerlegt (und hoffentlich wieder richtig zusammengebaut) haben.

Der OACA präsentiert sich dabei als Club für alle Marken. Von Golf, Käfer, Ente bis Rolls-Royce, Cadillac, Ferrari und seltenen Exoten ist hier alles vertreten und jeder willkommen.

Unsere Leistungen:

- Beschaffung schwer erhältlicher Ersatzteile
- Beschaffung spezifischer Fachliteratur
- Eigene Clubzeitung viermal im Jahr
- Hilfe beim Abschleppen oder bei Überstellungen von Fahrzeugen
- Unterstützung beim Abschluss von Oldtimer-Versicherungen
- Hilfe zur Erlangung des FIVA-Wagenpasses
- Hilfe beim Vorgang der Typisierung als historisches KFZ
- Tipps und Unterstützung bei Reparaturen und originalgetreuen Restaurierungen
- Unterstützung bei Kauf und Verkauf von Fahrzeugen
- Hilfe nach Verkehrsunfällen mit Sachschaden
- Kommunikation zwischen Mitgliedern
- Netzwerk-Kontakte in der lokalen und internationalen Oldtimer-Szene
- Kostenlose Schaltung von Inseraten in der Clubzeitung
- Restaurierungsanleitungen und technische Workshops
- Veranstaltungen (Ausfahrten, Ausstellungen, Autokorsos, etc.)
- Unterstützung zur Erlangung von Fahrzeug-Wertgutachten
- Günstige Bereitstellung von Oldtimer-Fahrzeugen für Hochzeiten, Geburtstage + sämtliche andere feierliche Anlässe
- 50% Rabatt auf den Eintritt beim Automobil- und Motorradmuseum Austria in Gramatneusiedl (NÖ)

Wir bitten unsere werten Clubmitglieder und Leser unserer Zeitung,
die **Jahresbeiträge 2023 und 2024** in Höhe von je **50 EUR** auf unser Clubkonto
Nr. 23311333200 / BLZ: 12000
IBAN: AT76 12000 23311333200 - BIC: BKAUATWW
bei der UniCredit Bank Austria zu überweisen und danken für die schnelle Erledigung!

Braunsberg 2024



Gloria Sannmann und Meaad Karamali im MG am Weg zum Klassensieg

Nachdem unser Clubmitglied Gloria Sannmann bereits letztes Jahr die Braunsberger-Luft schnuppern durfte, nahm sie heuer erneut gemeinsam mit ihrem Beifahrer Meaad Karamali an der Braunsberg Classic Bergwertung teil.

Zum 43. Mal fand die Wertung unter dem Motto „Oldschool - like in the good old days“ statt.

Organisiert von unseren Freunden des English SportsCar Club (ESCC) muss dabei die knapp 2,5 Kilometer lange Strecke vom



Parkplatz des Bergbads Hainburg bis hinauf auf die Spitze des Braunsbergs 2 Mal gefahren werden. Dabei wird die Zeitdifferenz zwischen den einzelnen Fahrten gemessen. Das Team mit der geringsten Abweichung darf sich am Ende des Tages als Bezwingler des Braunsbergs kühren.

Zeitabnehmer, Uhren und sonstige technische Gegenstände sind dabei nicht erlaubt. Einzig das Können des Fahrers und das Vertrauen in das eigene Fahrzeug entscheidend über die Platzierung.

Dichter Nebel und Wildwechsel erschweren dabei zusätzlich die Bedingungen. Weiters darf die Strecke nur mit maximal 50 km/h befahren werden.

Zu Beginn muss jedes Fahrzeug eine technische Abnahme bestehen damit es teilnehmen darf. Dabei werden alle sicherheits-

relevanten Einrichtungen auf Herz und Niere geprüft. Erst nach der erfolgreichen technischen Überprüfung erhält jeder Teilnehmer seine Startnummer.

Danach folgte eine kurze Begrüßung und Erklärung einiger wichtiger Punkte und ein gemeinsames Befahren der Strecke, damit jedes Team einmal die Besonderheiten des Braunsbergs kennenlernt.

Pünktlich um 09:00 Uhr startete der erste Durchgang. Im Minutentakt starteten die Teams nacheinander. Mit dabei waren auch einige Raritäten wie ein seltener Lea Francis 12/40 P-Type oder ein Riley TR Spirit.

Nach einer kurzen Mittagspause begann der letzte Durchgang. Wieder fuhren alle Teilnehmer in derselben Reihenfolge die Strecke bis zum Gipfel hinauf.

Mit dem letzten Fahrer wurden zeitnah auch schon die Ergebnisse veröffentlicht. In verschiedenen Kategorien wurde jeweils ein Gewinnerteam gekürt.

Mit gerade einmal einer Zeitdifferenz von 0,001 Sekunden holte sich Herr Michael Albert den Klassen- und Gesamtsieg.

Unsere beiden Fahrer konnten mit einer Differenz von 0,644 Sekunden den Sieg in der Kategorie Young Driver einfahren.

Wir gratulieren den beiden herzlichst zum Sieg!



der Autor
Meaad Karamali



Der mit dem **GOLF** tanzt

Ilhan („Illi“) Dima’s Tuning Hangar 51:

Restaurierungen, Restomods, Reparaturen,
Typisierungen und vieles mehr ---



Vor einigen Tagen stand vor mir an der Tankstelle ein dreitüriger weißer Golf IV, der mich sofort abholte. Mit der Bodenhöhe eines Dakar-Renners, einem Rammschutz vorne, einer Schaufel an der Hecktür, einer massiven Dachreling mit Zusatzscheinwerfern und extra großen Reifen hat das Auto meine Neugier geweckt:

der Firma Automobili Amos um rund 400.000 Euro, ein Porsche 356, ein sehr seltenes Peugeot 402 „Eclipse“ Cabrio in einem fantastischen Zustand und nicht zuletzt ein echtes Einhorn: ein Porsche 911 reimaged von der Firma Singer. Kenner wissen: da steht ein Preisschild im siebenstelligen Euro-Bereich. Ich habe das nicht erwartet. Diese Halle, der ganze Tuning Hangar 51, ist tatsächlich eine Art „Area 51“, voller Geheimnisse und seltener Exponate.



Wer baut so etwas?

von oben nach unten: der sehr spezielle Golf IV, Fiat Abarth und Peugeot 402, Singer Porsche und ein Fiat 500 zur Restauration © reporter.co.at

Ilhan (Illi) Dima heißt der gute Mann und gemeinsam mit seinem Bruder Eiki betreibt er den Tuning Hangar 51 in der Hallergasse in Wien Simmering, wo alle Arten von Autos getuned, restauriert, umgebaut und für die Eintragung bei der Prüfstelle der Landesregierung vorbereitet werden.

Die beiden sind echte Petrolheads und seit fast dreißig Jahren im Geschäft.

Ich denke, es ist Zeit für einen Besuch bei den beiden ...

Heute ist es soweit und dass ich am richtigen Ort bin, verraten mir die Schätze, die am Vorplatz zur Halle des Hangar 51 stehen: ein VW Golf R32, ein Mercedes W 108, ein E-Type Roadster, ein Austin Healy, ein Peugeot 403 Cabrio und ein 911er im Martini-Racing-Design warten auf die Abholung.

In der Halle selbst – zugleich auch Empfangsbereich und offenes Büro – gibt es weitere Raritäten zu sehen.

Ein Fiat Abarth 1000 TC, ein Lancia Delta Integrale Futurista



„Illi, Du warst Rennfahrer ...“

„Ha ha ha – Möchtegernrennfahrer wohl eher!“, wirft der sym-

Dorftratsch

pathische Hausherr mit einem Lachen ein.

„... bist Spengler, Lackierer, Fahrwerkspezialist ... und vieles mehr, wie ich gehört habe.“

„Naja, ich habe halt eine Leidenschaft für Autos – da kommt dann Eines zum Anderen. Mit der Zeit hast Du dann eben ein gewisses Maß an Wissen und hoffentlich auch handwerkliches Geschick gelernt. Wir – also mein Bruder und ich – versuchen die Wünsche abzuarbeiten, wo andere Firmen von vornherein Nein sagen.“



oben: Porsche 911 im Martini Racing Look
unten: Ein Lancia Delta als Restomod - ikonische Karosserie mit neuer Technik

„Du selbst machst also die Karosserie- und Fahrwerksarbeiten und Dein Bruder arbeitet den technischen Part ab ...“



„Ohja, Eiki ist der Technikpapst: Motor, Getriebe, Kabelbäume – alles, was halt so anfällt, wenn es um Technik und Elektrik geht. Und in seiner Freizeit betreut er auch noch ein erfolgreiches Rennteam! Arbeiten, die wir nicht selbst durchführen können, geben wir an unsere Partner weiter, mit denen wir seit Jahren zusammenarbeiten. Oft sind das, wie wir auch, Familienunternehmen.“

„Wie muss ich mir das vorstellen? Seid ihr dann zum Beispiel bei einer Vollrestauration so eine Art Generalunternehmer?“

„Ja, so kannst Du das nennen. Wir haben über die Jahre und Jahrzehnte ein dichtes Netzwerk an Partnern im In- und Ausland erarbeitet, die spezialisierte Arbeiten übernehmen. Also zum Beispiel Sattlerarbeiten, Einzelanfertigungen, Holzarbeiten und so weiter. Eigentlich alles, was man zum Restaurieren braucht. Und Umbauten begleiten wir von Beginn an mit dem TÜV. Alles wird dann von hier aus gesteuert und abgefertigt. Und bezahlt wird dann auch nur bei uns.“

Blech in Blecharbeiten, GFK Karosseriereparaturen, Kohlefaserenteile, oder ein neues Fahrwerk in einen alten Mustang einbauen? Restauration, oder Restomod, Anpassung von Importfahrzeugen? Kein Problem – die beiden Künstler erfüllen fast jeden Wunsch.

Etwas, das die Jungs nicht machen:

Umbauten auf E-Motoren. Auf meine Frage, ob sie einen VW Käfer mit einem E-Motor ausrüsten würden sieht mich Illi ernst an, beugt sich zum Mikrofon vor und sagt: „ANTRAG ABGELEHNT.“

Dann lehnt er sich wieder zurück und fährt fort: „Ohne zu politisieren, aber so etwas halte ich für Quatsch. Einen Young- oder Oldtimer kaufe ich mir ja, weil ich das Konzept als solches mag. Mit Motorklang, etc...“

Da jetzt einen E-Motor reinzuquetschen – da bin ich nicht dabei.“

Mein Fazit: ein Besuch bei den Brüdern lohnt sich – und wenn es nur wegen der Autos in der Halle ist ...

Tuning Hangar 51
1110 Wien, Hallergasse20
web: www.th51.at



oben: ein wunderschöner Porsche 356
unten: der Hausherr bei seiner liebsten Arbeit - finishing © reporter.co.at





Avantgarde und Fließband

90 Jahre Citroën Traction Avant / 100 Jahre Opel Laubfrosch

opel laubfrosch - media.stellantis.com

Er wird auch das „Auto mit 100 Patenten“ genannt, denn er war seiner Zeit um einige Wagenlängen voraus. Im April 1934 wird das Modell „7“ in Paris vorgestellt – das letzte unter der Leitung von André Citroën entwickelte Fahrzeug der französischen Traditionsmarke. Sein revolutionärer Vorderradantrieb verlieh dem Wagen schließlich den Namen „Traction Avant“, denn – so der Meisterkonstrukteur – ein Pferd schiebt einen Wagen schließlich auch nicht, es zieht ihn.

Der Traction Avant verfügt außerdem über eine selbsttragende Karosserie, die leichter ist und einen tieferen Schwerpunkt hat, Einzelradaufhängung, hydraulische Bremsen und eine Drehstabfederung. Das aerodynamische Karosserie-Design von André Lefèvre und Flaminio Bertoni nahm sich die Stromlinie zum Vorbild. Die breite Spur und der lange Radstand setzten neue Maßstäbe und wurden mit dem Slogan „Der Traction Avant

zählt die Zentrifugalkräfte“ beworben. Mit all diesen Neuerungen ausgestattet, galt er seinerzeit als das Auto mit der besten Straßenlage und dem sichersten Fahrverhalten. Damit eignete er sich nicht nur wunderbar als Dienstauto von Kommissar Maigret, sondern wurde auch gerne von Verbrechern als Fluchtwagen eingesetzt – was ihm den Kosenamen „Gangsterlimousine“ einbrachte.

Flucht nach vorn

Die aufkommende Weltwirtschaftskrise im Blick, wollte André Citroën mit der Entwicklung dieses technischen Wunderwerks die Konkurrenz für mehrere Jahre hinter sich lassen.

Die ersten Modelle wurden von einem Motor mit obenliegenden Ventilen und abnehmbaren Zylinderlaufbuchsen angetrieben, einem Vierzylinder mit 1.303 cm³, 32 PS bei 7 Steuer-PS („Cheval fiscal“ – „CV“ – die für die Besteuerung relevante Leistung). Mit dem Einbau des Getriebes vor der

Vorderachse und dem Motor dahinter erzielte man zusätzlich eine gute Lastenverteilung.

Auf den Lorbeeren wollte man sich allerdings nie ausruhen und so kam es ständig zu neuen Verbesserungen – etwa die Einführung einer Zahnstangen-Lenkung (1936) oder erstmals die serienmäßige Verbauung einer hydro-pneumatischen Federung (1954). Verschiedene Modelle mit unterschiedlichen Leistungsvarianten waren erhältlich: Roadster, Cabrios, Lieferwagen mit großen Heckklappen, ein Familienwagen mit drei Sitzreihen, ein Sechszylinder, die Präsidentenlimousine „Présidentielle Chapron“ (1955) und schließlich das phantomhafte Modell 22 – ein Oberklassemodell mit Achtzylinder-Motor, das nie in den Verkauf kam und dessen Prototypen allesamt verschwunden sind.

André Citroën konnte zwar die Konkurrenz überholen, doch nicht den Niedergang der Marke verhindern. 1934 ging Citroën aufgrund der



Citroen traction avant CV11 - media.stellantis.com

enormen Entwicklungskosten für den Traction Avant Pleite und wurde vom Reifenhersteller Michelin aufgekauft. Doch selbst nach Andrés Tod (1935) ging das Rennen um Innovationen weiter. Bis zum Produktionsende im Jahr 1957 wurden 760.000 ständig verbesserte Traction Avants verkauft und mit der DS stand schlussendlich ein würdiger Nachfolger in den Startlöchern.

Sei ein Frosch

Mit Citroën brach unser nächstes Geburtstagskind einen Streit vom Zaun – der Opel 4 PS, der wegen seiner charakteristischen grünen Lackierung auch „Laubfrosch“ genannt wird und heuer seinen 100er feiert.

Als er 1924 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, schlug die Geburtsstunde des „Autos des kleinen Mannes“ in Deutschland. Zu einer Zeit der steigenden Inflation und drastischen Geldentwertung, in der es auch noch Zulieferschwierigkeiten aus dem von

Frankreich besetzten Ruhrgebiet gab, erwies er sich bald als Opels Rettungsanker.

In einem radikalen Schritt hatte sich Opel entschieden, seine Produktpalette ganz nach dem Vorbild von Ford auf ein einziges Modell zu beschränken und dieses ebenfalls auf dem Fließband herzustellen. Der 4 PS (Steuer-PS) war somit eines der ersten deutschen Autos, das in Fließbandfertigung produziert wurde.

Das ermöglichte einen niedrigen Verkaufspreis, der mit den Jahren und mit gesteigerter Produktion weiter sank. Erstmals wurde ein Auto erschwinglich für die Masse.

Die Neuerungen, die der kleine „Volks-Opel“ mit sich brachte: 4-Zylinder-Motor mit direkt angeflanschem Getriebe, abnehmbare Zylinderdeckel, Ölpumpenschmierung, Stahl-Lamellenkupplung, verstellbare Windschutzscheibe, Schalthebel innen und Stahlscheibenräder.

Dasselbe in Grün

Citroën sah darin jedoch ein Plagiat seines 5 CV. Tatsächlich hatten die Rüsselsheimer den charakteristischen „cul de poule“ (das Spitzheck in Form eines Hühnerbüzels) übernommen. Und auch sonst war die Gestalt ungeeignet ähnlich. Doch es gab relevante Unterschiede: 12 Volt beim Opel statt 6 Volt, Magnetzündung statt Spulenzündung, mehr Hubraum (951 statt 885 cm³), andere Kühlerform, aber vor allem die Farbe: die ersten 5 CV waren leuchtend gelb, was ihnen den Namen „kleine Zitrone“ einbrachte.

Die Klage wurde schließlich abgewiesen und der kleine Frosch zu einem Meilenstein der deutschen Automobilgeschichte, der später die technische Basis für den futuristischen Opel-Raketenwagen lieferte.



der Autor
Mag. Oliver
Rapouch



im Gelände unterwegs waren. Eine Reise auf einem klimatisierten fliegenden Teppich ohne jede Anstrengung.

Ein Pfarrer wurde von den Bauern natürlich immer eingeladen. Auf ein Schnapsler! selbstverständlich und wir haben ja nicht nur einen Hof besucht. Risse gab es in vielen Marterln. Schließlich musste DDR. Brandl zugeben, nicht mehr ganz verkehrstüchtig zu sein und fragte mich rundheraus: „Du hast eh schon an Schein, oder?“

Ich konnte die Frage vorsichtig bejahen, ich hatte seit etwa drei Wochen einen Führerschein. Gelernt hatte ich auf einem VW-Käfer. Der Kontrast war nicht in Worte zu fassen. Das Gaspedal durfte nur leicht gestreichelt werden, sonst wurde es gleich zu flott und das automatische Getriebe war mir auch

Wieso ausgerechnet Rolls-Royce, warum so ein Trumm? Mit 18 Jahren war ich Schüler der HTL für Hochbau in Linz.

Mein Religionslehrer dort war der berühmte „Maserati-Pfarrer“ DDR. Manfred Brandl. HTL-Schüler waren allgemein beliebt, weil sie Gebäude renovieren konnten, nichts gekostet haben und dabei auch noch idealistisch waren. Das Honorar für geleistete Dienste bestand bei Pfarrer Brandl zumeist in einer flotten Fahrt im Maserati Indy oder 2500GT, natürlich ist immer er gefahren.

In den Sommerferien war einmal die Reparatur von katholischen Bildstöcken in Meggenhofen angesagt, umgangssprachlich auch „Marterl“ genannt. Die brütende Hitze versprach auch wirklich zu einer echten Marter zu werden. Normalerweise hat der Herr Pfarrer zu solchen Anlässen seinen Volvo Kombi beladen und ich hatte auch schon die Heckklappe offen, als er zu mir meinte:



„Nein, heut‘ nehmen wir den Roller“. Er hat das letzte Wort aber englisch ausgesprochen, also „roler“.

Ich war ordentlich verwirrt und dachte mir schon, wir sitzen gleich auf einer Puch Maxi oder etwas ähnlichem.

Das Scheunentor ging auf und heraus kam ein dunkelroter 68er Silver Shadow I, damals 20 Jahre alt und in England umgangssprachlich eben auch „roler“ genannt. Der Kofferraum wurde mit Zementsäcken und Maurerwerkzeug schwer beladen und zu meiner Überraschung pumppte sich der Wagen gleich von selber in die Höhe und stand wieder gerade da.

Damals hatten noch keine Autos, die ich gekannt hätte überhaupt eine Klimaanlage. Im „roler“ war sie für mich daher umso verblüffender. Man hat nichts von ihr gemerkt, es hat nirgends gezogen und war einfach nur angenehm kühl.

Ich bin im weichen Kalbslederfauteuil versunken und Pfarrer Brandl lenkte die Kalesche beherzt über die Feldwege. Es machte keinen spürbaren Unterschied, ob wir auf Asphalt oder

völlig unbekannt. Einer der Dokortitel des Herrn Pfarrer war der in Anglistik, also hat er mir gleich die Schaltkulisse übersetzt:

P-R-N-D-I-L stand für park, return, neutral, drive, intermediate, low. Das füllfederschlanke Lenkrad in seiner zweispeichigen



Schlichtheit drehte sich so leicht, als wäre gar kein Lenkgetriebe dran. Die Bremsen wollten ebenso sanft behandelt werden wie das Gas. Beim ersten Versuch sind wir fast gegen die Windschutzscheibe geknallt. Nach ein paar Minuten wollte ich aber nicht mehr aussteigen. Von da an war ich ein Fan.

Später, als Student in Wien, bin ich recht rasch auf Dr. Barneas Institution gekommen, bei ihm durften auch Mittellose Rolls-Royce fahren. Ich habe später schon einige Typen und Baujahre hinter mich gebracht und bin wieder beim Silver Shadow gelandet, in meinem Fall ein Typ II mit weniger komplizierter Hydraulik.

Natürlich braucht man ordentlich Geld für die Wartung, es ist fast alles anders konstruiert als bei anderen Autos (damit die kleine Firma Patent- und Musterschutzrechte umgehen konnte) da würde ich niemanden anlügen. Staubsaugen dauert schon länger als in meiner Wohnung.

Sollte ich mir den Rolls-Royce einmal nicht mehr leisten können, würde ich mich ohne Reue davon verabschieden, denn lange stehen lassen darf man die Fahrzeuge wirklich nicht. Ich bin nicht der Besitzer, sondern nur der Truchsess auf dieser Burg. Nach mir wird wieder jemand anderer kommen.



Das Automobil- und Motorradmuseum Austria

Wo die seltenen Autos wohnen

Bald drei Jahrzehnte ist es her, dass unser Clubpräsident einen Platz geschaffen hat, an dem Oldtimerfreunde wunderbar träumen können. Südlich von Wien, bei Gramatneusiedl, liegt der beschauliche Ortsteil Mitterndorf an der Fischa, wo die Fahrzeuge von Dr. Barnea seit 1997 ein neues Zuhause gefunden haben.

Sie sind nicht das einzig Historische in der Heinrich-Löri-Gasse 1. Gehen wir in der Geschichte etwas zurück, gelangen wir in die k.u.k. Zeit, während der in Mitterndorf ein Barackenlager für italienische Flüchtlinge stand.



eine seltene Aufnahme des Barackenlagers in Mitterndorf - ca. 1916

Der Bau des Lagers begann 1914 auf dem Gelände der ehemaligen Teppichfabrik Philipp Haas & Söhne (ein Wiener Unternehmen mit damaligem Weltruf) und wurde sukzessive ausgeweitet, da im Verlauf des Krieges immer mehr Vertriebene aus den Grenzgebieten kamen.

Das zugehörige Verwaltungsmagazin befand sich an der genannten Adresse. Nach Schließung des Lagers (1919) zog hier die Herd- und Ofenfabrik Heer ein. 1929 übernahm die Schraubenmanufaktur Albrecht & Co die Hallen und produzierte hier bis ins Jahr 1947.

Die stillgelegte Fabrik erwachte 1948 zu neuem Leben, als der Unternehmer Heinrich Löri hier seine Seidenfabrik mit 50 Webstühlen und bis zu 130 Beschäftigten eröffnete. Frauenkleidung und vor allem Trachtenstoffe wurden hier bis 1995 gefertigt. Dann übernahm Dr. Barnea die historischen Gemäuer und errichtete auf 12.000 Quadratmetern das größte private Fahrzeugmuseum Österreichs mit mehr als 200 Fahrzeugen.

Neben diversen Rolls-Royces findet man hier Sport- und Exklusivwagen aller Dekaden, einen originalgetreuen Nachbau des Gräf und Stift-Kaiserwagens, in dem Erzherzog Franz Ferdinand 1914 in Sarajevo erschossen wurde, ein seltenes Rosengart Supertraction Cabriolet (1938), einen Packard Six Shooting Brake (1927), der als Unikat gilt, einen 1934er Daimler V26, von dem weltweit nur mehr drei Exemplare existieren und einen Cadillac von 1908.

Kleinwagen, Motorräder und Roller teilen sich den Platz mit

US-Straßenkreuzern und einem T-34 Panzer-Nachbau, der fürs Theater angefertigt wurde.



Packard Six Shooting Brake von 1927 - der erste Kombi



Cadillac von 1908 - ein „Darsteller“ in der Doku über Kafka

Neben den Großen kommen hier auch die Kleinen zu ihrem Auftritt – eine Sammlung historischer Kinderfahrzeuge entführt uns in eine unbeschwernte Zeit und eine Vitrinen-Ausstellung präsentiert 1.200 VW Käfer Miniatur-Modelle aus aller Welt.

Weil ein Großteil der Fahrzeuge auch gemietet werden kann, ist hier alles in ständiger Bewegung und das lebendige Museum zeigt sich bei jedem Besuch mit einem anderen Ensemble.

AUTOMOBIL- & MOTORRADMUSEUM AUSTRIA

Heinrich-Löri-Gasse 1, 2441 Gramatneusiedl

Geöffnet von Anfang April bis Ende Oktober fast jeden Sonntag von 14:00-16:30 Uhr

(Bitte um telefonische Anmeldung – auch für Gruppenbesuche und Veranstaltungsanfragen – unter +43 664 10 10 300)

Freier Eintritt am Geburtstag

50% Ermäßigter Eintritt für Clubmitglieder

Gedruckt und nicht gepinselt



Was hat eine Druckerei mit Oldtimern zu tun - könnte man sich an dieser Stelle fragen. Tatsächlich war mir das vor den Recherchen zu diesem Beitrag auch nicht ganz klar.

Nun aber weiß ich: eigentlich alles.

Der Druckraum von Christian Schörg bietet nämlich außergewöhnliche Dienstleistungen an, die wohl das Interesse jeder Besitzerin und jedes Besitzers eines Old- oder Youngtimers wecken.

Morgan-Logo gestickt



Ob das jetzt Original-Beklebung der Monte Carlo Rally für den ansonsten eher unauffälligen Lancia sind, oder alle Arten von Patches im Originaldesign, Startnummern, oder ob gar der Anhänger einer Renn-BMW aus den 60ern im Originaldesign foliert werden soll – natürlich auch den Helm und alles andere dazu auch noch – der Druckraum hat es, oder macht es möglich. Zum Beispiel wurde erst vor Kurzem einem Kunden der Wunsch erfüllt, einen Ledersitz für eine Zündapp mit der Originalschrift zu bedrucken, damit der Druck dann auch geprägt werden kann. Und schon ist die „Zapp“ wieder wie früher...

Christians Leidenschaft bei Oldtimern gehört den Aston Martins der DB5 und DB6 Reihe, der Corvette C1, dem Jaguar E-Type und vielleicht noch dem BMW E9 (3.0 CSi – das „Batmobil“), weil da das Design einfach wunderschön ist. Und na ja, zumindest bei einem Aston Martin, da passt der Christian als „Q“ ganz gut dazu: er findet einfach für alles Druckbare eine Lösung.

Egal, ob auf Holz, Glas, Leder, Stoff, Papier und noch viele Materialien mehr: (fast) Alles kann mit (fast) allem bedruckt werden. Oder gelasert, geprägt, gestickt, etc.....

Beschriftungen und Beklebung für alle Anlässe, die zwar jede Wäsche mit Leichtigkeit aushalten, aber dann auch wieder sehr einfach und rückstandsfrei entfernbar sind – ideal für PR-Aktionen oder eine kleine Rally?

Und natürlich: Schilder.

Sogenannte „Fun-Kennzeichen“ die von Originalen nicht zu unterscheiden sind. Egal, ob das neue und eigene Wunsch-Kennzeichen sein sollen, oder Mitterands französisches Kennzeichen für die DS – bis hin zu den handgemalten Schildern aus den 1910ern und 20ern, wie sie in Deutschland verwendet wurden. Diese Schilder sind mehr als nur ein Gag – sie sind einzigartig.

„Q“s“ Spezial-Service, darf hier nicht unerwähnt bleiben:

Wenn Sie Ihren geliebten Oldie lackieren lassen wollen, kann man sich das im Druckraum visualisieren lassen! Sie sehen so vorher schon, wie das Prachtstück nach der Lackierung in jedem erdenklichen Lichtverhältnis aussehen wird. Damit wird die Wahl der Lackierungen nicht mehr zur Qual, sondern zum Vergnügen.

Auch immer ein Thema: Meilentachos auf Km/h-Tachos umrüsten. Christian macht das mit Folien so einfach, dass es schon wieder kein Thema ist.



Für Clubs, oder auch Firmen eine nette Idee:

Schilder für einen speziellen Anlass, die nicht nur auf Bildern einen guten Eindruck hinterlassen, sondern auch ein Statement abliefern und eine Identität preisgeben. Vielleicht für die nächste Ausfahrt, oder ein Treffen – oder einfach, weil man es kann?



Wie auch immer: der Druckraum ist eine unbedingte Empfehlung, wenn es um Drucksachen geht. Natürlich nicht nur für Autos und Motorräder, sondern ganz klar auch dann wenn es um Roll-Up's, Werbebanner, Zeitungen, Visitenkarten, etc.... geht. Hier wird gedruckt und nicht gepinselt! - „Q“ aka Christian Schörg

Wien - Triest

1300 km mit dem Wolseley
unterwegs auf der B 17



Dr. Barnea's Wolseley 15/50 aus dem Jahre 1957 - ÖFJ

Im Jahre 1977 unternahm ich eine Reise mit einem damals topmodernen VW Typ31 Variant nach Triest, um meinen Bruder zu besuchen, der als Kapitän eines Tankers in Triest vor Anker lag.

Leider hatte ich keine Zeit, um die geschichtsträchtige Stadt, wo auch der bedeutendste Hafen und Stützpunkt der K&K Marine war, zu erkunden.



Viele Jahre später habe ich diese Reise mit Petra und Gloria in einem Wolseley 15/50 aus dem Jahre 1957 nachgeholt.

Die Bundesstraße 17, auch „Triesterstraße“ genannt, existierte schon im Mittelalter, wurde in der Regierungszeit von Karl VI (1711 - 1740) ausgebaut und 1883 nach der Stadt Triest benannt. Die historische Strecke führt über den Wienerberg und den Semmering in die Steiermark und über Friaul und Venetien nach Triest.



Wir starteten in Wien und fuhren über den Matzleinsdorfer Platz mit dem Wolseley auf die B 17. Von da an ging es weiter – mit gut gelaunten 50 PS – stadtauswärts in Richtung Semmering. Nach Traiskirchen erinnert eine Wirtshausruine an die Zeit, in der Autofahren noch positiv gesehen wurde. Schönau an der Triesting verbinde ich mit meiner Arbeit als Student in Schloß Schönau und die waghalsigen Fahrten mit meiner Lambretta über Stock und Stein im Schloßpark.

Weiter geht es vorbei an der Theresianischen Militärakademie nach Neunkirchen, um Schottwien zu erreichen. (Erinnerungen an meinen Freund Hans Stix, der als Kind die Semmeringer Bergpreise erlebte und skizzierte)

Dort, wo Hans Stuck – der „Bergkönig“ - mit einem Austro Daimler die Serpentina hochstürmte, bemüht sich der Wolseley

gemütlich und gefällig, um den Pass zu bezwingen.

Der kleine Brit mit seinen 1500 ccm bringt uns über Kindberg, Kapfenberg, Bruck an der Mur nach Judenburg, wo wir nächtigen und am nächsten Tag mit vollem Elan weiterfahren in Richtung Spielfeld und nach Slowenien. Wir passieren Celje und Ljubljana, fahren über atemberaubend schöne Straßen durch das Laibacher Moor und kommen schließlich in einem Vorort von Triest an, wo die Triester Straße bergauf abrupt endet.



Übrigens heißt die Straße hier Wiener Straße ...



In Triest selbst, nach Besichtigung der Piazza dell'Unità d'Italia (Piazza Grande), der Oper, Altstadt, Palazzo del Tergesteo, die Kirche S. Maria Maggiore, Libreria Antiquaria Umberto Saba und einem Besuch in Italiens ältestem Caffè Tomaseo genießen wir die Nachtruhe.

Am nächsten Tag besuchen wir noch den Hafen, bevor wir unsere Rückfahrt über die Autobahn antreten, die jedoch gleich wieder gestoppt wurde: eine Schraube des Vergasers hat sich gelöst und ist abgefallen. Zum Glück direkt in den Motorraum, wo sie gefunden und wieder angebracht wurde.

Schließlich hat sich bei der Rückfahrt noch die Lichtmaschine verabschiedet und wir mussten mit der Reservebatterie und Positionslaternen zurück nach Wien fahren. Immer hinter einem LKW her und schön vorsichtig.

Aber Ende gut alles gut - so eine Reise vergisst man nie und den kleinen Briten fahre ich heute noch.

Gute Fahrt - Euer Jakob Barnea



Die Geschichte des Motoröls ist eng verbunden mit der Geschichte des Automobils. Die Ansprüche an die Schmierstoffe sind mit der Weiterentwicklung der Fahrzeuge gewachsen und deshalb müssen wir unterscheiden, für welchen Bereich die Öle im Fahrzeug Verwendung finden sollen.

Welche Komponenten müssen mit Schmierung, ich beschränke mich hier auf Öle, versorgt werden?

Motor, Schaltgetriebe, Automatikgetriebe, Verteilergetriebe, Differentialgetriebe, Lenkgetriebe, Servolenkung, hydraulische Federung, Niveauregulierung, Bremse. Nur um hier die wichtigsten Einsatzgebiete aufzuzählen.

Die Abstimmung der Materialien im Fahrzeugbau mit den diversen Ölen ist eine aufwendige Angelegenheit und die Fahrzeughersteller und Zulieferer verschiedener Komponenten haben in die Entwicklung der Schmierstoffe viel Zeit und Geld investiert. Egal, ob es sich um metallische Teile handelt, oder um Dichtungsmaterial zwischen den Komponenten, die Öle müssen chemisch darauf abgestimmt sein.

Als Beispiel nehmen wir eine Abdichtung der Kurbelwelle: ursprünglich wurde das mit Filz bewerkstelligt. Der Filzstoff war eine erste Lösung, aber nicht zufriedenstellend. Es wurden Konstruktionen entwickelt, die das Öl über ein Rückführungssystem ins Innere des Motors abrinnen lassen und schließlich haben elastische Kunststoffe Einzug gehalten. Die müssen allerdings den schwankenden Temperaturen, Schwingungen und anderen mechanischen Belastungen gewachsen sein. Und sie müssen der chemischen Belastung der Öle standhalten. Wenn der Dichtring Stoffen ausgesetzt wird, die ihn zersetzen, führt das zu einer Kaskade an Problemen, wie zum Beispiel Ölverlust und wenn das nicht bemerkt wird, folgt der Albtraum: ein Motorschaden.

Die Grundsubstanz eines Öls wird in der Raffinerie gewonnen und dann muss dieser Schmierstoff aufwendig für seine Einsatzbedingungen „verbessert“ werden. Da kommen nun die sogenannten Additive ins Spiel. Diese verbessern die benötigten Eigenschaften des Öls. Je nach Ansprüchen und Einsatzbedingungen. Dazu gehört die verbesserte Möglichkeit der Aufnahme

Welches Öl für meinen Oldie?



Auch früher schon: die Qual der Wahl - welches Öl ist das richtige?

und Bindung von Schmutzpartikel, oder Notlaufeigenschaften (wenn der Schmierfilm abreißen sollte, oder während des Startvorganges). Ganz zu schweigen von der thermischen Belastbarkeit, die in allen Bereichen des Fahrzeuges ein großes Thema ist.

ACHTUNG: Öle, die für moderne Fahrzeuge entwickelt wurden, können eine Gefahr für den geliebten, perfekt gepflegten Oldie sein. Daher immer genau erkundigen, welcher Schmierstoff in das System des Fahrzeuges eingefüllt werden muss. Es ist wichtig, diesen Empfehlungen Folge zu leisten. Keine billigen Öle aus dem Internet erstehen. Da kann der Schaden größer als der Nutzen sein.

Altes Öl, das in einem Keller gefunden wird, sollte man auf keinen Fall verwenden. Man kann nie wissen, wie sich die chemischen Eigenschaften verändert haben. Diverse Additive können sich abgesetzt haben. Auch ein Verdampfen derselben ist möglich.

In diesem Sinne wünsche ich noch viele Jahre viel Freude mit Ihrem Old- oder Youngtimer.

Rufen Sie mich an, wenn Sie wissen wollen, welches Öl ihr Oldie braucht! (Kontaktmöglichkeiten siehe Anzeigenteil)

Ihr Georg Ringseis

ACHTUNG!

10% Rabatt-Aktion (auf die Arbeitszeitkosten) für Clubmitglieder des OACA! Gültig nur für die Arbeitszeitkosten!

MOBILE GARANTIE FÜR YOUNG- UND OLDTIMER

Wir haben eine Zusammenarbeit mit einer renommierten **Versicherung** hinsichtlich **mobiler Garantie für Young- und Oldtimer** in die Wege geleitet. Die Versicherung umfasst Youngtimer ab einem Alter von mindestens 15 Jahren und Oldtimer ab einem Alter von mindestens 30 Jahren. Dabei geht es um Deckung von Reparaturkosten für Motor, Getriebe, Differential und Achsantrieb im Falle von Schäden bis € 5.000.

Bei optimaler Versicherung sind auch das Kühlsystem, die Kraftstoffanlage, Bremsen, elektrische Anlage, und Klimaanlage bis €10.000 pro Schadensfall versichert. Inkludiert sind auch Bruchschäden, Reifenpannen, Falschbetankung und Marderschäden. Weitere Leistungen sind eine Pannenhilfe, Abschlepphilfe bei Unfällen (Bergung) u.a.

Infos erhalten Sie bei Dr. Barnea unter +43 664 10 10 300



Börse

ICH BIETE

Austin Ten, Bj. 1939, Originalzustand, überprüft, € 17.500
J. Barnea +43 664 10 10 300



Jaguar Mk. V Three Position Convertible

Bj. 1950, komplett restauriert, Zustand 1-2
€ 99.000
J. Barnea +43 664 10 10 300



Alfa Romeo Spider

Bj. 1983, sehr guter Zustand,
€ 28.000
Herr Retschko:
+43 664 6473155



Mehrere Oldtimer von 1908-1990 abzugeben
J. Barnea: +43 1 586 80 80

ICH SUCHE

Suche VW Brezel-Käfer in jedem Zustand
J. Barnea +43 664 10 10 300

Suche VW 1303 Motor und Getriebe
J. Barnea +43 664 10 10 300

Suche Fachwerkstätten im Bereich Schreinerei und Karosseriebau

zur Ergänzung unseres Oldtimer-Restaurierungspools
J. Barnea
+43 664 10 10 300

Jaguar 3.8 S, Bj. 1965
aufwendig restauriert
€ 49.000
Herr Retschko:
+43 664 6473155



VW Käfer, Bj. 1970
restauriert, € 33.000
J. Barnea +43 664 10 10 300



Renault Floride, Bj. 1963
Cabriolet, guter Zustand mit leichten Verbrauchspuren
€ 14.500
Dr. Auer: +49 1794223558



Firmen unseres Vertrauens



KFZ-Service Robert Blöch

Überprüfung § 57a für alle KFZ & Anhänger bis 3,5t
Service aller Fahrzeuge
Durchführung aller Reparaturen, Klimaanlage, Service, Reparaturen und Montage, Standheizungs- Reparaturen & Montage, Alarmanlagen & Einparkhilfen

Tel.: 02622 / 89 460
Nikolaus August Otto Str. 10
2700 Wr. Neustadt

www.bloech.at



BUMPERWORLD

Neue Edelstahl-Oldtimer-Stoßstangen.
Die einzigartige und perfekte Alternative zum Verchromen.

Zonedauw 35, 5975 TD Sevenum
Niederlande
+31 6 10365797
www.bumperworld.de



Ing. Georg RINGSEIS

Spezialwerkstätte für KFZ-Technik und Elektrik (Old- und Youngtimer)

Schwarzenbergplatz 8, 1030 Wien
Ungargasse 29, 1030 Wien
Tel: 01 / 712 53 03

www.kfz-ringseis.at

Autospenglerei und Lackiererei Hyper Car

Qualitätsarbeit zu günstigen Preisen
Hofstättenweg 2
2201 Gerasdorf b. Wien
Tel: 0650 561 5470

Oldtimertreff Wien

Die attraktivsten Limousinen, Rolls Royce, Oldtimer und Sportwagen für Hochzeiten, Geburtstage und andere Anlässe.

Tel.: 01/586 80 80
www.oldtimertreff.com

OLDTIMERTREFF - WIEN
DR. BARNEA



KRS Sanierungs- und Beratungs GmbH Karl Seidler

Rostschutzfarben,
Tankversiegelungen, Oldtimer-Öle,
Treibstoff-Additive

Schönbrunner Straße 47, 1050 Wien
+43 (0) 664 120 38 16

www.restaurations-shop.at

KURT KOLLER KUGELLAGER Antriebstechnik Industrietechnik

Kurt Koller Kugellager

Antriebstechnik – Industrietechnik
IZ-NÖ-Süd, Straße 1, Objekt
56, 2355 Wiener Neudorf
Tel.: +43 (0)2236/62 208-0
Fax: +43 (0)2236/62 208-85

www.koller.co.at



IHR DRUCKPROFI FÜR
KLASSISCHE FAHRZEUGE

Druck für Sonderanfertigungen auch auf:

- Glas
- Metall
- Kunststoffen
- Leder
- Kunstleder
- Holz



Klebefolien

Individuelle Kennzeichen

Klebeschriften

Aufkleber

DRUCKRAUM

+43 1 890 78 78

zentrale@druckraum.at

www.druckraum.at

HUBER KFZ TECHNIK

Dammweg 3
2440 Moosbrunn (bei Himberg)
Tel.: 02234 / 73 642
Fax: 02234 / 73 642-22

www.huber-kfz.at

Service, Reparaturen
Ersatzteile, Mietgaragen

HUBER
KFZ-Technik GesmbH



LICHTZEICHEN photo•graphic

ehem. FRAIS Grafikdesign

Logos, Webdesign, Bildbearbeitung,
Werbung, Folder, Flyer
A-1040 Wien, Preßgasse 8-10/13
01/587 3 987
0676 40 19 049

www.lichtzeichen.cc



MOSER Oldtimerreifen

Oldtimerreifen und Speichenräder
Wir haben mehr als 45 Jahre
KFZ-Berufserfahrung!

Fischlhamerstraße 6 – 4650 Lambach
+43 664 1319079

www.oldtimerreifen.com



**MG-ROVER GARAGE
Walter DOLESCHAL**

Ersatzteile für Austin, Morris, MG,
Triumph, Riley, Wolseley, Austin Healey,
Jaguar, Rover und Land Rover

Esaromstr. 37, 2105 Oberrohrbach
Tel: +43 664 30 86 460



WOLF Dichtungen GmbH



Erzeugung von Dichtungen für KFZ
Serien- und Sonderanfertigungen
Hirschstettnerstr. 19-21, Halle 2
1220 Wien
Tel.: 01/282 63 48-0
www.wolfdichtungen.at

Vergasertechnik Kniezanrek

Ersatzteile und Reparatur alle
Typen, Einstellungen, Benzinpumpen,
Elektronik, Zündung
Inh. Helmut Kniezanrek
Czerningasse 7 - 1020 Wien
Tel.: 214 54 32

www.vergasertechnik.com