Postgebühr bar bezahlt

1. Oldtimer Club Hennersdorf

ALTE LIEBE ROSTET NICHT

Ausgabe 11 / März 2014

1 Tagebuch

2 Vorwort

Spendenübergabe an St. Anna

Clubkalender

3 Tipps & Tricks: Wenn der Motor nicht will, Teil 1

4, 5 Spinnen, aber richtig: Hotchkiss Gregoire

6, 7 In schöner Stille: Autoverwertung

7 Oldtimerapotheke

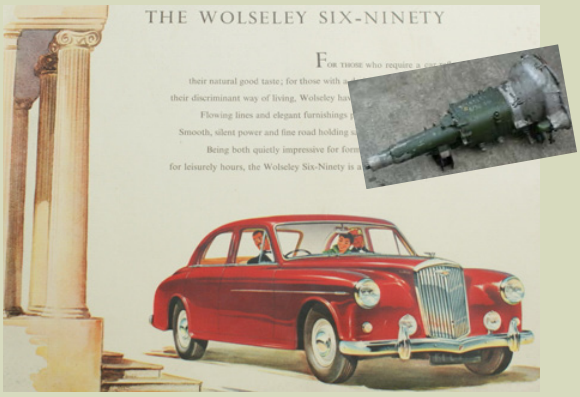
8 Zwischen hier und Weltkulturerbe: Ausblick auf die Frühjahrsausfahrt

Mitglied werden

Hotchkiss Gregoire, Opus Magnum eines spinnenden Konstrukteurs. Seite 4

Aus dem Tagebuch eines Oldtimersammlers

Seit Monaten taucht in England kein Getriebe für meinen Wolseley auf, obwohl ich beim Flohmarkt in Beaulieu (größter Oldtimerflohmarkt Europas!) wirklich jeden Verkäufer fröhlich verhört habe. Na ja, fast. Auch meine britischen Inserate fruchten nicht, weswegen mir der Tipp mit der Schweizer Autoverwertung Egger (Stimmungsbild ab Seite 6) sehr zupass kommt: Dort werden seit 1948 Autos zerlegt, soeben gehen Rolf und Renate Egger mit 77 und 70 Jahren wirklich in Pension, und sie hätten nicht ein Getriebe für mich, sondern vier. Da die Nachfolger die Preise aufrufen, wird das praktizierende Eichhörnchen nach zwei Getrieben vom amtierenden Sparefroh überstimmt. Und den Zöllnern, die an der Grenze nicht in den Kofferraum schauen wollten, bin ich schon auch dankbar. *Martin Strubreiter*



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

Spendenübergabe St. Anna

Die lange vorbereitet Hilfsaktion ist abgeschlossen, das Finale kam gerade noch rechtzeitig für die Clubzeitung. Was bisher geschah: Bei unserem Clubfest im Juni 2013 wurde als Höhepunkt ein restauriertes Puch-Moped MV50S versteigert – nochmals vielen Dank an die ehrenamtlichen Restauratoren und Clubmitglieder Erich Tschabitscher und Fritz Huber, und für die Technische Unterstützung an die Firma Huber KFZ Technik aus Moosbrunn.

Der bei der Versteigerung erzielte Reinerlös wurde vom Club auf € 800.- aufgerundet und am 18.2.2014 an Frau Mag. Andrea Prantl von der St. Anna Kinderkrebsforschung übergeben. Dabei traf es sich gut, dass an diesem Tag die X-mas Crew schon eine Spendenübergabe im Neunerhaus arrangiert hatte, der 1.OCH, vertreten durch Obmann Edgar Varga, Obmann-Stv. Albert Polasek und die Ehrenobmänner Helmut Schnabel und Karl Zotter, schloss sich gerne an.
Als Dankeschön wurden uns von Frau Mag. Prantl einige Plüschmaskottchen „Küken Kiki" überreicht, worauf der Pegelstand in ihrer Spendenbox prompt noch ein wenig anstieg. *Albert Polasek*

Clubkalender:

Datum	Zeit	Veranstaltung
13.03.14	19.30	Clubabend/Theresienhof
10.04.14	19.30	Clubabend/Theresienhof
26.04.14		Vatertagsausfahrt
08.05.14	19.30	Clubabend/Theresienhof
10.05.14		Traktorausfahrt
16.05.14	3 Tage	Frühlingsausfahrt
31.05.14		Motorradausfahrt
12.06.14	19.30	Clubabend/Theresienhof
14.06.14		Mofa- und Mopedausfahrt
28.06.14	15.00	Clubfest

Vorwort

Liebe Mitglieder, werte Leser unserer Clubzeitung!

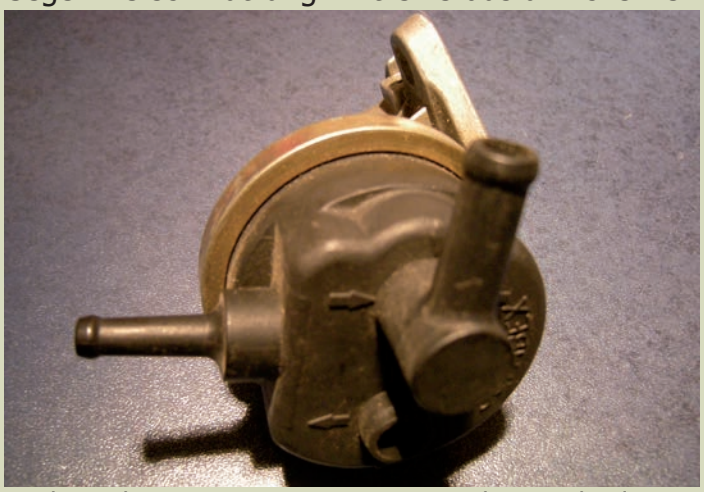
Am 16.01.2014 fand in den Räumlichkeiten des Gasthauses Theresienhof-Toyfl, seit mehr als 5 Jahren das Clublokal des 1.OCH, unsere Jahreshauptversammlung 2014 statt. Wie erhofft waren sehr viele Mitglieder dabei, darunter auch unser Bürgermeister Mag. Kurt Kremzar, ebenfalls Mitglied des 1.OCH. Nach der Genehmigung des Protokolls der letzten Generalversammlung gab es einiges zu berichten - zum Beispiel über unsere ersten 5 Jahre als aktiver Oldtimerclub oder über den sehr positiven Rechnungsabschluss unseres Kassierers Wolfgang Tötzel und des Rechnungsprüfers Michael Köller. Unser Vizeobmann Albert Polasek berichtete über den Mitgliedsbeitrag und die damit verbundenen Leistungen des Oldtimerclubs.
Die soziale Verantwortung des 1.OCH unterstrich Franz Bartmann in seiner Rede, immerhin konnten wir schon mehrmals namhafte Beträge für bedürftige Menschen lukrieren. Zum Thema der verschiedenen Interessensgruppen referierte Erich Tschabitscher, unser Technik-Meister – er ermunterte die Mitglieder, sich mit Ideen und technischen Fragen an ihn zu wenden.
Natürlich gab es im Rahmen unserer Jahreshauptversammlung auch längst fällige Ehrungen: Unser früherer Obmann Helmut Schnabel und unser Clubkollege Karl Zotter wurden mittels Ehrenurkunde zu Clubobmännern auf Lebenszeit ernannt. Geehrt wurden auch Fritz Huber und Erich Tschabitscher für ihren idealistischen Einsatz bei der Restaurierung des Mopeds, welches wir bei unserem Clubfest 2013 versteigert haben.
Die Veranstaltungen 2014 findet man wie immer im „Hennersdorfer Kalender" oder im Internet unter www.oc-hennersdorf.at, und wer lieber auf Papier liest, wird schon in dieser Ausgabe unserer Clubzeitung fündig. Ich hoffe, wir sehen einander bald bei einer unserer Aktivitäten! *Edgar Varga*

jüly
OLDIE POINT
KLASSISCHE AUTOMOBILE
ANKAUF . VERKAUF . VERMITTLUNG
FRANZ JÜLY . FELDGASSE 75 . A-2460 BRUCK/LEITHA
+43 (0) 2162 / 66 0 66 . +43 (0) 676 / 888 450 568
OFFICE@OLDIE-POINT.AT . WWW.OLDIE-POINT.AT

Tipps & Tricks: Wenn der Motor nicht will

Springt der Oldtimer (nach dem Winterschlaf) nicht an, dann lässt sich der Defekt recht leicht grob einkreisen. Eine Fehlersuche in zwei Folgen.

Mit der Entfernung des „Wintermantels" stehen oft auch technische Probleme an, und das schwierigste davon: Der Motor springt nicht an, obwohl die Batterie den Starter mit gewohnter Geschwindigkeit dreht. In den meisten Fällen liegt der Grund entweder bei der Zündanlage – oder aber bei der Kraftstoffversorgung. Findet man heraus, in welcher der beiden technischen Gruppen der Defekt verborgen liegt, dann ist die Fehlersuche, salopp formuliert, nur mehr halb so schwierig. Zur schnellen Diagnose ist mit Vorsicht während des Startvorganges etwas Silikonspray in das Luftfiltergehäuse zu sprühen. Springt der Motor jetzt (kurzzeitig) an, dann liegt das Hauptproblem höchstwahrscheinlich an der Kraftstoffversorgung. Springt der Motor trotz Silikonspray-Starthilfe nicht an, dann ist mit sehr großer Wahrscheinlichkeit die Zündung defekt – diesem Fehler widmen wir uns in der nächsten Ausgabe.
Achtung!: Als Hilfsspray ist Silikonspray auf jeden Fall einem Starthilfespray oder Bremsenreiniger vorzuziehen, da dieser weniger aggressiv ist und der Motor in der Diagnosephase harmonischer läuft.
Ob die Benzinpumpe fördert, erkennt man, indem man den Benzinschlauch zwischen Pumpe und Vergaser abzieht und den Starter den Motor drehen lässt, bei elektrischen Pumpen reicht es, die Zündung einzuschalten. Vorsicht: Dabei kann Benzin recht heftig aus der Leitung spritzen, also nicht versuchen, direkt in den Schlauch hineinzuschauen! Kommt kein Benzin, dann ist entweder der Tank leer, ein etwaiger Benzinfilter am Tankboden verlegt, die Benzinleitung zwischen Tank und Pumpe leck oder der Tank ist verschmutzt und die Leitung durch Schmutz blockiert. Oder die Membran der Benzinpumpe ist versprödet und gerissen. Kommt Benzin bis zum Vergaser, aber der Motor springt nicht an, dann ist der Vergaser defekt oder verschmutzt.
Gegen Verschmutzung hilft eine ausführliche Rei-



Mechanische Benzinpumpe eines Fiat Panda 750, obenliegender Anschluss kommt vom Tank, links geht's zum Vergaser

nigung, bei der auch alle Düsen demontiert und vorsichtig per Druckluft gereinigt werden. Niemals Draht verwenden, und immer genau mitschreiben oder –fotografieren, welche Düse wo demontiert wurde. Hat man den Vergaser zerlegt, dann kontrolliert man auch das Schwimmerniveau (die nötigen Maße verrät die Reparaturanleitung) und das Schwimmernadelventil. Denn wenn sich zu viel oder zu wenig Kraftstoff in der Schwimmerkammer befindet, dann läuft der Motor keineswegs zufriedenstellend.
Sind alle hier beschriebenen Bauteile gereinigt und repariert und somit intakt, dann sollte der Motor wieder problemlos anspringen. Springt er auch ohne Servicearbeiten an, so ist dennoch nach der Winterpause eine Kontrolle der Kraftstoffpumpe, der Schläuche und des Vergasers (Einspritzung) unumgänglich, da moderne Kraftstoffe den Kunststoffen arg zusetzen. Jede noch so winzige Undichtheit ist brandgefährlich im wahrsten Sinn des Wortes!
Frühlingshafte Grüße, viel Spaß und Erfolg.
Helmut Schnabl

SCHLOSS HEURIGER
Hotel & Heurigenrestaurant
2332 Vösendorf, Schlossplatz 2 www.schlossheuriger.com

§57a-Begutachtung auch für Oldtimer!
AUTO GRATZ
A-2351 Wiener Neudorf, Eumigweg 10
Tel. (0)22 36/62 478, Fax (0)22 36/62 434
Notdienst 0664/111 41 41
e-mail: auto.gratz@aon.at
www.autogratz.at
ANTON GRATZ
Firmeninhaber

Spinnen, aber richtig

Das wahrscheinlich revolutionärste Auto vor Erscheinen der Citroën DS schaffte es immerhin, seinen Hersteller zu ruinieren. Höchste Zeit, dass endlich das erste Exemplar nach Österreich fand.

Man kann sich dem Hotchkiss Gregoire nicht nähern, ohne vorher seinem Konstrukteur die Hand zu schütteln: Auftritt Jean-Albert Gregoire (1899 – 1992), Frontantriebs-, Aerodynamik- und Alu-

Hotchkiss Gregoire, einer von 247 je gebauten.

miniumpionier. Man erkennt derlei nicht nur am Auto, sondern liest darüber auch in der Gregoire-Biografie „Tout mes automobiles" (immer noch im Handel!), weil die hat er selbst geschrieben. Dass Jean-Albert Gregoire, sagen wir, eigensinnig, stolz und schnell beleidigt war, dass er sich wenig um die Realität kümmerte, wenn sie an seinen Ideen zu knabbern drohte, hört man am besten von Zeitzeugen.

Jean-Albert Gregoire mischte bei den allerersten Frontantriebskonstruktionen mit, mit seiner Firma Tracta stellte er ab 1926 frontgetriebene Rennwagen her, die Gelenke der Antriebswellen wurden nach Gregoire-Patenten gefertigt. 1941 entwickelte er den Protoypen AFG (Aluminium Francaise Gregoire) mit Gussalu-Chassis, Frontantrieb und 2-Zylinder-Boxermotor, Panhard machte daraus den 1945 präsentierten Dyna X. Da hatte Gregoire längst sein Opus Magnum ausgeheckt, eine Oberklasse-Limousine, die all seine Ideen in ein einziges Auto packen sollte: Chassis und Spritzwand abermals aus Aluminiumguss, auch der Rest der Karosserie aus Alu, Frontantrieb, Vierzylinder-Boxermotor aus Alu, sensationelle Aerodynamik. Damit sich Tropfenform und ein cw-Wert von 0,20 ausgingen, gab's vorne drei Sitze und hinten nur zwei. Die sensationelle Straßenlage kam von den einzeln aufgehängten Rädern (Alu-Längslenker hinten, doppelte Querlenker vorne) mit gezogenen Schraubenfedern.

Nach Jahren des Tüftelns war Hotchkiss überredet, Gregoires Konstruktion in Serie zu fertigen, revolutionäres Kuckucksei in einer Palette gediegener, konservativ gefertigter Limousinen.

Schnell erkannte Hotchkiss, auf welchen Irrsinn man sich eingelassen hatte: Sechs Fabriken lieferten die Teile für die Karosserien zu, Fertigungstoleranzen von mehreren Zentimetern erforderten horrende Nachbearbeitung, die Konstruktion war noch längst nicht serienreif, wurde aber ab Juni 1951 verkauft – fast zum doppelten Preis eines sechszylindrigen Citroën Traction Avant, dennoch machte Hotchkiss Verlust. Nach 247 Exemplaren, davon je sieben bei Chapron karossierte Cabrios und Coupés, war schon 1954 Schluss.

Fotos: Andreas Riedmann www.andreasriedmann.at

Keines davon kam nach Österreich, also wusste ich lange nicht, dass es den Hotchkiss Gregoire überhaupt gab. Meine Freude an einst revolutionären Autos mit Aluminiumkarosserie führte mich zuerst zu einem Panhard Dyna Z (das ist wieder eine andere Geschichte), dann fast zu einem Dyna X (remember: aus Gregoires AFG entstanden). Nähere Beschäftigung führte umweglos

Geb. Weinlich
Gesellschaft m. b. H.
Sanitär- und Heizungsinstallationen
2331 Vösendorf, Ortsstraße 62
Tel.: 01/699 19 77 Fax: 01/699 72 11
email: office@weinlich.at
1a Installateur

Gasthof Weinknecht
Ortsstrasse 161
A-2331 Vösendorf
Tel.: +43/1/699 15 78
+43/664/333 23 88
Fax: +43/1/699 15 78 14
Mo - Sa: 10 - 24 Uhr
So: 10 - 15 Uhr
www.gasthof-weinknecht.at

zum Hotchkiss Gregoire, ich begann also mit der Suche.
Um eine lange Geschichte abzukürzen: Zwei Jahre nach der ersten Besichtigung kaufte ich im Sommer 2010 einem Franzosen ein Hotchkiss-Gregoire-Wrack ab. Zwar mag ich Autos im unberührten Originalzustand mehr als restaurierte, aber für so seltene Oldtimer würde ich eben eine Ausnahme machen.
Dann kam alles anders. Man sollte nämlich in solchen Situationen erstens immer einen finanziellen Polster beiseite legen, falls das Leben die Rolle der guten Fee übernehmen sollte (ganz schlecht, wenn man grad in der Schlussphase der Hausrenovierung steckt) und zweitens nie zu Silvester 2011/2012 hinausposaunen, dass man heuer garantiert keinen Oldtimer kaufen werde. Im Jänner 2012 war der Hotchkiss Gregoire bei ebay Frankreich inseriert, im Februar schickte ich ein Mail nach Poissy. Die Witwe des Vorbesitzers schrieb sofort zurück, dass sie in mir den perfekten Nachbesitzer des Autos erkannt habe, obwohl es schon einen Interessenten gäbe. Bis heute wüsste ich gerne, wie sich der Herr danebenbenommen hatte, aber eigentlich ist es mir eh wurscht.
Ich sprach also mit einem fertig ausgetüftelten Finanzplan bei Daniela vor und erklärte ihr schlüssig meine Kreditwürdigkeit, immerhin würden andere Leute diese Summe für einen fabriksneuen VW Polo verschwenden, während ich dafür ein Denkmal auf Rädern heimbringen würde. Im Mai 2012 fuhr ich mit einem Anhänger nach Poissy. Seither steht der Hotchkiss Gregoire trocken in einer Weinviertler Scheune, und sobald die winzigen Oldtimerprojekte, die in der Warteschleife noch vor ihm parken, erledigt sind, werde ich mich der Technik widmen. Zwar fährt er prinzipiell eh, aber ein sehr großes Service ist angebracht, die Bremsen wollen sicherheitshalber überholt werden, die Hebelstoßdämpfer auch, die Scheinwerferreflektoren sind blind, eine hintere Tür lässt sich nicht öffnen, und ohne Blinker brauch ich bei der Typisierungsstelle erst gar nicht vorfahren. Keinesfalls werde ich an Lack und

Catherine und Jose Mangano und der Hotchkiss Gregoire. Nach 23 Jahren wurde das Hochzeitsfoto nachgestellt.

Interieur herumbasteln, bis auf eine Neulackierung vor mehr als 20 Jahren ist der Gregoire absolut unangetastet: Auf dem Sitzstoff saßen schon Monsieur oder Madame Debuisson aus Lille, die den Gregoire am 27. März 1952 gekauft hatten. Name und Datum sind dokumentiert, dann klafft eine anmutige Lücke, bis mein Vorbesitzer Jose Mangano das Auto 1982 kaufte. Alle 30 Jahre ein neuer Besitzer, das klingt nach beschaulichem Leben, so soll es auch weitergehen. Nur wenn Catherine Mangano bald zur ersten Wienbesichtigung anreist, würde ich sie gerne stilecht vom Flughafen abholen.

Martin Strubreiter

Mein Hotchkiss-Vorbesitzer Jose Mangano mit Jean-Albert Gregoire, 1979.

In schöner Stille

Warum bei der Autoverwertung Egger hauptsächlich Teile für Klassiker warten, ist leicht erklärt.

Es wirkt ein wenig, als wäre das Ende langsam gekommen, überzuckert von einer dezenten Staubschicht, aber der Besucher darf gerne Teile aus dem riesigen Fundus wachküssen. Dafür reicht ein Geldbörsel, denn von einem Ende kann bei der Autoverwertung Egger keine Rede sein, wenn soeben neu geordnet, geschlichtet und durchgestartet wird.

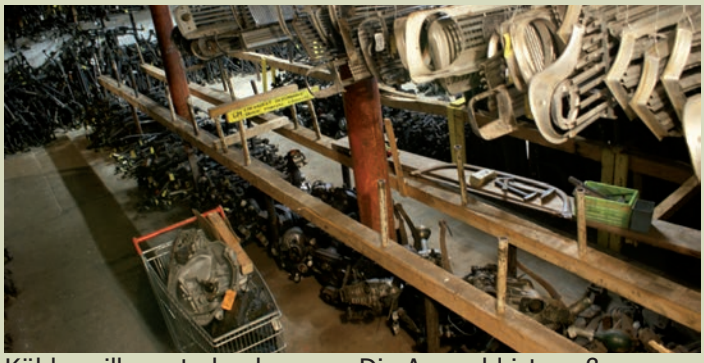
Und zum Neuordnen gäbe es viel, wäre nicht alles schon so perfekt geordnet: 1948 gründete Ernst Egger die Autoverwertung im Schweizer Grafenried, bis in die 90er Jahre wurden die Autos zerlegt, statt sie auf Halde zu legen, und die Teile mit Schweizer Präzision verwahrt: Alles trägt kleine Schildchen, wunderbares Ordnungssystem aus der Vor-Computerzeit.

Schon zwischen den Hallen darf jeden Samstag gustiert werden.

Schwierig wird's allenfalls durch die schiere Menge der Teile, ich meine, in einem Raum mit tausenden Halbachsen oder tausenden Stoßstangen muss man in der Aufregung des Moments einmal die Übersicht bewahren und das gewünschte herauszoomen. Deutlich schwieriger ist es allerdings, aus den weit verzweigten Räumen selbst wieder rauszufinden. Denn die beiden Hallen sind unterkellert nach einem System, das auch

Citroën 2CV-Türen dürfen quasi nach Farbe ausgewählt werden.

Labyrinth-Architekten nicht fremd sein dürfte: In quasi jedem Kellerraum gibt's irgendwo noch eine Tür, die einen Halbstock tiefer führt, dort findet man eine Leiter, über die man in einen anderen Raum gelangt, wo aber auch noch…, man ahnt die Probleme, die auf Besucher mit dürrem Orientierungssinn zukommen. Nach oben hin gibt's



Kühlergrills, gut abgehangen. Die Auswahl ist groß.

übrigens die gleiche Architektur rund drei bis fünf Stockwerke hoch.

Kleine Notizen aus den Lagerräumen, um die Wucht der Eindrücke abzustecken: Wo sah man zuletzt ein rundes Dutzend Felgen für den Austin 1800 oder den Vauxhall Velox, Stoßdämpfer für

Nicht nur Käfertüren, auch viele vom VW Typ 3.

die frühe Lancia Flavia, Kühlergrills für den Simca 1300/1500, oder vier Getriebe für einen Wolseley 6/90. Na ja, davon sind jetzt nur mehr zwei in Grafenried vorhanden, der freudige Grund dafür steht auf Seite eins dieser Zeitung.

Bis vor Kurzem wurde die Autoverwertung Egger als Familienbetrieb geführt und Teile auf Bestellung verschickt, jetzt möchten Rolf und Renate Egger mit 77 und 70 Jahren aber doch in Pension gehen. Vor wenige Monaten wurde der Teilefundus daher von Ali und Mustafa Khatib übernommen, seither gibt's ein simples Verkaufsprinzip:

Jeden Samstag dürfen die Oldtimerfreunde wühlen, und wer das halbwegs ernst nimmt, ist locker einen Tag zwischen Sehens- und Kaufenswürdigkeiten unterwegs. Man sollte nur nicht seine treue Ehefrau mit dem Auto vor der Tür parken und ankündigen, eh bald zurück zu sein.

Info: www.ernsteggerag.ch

Martin Strubreiter

2482 Münchendorf, Hauptstrasse 34, Tel.: 02259/2248

Die „Oldtimer"-Autoapotheke

Das Wetter passt, die Stimmung ist gut, Reifendruck stimmt, alle freuen sich auf die Ausfahrt. Alles ist bereit. Wirklich alles? Beim letzten Kontrollblick in den Kofferraum fällt der Blick des Lenkers

vom Pannendreieck auch auf die Autoapotheke. Ja, die sieht nicht mehr so aus, wie er es von früher in Erinnerung hatte. Da gab es doch auch einmal so kleine Blechdosen, denen man oft ansah, dass sie noch aus der Zeit der Erstzulassung des Wagens stammten. Aber wie war denn das eigentlich früher genau?

Die erste Erwähnung findet sich im § 102 Abs. 10 des Kraftfahrgesetzes, das am 28.07.1967 veröffentlicht wurde. Bei den Pflichten des Fahrzeuglenkers steht dort „...Verbandzeug, das zur Wundversorgung geeignet und in einem widerstandsfähigen Behälter staubdicht verpackt und gegen Verschmutzung geschützt ist, ...". Im davor gültigen Kraftfahrgesetz 1955 (in Kraft seit 01.01.1956) war das als Pflicht der Kraftfahrzeugbesitzers definiert. Im dortigen § 86 Abs. 1 hieß es überhaupt nur lapidar: „Überdies hat er dafür zu sorgen, dass auf Fahrten mit Kraftfahrzeugen Verbandzeug mitgeführt wird." Da wird wohl das Hansaplast in einer Keksdose gereicht haben.

In den Vorgängergesetzen und Verordnungen aus den Jahren 1946 und 1947 kann man in den Besitzer- und Lenkerverpflichtungen keine Bestimmung dazu finden; die Mitführpflicht scheint also 1955 bzw. 1956 entstanden zu sein.

Und heute? Welche Bestimmungen gelten derzeit? Über den genauen Inhalt der Autoapotheke gibt es kein Gesetz bzw. Verordnung. Wer eine Autoapotheke nach ÖNORM V 5101 mitführt, kann sich darauf verlassen, dass nicht nur die Mindestanforderungen erfüllt sind, sondern der Inhalt von Experten praxistauglich zusammengestellt worden ist. Zu beachten ist auch das Ablaufdatum. Eine im April 2013 vom VKI veranstaltete Autoapotheken-„Kontrolle" auf dem Parkplatz eines Wiener Einrichtungshauses zeigte folgende Bilanz: Fast 60 Prozent der geprüften 120 Verbandskästen waren nicht mehr aktuell, bei einem Viertel lag das Ablaufdatum fünf Jahre oder länger (bis 1979) zurück. Unsere Apotheke ist noch kein Oldtimer. Na dann ... los geht's, und hoffentlich brauchen wir die Autoapotheke auch diesmal nicht!

Brigitte Braun

Zwischen hier und Weltkulturerbe

Die Frühlingsausfahrt wird wieder drei Tage schön sein und diesmal in die Wachau führen.

So ein Wintereinbruch ist ja schnell provoziert, wenn man im Februar voreilig den Frühling ausruft, daher wollen wir nur zurückhaltend sagen: Im Mai werden wir, das Wetter und die Wachau bereit sein, drei Tage gemeinsam zu verbringen, und unsere Oldtimer werden hoffentlich bei bester Gesundheit mithalten.

In den Monaten bis dahin wird vor allem unser Fritz Albrecht höchst aktiv sein, denn wie im Vorjahr wird er die Frühingsausfahrt kraft langjähriger Erfahrung und mit viel Gespür für die Vorlieben der Oldtimerfans organisieren.

So werden wir vom Freitag, den 16. Mai, bis zum Sonntag, den 18. Mai, unsere mobilen Denkmäler zum Weltkulturerbe Wachau und nach Spitz an der Donau lenken, das Hotel Mariandl wird uns Quartier geben, und Speis und Trank sowieso. Ja, genau DAS Hotel Mariandl, und es wird genügend Zeit bleiben, dort das Gunther-Philipp-Museum zu besichtigen.

Die Highlights der drei Tage im Raffer: Am Samstag gibt's das Landhaus St. Pölten (Wenn Erwin Pröll erfährt, dass Fotos Chancen auf Auftritt in unserer Clubzeitung haben, ist sein Erscheinen nicht ausgeschlossen. Nur eine Theorie.) und eine historische Hammerschmiede zu sehen, weiters warten Traktoren auf die Besichtigung, und ein Lanz Bulldog wird für uns sogar gestartet: Der gigantische Einzylindermotor (ein Kolben, groß wie ein Kübel) will per Lötlampe vom Fahrer zartfühlend vorgeglüht werden, und als Startkurbel fungiert das Lenkrad, Steuerabzugsberechtigung im sehr archaischen Sinn. Ebenfalls am Samstag gibt's die

Ausstellung über Thronfolger Franz Ferdinand im Schloss Artstetten zu besichtigen, und vor dem Abendessen schafft ein Spaziergang zum Sender Jauerling Raum für neue Kalorien.

Der Sonntag hält das Motorradmuseum Egelsee und das Benediktinerkloster Göttweig für uns bereit, und niemand muss befürchten, der Tag wäre zu früh oder ohne kulinarischen Abschluss zu Ende. Eine genaue Streckenbeschreibung aller drei Tage gibt's auf unserer Homepage unter www.oc-hennersdorf.at, die Kosten der Ausfahrt verraten wir schon hier: Clubmitglieder sind um € 155.- dabei, Nichtmitglieder um € 178.-. Dafür gibt's die Übernachtungen samt Halbpension und so manche Führung. Frühlingswetter ist übrigens schon angefragt.

Martin Strubreiter

Besuchen Sie in **Hennersdorf Hauptstraße 32** das:

Gasthaus Theresienhof

Ein schöner schattiger Gastgarten und Saal geeignet für alle Feiern, auch für Hochzeiten Samstag und Sonntag durchgehend Küchenbetrieb.

Telefon 02235 / 81207

Mitglied werden im 1. Oldtimer Club Hennersdorf

Hauptmitgliedschaft:	€ 35.- / Jahr
Anschlussmitgliedschaft:	€ 15.- / Jahr (innerhalb der Familie)
Und so einfach geht es:	
Email:	1.och@oc-hennersdorf.at
Telefonisch:	0664/2735011
Ansprechpartner:	Herr Edgar Varga (Obmann)
Treffen beim Clubabend:	aktuelle Termine siehe Seite 2

Wir freuen uns bereits auf Euch!

Impressum: Eigentümer, Herausgeber und Verleger: 1. Oldtimer Club Hennersdorf, Josef Postl Gasse 11, 2332 Hennersdorf
Verantwortlich für den Inhalt: Martin Strubreiter, Edgar Varga

Joey