Postgebühr bar bezahlt

1. Oldtimer Club Hennersdorf

ALTE LIEBE ROSTET NICHT

Ausgabe 30/ Juni 2023

2	Vorwort, Editorial Clubkalender
3	Motorradausfahrt
4-7	Porsche Werkstatt
8-11	Traktor
12-14	1-Tagesausfahrt
15-17	Einst & Jetzt
18-19	Technik
20	Tagebuch

Ein Traktor vom Aston-Martin-Chef Seite 8

Porträt Johannes Huber Seite 4

Die Eintages-Ausfahrt Seite 12

MÄNNER SIND COOL MSC HD HENNERSDORF

MSC HAFENFEST 2023

So, 16.07. ab 11:00 h

Reservierung erforderlich: Tel.: 0676 / 40 40 617

WWW.MSC-HENNERSDORF.AT

Vorwort

Liebe Mitglieder, werte Leser und Leserinnen unserer Clubzeitung!

2023 hat die gute Chance, das erste *normale* Jahr zu werden, also eines wie früher. Das hört sich so gut und beruhigend an wie ein V8 mit dezent sportlichem Auspuff im Leerlauf, und wir als Club waren heuer durchaus schon mit mittlerer Drehzahl unterwegs: Unsere monatlichen Clubtreffen fanden bis jetzt alle statt, und das Gastzimmer unseres Vereinslokals war sehr gut besucht. Eine Motorradausfahrt, eine Tagesausfahrt und auch die 25. Vatertagsfahrt (erstmals mit Begleitung) wurden organisiert und durchgeführt. Neben dem Vergnüglichen wollen wir aber auch heuer wieder soziale Verantwortung zeigen, also eine gute Sache unterstützen: Die Wahl fiel auf das Hilfswerk Laxenburg, das für die Gemeinden Achau, Biedermannsdorf, Hennersdorf, Laxenburg, Münchendorf und Vösendorf in der mobilen Pflege und Heimhilfe unterwegs ist. Eine Spende für ein Auto in der Höhe von € 1.500, – wurde beschlossen. Nicht vergessen möchte ich unser 12. Clubfest, das am 24.Juni stattfinden wird. Dabei feiern wir bereits das 15. Jahr unseres Bestehens, wie die Zeit doch verg..., ach so, das wissen wir eh alle. Damit das Clubfest nicht nur im Gastgarten des Theresienhofs stattfindet, sondern auch am Hauptplatz, möchten wir dazu einladen, historische Fahrzeuge und Oldtimer zu präsentieren – ähnlich wie schon 2018. Jeder Teilnehmer, der sich vorab anmeldet, wird eine Urkunde und ein kleines Präsent erhalten. Wie immer gilt auch diesmal: Alles, was wir unternommen haben, findet Ihr hier in der Zeitung und auch auf unserer Homepage www.oc-hennersdorf.at. Dort gibt's in der Rubrik „Fahrzeuge" wieder neue Klassiker unserer Mitglieder zu bewundern, in Wort und Bild.

Was wird uns 2023 noch erfreuen? Einige Ausfahrten wie eine Tagesausfahrt plus eine Viertagesausfahrt vom 24. bis 27. August, durch Ober- und Niederösterreich, darüber lest Ihr dann im Dezember. Bitte bleibt gesund, ich hoffe, Euch recht oft bei uns begrüßen zu dürfen!

Edgar Varga

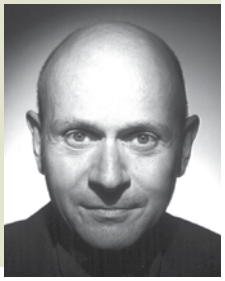
Clubkalender:

Do,	13.07.23	19.30 Uhr	Clubabend des 1.OCH
Do-So,	24. - 27.08.23	ab 08.30 Uhr	4-Tagesausfahrt
So,	03.09.23	09.00 Uhr	Motorradausfahrt des 1.OCH
So,	10.09.23	09.00 Uhr	Ersatz für die Motorradausfahrt
Do,	14.09.23	19.30 Uhr	Clubabend des 1.OCH
So,	17.09.23	ab 08.30 Uhr	Fahrt zum Stiftskirtag nach Heiligenkreuz
Do,	12.10.23	19.30 Uhr	Clubabend des 1.OCH
Fr,	20.10.23	ab 16.00 Uhr	Luftgewehr Vergleichsschießen
Do,	09.11.23	ab 19.00 Uhr	Jahreshauptversammlung 2023
Do,	14.12.23	ab 19.00 Uhr	Clubabend
Do,	11.01.24	19.30 Uhr	Erster Clubabend 2024

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

eigentlich sollte hier was Einführendes zur neuen Clubzeitung stehen, aber ich schweife dezent ab, schwenke zur vorigen Zeitung und sage: Oje! Das bezieht sich auf die Fotos des Volvo PV544, die im Heft aschfahl abgedruckt waren. So war das aber nicht, als die Fotos ungedruckt auf unseren Computern lagen, denn sie waren ein wenig bearbeitet, wie das halt so ist bei Fotos, die gedruckt werden sollen. Es war das Orange des Herbstlaubs gekräftigt, die Farben waren satter, der Hintergrund dezent abgedunkelt, der Volvo aber hell hervorgehoben. Dann ließ die Druckerei wahrscheinlich ein Programm über die Zeitung drüberrattern, das alle Filtereskapaden rauswäscht, und die Fotos waren so, wie sie im RAW-Format aus der Kamera gekommen waren. Da kann der innere Zeisig noch so unruhig werden, es nützt nix mehr, oje abermals.
Jetzt aber ist Frühling, und da sind die Farben draußen von Natur aus satter und pausbäckiger, möge man es dem Heft ansehen. Für einen bunten Strauß an Themen ist gesorgt, so finden wir Porsche und ein Fahrzeug des Aston-Martin-Eigners einmütig nebeneinander, es gibt zwei Ausfahrten zum Nachlesen, eine uns allen bekannte Werkstatt ist vierfach zu sehen, und der Zahnriemen darf erklären, dass er auch schon ganz schön alt ist. Wer Ideen für technische Themen hat: Nur herbei damit! (Keine Angst, Ideenspender werden keineswegs zum Schreiben der Geschichte verdonnert.)



Viel Spaß beim Lesen,

Martin Strubreiter

Auch eine Art Wallfahrt

Unsere Motorradausfahrt nach Mariazell

Unser Organisator, Wolfgang Häubl, hat ideales Tourenwetter bestellt, und so kommt es auch: Pünktlich um 10 Uhr starten an jenem 7. Mai 11 Motorräder und ein Beiwagengespann nach einem guten Kaffee bei unserem Clubwirt und Vereinslokal Richtung Südwesten. Albert Polasek, unser äußerst versierter Gespannfahrer, gibt hinter Wolfgang das Tempo vor, und so führt uns die erste Etappe bei einsetzendem Sonnenschein und 10 Grad über Gumpoldskirchen, Alland, Hafnerberg und St. Veit an der Gölsen zum ersten Stop beim Bierfisch in Traisen. Kurze Pause, kurzer Tratsch. Bei Rotheau zweigen wir Richtung Tradigist ab. Welch malerische Landschaft und darin eingebettete Kurven! Die Wiesen voller Löwenzähne, blühende Kirschbäume und Streubauernhöfe begleiten uns ins wunderbar kurvige Pielachtal. Recht eng, von Felswänden begleitet, führt der Weg zur Mittagsrast ins Hotel Winterbach. So eine Aussicht! Schnitzel und Cordon Bleu stillen den Hunger der Meute. Da ich hinter Alberts Beiwagengespann fahre, kann ich sagen, wie großartig er die zahllosen Kurven, stets mit vollem Körpereinsatz Richtung Beiwagen und mit dem rechten Beiwagenrad am Bankett oder bereits im Gras, fährt. Die von Wolfgang bestens ausgetüftelte Route führt uns von Puchenstuben ein weißes Strasserl hinunter zum Trefflingfall. Eine kurze Rast am Parkplatz „beim Ötscherblick" in strahlendem Sonnenschein bei 20,5 Grad ermöglicht uns den Blick auf den noch schneebedeckten Ötscher, Fotos inklusive. Spätestens hier wechseln wir auf leichte Bekleidung, die Pullover werden verstaut. Nur wir auf dieser tollen Strecke, zum Teil neben der Mariazeller Bahn, die uns noch ziemlich unbekannt ist! Mariazell (es ist bereits 15 Uhr) lassen wir diesmal links liegen und biegen durch die Walstern zum Hubertussee ab. Ein paar Spaziergänger stampern wir hier zur Seite, ansonsten sind sehr wenige Ausflügler unterwegs. Bei der Wuchtlwirtin stoppt unsere Gruppe, um sich von den riesigen Wuchtln mit verschiedenen Zutaten zu überzeugen, was hervorragend gelingt. Nur sind wir nicht die Einzigen hier. Albert verabschiedet sich nach der Jause und tritt seine Heimreise nach Mörbisch an. Weiter über St. Ägyd am Neuwalde führt uns Wolfgang über den Ochsattel und die Kalte Kuchl nach Rohr im Gebirge. Und schon wieder Kurven, Kurven, Kurven! Wer die Haselrast nicht kennt, verpasst das Beste! Nur wir, einspurig, felsig, wie heute schon öfters, was für ein Genuss auf dieser schmalen Straße und durch den Wald! Nach Gutenstein und Pernitz folgt, als ob wir heute nicht schon genug Kurven gesehen hätten, der Hals nach Berndorf. Hier verabschiedet Wolfgang die Gruppe und alle fahren heim in die Garage. Bei uns stehen um 18.30 Uhr 287 km mehr am Kilometerzähler.

Text: Marianne Rheden
Foto: Ing. Peter Papazek

Fotostopp mit Sonne und Berg. Ein Idyll, zweifellos.

Tischlerei Michael Serloth

Schlossgasse 12
2521Trumau
+43 664 62 59 069
serloth@aon.at
www.tischlerei-serloth.at

Beratung, Montage, Anfertigung und alle Arten von Reparaturen

Den Mercedes 300 SL schätzt Johannes Huber als eines der schönsten Autos ever. Hie und da bekommt er einen anvertraut, hier für die Le Mans Classic.

Eine schnelle Karriere

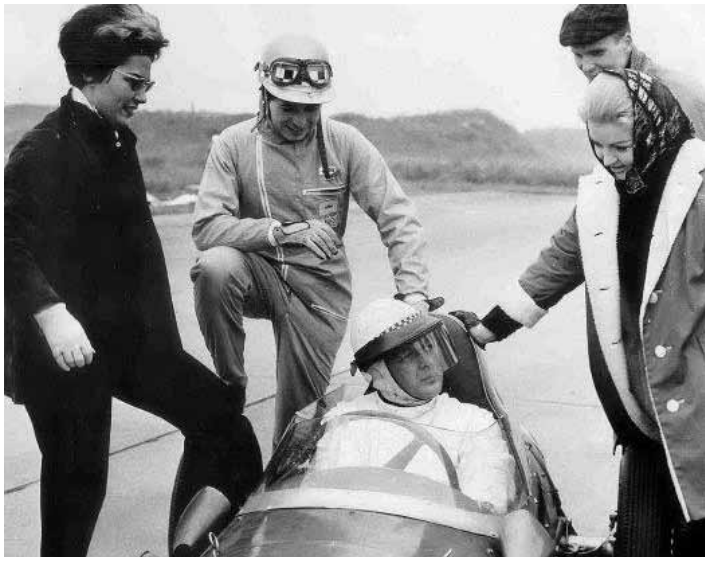
Johannes Huber mischt seit Jahrzehnten im Rennsport mit, er hat eine Legende wiederbelebt, er betreibt eine Werkstatt für automobiles Kulturgut und überrascht mit einigen unerwarteten Nischen seiner Interessen.

Eigentlich handelt diese Geschichte von Johannes Huber. Wir beginnen dennoch bei Gunther Philipp und ein wenig auch bei Jochen Rindt und lassen die Handlungsstränge so elegant zusammenfließen, wie es sich vor ein paar Jahren in Wien ergab.
Gunther Philipp gründete nämlich 1959 mit Curd Barry und Rolf Markl die Ecurie Vienne als Rennstall dreier Herrenfahrer. So pflegte man damals tendenziell junge Männer zu bezeichnen, die auf einem durchaus weichen finanziellen Polster dem Rennfahren frönten, wiewohl die finanziellen Mittel bei der Ecurie Vienne zu etwas ungleichen Teilen einflossen: Gunther Philipp (eigentlich: Gunther Placheta) war Jahrgang 1918 und damit deutlich älter als Barry und Markl, er war Arzt, Rennfahrer und Schauspieler und damit durchaus wohlhabend. So brachte er die Autos in die Ecurie Vienne ein: Einen Mercedes 300 SL und zwei Poggi-Formel-Junior-Rennwagen. Martin Pfundner, damals schon motorsportbegeistert und sechs Jahre später Mitbegründer der Autorevue, war damals auch nicht weit, und die ersten Erfolge kamen rasch: Die Ecurie Vienne fuhr bei etlichen Berg- und Flugplatzrennen, wie es sie damals im ganzen Land gab, Gunther Philipp war in den 60ern mehrfach Staatsmeister, Rolf Markl gewann 1960 mit dem 300 SL die GT-Klasse des Großen Preises von Tirol, er wurde später Österreichs Lotus-Importeur. Curd Barry wurde österreichischer Formel Junior Staatsmeister und galt als aufstrebender Banktipp für die Formel 1, bis ein tödlicher Verkehrsunfall auf der Triester Straße am 7. Februar 1964 alle Hoffnungen beendete. Barry, damals 25, war mit einem Freund über Umwege vom Opernball gekommen, etliche Indizien deuteten darauf hin, dass er am Steuer einen Herzinfarkt erlitten hatte. 1963 hatte sich auch ein Freund Barrys in die Ecurie Vienne eingekauft: Jochen Rindt, durchaus als herausragendes Talent erkennbar,

Etwas Werbung in eigener Sache. Beim Fahren ist Johannes Hubers Kopfbedeckung allerdings professioneller.

Holzbau WEKO GmbH
Pergolen • Carports • Badestege • Gartenhäuser • Terrassenbelege
Dachstühle • Dachsanierungen • Holzkonstruktionen aller Art
2332 Hennersdorf, Hauptstr. 55 • Tel. 02235/81209
www.dachstuhl.at • office@dachstuhl.at

Curd Barry und Rolf Markl waren Gründungsmitglieder der Ecurie Vienne, Jochen Rindt kam etwas später dazu.



Gunther Philipp war deutlich älter als die anderen beiden Piloten der Ecurie Vienne, und er brachte die Autos mit.

aber meist ein Alzerl langsamer als Curd Barry. Rolf Markls Kontakte zu Lotus machten Colin Chapman auf Rindt aufmerksam, der Rest ist eine höchst erfolgreiche Geschichte mit tragischem Finale, wie wir wissen.
Zeit, die Stränge zusammenfließen zu lassen.
Curd Barrys Mutter, Betreiberin eines Reisebüros in Wien, bewahrte die Trophäen ihres verunglückten Sohnes in einer Vitrine in ihrer Wohnung, und Johannes Hubers Mutter wohnte im selben Haus, für ein paar Monate auch er selbst. Natürlich kannten einander die beiden Frauen, und Johannes Huber kannte die Erinnerungsvitrine für Curd Barry, hatte sich aber noch nicht tief in die Geschichte der Ecurie Vienne gebohrt.
Als Frau Barry 2005 ohne erbberechtigte Verwandte verstarb, klopfte Johannes Huber beim Nachlassverwalter an und bat, den Inhalt der Vitrine erwerben zu dürfen. Die Namensrechte der Ecurie Vienne waren dabei, die gesammelten Zeitungsausschnitte über Curd Barrys Rennkarriere und etliche Fotos der Ecurie Vienne auch, und Johannes Huber vertiefte sich in die Geschichte. Wenig später wusste er: Sie musste weitergehen.
Da ergab es sich ganz gut, dass auch er schon rund 20 Jahre im Motorsport aktiv war.
*
Heute betreibt Johannes Huber, Jahrgang 1964, unter dem Namen der Ecurie Vienne noch immer einen Rennstall, aber auch seine Werkstatt, in der sich ältere und nicht ganz so alte Autos tummeln, darunter ziemlich viele Porsche. Johannes Hubers Büro bietet eine gute

Curd Barry galt als absolutes Talent, ein Verkehrsunfall beendete alle Hoffnung. Seine Mutter hob alle Andenken an ihren Sohn gut auf.

für die süße Pause:
- HONIG speziell aus der Umgebung des 1. OCH
- HONIGWEIN trocken oder süß
- HONIGWEIN SONDEREDITIONEN
- OXYMEL (Sauerhonig) in versch. Sorten
- PROPOLISTROPFEN
- KERZEN und noch MEHR PRODUKTE unserer Imkerei auf: www.wolbie.at

IMKEREI WOLBIE

Verkauf: 24h Honig-Münzautomat, Lammerau 197, 2533 Klausen-Leopoldsdorf

Lieferung: gerne liefern wir auch nach Bestellung per Mail oder am Telefon zum nächsten Clubabend des 1. Oldtimer Club Hennersdorf (bitte 1. OCH angeben)

www.wolbie.at
Lammerau 532
2533 Klausen-Leopoldsdorf
0699 - 121 33 521
imkerei@wolbie.at

Ein kleiner Einblick in Johannes Hubers Werkstatt. Man ahnt, wo der Schwerpunkt liegt.

Aussicht in die Werkstatt, aber so weit kommt der Blick oft gar nicht, weil die Wände und die Vitrinen gut bestückt sind mit den Insignien einer langen Rennsportkarriere, mit Modellautos, und wer sein Büro gut plant, bringt auch echte Autos dort unter. „Dabei", sagt Johannes Huber etwas überraschend, „haben mich Autos früher überhaupt nicht interessiert."

So war er auch nur mäßig entflammt, als ihm Freunde seiner Eltern zur bestandenen Matura einen Puch 500 schenkten, aus einem Garten in Breitenfurt bergen und abschleppen musste er ihn selbst. Man ahnt schon hier eine gewisse Hinfälligkeit des Puch, und tatsächlich „hätte ich auf der Straße mitlaufen können wie Fred Feuerstein. Ich hab ihn dann über den Sommer autodidaktisch hergerichtet, und tatsächlich hat dann alles funktioniert. Das spricht für Puch." Es spricht natürlich auch für Johannes Hubers Talent, und es zeigte sich gleich noch ein zweites: Er verkaufte den Puch, ohne selbst damit zu fahren, erkannte darin ein Geschäftsmodell und suchte gleich noch einen und dann noch ein paar. Es ergab sich auch eine Phase mit einem Citroën 2CV, und langsam zeigte sich nicht nur die Freude am Auto, sondern auch ein Fokus Richtung Süden: „Ich war bald ein Alfista, vorerst noch ganz ohne Porsche-Einschlag, ich hab mir einen Alfa Spider gekauft und bin Sommer und Winter offen gefahren. Als er rostig war, hab ich ihn restauriert bei einem Bauern in Osttirol, bei der Heimfahrt hörte ich im Radio, dass Falco Nummer 1 in den USA war."

Das war also Ende März 1986, und Johannes Huber hatte noch genau zwei Tage Zeit, sich an seinem gesundeten Alfa zu erfreuen. Dann kam ein Mercedes, der eigentlich Nachrang hatte, von links.

Gleichzeitig wollte ein Freund einen Porsche 911 verkaufen, weil dessen Frau wollte, dass er ihn verkauft, und Johannes Huber fuhr ein Stück damit. Dabei muss etwas in ihm passiert sein, denn den grünen 911 mit der schwarzen Nummer, damals zarte 15 Jahre alt und heute längst rar und klassisch, hat er heute noch.

Auch die Porsche-Karriere entwickelte sich klassisch: „Ich hab bald Porsche-Veranstaltungen besucht und bemerkt, dass ich gerne einen Porsche hätte, mit dem man etwas schneller fahren kann." Es gelang, nach ersten Auftritten bei der Rallycross-Staatsmeisterschaft 1986/87 (auf Ford Escort und Peugeot 205) startete Huber ab 1988 bei Porsche Clubsportrennen, er kippte 1993/94 in den deutschen Carrera-Cup, steuerte später einen 964 RSR durch die FIA GT Weltmeisterschaft, fuhr

Den Porsche 969 kennt man aus Le Mans, Johannes Huber aber war damit beim Ventilspiel unterwegs.

ELEKTROTECHNIK GABRIEL GmbH
Wir machen nicht nur das Licht an!
Ihr Elektriker! Tel 01/ 774 12 42 od. office@elektrotechnik-gabriel.at

1995 bei den 24 Stunden von Daytona: „Das war ein lässiges Rennen, was mir heute mehr bewusst ist als damals." Der 11. Rang bei 74 Startern war auch ziemlich lässig.
Gegen Ende der 90er gab's dann noch Schöneres als den Rennsport, nach der Heirat stellt sich Nachwuchs ein, da ordnet man die Prioritäten neu, und „es ist außerdem ganz gut zusammengefallen mit den langsam auslaufenden finanziellen Mitteln."
Es ergab sich aber etwas später, dass Johannes Huber gefragt wurde, ob er nicht bei der Rallye-Staatsmeisterschaft das Vorausauto fahren wolle, manchmal muss man nicht lange überlegen. Bald wechselte er ins normale Starterfeld, fuhr historische Rallyes in der Europameisterschaft, brachte wieder Pokale heim und drei Meistertitel in der historischen Rallye Staatsmeisterschaft.
Natürlich ist das längst nicht alles. Als ewiger Jugendtraum wartete auch die Gruppe C, das in den USA nach Fotos gekaufte Auto erwies sich abseits des Buick-Motors als hervorragende Anschaffung. Zum Glück war 1987 ein deutsches Team mit einem Exemplar mit einem Biturbo-Boxer von Porsche in Le Mans unterwegs – Johannes Huber arbeitet gerade an der Umrüstung seines Autos, perfekt nach dem historischen Original. Le Mans steht als ewiger Traum nämlich schon lange auf seiner Liste, was die Strecke stark vom Nürburgring unterscheidet: „Dort wird mir beim Fahren schlecht. Ich hab das abgehakt, nie wieder!" Natürlich gibt's dann noch was zu besprechen, wenn der ziemlich Twingo-affine Redakteur das Modell eines Erstserien-Twingo in der Porsche-Werkstatt entdeckt – eh am untersten Regalboden, aber aufs hervorragendste mit den Porsche-Modellautos in der Vitrine kontrastierend.
„Ich bin ein großer Twingofan!", sagt Johannes Huber etwas überraschend, „Bei den 24 Stunden von Fuglau, als es drum ging, mit sehr günstigen Autos 24 Stunden auf Schotter durchzukommen, sind wir mit einem Twingo, dessen Erstbesitzerin Christine Vranitzky war, auf den vierten Platz gekommen. Und als Kundenauto in der Werkstatt haben wir jahrelang einen Twingo gehabt."
In der Werkstatt steht übrigens grad das orange VW 1303 Cabrio, das Bruno Kreisky während seiner letzten Jahre auf Mallorca fuhr, aber das ist wieder eine andere Geschichte.

Früher fuhren Walter Röhrl und Franz Wittmann mit dem 911, heute fährt ihn Johannes Huber, hier bei der Rallye-Staatsmeisterschaft.

Text: Martin Strubreiter
Fotos: Ecurie Vienne

Der KMW Porsche, eine Konstruktion von Jo Karasek, wurde 1971 elf mal gebaut. Alu-Monocoque und Porsche-Technik garantierten in den 70ern unzählige Erfolge bei Bergrennen und in der Interserie.

mapo Öle & mehr
schmierstofftechnik GMBH
mapo Schmierstofftechnik GmbH
Industriestraße 23a, 2325 Himberg
Tel. 02235/872 72-0 Fax 02235/872 72-22
e-mail: mapo@mapo.at, www.mapo.at

So schaut's in Brentenmais aus, wenn Karl Hartweger seine Sammlerstücke vor der Garage parkt: sehr bunt nämlich.

„Du brauchst schon Geduld“

Und Platz und Talent und die Freude am flinken Finale, sonst geht sich eine hübsche Sammlung restaurierter Traktoren mit Fokus auf David Brown nicht in einem Leben aus.

„Andere sitzen im Wirtshaus, ich spiele halt mit dem hier...“, sagt Karl Hartweger, und die Handbewegung, die er dazu macht, fällt etwas weitläufiger aus. Normalerweise hat er seine Traktoren und noch ein paar Spielzeuge in seiner Halle und ein paar kleineren Garagen verstaut, aber wenn sich interessierter Besuch ansagt (zum Beispiel die Eintages-Ausfahrt des Hennersdorfer Oldtimerclubs, oder, ein bisserl vorher, der Redakteur der Clubzeitung), dann ist er aus der Ferne unmöglich davon abzubringen, alle seine Pretiosen vor dem Haus appetitlich aufzureihen. Das sieht dann wunderbar bunt aus zwischen Wolfsgraben und Pressbaum, macht allerdings weniger Arbeit, als es beim ersten Hinhören scheint: Alle Fahrzeuge sind nicht nur prinzipiell fahrbereit, sondern sie stehen fahrbereit in echt mit geladener Batterie in der Garage. Karl Hartweger mag am liebsten einfach nur den Schlüssel umdrehen, wenn er den Zug zu einer Ausfahrt verspürt, und das klappt erstaunlich gut, also praktisch immer. Natürlich sind in seiner Sammlung ein paar

Der Traktorsammler an der Kurbel. Es gibt auch Steyr Traktoren, der Fokus der Sammlung liegt aber anderswo.

Wienerberger
So baut Österreich!

Steyr Traktoren daheim, aber der Fokus liegt bei einer britischen Marke: David Brown, es hat sich einfach so ergeben. Wem der Name jetzt bekannt vorkommt: Richtig, genau DER David Brown, Jahrgang 1904, 1993 verstorben und dazwischen unauslöschlich mit der Automobilgeschichte verwoben. David Brown gründete Aston Martin, seine Initialen DB zogen sich als Typbezeichnung samt einer Zahl dahinter durch die Modellpalette. Abseits der schönen Künste pflegte David Brown stets eine Traktorproduktion, da kamen die eher nützlichen Fahrzeuge aus einem anderen Fabrikstor. Und sie kamen bis Österreich, es gibt heute einen österreichischen David Brown Club, der sich um die Denkmalpflege kümmert, Karl Hartweger mischt dort längst an maßgeblicher Stelle mit: „Früher hab' ich aktiv nach Teilen gesucht, heute rufen mich die David-Brown-Mechaniker schon an, wenn sie wo anstehen."
Freilich könnte man jetzt fragen, wieso jemand aus Pressbaum auf David Brown kommt, oder aber: Wieso überhaupt Traktoren?
„Meine Eltern hatten eine Landwirtschaft", sagt Karl Hartweger, und als er noch nicht im Ruhestand war, suchte er beruflich nach Fahrzeugen. Karl Hartweger war Automechaniker und -händler und auch Transporteur,

Der David Brown 30 D diente beim Hausbau, dann wollte ihn der Vorbesitzer restaurieren. Das gelang erst bei Karl Hartweger, und zwar in Rekordzeit.

Traktortechnik von 1953 und die vielen Details: Rechtssteuerung beispielsweise, oder ein Benzinfiltergehäuse aus Messing.

Gasthaus „Theresienhof"

GASTHAUS „THERESIENHOF"
2332 Hennersdorf, Hauptstrasse 32
Telefon 0 22 35 / 81 2 07

Saal geeignet für alle Feiern, auch für Hochzeiten!

Wir bieten alle Speisen auch zum Mitnehmen an!

Bitte beachten Sie:
Dienstag ab 13:00 Uhr und Mittwoch ganztags ist das Gasthaus geschlossen!

Einen schönen erholsamen Urlaub wünscht ihnen Ihr Gastwirt Franz Toyfl

Auch wenn die Marke von recht weit her kommt, für Traktorgeschwindigkeit jedenfalls: Es gibt einen rührigen Club in Österreich.

da wollten die Augen stets offen gehalten sein auf der Suche nach gut wieder verkaufbaren Fahrzeugen, und ein paar Traktoren ergaben sich quasi nebenbei. „Ich habe schon früh fünf historische Traktoren gehabt, zum Beispiel einen 1943er Hanomag, aber bei einem Treffen wollte ihn ein Fuhrwerker unbedingt als Maturageschenk für seinen Sohn." Da Familie Hartweger in den 80er Jahren das Eigenheim in Pressbaum errichten wollte, bot sich ein Verkauf der Sammlung an, die Erlöse flossen in den Hausbau. Natürlich war auch dieses Vorhaben in Mindestzeit finalisiert, dann war wieder Platz für das Hobby. Eine kleine Unterbrechung gab's nur ein paar Jahre später, als das benachbarte Grundstück zum Verkauf stand: „Es gibt hier, wo wir wohnen, nur zwei Nachbargrundstücke – wenn eines davon perfekt zu Hobby und Beruf passt und zu verkaufen ist, dann muss man einfach handeln."

Karl Hartweger ist einer der raren Sammler, die trotz der üppigen Anzahl an Fahrzeugen auch mit allen Projekten fertig werden, bis auf eine winzige Dunkelziffer natürlich, denn ein kleiner Vorrat an Projekten schadet nie. Und es ist eine Freude, ihm zuzuhören, wenn er die Geschichten zu den Traktoren erzählt und zu ein paar Autos, die gibt's natürlich auch. Zum Beispiel den VW Golf II im Zustand eines jungen Gebrauchtwagens, den VW K70 oder das VW Käfer Cabrio aus den 50ern: „Der stand in den 90er Jahren bei Porsche Liesing lange am Gelände, weil er restauriert werden sollte – allerdings wurde er immer weniger, weil viel davon ausgebaut wurde. Ein wenig später ist das Auto in Pressbaum aufgetaucht, da konnte ich ihn bald um 20.000 Schilling kaufen." Es waren allerdings noch drei weitere Käfer als Teilespender nötig, bis das Cabrio genesen war. Und eine Menge flink absolvierter Arbeit auch. Mit seinem Buggy (mit Porsche 356-Vergaser, das Auto ist mit 86 PS typisiert) kam Karl Hartweger vor einigen Jahren zufällig bei einem Beschleunigungsrennen vorbei, fuhr spontan mit und wollte dann den Heimweg antreten. Er möge, bestellten ihm die Veranstalter, mit dem Heimfahren noch ein

Ein kleiner Vorrat an Restaurierungsprojekten steht immer bereit, es könnte ja einmal langweilig werden. So aber: keinesfalls!

wenig warten, es wäre wegen der Teilnahme an der Siegerehrung. Es ging um den ersten Platz, seit damals kennt Karl Hartwegers Hobby eine weitere Verästelung.

Zeit, endlich zum David Brown 30 D von 1953 zu kommen, der hier fotografisch die Hauptrolle spielt: Den entdeckte Karl Hartweger ein paar Häuser neben dem neuen Domizil eines David-Brown-Clubfreundes: „Ein Pilot hat ihn als Arbeitstier beim Hausbau verwendet, nach dem Hausbau wollte er ihn restaurieren, dann war auch noch die Membran der Einspritzpumpe hin." Die Verhandlungen waren durchaus komplex, durch Vermittlung des benachbarten Clubfreundes aber dennoch innerhalb zweier Monate abgeschlossen, der erste Schritt der Reanimation war schnell erledigt: „Die Membran hab ich gleich gehabt."

Eine Menge Rost war ebenfalls zu beseitigen, natürlich wurde der David Brown neu lackiert, und die Sitzbank („Die originale hab' ich nie bekommen, wahrscheinlich wollte sie der Vorbesitzer als Andenken behalten.") fertigte Karl Hartweger gleich so an, dass drunter ein Werkzeugfach Platz fand.

Schon an der Haustür darf man ungefähr ahnen, was und wer hier anzutreffen ist.

Wie es sich für einen britischen Traktor gehört, sitzt der Fahrer rechts, die Gänge werden mit der linken Hand sortiert, der 2,7-l-Dieselmotor wuchtet 42 PS an die Hinterräder, das Drehmoment ist enorm, die Höchstgeschwindigkeit ist es freilich nicht. Man sieht also eine Menge Gegend, während man sanft über Landstraßen gleitet, genießt den ungefilterten Fahrtwind – und unerwarteterweise auch den Respekt der anderen Verkehrsteilnehmer: Ein Traktor ist langsam, aber stets gut sichtbar. Ein paar Ausfahrten genießt Karl Hartweger pro Jahr, meistens im Zug von Oldtimerveranstaltungen. Unnötig zu erwähnen, dass noch ein paar andere David Brown daheim warten.

Aber keine Fotoalben der Restaurierungen, die flinke Arbeitsweise birgt nämlich einen einzigen Nachteil: „Wenn ich arbeite, dann arbeite ich, aber ich vergesse dann völlig, Fotos zu machen." Schlanker Nachsatz: „Ist eh schade."

Text und Fotos: Martin Strubreiter

Ein Tag im Frühling

Unsere Tagesausfahrt führte uns am 13. Mai zu vielen Traktoren, einem Schutzhaus mit kulinarischer Aussicht und einem Sammler, der noch eifriger ist als die meisten von uns.

Traditionsgemäß beginnen die Ausfahrten des 1. OCH mit einem guten Frühstück im Theresienhof in Hennersdorf, das ist natürlich auch diesmal so, man erkennt das schon beim Vorbeifahren an den Pretiosen am Straßenrand. Die Besatzung von über 25 Fahrzeugen, nicht zwingend, aber doch zumeist Oldtimer, stärken sich vor der Abfahrt vom Hennersdorfer Hauptplatz dort, wo immer gestärkt wird.

Die Roadbooks und die laminierten Karten mit den Startnummern 1 bis 27 werden ausgeteilt. Vorne fahren die echten Oldtimer und Historische Fahrzeuge, hinten die moderneren und meist leistungsstärkeren Autos – so bleibt der Pulk leichter beisammen, weil vorne niemand wegzischen kann.

Die erste Station, die angefahren wird, ist das private Traktormuseum unseres Clubkollegen Karl Hartweger in Brentenmais. Dort erwarten uns nicht nur jede Menge Traktoren, sondern auch ein wunderbares Kuchenbuffet mit Kaffee. Der Schreiber dieser Zeilen ärgert sich angesichts der guten Mehlspeisen, dass er sich bereits beim ersten Frühstück sehr satt gegessen hat, er kommt damit aber ganz gut zurecht und lässt sich einfach von den Traktoren ablenken. Karl steht bereitwillig für Fragen aller Art zum Thema Traktoren zur Verfügung. Ein wahrlich gastfreundlicher Haushalt – Herzlichen Dank dafür.

Weiter geht es Richtung Irenental in einer wunderbaren Landschaft über so manchen Hügel und über schmale und kurvenreiche Straßen. Wir steuern die Buchbergwarte in Maria Anzbach an.

Fotografen beim Fotografieren zu fotografieren, das ergibt oft interessante Einsichten in einen Beruf. Hier hingegen interessant: Das Posieren der menschlichen Fotomodelle.

Schlossheuriger
Heurigenrestaurant & Weinbar
www.schlossheuriger.com

Ein Anblick, der (auf der rechten Straßenseite) sehr ähnlich auch an anderer Stelle unseres Heftes zu sehen ist. Diesmal war die Schar der Betrachter größer, aber vielleicht grad von Kaffee und Kuchen abgelenkt.

Die Aussicht von der Warte ist sekundär – haben wir doch eher kühles, regnerisches Wetter mit schlechter Weitsicht. Viel wichtiger ist das Erreichen des Schutzhauses, denn dort ist die Mittagspause eingeplant.
Nach der Mittagsrast geht es pünktlich um 13.30 Uhr über die Hochgschaid-Panoramastraße Richtung Michelbach zum Heimatmuseum der Familie Pieringer.

Eine Speise von vielen, die an jenem Tag genossen wurden. Der oldtimerfahrende Mensch verbraucht ja Kalorien in hoher Anzahl.

An einem Regentag bleibt ein Teil der Sammlung gerne unter Dach, und der interessierte Mensch begibt sich einfach dorthin. Hat wunderbar geklappt.

Franz Pieringer sen. hat in jahrelanger Sammlerleidenschaft eine riesige Sammlung an landwirtschaftlichen Geräten, Handwerksgeräten, Werkzeugen, Haushaltsgeräten usw. zusammengetragen. Wir alle haben, wiewohl selbst oft eifrige Sammler, noch nie so viele Exponate auf einmal gesehen. Darüber hinaus sind die meisten Besucher von 12 (!) schmusewütigen Hofkatzen begeistert.

Zum Abschluss fahren wir noch zum Mostheurigen nach Rohrbach, wo wir den Tag und die sehr gelungene Ausfahrt Revue passieren lassen. Und uns freilich auch stärken, beim Fahren verbraucht man ja ordentlich Kalorien. Danach fahren wir individuell nach Hause.

Wir danken unserem Clubkollegen Helmut Gornik herzlich für die tolle Organisation der Ausfahrt.

Text: Franz Bartmann
Fotos: Wolfgang Taferner und Eduard Riedl von der NÖN

Zwanglos aufgereihte Preziosen – man sieht, das Teilnehmerfeld unserer Ausfahrt war bunt in allerlei Hinsicht. Die Katzen warteten anderswo.

Eine hübsche Sammlung von allerlei Dingen. Diesen Platz dafür hätten viele von uns gerne.

Einst & jetzt (2)
Ein Haus, drei Werkstätten

Aber dazwischen gab's auch eine Phase im Dienste des Lagerhauses.

Es ist eines der charakteristischsten Häuser, die auf Hennersdorfs Hauptstraße aufgereiht sind, und wie kaum ein anderes Haus verrät es seinen Zweck beim ersten Hinschauen. Oder sagen wir lieber: Beim Hin- und Reinschauen.

Dieses Haus in der Hauptstraße 12 war von Anfang an als Werkstatt geplant, und die Familie des Mechanikers wohnte oben drüber. Wir sehen hier also eine Raumaufteilung, wie sie innerhalb unseres Clubs durchaus als ideale Wohnform gelten könnte: Unten residiert das Hobby in einer Raumhöhe, die auch Lkw nicht am Dach drückt und zum Aufstellen einer Hebebühne einlädt. Oben gibt's die Wohnräume, und sie dürfen gerne etwas kleiner sein, denn das Wohn- und Herrenzimmer ist ohnedies unten. Das war jetzt eine etwas veraltete Sicht der Rollenverteilung, sorry.

Erbaut wurde die Werkstatt 1930 für Ferdinand Fischer, Hennersdorfs ersten Automechaniker, wobei: Er war allgemeiner Mechaniker, das Auto machte damals nur einen kleinen Teil der zu reparierenden Maschinen aus, zumal in einer ländlichen Gemeinde. Er war auch Inhaber einer Taxikonzession und blieb bis 1964 an diesem Standort. Nach ihm zog hier bis 1985 das Lagerhaus Guntramsdorf mit einer Werkstätte ein, danach folgte Ernst Chalupa mit seiner auf britische Klassiker spezialisierten Werkstatt. Hier wurde, beispielsweise, auch Teddy Podgorskis Jaguar XK 150 restauriert, und zwar über rund drei Jahre hindurch.

Unser erstes Foto stammt, leicht identifizierbar, aus der Zeit Ferdinand Fischers, er selbst steht rechts neben dem Einfahrtstor, die Zahl der abgebildeten Personen lässt auf einen florierenden Betrieb schließen. Das Auto in deren Mitte beweist, dass der oft gehörte Satz, wonach alle Autos heute so gleich aussähen, für jede Designepoche gilt: Niemand von uns vermag das Auto zu identifizieren, wir vermuten seine Erzeugung in den früheren 30er Jahren. Vermutlich gehörte es (Achtung, sehr ähnlicher Name) Familie Fischl, die ein paar Häuser weiter Richtung Leopoldsdorf wohnte – dort wurde das erste Auto Hennersdorfs gekauft. Auch Familie Fischer besaß sehr früh ein Automobil, es soll allerdings kleiner gewesen sein.

Das Haus und sein Erstbesitzer: Ferdinand Fischer (ganz rechts) in den 30er Jahren vor seiner Werkstatt.

Ihr Partner für Ihren Oldtimer
✓ Service und Restauration, Ersatzteile
✓ Rallye Vorbereitung und Rennbetreuung
✓ Einstellplätze
Wir erfüllen Ihre individuellen Wünsche zu Ihrer Zufriedenheit und erhalten Ihnen die Freude an Ihrem Fahrspaß !
www.huber-kfz.at
HUBER KFZ-Technik GesmbH
Dammweg 3, 2440 Moosbrunn
tel +43 (0) 2234 / 73 6 42
fax +43 (0) 2234 / 73 6 42 - 22
werkstatt@huber-kfz.at

Die Werkstatt in den 90er Jahren. Ernst Chalupa war bis 2003 hier tätig.

Das Foto oben zeigt das Gebäude in den 90er Jahren, wie das weiße Kennzeichen des Peugeot verrät.

Rechts, wo damals noch die Villa Oesterle vor sich hin dämmerte und heute eine zierliche Reihenhausanlage steht, lehnt sich ein Jaguar XJ in den Busch. Die Chromstoßstangen verraten, dass es sich um eine Serie 1 (1968 bis 1972) oder Serie 2 (1972 bis 1979) handeln muss, die Serie 3 hatte schon Plastikstoßstangen. Seitenspiegel-Connoisseure könnten vielleicht weitere Feinheiten erkennen, auch könnte etwaige Beschriftung am Heck Auskunft über weitere Finessen geben, aber diesmal ist das Foto auch bei heftiger Vergrößerung nicht so auskunftsfreudig. Links des Tores steht ein Peugeot 205, auch er zelebrierte eine lange Produktionsspanne, nämlich von 1983 bis 1998. Die Grafik der Rückleuchten verrät, dass der 205 vor 1991 gebaut wurde.

Beim Auto ganz links tippen wir auf ein Auto. Selbst das wäre nicht völlig gewiss, stünde es nicht vor einer auf britische und damit gerne etwas schrullige Automobile fokussierenden Werkstatt – man könnte abseits des Kontextes auch auf einen Zählerkasten oder einen Hühnerstall tippen, aber beide haben rechts kein Lenkrad und vom Dach keine Scheibenwischer runterhängen. Derartige Frechheiten über britisches Kulturgut schreiben wir übrigens nicht leichtfertig her, selbst ein hochtouriger Sammler britischer Automobile, mit diesem Bild konfrontiert, verfiel in beredtes Schweigen. Dort verharrte er bei Redaktionsschluss noch immer, andernfalls wäre seine Expertise hier eingeflossen.

Ganz links, am Weg zum Friedhof, sehen wir das Heck eines Triumph Stag (gefertigt 1970 bis 1977), auch so eine verpasste Chance der britischen Autoindustrie:
Das Konzept des Gran Tourismo mit den demontierbaren Dachhälften und klappbarer hinterer Verdeckhälfte war genial, Giovanni Michelotti zeichnete eine hinreißende Karosserie, aber Triumph war stur: Der im British Leyland Konzern vorhandene V8 kam von Rover (eigentlich von Buick, aber wir wollen uns hier nicht in Spitzfindigkeiten verstricken), und da zwischen den Marken bei British Leyland eine wohlige Feindschaft zelebriert wurde, duldete Triumph den Rover V8 nicht unter hauseigenen Motorhauben. Also konstruierte man einen eigenen, leider fehlerhaften: Die Kurbelwelle war nicht ausreichend gehärtet, die Steuerketten waren unterdimensioniert, dazu kamen noch thermische Probleme – die V8 kollabierten in rufschädigender Stückzahl, der Stag galt bald als Auto für Masochisten. Heute sind die Probleme gelöst, der Motor kann mit standfesten Teilen haltbar aufgebaut werden, aber für einen Ver-

kaufserfolg kam das zu spät. Hätte Triumph den Rover-V8 akzeptiert, dann wäre der Stag ein exzellentes Auto geworden, vor dem wir heute knien. So knien nur ein paar Fans, aber die zu recht.
Hinter dem Stag ragt ein Schräg- oder Kombiheck ins Bild, vom Lieferwagen dahinter können wir mit Gewissheit sagen, dass es sich um einen Lieferwagen handelt.
Ernst Chalupa führte seine Werkstätte für britische Klassiker bis 2003, danach zog nach schlankem Leerstand der Lackdoktor ein, gestaltete die Fassade äußerst bunt, und jüngst kamen noch ein paar Werbetafeln in eigener Sache an die Fassade. Die Geschichte darf weitergehen.

Martin Strubreiter
Historische Auskunft: Christian Fastl und Ferdinand Hausenberger

Nach Ferdinand Fischer kam das Lagerhaus, das Steyr-Schild an der Fassade lässt erahnen, was repariert wurde.

Heute ist das Gebäude so bunt, wie es sich für einen Lackdoktor gehört. Die prinzipielle Form ist bis heute gewahrt, Fenster und Tor sind mittlerweile nicht mehr original.

Wolf`s Garage
Motorradwerkstatt
Wolfgang Häubl
2481 Achau, Am Riedenhof 12 / Top 1
+43 664 4401740
www.wolfs-garage.at
w.haeubl@inode.at

Technik Tipps & Tricks

Steuerkette war vorgestern

Aber der Zahnriemen war durchaus schon gestern in jenen Autos verbaut, die wir heute als Klassiker pflegen. Eine kleine Einführung in ein Teil, das regelmäßig gewechselt werden muss.

Im letzten Heft war an dieser Stelle die Wegfahrsperre zu Gast, da durfte schon ein bisserl Neuzeit ums Eck schauen, und wir ahnen: Manches, was bei Youngtimern technisch verfeinert wurde, bereitet heute Arbeit.
Heute ist der Zahnriemen dran, und er hat bei moderneren Motoren eine essenzielle Aufgabe: Er steuert die Nockenwelle(n), die wiederum die Ventile steuern. Völlig neu ist der Zahnriemen keineswegs, sonst würde er hier auch nicht auftauchen: Erstmals löste er die Steuerkette 1962 im Glas 1004 ab, abseits des Autos ist das Prinzip noch viel älter.
Der Zahnriemen wurde Anfang des 20. Jahrhunderts vom Schweden Gideon Sundback erdacht, jenem Mann, der auch den Reissverschluss erfunden hat. Der Vorteil des Zahnriemens: Er läuft seidig und weich, ist also im Betrieb deutlich leiser als eine Steuerkette.
Der Nachteil: Er muss regelmäßig gewechselt werden, da das Material (verstärkte Elastomere, oder sagen wir salopp: Gummi) altert und damit porös wird und zu reißen droht. Wenn bis hierher ausschließlich von Steuerketten als Vorläufer des Zahnriemens zu lesen war: Stimmt nicht, da gab's noch ein paar Systeme daneben. Zum Beispiel Königswellen (sehr exotisch). Oder Zahnräder, wegen ihrer Einbaulage oft auch Stirnräder genannt. Die wurden einst gerne aus frühen Kunststoffen (z.B. Novotex, ab den 30er Jahren) gefertigt, und sie brachen auch. Das war dann der Vorläufer des gerissenen Zahnriemens. Wenn Zahnriemen reißen, dann kann das einen ziemlich heftigen Motorschaden nach sich ziehen, es muss aber nicht. Prinzipiell regelt die Ventilsteuerung die Choreografie der Ventile im Zylinderkopf, abgestimmt auf die sich im Motor auf und ab bewegenden Kolben. Ist diese Steuerung defekt, dann berühren die Kolben an ihrem oberen Totpunkt gerne die Ventile, die grad tief in den Zylinder hinein ragen. Berühren klingt hier fahrlässig sanft, das alles passiert mit Geschwindigkeit und Wucht, der Schaden im Motor ist enorm.
Außer, der Motor ist als Freiläufer konstruiert. Bei einem Freiläufer berühren einander Kolben und Ventile auch dann nicht, wenn die Ventilsteuerung versagt, sie halten einfach ausreichend Abstand zueinander. Beispiele dafür: Volvos B230F (also der 2,3 l Vierzylinder als Achtventiler), auch der Fire-Motor des Fiat Panda, wie er ihn ab 1987 hatte. Weit früher war beispielsweise der Vierzylinder der Borgward Isabella als Freiläufer konstruiert, da war's auch keine Katastrophe, wenn das Stirnrad brach.
Keine Katastrophe heißt bei Freiläufern: Man rollt aus und kann das Auto eher nimmer vor Ort flottmachen, aber in der Werkstatt ist nicht

mehr zu tun als bei einem routinemäßigen Zahnriemenwechsel. Es sei denn, der abgerissene Riemen hat vor dem Stillstand des Motors noch etwas beschädigt.
Man ahnt also: Wechselintervalle für Zahnriemen wurden keineswegs grundlos definiert. Meistens sind Zahnriemen alle 80.000 km oder alle sechs Jahre zu wechseln. Da ist sicher ein kleiner Sicherheitspolster einkalkuliert, aber allzu salopp sollte man mit dem nicht umgehen.
Ob man den Zahnriemen selbst wechseln kann, hängt von den eigenen Fähigkeiten als Hobbyschrauber ab, aber auch von der Konstruktion des Motors. Prinzipiell und bei allen gilt: Die Position des Zahnriemens zu allen Zahnrädern, über die er läuft (also meistens Kurbel- und Nockenwelle), ist exakt definiert: Es gibt eine Möglichkeit, alles richtig zu machen. Und viele Möglichkeiten, sich zu irren. Es gibt aber Markierungen an den beteiligten Bauteilen, die den exakten Einbau ermöglichen.
Fürs erste Mal empfiehlt sich ein Fiat Panda mit Fire-Motor. Dort ist alles perfekt zugänglich, und der Wechsel ist so einfach, dass man ihn auch am Straßenrand mit einem Werkzeugsatz vom Weltspartag erledigen könnte.
Eine kleine Schwierigkeitsstufe drüber liegen Volvos Vierzylinder in der 700er- und 900er-Reihe: Da ist lediglich die Anschaffung eines Spezialwerkzeuges zum Blockieren des Motors ratsam, und das kostet einen zweistelligen Eurobetrag.
Bei einer Fiat Barchetta hingegen ist so viel Spezialwerkzeug nötig, dass man am besten in die Werkstatt fährt. Und beim Ferrari-V8 des Lancia Thema 8.32 verschleißt der Keilriemen durch die Hitze im Motorraum nicht nur schneller, als Lancia angegeben hat, man muss zum Wechsel auch den Motor ausbauen – oder über absolute Chirurgenhände und Kugelgelenke verfügen.

Man erkennt, wie der Zahnriemen zu seinem Namen kam. Spannrolle und Wasserpumpe tauscht man am besten mit.

Bei manchen Motoren, die den Zahnriemen nicht automatisch spannen, wird in den Reparaturanleitungen auch ein Spezialwerkzeug zum Justieren dieser Spannung vorgeschrieben. Das ist natürlich hilfreich, erfahrene Automechaniker können das auch von Hand: Wenn sich der Zahnriemen (auf einem längeren Stück ohne Umlenkrollen) mit den Fingern um 90 Grad verdrehen lässt (mit ordentlichem, aber nicht brachialem Kraftaufwand), dann passt's. Was dabei ein sinnvoller Kraftaufwand ist, ist natürlich auch ein bisserl subjektiv, aber man merkt's dann doch recht gut. Sinnvoll ist es auch, alle drehenden Teile, über die der Zahnriemen läuft, gleich mit zu wechseln, also die Spannrolle und sehr oft auch die Wasserpumpe. Reiben die nämlich fest, dann reißt in der Folge meistens auch der Zahnriemen, oder er springt (weil dezent dehnbar) einen oder mehrere Zähne über. Auch da kann's ziemliche Schäden an Kolben und Ventilen und allem drumherum geben.
Falls das alles zu entmutigend klingt: Auf youtube gibt's filmische Anleitungen zum Zahnriemenwechsel für sehr viele Autotoypen. Wenn auch die entmutigen sind, dann sollte die Werkstatt ran.

Martin Strubreiter

MVC MOTORS WIEN-SIMMERING
ROBERT HAVLICEK
Verkaufsberater
Simmeringer Hauptstr. 261, 1110 Wien
M +43 676 84 7272 520
E r.havlicek@mvcmotors.at
www.mvcmotors.at

Aus dem Tagebuch eines Oldtimersammlers

Aller guten Dinge sind viele

Möglicherweise wollte hier niemand mehr über den Kauf von Renault Twingos der ersten Serie lesen, aber: einmal geht's noch. (Schlanker Nachsatz: Ich weiß ja, wann's genug ist, nämlich erst bald.)

Als der silberne 97er-Twingo bei ebay.kleinanzeigen inseriert war, fiel dem Twingo-Connoisseur jedenfalls flugs auf, dass es 1997 noch keinen silbernen Twingo gab. Kurze Recherche zeigte: Es gab ihn tatsächlich nur als Sondermodell Elite, gemeinsam gestaltet mit der gleichnamigen Modelagentur. Models haben zwar eine andere Statur wie der Twingo, aber egal: Zum speziell gestalteten Bezugsstoff des Interieurs (wie die geflochtenen Plastik-Schnüre der 60er-Liegestühle), zu den braunen Velboursteppichen, zu den Vierspeichen-Alufelgen (nicht im Bild, sondern im Kofferraum), zu ein paar Elite-Applikationen passt auch die knubbelige Statur eines Kleinwagens. Dieser reifte in 17.000 Exemplaren, wurde aber in Österreich nie verkauft. Ich ahne, Ihr versteht mich so wie Verkäufer Jürgen, der den Twingo seiner im Herbst verstorbenen Mutter inseriert hatte. Außerdem: Erstbesitz, und alle Dokumente inklusive Bestellformular waren dabei.

Ein Mann muss tun, was ein Mann tun muss. Vor allem, wenn grad Zugfahrzeug und Anhänger greifbar sind, und im letzten Moment auch ein Beifahrer-Komplize. Bamberg ist nicht aus der Welt. Beim Übernachten während der Heimfahrt hab ich dann bemerkt, dass ich einer der unauffälligsten Schläfer bin, die man neben sich im Bett haben kann, während das Schnarchen bei Anderen mitunter klingt, als würden sie stundenlang gewürgt, aber möglicherweise wolltet Ihr DAS gar nicht so genau wissen.

Martin Strubreiter

Geb. Weinlich
☑ 1a-Beratung ☑ 1a-Planung ☑ 1a-Produktauswahl ☑ 1a-Ausführung
1a Installateur
GAS-, WASSER- UND HEIZUNGSANLAGEN
Ortsstraße 62, A-2331 Vösendorf • Tel.: +43 1 699 19 77
E-Mail: office@weinlich.at • www.weinlich.at

Mitglied werden im 1. Oldtimer Club Hennersdorf

Hauptmitgliedschaft: € 40,- / Jahr
Anschlussmitgliedschaft: € 20,- / Jahr (innerhalb der Familie)

Und so einfacht geht es:
Email: 1.och@oc-hennersdorf.at
Telefon: 0664 / 559 0 800
Ansprechpartner: Edgar Varga (Obmann)
Treffen beim Clubabend: aktuelle Termine siehe Seite 2

Wir freuen uns auf euch!

Impressum: Eigentümer, Herausgeber und Verleger: 1. Oldtimer Club Hennersdorf, Josef Postl Gasse 11, 2332 Hennersdorf
Fotos: Ing. Peter Papazek, Wolfgang Taferner, Johann Spannraft, Gabriele Hagen... Verantwortlich für den Inhalt: Martin Strubreiter, Edgar Varga