3. Internationale Seiberer Radbergwertung 25.4.2020
35. Internationaler Seiberer Bergpreis 26.4.2020

Sonderklasse 40 Jahre Fiat Panda
Sonderwertung 60 Jahre Karo Club

internationaler SEIBERER BERGPREIS seit 1985

ERSTER OESTERREICHISCHER KLEINWAGEN CLUB

OLDTIMER TAGE A

25./26.4.2020

ÖMUU

KHMÖ
Kuratorium Historische Mobilität Österreich

AMV
ARBEITSGEMEINSCHAFT FÜR MOTORVETERANEN

Editorial

Liebe Freude des alten Blechs!

Oldtimertage. Was viele von Euch vielleicht nicht wissen, wir Oldtimeranten haben eine nationale Vertretung. Eigentlich sogar zwei und dann doch wieder nur eine. Verwirrend. Es gibt die Arbeitsgemeinschaft für Motorveteranen mit einem guten Dutzend Mitgliederclubs und es gibt den Österreichischen Motor-Veteranen-Verband mit gut 80 Mitgliedsvereinen. Die beiden haben nach vielen Jahren mit wenig Zuneigung vor einiger Zeit beschlossen, die Kräfte zu Bündeln und Österreich mit dem KHMÖ (Kuratorium historische Mobilität Österreich) einen noch schlagkräftigeren Zusammenschluss aller Oldtimerklubs zu geben, um den Herausforderungen der Zukunft noch besser entgegentreten zu können. Es geht um ständiges Lobbying für die Interessen der Oldtimerbesitzer- und fahrer. Und die sind nicht klein. Schließlich kann man schöne alte Fahrzeuge nicht nur als Hobby, als rollendes Kulturgut, als fahrende Geschichte oder technisches Erbe, sondern auch als stinkende, umweltverpestende alte Kraxn sehen. Dass letzteres nicht so ist, wurde schon bewiesen. Auch, dass mit einer Verschrottungsprämie vielleicht die Wirtschaft angekurbelt, aber der Umwelt ein Bärendienst erwiesen wird. Das Bisserl, was ein neues Auto weniger verbraucht, wird bei der Produktion hundertfach verpulvert und kann beim Recycling nicht zurückgeholt werden. Unser eigentliches Problem: Bei all den Regeln, die man der Umwelt zuliebe festlegt, müssen immer

wieder die Ausnahmen für historische Fahrzeuge hineinreklamiert werden. Und genau das tun unsere Vertreter unermüdlich. Arbeitsgruppen im Verkehrsministerium, Arbeitsgruppen in Brüssel. Liebe Teilnehmer, Ihr werdet dort vertreten damit wir unser Hobby auch weiterhin so ausüben können, wie wir das gerne tun..

Viki Winkelbauer hat ihre Masterarbeit fertiggestellt, und was soll ich sagen, natürlich einen Einser bekommen. Ihr Thema war, was man zur nachhaltigen Gestaltung von Oldtimertreffen beitragen kann. Viki ist quasi unser grünes Gewissen, und sie tut eine Menge. Bedenkt z.B.: Mit der Menge Wasser, die man für die Produktion eines einzigen Schnitzels braucht, kann man die Kühlsysteme aller Teilnehmerfahrzeuge zweimal befüllen. Nachhaltigkeit heißt auch Nachwuchsförderung. Und auch die Bewahrung von historischem Kulturgut ist ein Aspekt von Nachhaltigkeit. Wir arbeiten weiter dran, uns auch noch ein Bisserll umweltfreundlicher zu machen. Damit wollen wir am Seiberer Berg allen jenen gut gerüstet entgegentreten, die sich auf den Treibstoffverbrauch der Oldtimer eingeschossen haben und darüber vergessen, dass das umweltfreundlichste Auto das ist, das gar nicht gebaut wird. Ältere Fahrzeuge erhalten ist öko-

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

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

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

Dora's

Paperino Racing Girls
SALISBURGO -VIENNA- ROMA

celebrating the fine art of recycling bicycles
PREMIUM QUALITY
REANIMATED BIKES
CRAFTED IN VIENNA

kabelplus

Inhalt

Editorial....3
Der Karo Club ist 60 geworden....6
Dritte Internationale Seiberer Radbergwertung....16
Buon compleanno per 40 anni, Fiat Panda!....22
Panda a Pandino 2020....25
60 Jahre Karo Club – eine persönliche Rückschau....26
Art der Veranstaltung und Wertung - Kraftfahrzeuge....31
Startberechtigte Kraftfahrzeuge....31
Ort und Ablauf der Veranstaltung - Kraftfahrzeuge....32
Quartiere....33
Nennungen....33
Klasseneinteilung, Nenngeld: Achtung, neu!....34
Teilnahmebedingungen....36
Daten und Datenschutz....37
Vespa elektrisch....40
Die Faber GmbH....42

logisch absolut sinnvoll. So viel kann ein Auto gar nicht verbrauchen, dass es besser ist, ein funktionierendes wegzuwerfen und ein neues dafür zu bauen. Verschrottungsprämien sind gut für die Fahrzeughersteller, für die Umwelt sind sie unsinnig.

Wir arbeiten auch weiterhin an Kooperationen. Wir haben uns heuer mehrfach mit den Organisatoren von in Velo Veritas getroffen, Pokalspender angesprochen, neue Lieferanten gesucht.

Und auch sonst läuft alles wie immer. Und Manches einfach nur so wie letztes Jahr. Eine wichtige Stütze unserer Radveranstaltung

wird wieder dabei sein. Die Paperino Racing Girls werden auch heuer wieder Radfahrer motivieren und die Strecke sichern. Wir hoffen auch wieder auf zahlreiche Besucher aus der Riege der Liebhaber **japanischer Klassiker,** die einander auf Facebook treffen. Traditionell treffen einander auf

dem Seiberer Berg auch Ostblockfahrzeuge, Dreiradler, Youngtimer, und natürlich alles, was mit elektrischem Antrieb oder schwarzen Nummerntafeln fährt. Und natürlich hoffen wir, dass wir auch mit den heurigen Sonderklassen wieder reichlich Teilnehmer anziehen. Wir begehen den 40. Geburtstag des Fiat Panda, und wir feiern zusammen mit dem KaRo-Klub das 60-jährige Gründungsjubiläum. Dabei hoffen wir, dass die Mitglieder des KaRo-Klubs heuer besonders viele ihrer wunderbaren Kleinstfahrzeuge an den Start bringen. Lest dazu mehr im Heftinneren! Auch unsere Fahrrad-Ehrenschützer ist wieder dabei, vielleicht schaut Helmi, 40 Jahre alt und doch jung wie eh und je, heuer sogar persönlich vorbei.

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

Euer ergebener Veranstaltungsleiter

Martin Winkelbauer

Folgen Sie dem Seiberer Bergpreis auf

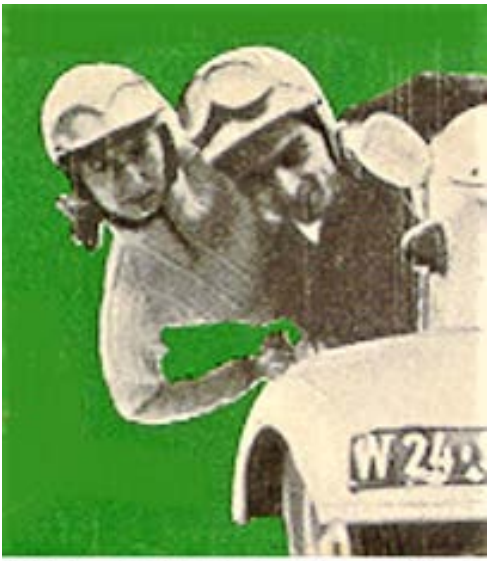
Der Karo Club ist 60 geworden

von NG Mylius

„KaRo“ - oder auch „Karo“ geschrieben - war in den 50er- und 60er-Jahren eine gesetzlich geschützte Abkürzung für Kabinenroller vom Typ „Messerschmitt Kabinenroller“, die aber längst nicht mehr vom „Messerschmitt Kabinenrollerwerk Regensburg“, sondern von „FMR“, dem „Fahrzeug und Maschinenbau, Regensburg“ erzeugt wurden. Prof. Willy Messerschmitt war nicht nur an der Erfindung des ersten Kabinenrollers, des „Messerschmitt 175“ beteiligt gewesen, er hatte ihm sein Flugzeug ähnliches Design verpasst und ihn fertig für den Serienbau gemacht, sondern er ließ ihn auch noch ab 1953 in einem seiner kriegsbeschädigten Werke in der Lilienthalstraße, in Regensburg produzieren. Mehr als 10.000 Stück sind davon entstanden.

Prof. Messerschmitt hat sich aber dann vom Kabinenrollerbau sofort zurückgezogen, als er nach dem Krieg, 1955 war es, wieder Flieger bauen durfte. Was blieb, war der Name, unter dem der erste „Messerschmitt Kabinenroller“ berühmt geworden war. Als Typenbezeichnung für die neuen Kabinenroller durfte er noch verwendet werden. Aber nur als Typenbezeichnung, für mehr

Am Kindersitz im Fond sitzt der dritte Mann; das bringt nur ein Zeichner zusammen!



Öst. Staatsmeister 1959, Motorräder mit Beiwagen bis 350 cm³: NG/Dixi Mylius auf FMR KR 200 "Messerschmitt Kabinenroller"

nicht! Nach 1955 hießen die neuen Firmeneigentümer dann Valentin Knott, bis heute der mit den Knott-Achsen und Fritz Fend, der Erfinder des Kabinenrollers.

Warum diese lange Einleitung? Weil nicht jeder daherkommen und einen Club mit einem „KaRo“ im Namen gründen konnte. Es sei denn, er hatte was mit Messerschmitt Kabinenrollern zu tun. Wie Viktor Sommerbauer, 1958 frisch gewordener Alleinimporteur dieser seltsamen Gefährte. Er hat die Rechte dazu vom Wiener Autoimporteur und Reparaturwerk F.M. Tarbuk & Co. übernommen. Der hat sogar 100 „LaRos“, Fend Lastenroller produziert und an den Mann gebracht: sein, dem 175er Messerschmitt ähnliches Fahrgestell kam aus dem Messerschmittwerk Regensburg, der Motor war ein österreichischer „Rotax 150“, und die Karosserie hatte Tarbuk zusammengedengelt.

Der Kabinenroller „Messerschmitt 175“ hingegen war zu schwach für unsere Berge und mit seiner Plexiglas Kuppel zu auffallend schön. Bald nannte man die Wenigen, die ihn kauften spöttisch „Menschen im Aspik“. Das Manko der Schwäche wäre beim neuen Messerschmitt Kabinenroller, dem „KaRo“ wie ihn seine Marketingstrategen nun nannten, bald Geschichte gewesen, denn

Fend Lastenroller Kooperation mit F.M.Tarbuk, Wien.
Der erfolgreichste "Messerschmitt" in Österreich

FMR Mokuli mit Puchmotor

Foto A

26.03,1960, Clubrekord für die Ewigkeit: 7 Karos bei der Ausfahrt zur Bergwertung Eisenstadt

Viktor Sommerbauer
anläßlich einer Präsentation seiner Kabinenroller in den Pausen
eines Speedwaymeetings im Wiener Stadion am 4. April 1959

dieser „KR 200“ ging als „König der Roller“ knapp an die 90 km/h. Er war nicht nur in dieser Disziplin den Kabinenrollern anderer Marken, wie Heinkel, Fulda und Isetta überlegen und außerdem: „Der Karo war ein treuer Hund!“

Diese Tatsache aber hatte man bei Tarbuk werbemäßig verschlafen. Es lag nun an Sommerbauer, es besser zu machen. Eine seiner Maßnahmen war die Gründung eines Markenclubs, wie es andere Marken auch hatten, und wie sie es als Karo Clubs in anderen Ländern auch bereits gab, wie etwa in England, Schweden, den Niederlanden, der Schweiz usw. Für sie und ihre Mitglieder gab es verschiedene Begünstigungen, Unterstützung bei größeren, werbemäßig nützlichen Ausfahrten und eine eigene Zeitung: die „KaRo Extrapost“ vom „Messerschmitt-Werk“ mit Beiträgen aus aller Herren Länder,

1960: Messerschmitt-Kabinenroller im 8. Produktionsjahr

F M R KaRo EXTRAPOST

EINE ZEITUNG DER FAHRZEUG- UND MASCHINENBAU GMBH REGENSBURG

Nummer 5/59 — 3. Jahrgang

Frohe Weihnacht
Merry Christmas
Joyeux Noël
GOD JUL
Buone Feste
Felices Páscuas
BOAS FESTAS
Gott Nytt Ar
Gelukkig Nieuwjaar
Prospero Anno Nuovo
Godt Nytaar

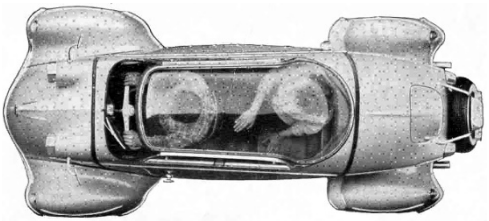
Bonne Année
Happy New Year
Gutes Neues Jahr

„Karo-Club Wien“

Auch in Österreichs schöner Hauptstadt Wien wollen sich die Kabinenrollerfahrer zusammenschließen; die Gründung des „Karo-Club Wien“ steht unmittelbar bevor und eine der ersten angenehmen Handlungen des Clubs wird es sein, die Österreichische Staatsmeisterschaft von N. G. Mylius, die er mit seinem KR 200 errungen hat, ausgiebig zu feiern. Im nächsten Jahre werden dann schon in stärkerem Maße österreichische Karo-Fahrer an den internationalen Kabinenroller-Veranstaltungen teilnehmen.

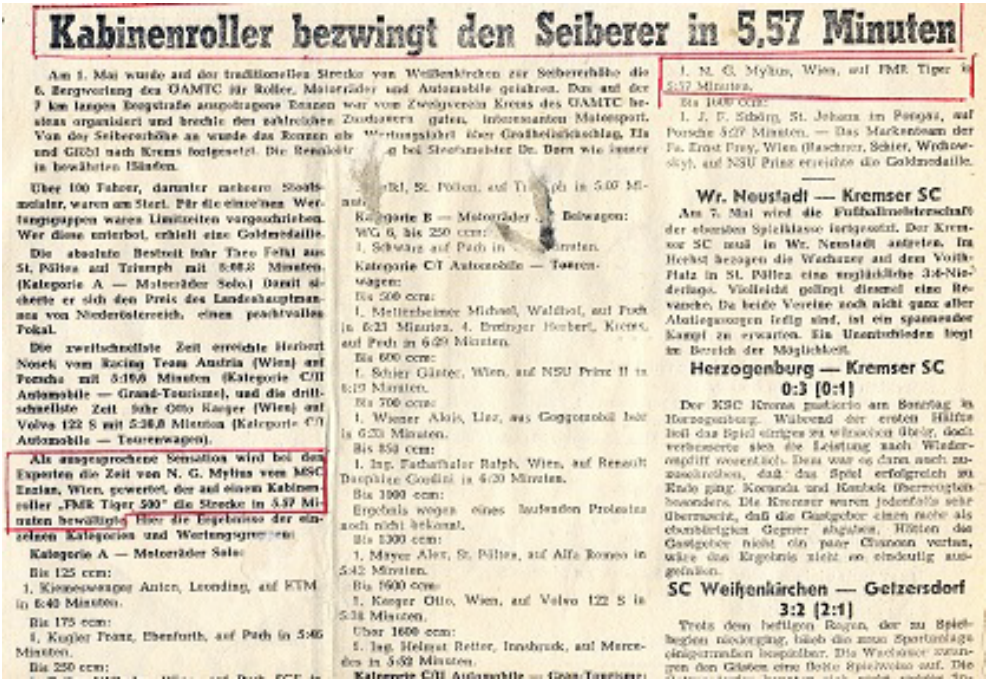
Wir grüßen die KaRo-Freunde in aller Welt und wünschen ihnen einen guten Start ins neue Jahr und weiterhin gute Fahrt!

Tipps und Neuigkeiten – und einer internationalen Briefpost Ecke!



Fritz Fend himself, 1960, auf seinem berühmten "RAX 393"

Für Österreich lagen die Dinge aus Sicht des Werks anders: Sommerbauers Verkaufsbemühungen begannen in einer Zeit der europaweit sinkenden Absatzzahlen, die Kabinenroller-Zeit schien abgelaufen zu sein. Und mit ihr die der KaRo Clubs. So die Sichtweise des einen Gesellschafters, des Valentin Knott. Fritz Fend, der andere Gesellschafter, sah das anders: Er meinte, eine Antwort auf die sinkenden Absatzzahlen der Kabinenroller zu haben und die hieß „FMR Tg 500“, kurz der „Messerschmitt Tiger“, der natürlich wiederum so nicht heißen durfte, aber unter diesem Namen Berühmtheit erlangte: ein Sportfahrzeug mit Monoposto Eigenschaften oder ein Messerschmitt Kabinenroller mit 4 Rädern



Kabinenroller bezwingt den Seiberer in 5,57 Minuten

Am 1. Mai wurde auf der traditionellen Strecke von Weißenkirchen zur Seibererhöhe die 6. Bergwertung des ÖAMTC für Roller, Motorräder und Automobile gefahren. Das auf der 7 km langen Bergstraße ausgetragene Rennen war vom Zweigverein Krems des ÖAMTC bestens organisiert und brachte den zahlreichen Zuschauern guten, interessanten Motorsport. Von der Seibererhöhe aus wurde das Rennen als Wertungsfahrt über Großheilbrunn, Ha und Gföhl nach Krems fortgesetzt. Die Resultate [illegible] bei Streckenrekord Dr. Dorn wie immer in bewährten Klassen.

Über 100 Fahrer, darunter mehrere Stadtmeister, waren am Start. Für die einzelnen Wertungsgruppen waren Limitzeiten vorgeschrieben. Wer diese unterbot, erhielt eine Goldmedaille.

Die absolute Bestzeit fuhr Theo Fehl aus St. Pölten auf Triumph mit 5:08,8 Minuten (Kategorie A — Motorräder Solo.) Damit sicherte er sich den Preis des Landeshauptmannes von Niederösterreich, einen prachtvollen Pokal.

Die zweitschnellste Zeit erreichte Herbert Nosek vom Racing Team Austria (Wien) auf Porsche mit 5:19,0 Minuten (Kategorie C/II Automobile — Grand-Tourisme), und die drittschnellste Zeit fuhr Otto Kaiser (Wien) auf Volvo 122 S mit 5:36,0 Minuten (Kategorie C/I Automobile — Tourenwagen).

Als angesprochene Sensation wird bei den Experten die Zeit von N. G. Mylius vom MSC Enzian, Wien, gewertet, der auf einem Kabinenroller „FMR Tiger 500“ die Strecke in 5,57 Minuten bewältigte. Hier die Ergebnisse der einzelnen Kategorien und Wertungsgruppen:

Kategorie A — Motorräder Solo:

Bis 125 ccm:
1. Kienesberger Anton, Leonding, auf KTM in 6:40 Minuten.

Bis 175 ccm:
1. Kugler Franz, Ebenforth, auf Puch in 5:46 Minuten.

Bis 250 ccm:
[illegible] Theo, St. Pölten, auf Triumph in 5:08 Minuten.

Kategorie B — Motorräder [illegible] Beiwagen:
VG 6, bis 250 ccm:
1. Schwärg auf Puch in [illegible] Minuten.

Kategorie C/I Automobile — Tourenwagen:
Bis 500 ccm:
1. Mettinbeimer Michael, Waldhof, auf Puch in 6:23 Minuten. 4. Dreinger Herbert, Krems, auf Puch in 6:29 Minuten.

Bis 600 ccm:
1. Schier Günter, Wien, auf NSU Prinz II in 6:19 Minuten.

Bis 700 ccm:
1. Wiener Alois, Linz, aus Goggomobil Isar in 6:33 Minuten.

Bis 850 ccm:
1. Ing. Fachathaler Ralph, Wien, auf Renault Dauphine Gordini in 6:20 Minuten.

Bis 1000 ccm:
Ergebnis wegen eines laufenden Protestes noch nicht bekannt.

Bis 1300 ccm:
1. Mayer Alex, St. Pölten, auf Alfa Romeo in 5:42 Minuten.

Bis 1600 ccm:
1. Kaiser Otto, Wien, auf Volvo 122 S in 5:36 Minuten.

Über 1600 ccm:
1. Ing. Helmut Retter, Innsbruck, auf Mercedes in 5:52 Minuten.

Kategorie C/II Automobile — Gran-Tourisme:
1. N. G. Mylius, Wien, auf FMR Tiger in 5:57 Minuten.

Bis 1600 ccm:
1. J. F. Schärg, St. Johann im Pongau, auf Porsche 5:27 Minuten. — Das Markenteam der Fa. Ernst Frey, Wien (Bachner, Schier, Wichowsky), auf NSU Prinz erreichte die Goldmedaille.

Wr. Neustadt — Kremser SC

Am 7. Mai wird die Fußballmeisterschaft der obersten Spielklasse fortgesetzt. Der Kremser SC muß in Wr. Neustadt antreten. Im Herbst bezogen die Wachauer auf dem Voith-Platz in St. Pölten eine unglückliche 3:6-Niederlage. Vielleicht gelingt diesmal eine Revanche. Da beide Vereine noch nicht ganz aller Abstiegssorgen frei sind, ist ein spannender Kampf zu erwarten. Ein Unentschieden liegt im Bereich der Möglichkeit.

Herzogenburg — Kremser SC 0:3 (0:1)

Der KSC Krems gastierte am Sonntag in Herzogenburg. Während der ersten Hälfte lief das Spiel einiges zu wünschen übrig, doch verbesserte sich die Leistung nach Wiederanpfiff wesentlich. Das war es dann auch zuzuschreiben, daß das Spiel erfolgreich im Ende ging. Kosanda und Kanbak überzeugten besonders. Die Kremser waren jedenfalls sehr überrascht, daß die Gastgeber einen recht als ebenbürtigen Gegner abgaben. Hätten die Gastgeber nicht ein paar Chancen vertan, wäre das Ergebnis nicht so eindeutig ausgefallen.

SC Weißenkirchen — Getzersdorf 3:2 (2:1)

Trotz dem heftigen Regen, der zu Spielbeginn niederging, blieb die neue Sportanlage einigermaßen bespielbar. Die Wachauer zwangen den Gästen eine Reihe Spielzeiten auf. Die

und einem Zweitakt Twin mit 20 PS im Heck. Ein Motor, von Fichtel & Sachs entwickelt, aber nicht bis zur Serienreife gebracht, und der deshalb auch nicht Sachsmotor heißen durfte. Dazu kam ein Sommerbauer, mit seinen atypisch guten Verkaufszahlen in Österreich. Dazu kam weiters der öst. Staatsmeistertitel des NG Mylius bei den „Beiwaglern“ (Motorräder mit Beiwagen, siehe Bild oben). Und das mit einem dreirädrigen Messerschmitt Kabinenroller! Also: da war was los, in Österreich!

Fritz Fend glaubte an die Zukunft eines „KaRo Clubs Österreich“. Ihm verdanken wir bis heute unsere Existenz. So kam es endlich, dass Viktor Sommerbauer im Jänner 1960 endlich den „KaRo Club Österreich“ im öst. Vereinsregister eintragen lassen konnte. Zur Gründungsversammlung lud Sommerbauer noch Viele „seiner“ Karo-Fahrer einzeln, persönlich ein: Viele kamen. Im Frühjahr‘60 bestand die erste Aktion dann in einer gemeinsamen Ausfahrt zur Eisenstädter Bergwertung; Thema: „Geh’n ma Mylius schauen!“ Denn der brachte dieses sagenumwobene Gefährt, den „Messerschmitt Tiger“ erstmalig in Österreich an den Start. Ich wurde in der Grand-Tourismo Klasse bis 1.000 cm³ mit 0,6 sec Rückstand Zweiter hinter einem Abarth 850. Und das mit einer im Training, nach einem Überschlag deformierten Vorderradaufhängung links.

Weitere Clubaktivitäten bestanden in einer gemeinsamen Ausfahrt nach Kärnten, zu einigen Vorführrunden während eines Flugplatzrennens. Da begab es sich, dass ein zu schnell gefahrener Karo sich überschlug. Das stimmte so manchen Interessenten nachdenklich, denn der Karo war bis dahin für überschlagsfest gehalten worden.

Sommerbauers letzte gemeinsame Clubaktion waren wieder ein paar gemeinsame Runden auf der Aschenbahn des Wiener Stadions, in den Pausen eines Speedwayrennens. Die Clubbeteiligung war da schon stark sinkend. Und dann war’s aus mit Sommerbauers Clubaktivitäten.

Dazu kam, dass auch die KaRo Verkaufszahlen bei weitem nicht den von Sommerbauer erwarteten Erfolg brachten. Ab Herbst war aus der Messerschmitt Generalvertretung nur mehr eine sparsame Schmalspurvertretung geworden: Abverkauf der Ersatzteile, Import nur mehr auf Vorbestellung stand auf der Tagesordnung. Im Lager wartete ein einsamer Tiger, der schließlich 1964 in Hans Friessnig seinen Käufer fand, und der behielt ihn pfleglich für ausgesuchte Clubevents – natürlich auch die des KaRo Clubs – bis zu seinem Tode voriges Jahr im Dezember.

Einer der Clubmitglieder der ersten Stunde war Kurt Tesar: ein typischer Umsteiger, er war vom Lohnerroller mit Beiboot und 200-cm³-JLO-Motor gekommen. Auf einen KR 200. Er wurde zum Messerschmitt Fan und übernahm noch unter Anwesenheit Sommerbauers die Obmann Rolle. Unterstützt von seiner Gattin Emma, unserer heutigen Ehrenpräsidentin.

Emma hatte wesentlichen Anteil an der Gründung der Schneerosenfahrt, mit Mittagessen beim Schnitzelwirt. Seit 1961 wird sie bis heute gefahren, von den Damen zum Blumenpflücken gegründet, als Alternative zu den immer weniger Interesse findenden Ausfahrten zu motorsportlichen Veranstaltungen.

Kurt Tesar, Obmann des Karo Club Österreich von 1962 - 1987

Kurt Tesar sprang auf den Zug seiner Gattin auf und verlegte die Clubaktivitäten zunehmend in den gesellschaftlichen Bereich.

Die Liebe zum Messerschmitt war nur mehr ein Aspekt dieses Vereins: seit damals dürfen Kleinfahrzeuge aller Art und Marken mit einem Hubraum bis 999 cm³ dabei sein. Die Vereinsstatuten wurden entsprechend angepasst, der Name „Karo Club“ blieb. Damals fuhr Familienvater Kurt Tesar selbst schon einen Wartburg, und der passte „zufällig“ in die neuen Statuten. Auch Roller- und Motorradfahrer waren gerne gesehen. Man pflegte Bowling und

Erich Schenkel, 1992 (1937 - 2002)

Slot-racing. Speziell in den späten 60er- frühen 70ern unglaublich populär, da gab´s eigene Lokale mit riesig langen Bahnen!

So gelang es Kurt Tesar, einen kleinen Kern von mittlerweile über das Kabinenrollerinteresse hinaus befreundeten Personen auf gesellschaftlicher Ebene bei der Stange zu halten. Letztlich ist es ihm mit 3 Messerschmitt Kabinenrollern und seiner Familie zu verdanken, dass wir heute den 60er dieses Vereines feiern dürfen! Wenn Not am Mann war, machte er seine Töchter Erika und Regina zu Messerschmitt-Fahrerinnen und neben seiner Gattin Emma zu Vereins- und Vorstandsmitgliedern.

1988, "Gipfelsieg am Stuhleck", NG Mylius aus FMR KR 200, "Messerschmitt Kabinenroller": Erster

Ab Mitte der 70er begann langsam das Interesse an alten Fahrzeugen zu steigen, Schenkel kam damals zum KaRo Club – in seinem Gefolge, wie hätte es anders sein können, auch NG Mylius. Vorerst nur als Anschlussmitglied. Ihm war der Motorsport immer wichtiger als gesellschaftliche Ereignisse und so hatte er den Club bis dato nur gelegentlich und aus Sportsfreundschaft zum Tesar Kurtl begleitet. Kurt Tesar fuhr mit seinem KaRo gern nach Frankreich, Kontakte pflegen. Dann berichtete er, was sich auswärts so tut. Hans Friessnig und NG Mylius ließen sich anregen, es ihm gleich zu tun. Doch wir fuhren bereits mit dem

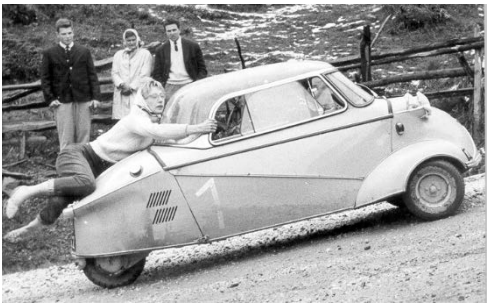
normalen PKW oder Wohnmobil und hatten den „Schmitt“ hinten drauf, am Anhänger.

Ende der 70er, Anfang der 80er kamen schön langsam wieder neue Mitglieder zum Club. Nach eineinhalb Jahrzehnten der Stagnation waren wir zum Oldtimerclub gereift und mit Aktivitäten als solcher ging es wieder langsam bergauf. 1987 verstarb unser ach so verdienter Langzeit Obmann Kurt Tesar. Plötzlich und unerwartet. Ihm folgte 1988 als Obmann Werner Heidrich. Auch er setzte verstärkt auf Aktivitäten außerhalb eines gesellschaftlich geprägten Clublebens und veranstaltete den „Gipfelsieg am Stuhleck“. Der brachte trotz Schneelage am Berg – oder gerade deshalb – den „Oldtimertreibern“ gleich ein großes Erfolgserlebnis und wird bis heute veranstaltet.

Nach einem ersten Interregnum unter Hans Friessnig und einem weiteren, etwa längerem unter NG Mylius entwickelte sich endlich wieder ein Langzeitobmann heraus: Werner Heidrich. Er diente 18 Jahre, äußerst verdienstvoll bis heuer im Frühjahr. Jetzt trat über Werners Wunsch Jürgen Splet seine geregelte Nachfolge an. Ad multos annos, Jürgen! Wir halten ziemlich stabil bei etwas über 30 Mitgliedern und pflegen eine gute Zusammenarbeit mit Clubs und Enthusiasten in aller Welt, die fahr-

RM AUCTIONS, Madison, Georgia, USA

Werner Heidrich, 18 Jahre Langzeitobmann, von 2002 bis 2020



Hans Friessnig, 2009; Clubobmann von 1988 - 1996

zeugmäßig eine ähnliche Philosophie verfolgen wie wir.

Zum „60 Jahre Clubjubiläum“ zum „Diamantenen“: das werden wir in drei Wochen in Kaprun feiern, mit unserem langjährigen Clubfreund Helmut Vötter, der dort sein gastliches „Hotel Sportkristall“ betreibt. Vorher aber noch danken wir dem Seiberer Veranstalter, dass wir, die KaRo Clubmitglieder, hier, am Seiberer, in einer Sonderklasse für Kabinenroller das Präludium eines wahrlich seltenen Clubfestes begehen können. (NG Mylius)

Eine großartige Geschichte von Norbert war das und eine großartige Geschichte ist auch die unserer Pokale. Ein Motoreninstandsetzer aus dem Waldviertel hat abgesagt, aber Trash-Design hat die Herausforderung angenommen. Unsere Pokale am Seiberer heuer (zumindest die, die wir kaufen) sind aus Waschmaschinen, Computern und anderem Elektroschrott gebaut. Nachhaltig. Ihr werdet Augen machen!

Dritte Internationale Seiberer Radbergwertung

Samstag, 25.4.2020

Nachdem es jahrelange Tradition war, dass ein paar eingefleischte Radler als eine Art Vorhut die Kurven des Seiberers einstimmten auf die nachfolgenden Autos, gibt es seit 2018 eine ganz offizielle, eigenständige Seiberer Bergwertung am Samstag vor dem automobilen Klassiker. Die Radler tun sich die Tortur im Jahr 2020 somit zum dritten Mal an, ein erstes wenn auch noch jugendlich zartes Jubiläum.

Wie bei den Autos fahren auch die Radler und Radlerinnen (!) eine Gleichmäßigkeitsprüfung, jedenfalls gibt das Reglement dies vor. De facto wird beurteilt, wer im zweiten Durchgang weniger weit zurückfällt gegenüber seiner ersten Wertungsfahrt. Wadel und Lungen ermüden doch deutlich mehr als Kolben und Pleuel, die 2 Stunden Pause zwischen den Fahrten füllen die Kraftreserven nur sehr ungenügend wieder auf. Im Gegenteil:

Je mehr gefüllt der Ranzen wird
mit Braten und mit Knödel,
desto groß der Rückstand wird,
von einem solchen Dödel.

Im Ernst: Die Radler sollten die Wirtshäuser erst nach dem zweiten Durchgang stürmen. Vor allem aber: Bitte im Startraum pünktlich zwi-

schen 12:00 und 12:15 eintreffen. Ausgabe der Starterunter lagen und technische Abnahmen bis 12:45. Gefahren werden zwei Durchgänge: Start 13:00 und 15:00 Uhr. Einzelstart in Abständen von etwa 20 Sekunden. Die Strecke ist etwa 6 km lang, sie überwindet knapp 500 Höhenmeter mit einer sehr konstanten Steigung zwischen 6 und 7%, letztes Jahr hörte man nach dem ersten Lauf im Fahrerfeld den ehrenvollen Begriff „Speiberer“.

Doch zurück zu den Fakten: Startberechtigt sind grundsätzlich alle Fahrräder ohne Zusatzantrieb. Gewertet wird in zwei Klassen.

1). Die Klassiker (Klassenbezeichnung A0): Hier lehnen wir uns an die üblichen Klassiker-Kriterien wie etwa bei „In Velo Veritas“ an: Keine Klick-Pedale (Klips mit Riemen sind erlaubt). Keine Schalthebel am Lenker (ausgenommen solche für klassische Dreigang-Innenschaltung). Außenliegende Züge für Bremsen und – falls vorhanden – für die Schaltung. Auch moderne Rahmen sind gestattet, wenn die Fahrräder die genannten Kriterien erfüllen. Das Alter des Fahrrads und seiner Bestandteile ist kein Kriterium.

2). Die Modernen (Klasse A1): Umfasst alle anderen Fahrräder. Im Zweifel einfach ein Mail an die Veranstaltungsleitung, am besten mit Foto(s).

Nicht startberechtigt sind Fahrzeuge mit Zusatzantrieb egal welcher Art. Ausnahme: Zusatzantrieb durch einen zweiten Menschen.

Die Wertung erfolgt nach Summe und Differenz, jeweils in den beiden Klassen getrennt. Das heißt, dass jeder Teilnehmer zwei Siegchancen hat:

die radwerkstatt
the art of bicycle maintenance

In der Gleichmäßigkeitswertung und in der Geschwindigkeitswertung. Für letztere zählt die kleinste Summe der beiden Fahrzeiten. Für die Gleichmäßigkeitswertung zählt der Absolutwert der Differenz zwischen erstem und zweitem Durchgang. Je nach Anzahl der Nennungen werden wir zusätzlich Klassen einteilen, primär wollen wir Damen und Herren getrennt werten, die Einrichtung von Altersklassen ist geplant.

Die Fahrräder müssen in verkehrs- und betriebssicherem Zustand sein. Dieser wird nach Augenschein bei der technischen Kontrolle von unserem Spitzenexperten Willy Kasik von der Radwerkstatt überprüft. Er hat auch das letzte Wort ob ein Fahrrad als klassisches Rad durchgeht. Die Verantwortung für den einwandfreien technischen Zustand hat jeder Teilnehmer aber selbst. Dabei müssen die Teilnehmer auch berücksichtigen, dass die Rückfahrt zum Start über 500 Höhenmeter einer kurvenreichen Strecke bergab führt. Das Tragen eines Radhelmes wird dringend empfohlen. Teilnehmer, die historischen Kopfschutz benutzen wollen, dürfen das unter Kenntnisnahme des gegenüber modernem Kopfschutz erhöhten Risikos. Bei Fahrten ohne Kopfschutz über- nimmt der Veranstalter keinerlei Haftung für Kopf- und Wirbelsäulenverletzungen, ohne dass dabei die Relevanz des fehlenden Kopfschutzes eine Rolle spielt.

Jeder Teilnehmer muss die Strecke vorab besichtigen und sich mit Beson-

ZWEIRAD+Sport KREMS

derheiten und Gefahren vertraut machen (z.B. mögliche rutschige Stellen, Schlaglöcher etc.). Wer das mit dem Auto tun möchte, kann dies bis 12:00 Uhr tun. Um 12:00 Uhr wird die Strecke gesperrt. Ab dann darf nur noch mit dem Fahrrad besichtigt werden.

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 zwei Möglichkeiten: Gemeinsam nach dem letzten Fahrer der ins Ziel kommt zurück auf über die Bewerbsstrecke. Oder alternativ über die Umleitungsstrecke (siehe Skizze weiter unten). Bei Kälte und Regen werden wir den Radlern heuer erstmals die sofortige Rückfahrt zum Start über die Bewerbsstrecke erlauben, in diesem Fall besondere Vorsicht bei der Abfahrt wegen der dann auf der Strecke noch bergauffahrenden Kollegen im Bewerb!!! Es gilt bei der Abfahrt jedenfalls die StVO!!!

Sobald Sie den Veranstaltungsbereich verlassen (das ist einige hundert Meter nach dem Ziel), fahren Sie ebenfalls im normalen Straßenverkehr. Die StVO 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.

Das Klassiker-Feld wird heuer wohl besonders groß werden, denn die Veranstalter von „In Velo Veritas“ blasen zum Sturm auf den Seiberer, und werden heuer erstmals eine Art KickOff ausschreiben, ein erstes gemeinsames Aufwärmen der IVV-Starter vor der 8.Ausgabe von IN VELO VERITAS am 7.Juni in Hollabrunn.

Fotos: Gerald Minichshofer hat die entspannte Atmosphäre am Start eingefangen. Auf einem Bild ist er selbst zu sehen, auf Datenträger gebannt von Heinz Krebs, der auch Matin Strubreiter bei bester Laune fotografiert hat. In grün-gelb grinst Michael Steiner in Geralds Kamera wie ein frisch lackiertes Hutschpferd. Er weiß noch nicht, dass er der erfolgreichste Fahrer der ersten Seiberer Radbergwertung sein würde. Minichshofer, Steiner und Granzer vor Sascha Perls Airstream, den Sascha als Labestation bereit stellte. Ganz in hellblau, die schnellste Frau und der schnellste Mann - Nadezda Polakova und Martin Beranek – vor dem Start bar jeder Nervosität. Volker Mehl mit seinem Seelenverkäufer, unzählige Male geschweißt, ein geplatzter Schlauch im Vorderreifen und einige Hundert Meter auf den Felgen durchs Ziel brachten den Gesamtsieg bei der Gleichmäßigkeit.

Den **Streckendienst** auf der Bewerbsstrecke und die Betreuung der Teilnehmer im Ziel übernimmt der Racingclub Paperino (siehe rechts). Die Damen und Herren werden auf der Strecke zu Ihrer Sicherheit patrouillieren und sind mit Rennleitung und den Einsatzkräften verbunden. Im Ziel erwartet Sie ein halber Liter Wasser und ein Müsliriegel oder dergleichen. Weitere Verpflegung ist im Nenngeld nicht inbegriffen, für diese stehen den Teilnehmern die Dutzenden Gastronomen und Landwirte in Weißenkirchen und in den umliegenden Gemeinden nach dem Ziel zur Verfügung.

Auch der Held meiner Jugend ist wieder dabei. Seit 40 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!

Buon compleanno per 40 anni, Fiat Panda!

von Erik Teichmann (info@pandaworld.at)

Der Fiat Panda in seiner ersten Erscheinung wurde ab 1980 angeboten und zeichnete sich durch das zeittypische „Kantendesign“ von Giorgio Giugiario aus. Grund genug, dies zum Anlass zu nehmen, den 40er zu feiern.

Die Vorgabe für die Entwicklung: Ein Nachfolger für den 125er und gleichzeitig ein unverändert günstiges, funktionales und vor allem kleines Fahrzeug. Das und noch mehr ist gelungen, denn der Panda wurde von den Kunden sofort angenommen und zum millionenfach gebauten Kultfahrzeug.

Die Einfachheit ist der ersten Serie gut anzusehen: rundherum gerade Scheiben, kein echtes Armaturenbrett, Sitze, welche dem „Campingplatzbedarf“ entnommen wurden; unkompliziert und sparsam lautete das Konzept. Dennoch gelang es, ein äußerst funktionales Stück Technik zu schaffen. Trotz der geringen Außenabmessungen haben Insassen und Gepäck reichlich Platz, es gibt zahlreiche praktische Ablagemöglichkeiten und auf der Instrumententafel verliert niemand den Überblick. Aber auch die restliche Technik bie-

tet sehr positive Überraschungen. Ursprünglich wurde der Panda mit dem Zweizylinder Motor, wie wir ihn aus dem Fiat 500 Nuova und dem 126er kennen (Twin), oder dem weiterentwickelten Vierzylinder Motor (OHV) aus dem Fiat 600 angeboten. Beides Konstruktionen aus den 50er Jahren. Zwei längs liegende Blattfedern hinten wirken auch eher antiquiert, machten aber die kommende Weiterentwicklung zum Allradfahrzeug durch Steyr-Puch einfacher.

Dieser 4x4 besitzt einen händisch zuschaltbaren Hinterradantrieb, welcher allerdings von seinem Aufbau nicht für den Dauerbetrieb vorgesehen war. Trotzdem hat gerade diese Option dazu geführt, dass der Panda im alpinen Raum nicht nur von Privaten, sondern auch von Behörden und im kommunalen Bereich genutzt wurde und so bis 2003 in Produktion blieb.

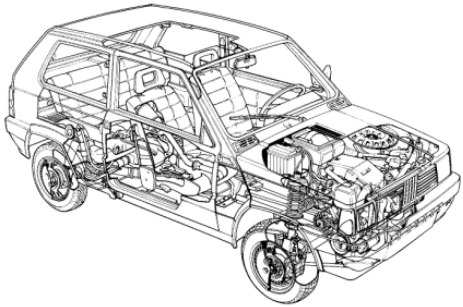
Das allerdings nicht ohne einige Veränderungen. Den größten Sprung machte der Panda 1986, wo die Karosserie überarbeitet wurde. Damit sind auch sehr einprägsame Designelemente des Ur-Pandas, auch „Welli“ genannt, verloren gegangen. Der anfängliche Kühlergrill aus Blech musste nun endgültig einem aus Plastik weichen. Die „Wellen“ oberhalb des Schwellers und auf den Stoßstangen gingen verloren, und (meiner persönlichen Meinung nach das traurigste) hinten wuchsen Radläufe. Auch der Fahrgastzelle wurde zu Leibe gerückt: keine Dreieckfenster mehr an den Türen, eine modernisierte Tachoeinheit inklusive der Schalter und ein Modernes Gestühl, waren nun in den Fahrzeugen zu finden.

Aber auch die Technik wurde in einigen Punkten verändert, so verlor der rein frontgetriebene Panda seine Blattfedern und die neue „Omega-Achse“ (von oben betrachtet kann man durchaus die Form des griechischen Buchstaben wiedererkennen) mit Spiralfedern kam zum Einsatz.

Besonders Variantenreich wird es aber mit der Motorisierung, wobei der Twin-Motor fortan nicht mehr erhältlich war. Der neue, kleine, Fire-Motor mit oben liegender Nockenwelle, hatte Einzug gehalten und wurde im Laufe der Jahre, ebenso wie der noch immer erhältliche OHV-Motor, weiterentwickelt. So wurde der Vergaser rasch durch eine Einspritzung mit Katalysator ersetzt. Sogar ein Diesel-Motor mit 1300ccm und 37PS konnte eine Zeit lang geordert werden. In Österreich gab es jedoch ab 1986 nur noch den Fire-Motor.

OCC Wir versichern Klassiker.

Eine zusätzliche Besonderheit ist außerdem der vom Werk angebotene, reine Elektroantrieb des „Elettra“ mit 9,2kW, womit wir bei den besonderen Ausführungen angelangt sind. Da gab es zum Beispiel ein Automatikgetriebe (CVT) welches im „Selecta“ verbaut wurde. Oder die Lieferwagen-Option „Van“, wo anstelle der Heckklappe ein Aufbau mit zwei Türen montiert war. Für Frischluft-Liebhaber konnten zwei kleine Faltdächer bestellt werden. Außerdem gab es einiges an liebevoll gestaltetem Zubehör, welches oft bei Sondermodellen serienmäßig ausgeliefert wurde. All diese Extras zu beschreiben würde den Rahmen dieses Artikel sprengen.



Wie geht es weiter?

Der Name Panda findet sich unverändert in den Prospekten des Fiat Konzerns - mittlerweile die dritte Generation des neuen Panda, die seit 2011 ausgeliefert wird. Man darf gespannt sein, wie sich die Szene der alten und neuen „Pandi“ weiterentwickeln wird – wir hoffen das Beste.

Technische Daten:

Hubraum: 652ccm (2-Zyl) - 1302ccm (Diesel)
Elektrische Anlage: 12V (Antrieb Elettra: 72V)
Bremsen: vorne Scheiben, hinten Trommeln
Bereifung: 13 Zoll
Eigenmasse: 650kg (2-Zyl) - 1150kg (Elettra)
Höchstgeschwindigkeit: 115km/h - 145km/h
Verbrauch: 4,6 - 8,8 l/100 km je nach Motor
Bauzeit: 1980-2003

www.pandaworld.at

Panda a Pandino 2020

Das weltgrößte Pandatreffen in Pandino, Italien 20.-21.06.2020

Pandino ist eine kleine Ort ein paar Kilometer rund um ein wunderschönes Schlößchen statt.Die Veranstalter planen für die dritte Auflage zum 40sten Geburtstag des Fiat Panda die 1000-Teilnehmer-Schallmauer zu durchbrechen. Der Trend zeigt ganz klar dorthin: Von 365 Pandas in 2018 war auf 2019 mit 695 Fahrzeug fast eine Verdoppelung gelungen.

Pandino lockt mit einem typisch italienischen kulinarischen Angebot. Rund ums Castello gibt es mediterrane Köstlichkeiten, und wer nicht mehr fahren muss, kann sich einige Panda-Biere hinter die Binsen gießen. Besonders originelle und schöne Fahrzeuge – natürlich auch besonders alte – werden mit Preisen geehrt.

Susanne organisiert eine gemeinsame Anreise aus Wien. Aufbruch ist aller Wahrscheinlichkeit nach bereits am Donnerstag, auf halber Strecke, etwa bei Udine, wird übernachtet. Meldet Euch bei ihr, je größer der Tross umso größer der Spaß! Kontakte: 0664/6108415 oder su2411@gmx.at. Schaut auch auf Facebook: https://www.facebook.com/pandaappandino/

Ph. Alice Andreoli

60 Jahre Karo Club – eine persönliche Rückschau

von Jürgen Splet

Es ist ja nicht so, dass es viele Vereine gibt, die in unserem Metier auf ein ähnlich langes, ununterbrochenes Bestehen zurückblicken können – und deshalb wird dieses Club-Jubiläum auch von 21. – 24. 5 in Kaprun entsprechend gefeiert werden!

Ich selbst habe den Club vor nunmehr ca. 40 Jahren erstmalig wahrgenommen – die dazu passenden Fahrzeuge aber schon viel früher! Ich wurde 1955 in Wien geboren und wuchs dortselbst im 5. Bezirk auf – ziemlich zentral am Mittersteig. Im Nebenhaus hatte die Firma Opel-Kandl ihr großes Reparaturwerk – deshalb war ich in Sachen Opel bis in die späten 70er immer bestens informiert, aber auch im Haus neben dem meiner Großmutter, die wir oft besuchten, war die Verkaufsstelle der Firma NSU-Frey. Und am Weg dorthin passierte ich nicht nur Bombenruinen und Baustellen, sondern auch eine Menge an am Straßenrand geparkten Fahrzeugen – klar, dass diejenigen, die eine außergewöhnliche Form hatten, auch am meisten auffielen. Es muss in unserer Gegend Heinkel-Trojan-Kabinen gegeben haben – und an einen BMW 600 erinnere ich mich auch.

Die waren auch mit ihrer geringen Höhe bestens dafür geeignet, dass man sich als damals noch Kleinwüchsiger die Nase an den Scheiben platt drücken konnte!

Ein paar Jahre später – ich ging bereits in die Unterstufe Gymnasium – fielen mir wieder ein paar Fahrzeuge auf, die ganz anders aussahen – diese hatten vorne nur ein Rad, ansonsten waren es „normale“ Kleinwägen – und sie gefielen mir! Was in der Schule dann zu einigen unwürdigen Diskussionen führte – die großen teuren Sportwagen etc. waren mir nämlich schon damals vollkommen egal – vulgo „wurscht“. Da meine Eltern bis weit in die 70er kein eigenes Fahrzeug besaßen, war ich ein begeisterter Beifahrer bei Ausflügen von Verwandten und später Freunden – besonders gerne erinnere ich mich an eine Ausfahrt mit einem Fiat 600 der Tante und dem Lloyd Alexander eines anderen Herrn. Rückblickend war es da auch schon klar, wohin die Reise gehen wird, mein erstes eigenes Auto, ein NSU Prinz 3, vervollständigte das Bild!

Irgendwie rutschte ich dann auf dem Umweg über einen MGB in die Oldtimergefilde – und im Jahr 1980 sah ich sie erstmals wieder: die Helden meiner Kindheit – ein paar

Dreiradler am Braunsberg! Welche Auswirkungen sich daraus ergeben sollten, ahnte damals niemand – ich am allerwenigsten, war ich doch noch sehr anglophil angehaucht! Aber bei einem Flohmarkt in der SCS Anfang der 80er stand eine ziemlich runtergekommene Heinkel-Trojan-Kabine – komplett, aber doch sehr gebraucht – und damit war es geschehen – der Virus hielt Einzug in mein Hirn und in weiterer Folge in die Garage. Die Kabine wurde gekauft, trotz unfertigen Hauses (aber fertiger Garage) mit der Restaurierung begonnen – dann wurde mir beim Braunsberg 1982 ein Lloyd angeboten – auch in nicht fahrbereitem Zustand, usw. 1985 dann der Kauf eines NSU gleichen Modells wie mein erstes Auto…

Wieder 2 Jahre später erspähte ich vom erhöhten Beifahrersitz in einem historischen Borgward – Geländemobil einen Reliant Regal – traurig auf einem Grundstück abgestellt – und mir fielen viele Ereignisse von vor 20 Jahren wieder ein – den mußte ich retten….. Und es blieb nicht bei diesem einen!

Wir (meine Gattin Hedi und ich) waren damals relativ oft bei Ausfahrten verschiedener Clubs dabei – da bekommt man natürlich auch Kontakte – und als ich dann einen fahrbereiten Reliant hatte, schnupperte ich mal beim KARO-Club hinein, bei dem mir schon einige Mitglieder bei früheren Ausfahrten mit ihren Fahrzeugen aufgefallen waren. Schlussendlich wurde ich Mitglied des Vereines und habe in den darauffolgenden Jahren einige Höhen und Tiefen miterlebt – die erste Höhe war das Jubiläum 1990, als

der Club seinen 30er feierte – Wenn ich mir Bilder von damals ansehe – Mein Gott, was waren wir jung! Damals war auch der Osten gerade erst geöffnet worden und zwei Teilnehmer aus dem Berliner Umland wurden erfolgreich bis heute mit dem Reliant-Bazillus infiziert….

Solche Fahrzeuge sind natürlich bevorzugt in der Hand von Individualisten – sie folgten damals noch keinem Mainstream und du brauchtest schon ein gehöriges Ego, um dir mit diesen Krachetln nicht manchmal etwas deplatziert im Reigen der Schönen und Schnellen vorzukommen! Und ein Verein von Individualisten – das kann auf Dauer nicht ohne Bröseln abgehen… Was sogar einmal so weit führte, dass ich ein paar Jahre nicht mehr Mitglied war. Schlussendlich habe ich aber doch wieder zurückgefunden – ein Schuss Masochismus gehört letztlich auch zu diesem Hobby – speziell wenn man als eher übergroßer Mensch Kleinwagen sammelt – und auch fährt!

Die Reliants begleiten mich immer noch – ich werde zwar auch heute noch dafür belächelt, aber es finden sich immer mehr Mitstreiter, die ihren Spaß mit diesen Fahrzeugen haben – (ich hätte auch noch zwei abzugeben) – und auch andere Dreiradler etc . stehen in der Garage, natürlich auch noch die Kabine von damals , ein Lloyd 600 und auch ein BMW 600 – komischerweise aber kein Opel, die sind wohl zu groß….. Und der Fiat 600 fehlt auch noch, aber das kann noch kommen…. Ist doch schön, wenn es noch etwas zu tun gibt für die nächsten 100 Jahre – ich hoffe auf die Gentechnik – so wie auch viele andere Sammler in diesem Genre!

Und nun darf ich noch alle p.t. Leser einladen, selbst an dieser Geburtstagsfeier in einer der schönsten Gegenden Österreichs von 21. – 24. 5. 2020 teilzunehmen! Auch wenn das Fahrzeug mehr als 3 Räder hat – oder nur zwei – oder… egal, wir freuen uns über alle Gratulanten und es sind wohl noch ein paar Zimmer im Hotel Sportkristall frei!

Und wer jetzt Lust bekommen hat, seinem Hobby im Rahmen dieses Vereines zu frönen, der möge sich gerne mal melden (unter www.karoclub.at) – oder uns einfach hier vor Ort darauf ansprechen! Wir freuen uns über neue Kontakte – und beißen nur in Extremfällen!

HICK
GÄRTNEREI
WACHAUER PFLANZEN KULTUR

PUCH
RBO STÖCKL

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

Windgeräusch stoppen,
Motor trotzdem hören

Gehörschutz von Audio Danube

audio danube Hörgeräte – immer auf Ihrer Wellenlänge

audio-danube.at | info@audio-danube.at | 01 202 30 12 | Donaufelder Str. 254/2, 1220 Wien

Leiner
Der Leiner ist meiner.

AUSTRO CLASSIC
Das österreichische Magazin für Technik-Geschichte

Art der Veranstaltung und Wertung - Kraftfahrzeuge

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 26.4.1990 und bis 1300 cm³ und historische Fahrräder. 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

Der Webmaster des Seiberer Bergpreis:

capriSys GmbH
Datenschutzberatung • Serverbetreuung

Teilnehmers mit einem Fahrzeug unter 1300 cm³ vorliegt (bitte per E-Mail). Heuer gibt es auch wieder die **Sonderklasse für Youngtimer**! 20 Jahre alte Fahrzeuge (Erstzulassung vor dem 28.4.1999) oder mit einem/einer Lenker/in, der/die jünger ist als sein/ihr Fahrzeug, dürfen daran teilnehmen. Das Fahrzeug muss aber weniger als 1000 cm³ oder eine Fahrzeuglänge unter 3,60 m haben.

www.restaurator.at
HADEYER
Krems 02732 / 70708

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

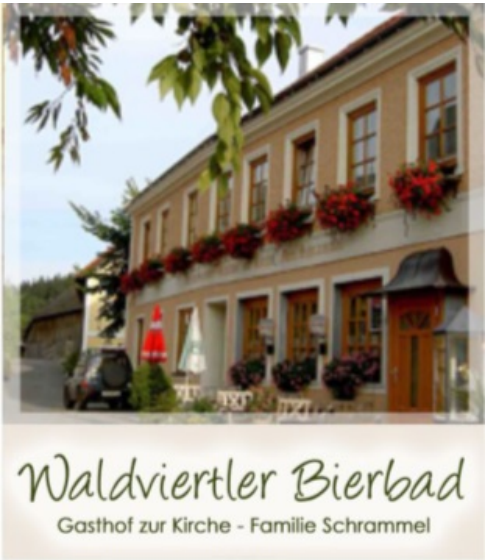
Nicht startberechtigt sind Rennfahrzeuge, Fahrzeuge ohne behördliche Zulassung und Fahrzeuge mit Umbauten, die nicht dem technischen Stand des Baujahres entsprechen. Diese Punkte werden bei der technischen Abnahme strengstens überprüft! Die Entscheidungen der Sachverständigen bei der technischen Abnahme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

Ort und Ablauf der Veranstaltung - 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 die administrative und technische Abnahme stattfinden. Bis 9:00 Uhr kann die Strecke besichtigt werden.

Der 1. Lauf wird um 10:00 Uhr gestartet, der 2. Lauf um 14:30 Uhr. Nach Ende des 2. Durchgangs (etwa 16:30 Uhr) laden wir die Teilnehmer zu ei-

nem 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

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.

TEAM BERGER
Autos • Service • Zwettl

Nennungen

Die Nennungen erfolgt mittels eines vollständig ausgefüllten Zahlscheins oder die über unsere Website. Alle relevanten Dokumente sind auch unter www.seiberer.at zum Herunterladen bereitgestellt. Internet-Nenner erhalten alle weiteren Informationen per E-Mail, Zahlschein-Nenner per Post.

SUZUKI Way of Life! F & P GRUBER OG

Castrol

Bei ordnungsgemäß erfolgter Nennung erhalten alle Teilnehmer spätestens eine Woche vor der Veranstaltung die Teilnahmeunterlagen samt Einfahrtsberechtigung in den Startraum zugesandt, nur abgelehnte Teilnehmer werden sofort benachrichtigt.

Klasseneinteilung, Nenngeld: Achtung, neu!

Wir haben für das kleine Jubiläum, den 35. Seiberer Bergpreis das System der Nennungen, Klassen und dass Nenngeld etwas umgestellt. Wir werden heuer erstmals in den Klassen starten, die wir ausschreiben. Änderungen der Klassen von der Nennung zum Start haben wir nicht vor und werden diese nur dann durchführen, wenn das Starterfeld völlig anders zusammengesetzt ist als in den vergangenen Jahren. Wir haben uns bei der Einteilung der Klassen an den Starterfelder der letzten sechs Jahre orientiert. Gestartet wird in der genannten Reihenfolge.

Das normale Nenngeld bleibt bei 69 € für Kraftfahrzeuge und 25 € für Fahrräder. Davon werden die weiter unten genannten Rabatte abgezogen. Rabatte gelten auch kumuliert, allerdings gibt es höchstens 40% Rabatt.

Wertungsklassen:

A	Fahrräder klassisch	J	Steyr Puch bis 20 PS
B	Fahrräder modern	K	Elektro-Autos bis Bj. 2000
C	Mopeds (max. 50 cm³)	L	Autos bis 750 ccm
D	Motorräder bis Baujahr 1954	M	Steyr Puch über 20 PS
E	Vespas bis Baujahr 1974	N	Autos 751 bis 1000 ccm
F	Motorräder Bj 1955 bis 1969	O	Fiat Panda
G	Vespas ab Baujahr 1975	P	Autos 1001 bis 1300 ccm
H	Motorräder ab Baujahr 1970	Q	Autos über 1300 ccm
I	Kfz mit 3 Rädern inkl. Beiwagenmaschinen		

Rabatte:

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

20%: für bereits bei In Velo Veritas 2020 genannte Radfahrer

15%: Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, Fahrzeuge mit schwarzem österreichischen Kennzeichen und Mitglieder des Karo-Club

40%: Faber-Rabatt für Vespas, Radfahrer, die auch am Seiberer Bergpreis teilnehmen

Sonderwünsche, Nachnennungen (gilt auch für Radfahrer):

Für Nennungen nach dem offiziellen Nennschluss bis 14 Tage vor der Veranstaltung berechnen wir ein um 5% erhöhtes Nenngeld. für spätere Nen-

nungen und Nennungen vor Ort ist ein um 10% 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: Freitag, 27. März 2020**

Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur zurückgezahlt, wenn die Veranstaltung seitens der Veranstalter 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 späterem Storno schreiben wir das Nenngeld abzüglich 10,- Euro Aufwandsabgeltung für das folgende Jahr gut. Bei unangekündigtem Nichterscheinen am Veranstaltungstag ist keine Rückvergütung möglich.

Mit dem Nenngeld finanzieren wir die behördliche Genehmigung, die Absicherung durch Polizei, Rotes Kreuz 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.

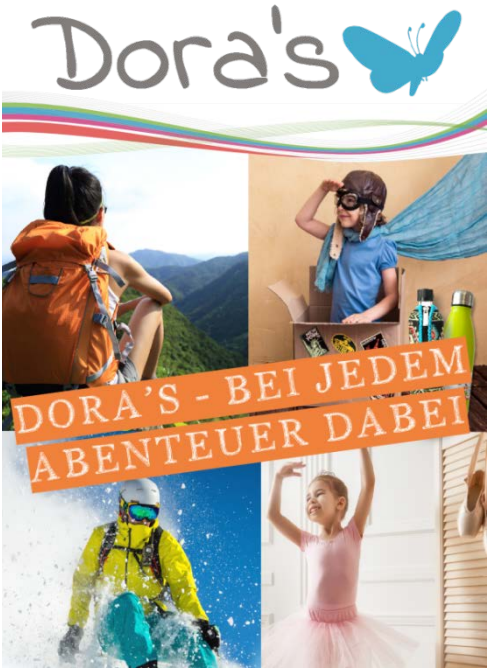
Die Feuerwehren von Weißenkirchen und den umgebenden Gemeinden sorgen am Sonntag für Sicherheit auf der Strecke. Ihren Flaggen- und sonstigen Signalen ist Folge zu leisten. Im Startbereich steht während der ganzen Veranstaltung ein Einsatzfahrzeug des Roten Kreuz Krems, um Notfälle zu versorgen. Der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

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

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



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. Wenn Sie das nicht wollen, schreiben Sie bitte an jimmy@seiberer.at.

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

ARBÖ

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

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 Gäs

Wolfgang Luksch aka Wolf dè 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

EVN

Castrol

KONDITOREI Reschinsky Seit 1888 Qualität aus Tradition

Der Roller, Rollermobile & Raritäten Glück und Ende

Die Auktion findet kommenden Mai im Dorotheum Vösendorf statt

Vespa elektrisch

Elektromobiliät wird nie mehr das Gleiche sein. Die Vespa Elettrica interpretiert stilvoll das Verlangen nach einer neuen Verbindung zwischen Fahrzeug, Umwelt und Technologie. Der Lithium-Ionen-Akku ermöglicht ein einfaches und angenehmes Fahrvergnügen bei einer Reichweite von bis zu 100 km. Das Herz der Vespa Elettrica ist der lautlose und technologisch fortschrittliche Antrieb. Der ist mit 70 km/h Höchstgeschwindigkeit für die Führerscheinklasse A1 oder mit 45 km/h als Moped zu haben.

DER KLANG DER STILLE

Die Vespa Elettrica trägt nicht nur zur Reduktion schädlicher CO2-Emissionen bei, sondern ist auch nahezu geräuschlos - egal ob im ECO-Modus oder bei voller Leistung. Die richtige Wahl, um dem Lärmpegel in der Stadt entgegenzuwirken und so zur Verbesserung der Lebensqualität beizutragen.

EINFACH ZU HANDHABEN

Das Fahren mit der Vespa Elettrica ist ein Kinderspiel. Der Stauraum unter dem Sitz fasst nicht nur den speziell für dieses Modell entwickelten Helm, sondern auch das Akkuladekabel, das ganz einfach an jeder Haussteckdose oder öffentlichen Ladestation angeschlossen werden kann. Der Akku ist innerhalb von vier Stunden vollständig aufgeladen und

benötigt, ebenso wie der Motor, keine Wartung. Bei Bremsen und bergab wird rekuperiert das Energiemanagementsystem.

IMMER VERNETZT

Das 4,3 Zoll-Farb-TFT-Armaturenbrett zeigt die Fahrparameter und Reisestatistiken an und hilft dabei den Fahrstil zu optimieren. Das von der Piaggio Gruppe entwickelte Vespa Mia System gewährleistet eine vollständige Konnektivität zwischen Fahrzeug und Smartphone. Die Bluetooth-Kommunikation und die entsprechende App ermöglichen eine Nutzung des Smartphones, ohne die Hände vom Lenker zu nehmen - es können Anrufe entgegengenommen, Benachrichtigungen angezeigt, Sprachbefehle aktiviert und sogar die Musikauswahl verwaltet werden. Die App speichert auch die Parameter und die letzte Position des Fahrzeugs.

PERFEKTE ORGANISATIONSFAHRZEUG

Letztes Jahr hatte ich von Faber eine Elettrica als Dienstfahrzeug am Seiberer. Besser geht's nicht. Draufsetzen, losdüsen. Und nach einer Runde auf den Seiberer über die Umleitungsstrecke zurück waren noch 70% im Akku drin. Reichtweitensorgen völlig unbegründet. Leise, bequem, unglaublich praktisch. Ich freu mich, ich bekomme auch heuer wieder eine.

Die Faber GmbH

Der Piaggio-Generalimporteur für Österreich sorgt mit den Zweiradmarken Vespa, Piaggio, Moto Guzzi, Derbi und Gilera für italienisches Flair auf Österreichs Straßen. Der Profi in Sachen Zweirad verfügt über 70 Jahre Erfahrung im Bereich der motorisierten Zweiräder. Der Geschäftsführer Josef Faber leitet die Geschicke des erfolgreichen Familien-betriebes, zu dem auch ein Roller & Bike Shop und eine Werkstatt im 23. Wiener Ge-meindebezirk gehören, in zweiter Generation. Josef Faber ist neben seiner unternehmerischen Tätigkeit in der ARGE 2Rad engagiert. www.faber.at

AUTOHAUS BUSSECKER ZWETTL
www.bussecker.at 02822-52491
+43 2826 88 180
EICHINGER Motoren

Wir danken unseren treuen Unterstützern:

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

mazda
RENAULT Passion for life
DACIA
AUTOHAUS KOLM

OCC Wir versichern Klassiker.

occ.eu/at

Wir lieben Ihren Klassiker.

Deshalb bieten wir **Versicherungslösungen,** die mit genauso viel Liebe gemacht sind wie Ihr Oldtimer, Youngtimer oder Premiumfahrzeug. Informieren Sie sich online unter **occ.eu/at**