



sponsored by

**VIENNA
ONLINE**

www.seiberer.at
INTERNET-LIVEÜBERTRAGUNG
kabelsignal
TV + WEB + TELEFON

AUSSCHREIBUNG

24. INTERNATIONALER SEIBERER BERGPREIS

Prolog "50 Jahre Haflinger"
am Samstag, 25. April 2009
mit Museumsbesuch Egelsee
und gemeinsamem Mittagessen

50 Jahre BMW 700
Sonderwertung



1. Start: 10:00 Uhr
2. Start: 14:30 Uhr

am Sonntag, 26. April 2009 in Weissenkirchen in der Wachau

für historische KLEINWAGEN, ZWEIRÄDER, BEIWAGENGESPANNE, KABINENROLLER
und größere historische PKW bis 1300 ccm, Youngtimer-Sonderklasse (bis 1989)

Teuschl

3500 Krems Hofenstraße 50
Telefon 027 32 / 83 4 28
Telefax 027 32 / 83 4 28-20

VOLVO



sponsored by



Der Seiberer Bergpreis - Rückblick

Am 9. Juni 1924 veranstaltete die Kraftfahrer-Vereinigung NÖ-Land erstmals ein Bergrennen am Seiberer im Herzen der Wachau. Diesen nannte man damals wegen seiner landschaftlich reizvollen Umgebung den „Semmering der Wachau“.



Wochenlang wurde an der Instandsetzung der Seiberer-Straße gearbeitet, sodass sich die durchwegs etwa fünf Meter breite und acht Kilometer lange Sandstrecke am Tag des Rennens in sehr gutem Zustand präsentierte.

Ein Jahr später organisierte der NÖ Automobil-Club das zweite Seiberer-Rennen, bei dem sich 30 Fahrer und auch Fahrerinnen (!) in vier Solo- und drei Beiwagen-Motorrad-Klassen stellten. Der Seiberer galt als eines der schwierigsten Bergrennen.

Von 1955 bis Anfang der 70er-Jahre fanden dann in unregelmäßigen Abständen verschiedene Bewerbe wie Rallye-Sonderprüfungen, Winter-Wertungsfahrten und Bergrennen statt. Einige der damaligen Teilnehmer kann man heute wieder am Seiberer mit ihren mittlerweile zu Oldtimern gewordenen Fahrzeugen antreffen.



Natürlich wurden auch größere und schwerere Fahrzeuge, wie etwa dieser Volvo Amazon auf dem Foto aus dem Jahre 1967, beherzt auf den Seiberer getrieben.



1986 wurde dann der Seiberer Bergpreis vom Ersten Österreichischen Kleinwagen Club als Oldtimer-Bewerb wiederbelebt.

Der Seiberer Bergpreis bietet heute nicht nur den Besitzern historischer Kleinwagen, sondern auch vielen Motorrad-, Moped- und Rollerfahrern die Möglichkeit, ihre Fahrzeuge auf einer historischen Bergrennstrecke zu bewegen, und dabei die äußerst reizvolle Landschaft nördlich der Wachau im Kreise Gleichgesinnter zu erleben.



Manche Oldtimer-Liebhaber, allen voran Martin Strubreiter, lassen es sich nicht nehmen, alljährlich den Seiberer auf historischen Rennrädern zu erklimmen. Was aus Jux und Spaß entstand, wurde im Laufe der Jahre zum fixen Bestandteil des Seiberer Bergpreises.

1998 war der Seiberer Bergpreis die vermutlich erste Oldtimerveranstaltung Europas, die live im Internet mitverfolgt werden konnte.

Für den Seiberer Bergpreis verlegte die Post den ersten ISDN-Anschluss der Wachau. Seit 2008 übertragen wir nicht mehr nur Einzelbilder, sondern Videostream. 2009 übertragen wir erstmals kabellos über eine Breitband-Verbindung von

kabelsignal
TV + WEB + TELEFON

Unter www.seiberer.at kann jeder mit dabei sein, auch wenn er nicht dabei sein kann!



Der Prolog „50 Jahre Haflinger“

am Samstag, 25. April 2009, ab 10:00 Uhr.

Treffpunkt ist im Startgelände zum SEIBERER BERGPREIS, Abfahrt um 10:30 Uhr.



Route: Dürnstein – Oberloiben – durch die Weingärten und den Wald zur Fesselhütte.

Nach einer kleinen Jause geht es dann weiter über den Scheibenhof – Ostra – Senftenberg zum Puch-Museum in Egelsee. Nach der Besichtigung des Museums gibt es ein Mittagessen im Wirtshaus Lechner. So gestärkt geht es danach zum Truppenübungsplatz Mautern, wo ein Geländeslalom ausgesteckt ist. Im Anschluss daran kann das Offizierskasino besucht werden.

Der Prolog findet bei jedem Wetter statt.

Im Unkostenbeitrag von **nur € 12,-** pro Teilnehmer bzw. Teilnehmerin sind eine Jause, ein Mittagessen und der Museumseintritt ins Puch-Museum in Egelsee enthalten!

Kontakt: Johann Ettenauer 0699-11609292.

E-mail: info@haflingertreffen.com

Internet: www.seiberer.at

Der Steyr Puch Haflinger

Durch die gemeinsamen Wurzeln und den baugleichen Motor zum Puch 500 ist auch der Haflinger beim Ersten Österreichischen Kleinwagen Club stark vertreten. Jährlich veranstaltet der Erste Österreichische Kleinwagen Club ein Haflingertreffen und auch am Seiberer Bergpreis sind jedes Jahr einige Haflinger zu sehen.



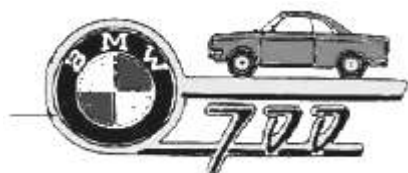
1959 startete die Produktion des Steyr Puch Haflinger in Graz/Thondorf, wobei ein Großteil der Geländefahrzeuge an das österreichische Heer und die schweizer Armee geliefert wurden. Trotz seiner Kleinheit ist der Haflinger durch seine Portalachsen ein hervorragendes Allradfahrzeug, welches bis heute keinen Nachfolger gefunden hat. Trotzdem wurde die Produktion 1974 eingestellt, da keine Lösung für eine zeitgerechte Motorisierung gefunden wurde. Außerdem war die Fertigung aufgrund der zahlreichen Ausstattungsvarianten derart aufwendig, dass die Wirtschaftlichkeit nicht in den Griff zu kriegen war.

Im Gegensatz zum Puch 500 hat der Haflinger einen sehr großen Exportanteil von ca. 80%.



*ALLES GUTE ZUM
GEBURTSTAG!*





Der BMW 700 basierte teilweise auf dem BMW 600, hatte jedoch im Gegensatz zu diesem als erster BMW eine selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, an der der italienische Designer Giovanni Michelotti mitwirkte. Gebaut wurde der Wagen von August 1959 bis September 1965.



Der BMW 700 war der Retter der BMW AG, die infolge einer verfehlten Modellpolitik – zwischen der Isetta und den V8-Modellen klaffte eine riesige Lücke – 1959 vor der Übernahme durch Daimler-Benz stand. Diese Übernahme konnte durch Kleinaktionäre mit Hilfe des Hauptaktionärs Herbert Quandt in letzter Minute verhindert werden. Der Verkaufserfolg des sportlichen und erschwinglichen BMW 700 stabilisierte das Unternehmen und ermöglichte die Entwicklung der Neuen Klasse, die den Durchbruch bedeutete und die V8-Ära beendete.

Zuerst gab es den BMW 700 Coupé, gefolgt vom BMW 700 (Limousine), BMW 700 Sport (später BMW 700 CS), BMW LS Luxus (1962 bis 1965) und BMW LS Coupé (1964 und 1965). Das BMW-700-Coupé ist das letzte ohne die typische C-Säule der BMW-Coupés mit dem „Hofmeister-Knick“, der mit dem BMW 3200 CS eingeführt wurde.



Mit dem 700er verließ BMW die futuristische und durchaus zweckmäßige Form des BMW 600 und kehrte zum konventionellen Stil mit klassischem Bug, seitlichen Türen und Stufenheck zurück. Der gebläsegekühlte Zweizylindermotor mit Leichtmetall-Kurbelgehäuse war wie beim BMW 600 vom Motorrad abgeleitet und im Heck eingebaut. Die erste Version 1959 leistete 30 PS bei 5000/min, die sportlicheren Versionen später 40 PS. Unter der Fronthaube befindet sich der Kofferraum; davor steht das Reserverad.

Technische Daten:

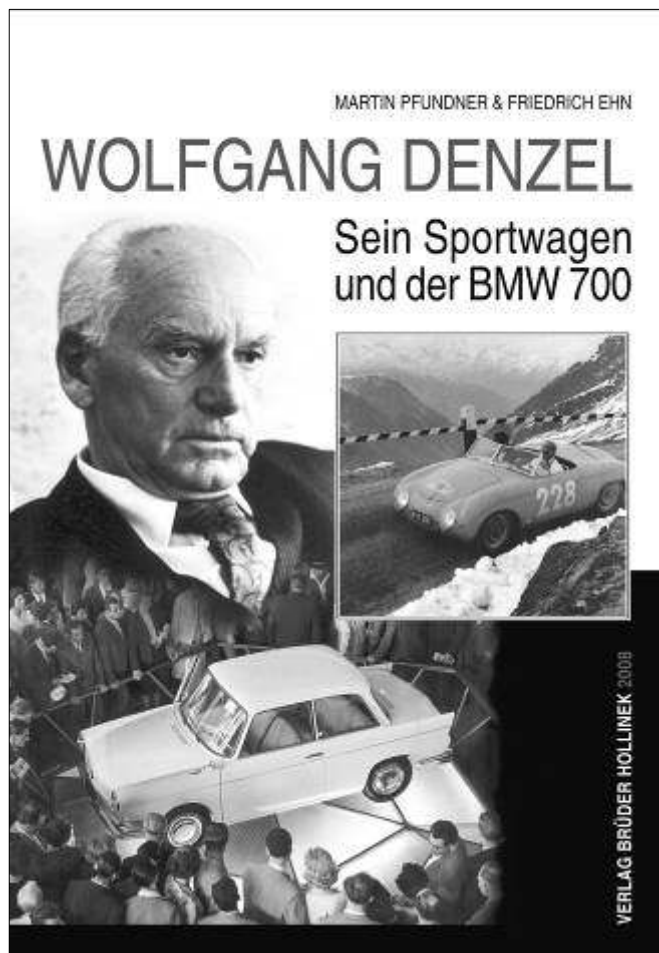
BMW 700 (ab 1963) / BMW 700 Sport + CS (1960–1964) / BMW LS Luxus (1963–1965)
 Motor: Zweizylinder-Boxer im Heck, Leichtmetall-Kurbelgehäuse
 Hubraum: 697 ccm, Bohrung x Hub: 78 x 73 mm
 Leistung bei 1/min: 700er - 30 PS bei 5000 / Sport - 40 PS bei 5700 / LS - 32 PS bei 5000
 Max. Drehmoment bei 1/min: 50 Nm bei 3400 / 51 Nm bei 4500 / 50 Nm bei 3400
 Verdichtung: 7,5 : 1 / 9,0 : 1 / 7,5 : 1
 Ventilsteuerung: Stoßstangen und Kipphebel, zentrale Nockenwelle
 Kühlung: Luft mittels Gebläse (Gebläserad auf der Kurbelwelle)
 Getriebe: Viergang mit Rückwärtsgang (Mittelschaltung)
 Radaufhängung vorn: Geschobene Längsschwingen, Radaufhängung hinten: Schräglenker
 Federung: Schraubenfedern
 Karosserie: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
 Spurweite vorn/hinten: 1270/1200 mm, Radstand: 2120 mm
 Maße L x B x H: 3540 x 1480 x 1345 mm, 3540 x 1480 x 1270 mm, 3860 x 1480 x 1360 mm
 Leergewicht (ohne Fahrer): 640 kg, 650 kg, 680 kg
 Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h, 135 km/h, 120 km/h.

**ALLES GUTE
ZUM GEBURTSTAG!**



Der 700er leitete allmählich und erfolgreich zur Mittelklasse über, wenn auch der für den BMW LS Luxus geplante Vierzylinder-Motor nicht zum Einsatz kam und die Verlängerung der Karosserie, die das LS-Coupé in der Seitenansicht unproportioniert erscheinen lässt, nicht nötig gewesen wäre. Von allen 700- und LS-Modellen zusammen wurden 181.411 Fahrzeuge gebaut.

Quelle: Wikipedia

BUCHTIPP!

Martin Pfundner & Fritz Ehn

Wolfgang Denzel Sein Sportwagen und der BMW 700

Der fünfzigste Geburtstag des BMW 700 steht vor der Türe. Dieser Wagen wurde zum Rettungsanker für die Bayerischen Motoren Werke in ihrer damaligen Existenzkrise. Er entsprang der Eigeninitiative eines Mannes in Wien. Dort wurde das Konzept geschaffen und die technische Entwicklung in einer bescheidenen Fachwerkstätte vorangetrieben. Jener kleine BMW made in Vienna wurde zum Erfolgsmodell und legte den Grundstein für den Wiederaufstieg der weiß-blauen Marke.

Wer war der Mann, der das Unvorstellbare schaffte?

Wolfgang Denzel stammte aus einer Glockengießfamilie in Marburg an der Drau. Als erfolgreicher BMW-Fahrer auf zwei und vier Rädern erhielt er schon vor dem Kriege die BMW-Vertretung für Steiermark und Kärnten. 1948, in finsternen Nachkriegstagen, baute er in Wien

den ersten Denzel-Sportwagen unter Verwendung von Wrackteilen aus Wehrmachts-Kübelwagen. Daraus wurde bald ein eigenständiger Hochleistungs-Sportwagen, der sich auch gegen harte internationale Konkurrenz bei Rallyes und Bergrennen glänzend bewährte. Nicht umsonst galt Wolfgang Denzel in jenen Jahren als die profilierteste und kantigste Persönlichkeit der österreichischen Automobilwirtschaft. Denzels kreativste Schaffensphase, vom eigenen Sportwagen bis zum BMW 700, hat Martin Pfundner als Thema seines siebten Werkes zur österreichischen Automobilgeschichte ausgewählt. Packend schildert er hier all die Erfolge und Schwierigkeiten, die Höhen und Tiefen der Entstehung des Denzel-Sportwagens und des BMW 700. Rund 200 historische Photos und Zeichnungen ergänzen und illustrieren diese spannende Story. Friedrich Ehns Beitrag über Wolfgang Denzel als Motorradfahrer rundet das Werk ab.

WOLFGANG DENZEL Sein Sportwagen und der BMW 700

1. Auflage (2008), 19x26cm, 152 Seiten,
mehr als 220 s/w Abbildungen, Hardcover;
ISBN 978-3-85119-314-5
€ 49,-

Bestellen können Sie das Buch im

Verlag Brüder Hollinek:
Web: www.hollinek.at,
Mail: office@hollinek.at
oder telefonisch unter 02231-67365.



KTM - Weltmeistermarke aus Österreich (nach Fritz Ehn)

In der ehemaligen KFZ- Werkstätte der Familie Trunkenpolz entstanden die ersten Motorräder unter der Bezeichnung „Moser R 100“. Moser war der Geschäftsführer des Firmeninhabers Hans Trunkenpolz. Erst ein Jahr später mit der Hereinnahme des Teilhabers Kronreif war der endgültige Firmenname gefunden: **Kronreif & Trunkenpolz, Mattighofen**. Am 15. März 1953 standen drei Prototypen des **KTM R 100**-Leichtmotorrads auf der Wiener Frühjahrsmesse, Medien und Publikum zeigten sich von der kleinen Maschine sehr angetan!

Die Serienfertigung lief prächtig und bereits nach zwei Jahren feierte KTM Rennpremiere beim „Wiener Höhenstraßenrennen“ am 27. März 1955: Zum ersten Mal versuchen vier 125er KTM-Rennmaschinen in den Kampf um die Spitze der Achttelliterklasse einzugreifen.

Von da an ging es Schlag auf Schlag: KTM etablierte sich mit Aufsehen erregenden Werbemaßnahmen und erfolgreichen Sportauftritten neben Puch - schier ein Kampf David gegen Goliath. Die jungen Wilden von KTM forderten im Einsatz für den Bekanntheitsgrad der Marke oft das Letzte von sich und ihren Vehikeln. Firmenchef Kommerzialrat Hans Trunkenpolz und sein Sohn Erich waren selbst begeisterte Motorsportler. KTM als



kleiner Konfektionär mit 150 Arbeitskräften konnte sich jedoch noch nicht an die Entwicklung einer eigenen Rennmaschine wagen. Doch mit dem Engagement des österreichischen Konstrukteurs **Ludwig Apfelbeck** gab es die Premiere des neuen Königswellen-Renntriebwerks im Februar 1957 - typisch österreichisch - bei einem Eisrennen in Zell am See.

Neben den Straßenmodellen **Tourist**, **Trophy** und **Tarzan** und dem Motorroller **Mirabell** konstruierte Apfelbeck den ersten Mopedroller **KTM Mecky** mit eigenem Motor. Nach dem



frühen Tod Kronreifs, dessen Firmenanteile von Karl Zizala erworben wurden, wurde der teure Straßenrennsport eingestellt, gleichzeitig gingen die Motorradverkäufe zurück. Doch ein neues Segment boomte: das Moped. Mit der **Comet**, einem Zweisitzermodell im Look einer Sportmaschine, konnte KTM die männliche Jugend begeistern, das Rollermped **Ponny** war ein weiterer Stützpfiler der Zweiradproduktion.

Die Rückkehr in den Sport geschah 1969 vor allem im Off Road Sport. Im Motocross- und im Wertungs- (heute Enduro-) Sport wurde KTM zum Fixstern am Motorradhimmel, der bis heute immer stärker strahlt. 1970 wurden die ersten eigenen Motocross-Motoren gebaut und machten als „Penton“ Furore in den USA. Dem ersten WM-Titel im Jahr 1974 unter Gennadij Moiseev und den beiden WM Titeln von Heinz Kinigadner in den Jahren 1984 und 1985 sollten unzählige weitere Titel folgen.

Nach dem Tod des Firmeninhabers Erich Trunkenpolz folgten wirtschaftlich schwere Zeiten, die im Konkurs des Jahres 1991 endeten. Doch unter dem neuen Firmeneigentümer Stefan Pierer gelang ein Relaunch der Marke, wie er glanzvoller nicht hätte sein können.

Heute ist KTM eine internationale Größe nicht nur im Gelände-, sondern auch im Straßenrennsport. Mit dem „X-Bow“ hat KTM den erfolgreichen Eintritt in den illustren Kreis der Sportwagenbauer geschafft. Und die sportliche Straßenfraktion hält auf begeisternden und ultraleichten Superbikes wie der Superduke die japanische Meute in Schach.

Art der Veranstaltung und Wertung

Der Seiberer Bergpreis wird heuer schon zum 24. Mal 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 6,5 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 Verlangsamten 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 Fahrzeuge

Startberechtigt sind sämtliche historische, ordnungsgemäß zum Verkehr zugelassene und in schönem Original- bzw. restauriertem Zustand befindliche Kraftfahrzeuge, die vor dem 26.4.1979 erstzugelassen wurden, bis 1300 ccm Hubraum.

Heuer gibt es wieder die beliebte **Sonderklasse für Youngtimer!** Teilnehmen dürfen Fahrzeuge, die mindestens 20 Jahre alt sind (Erstzulassung vor dem 26.4.1989) oder Fahrzeuge mit einem Lenker, der jünger ist als sein Fahrzeug. Das Fahrzeug muss aber weniger als 1000 ccm Hubraum haben, oder eine Fahrzeuglänge unter 3,60m!

In der **Vespa - Klasse** dürfen alle Vespas mit manuellem Schaltgetriebe starten. Bei Fahrzeugen, die jünger sind als 20 Jahre, ist die Teilnehmerzahl eingeschränkt – schließlich ist der Seiberer Bergpreis eine Oldtimer-Veranstaltung.

Nicht startberechtigt sind Rennfahrzeuge, sowie Fahrzeuge mit Umbauten, die nicht dem technischen Stand des Baujahres entsprechen (z.B. Turbolader). Diese Punkte werden bei der technischen Abnahme strengstens überprüft!

Technische Anfragen bezüglich der Startberechtigung von Fahrzeugen bitte ausschließlich an Martin Winkelbauer! (siehe Informationen und Organisationsleitung).



Ort und Ablauf der Veranstaltung

Die Veranstaltung findet **bei jedem Wetter** statt. Die Teilnehmer sollten nicht vor 8:00 Uhr, spätestens aber um 9:00 Uhr im Startraum eintreffen, wo die administrative und technische Abnahme stattfindet. Bis 9:45 Uhr kann die Strecke besichtigt werden.

Der 1. Lauf wird um 10:00 Uhr gestartet, der 2. Lauf um 14:30 Uhr. Nach Ende des 2. Durchgangs (etwa 16:30 Uhr) laden wir die Teilnehmer zu einem leckeren Essen mit Hausmannskost und einem Getränk ein. Anschließend um etwa 18:00 Uhr findet die Siegerehrung statt.

Unterbringungsmöglichkeiten



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 weitergeleitet werden.

Teilnahmebedingungen

Die Teilnehmer verpflichten sich, die Straßenverkehrsordnung einzuhalten und die für Gleichmäßigkeitsveranstaltungen vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h nicht zu überschreiten! Grobe Verstöße führen zur Disqualifikation. 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.

Für die Verwendung von Sicherheitsgurt und Sturzhelm sowie den Personentransport insbesondere auf einspurigen Fahrzeugen gelten die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften.

Die Fahrer anerkennen mit Ihrer Nennung die Ausschreibungsbestimmungen und verpflichten sich, unter keinen Umständen die ordentlichen Gerichte anzurufen.

Die Teilnehmer (Fahrer und Beifahrer) erklären sich in jedem Fall mit Film-, Ton-, und Videoaufzeichnungen sowie deren Veröffentlichung (z.B. unter www.seiberer.at) einverstanden.

Nennungen und Nenngeld

Als Nennungen werden ausnahmslos **VOLLSTÄNDIG AUSGEFÜLLTE UND UNTERSCHRIEBENE ZAHLSCHEINE** oder die **VOLLSTÄNDIG AUSGEFÜLLTE NENNUNG VIA INTERNET** akzeptiert! Teilnehmer aus dem Ausland finden ein eigenes Nennformular beigelegt. Dies gilt auch für die, die sich per Internet bereits vorangemeldet haben!

Alle relevanten Dokumente sind auch unter www.seiberer.at zum Download bereitgestellt. Internet-Nenner erhalten alle weiteren Informationen per E-Mail. Nicht bezahlte Internet-Nennungen verfallen am Tag nach dem ordentlichen Nennschluss und werden nicht weiter berücksichtigt.

Der ordentliche Nennschluss ist

Freitag, 27. März 2009

(Einzahlungsdatum)

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. Das Nenngeld ist Reugeld und wird nur dann rückerstattet, wenn die Veranstaltung seitens des Veranstalters abgesagt wird. Höhere Gewalt entbindet den Veranstalter von seinen Verpflichtungen.

Bei Stornierungen bis zum Ende der Nennfrist zahlt der EÖKC das Nenngeld nach Abzug von 10,- Euro Aufwandsabgeltung zurück, danach gibt es keine Refundierung! In begründeten Fällen kann das Nenngeld abzüglich 10,- Euro Aufwandsabgeltung für das folgende Jahr gutgeschrieben werden.

Bei Nichterscheinen am Veranstaltungstag ist in keinem Fall eine Rückvergütung möglich!

Nachnennungen sind leider nicht möglich!

Nenngeld:

€ 55,- für alle Fahrzeuge außer

€ 45,- für Fahrzeuge der Klassen A, E, F, I, sowie BMW 700, und alle Fahrzeuge vor Bj. 1945

€ 40,- für alle Mitglieder des EÖKC

€ 28,- für alle Vespas (V)
gesponsert von der Firma **Faber »**

€ 18,- für alle Fahrzeuge der Marke KTM
(Sonderwertung über alle Klassen)
gesponsert von



€ 12,- Prolog „50 Jahre Haflinger“ am Samstag, 25.4.2008 zum Puch-Museum in Egelsee (inkl. Jause, Museumsbesuch und Mittagessen).

Faber »

Das Nenngeld beinhaltet folgende Leistungen des Ersten Österreichischen Kleinwagen Clubs:

- Gesperrte Strecke, Polizei und Feuerwehr
- ein Parkplatz für das Teilnehmerfahrzeug im Startraum (keine Transportfahrzeuge!)
- detaillierte Teilnehmerunterlagen, Startnummern und Starterliste
- eine reichliche Jause pro teilnehmendem Fahrzeug nach dem 2. Lauf
- Preise (Pokale und Sachpreise) für die Klassen-, Gesamt- und Sonderwertungen (Siegerehrung)
- Sonderwertungen, z.B. Damenwertung, historische Gewänder (wir freuen uns, wenn nicht nur die ZweiradfahrerInnen in historischer Gewandung an den Start gehen!), und heuer: „50 Jahre BMW 700“, „50 Jahre Haflinger“, Vespa und KTM sowie heuer bereits zum 4. Mal die beliebte Youngtimerklasse.



*Bei technischen Problemen
hilft am Seiberer*



*Bei menschlichen
Problemen hilft
am Seiberer*



Klasseneinteilung:



A0.....historische Rennräder
(Info: *Martin Strubreiter* +43 2235 81093
oder +43 1 86331 5214)



Wir nehmen mit Bedauern zur Kenntnis, dass wegen der Kündigung durch die Stadtgemeinde Eggenburg und dem Abzug der Mitarbeiter das älteste (seit 1980) und das größte Motorradmuseum Österreichs (250 Exponate) zu existieren aufgehört hat. Das Museum ist aber weiterhin im Internet präsent unter www.motorradmuseum.at

AMopeds, Motorroller



V..... *Vespa* - Klasse

B..... Motorräder



C..... Beiwagengespanne

D..... Vorkriegsklasse - Pkw (bis 1945)
und alle Fiat Topolino



E..... 3-rädrige Kleinwagen, Kabinenroller
und Lastenroller



F..... Kleinwagen bis 500 ccm (bis 1978)
ausgenommen Steyr-Puch



G.... Kleinwagen von 501 bis 750 ccm (bis 1978)
ausgenommen Steyr-Puch
mit Sonderwertung 50 Jahre BMW 700

H.... Kleinwagen von 751 bis 1000 ccm (bis 1978)

I..... Steyr Puch Haflinger (Sonderwertung 50 Jahre)



J..... Steyr-Puch von 16 bis 19 PS

K..... Steyr-Puch von 19,8 bis 25 PS

L..... Steyr-Puch ab 27 PS



M.... Automobile von 1001 ccm bis 1300 ccm (Gästeklasse)

Y.....Youngtimer (EZ vor dem 26. April 1989)



*Der Veranstalter behält sich das Recht vor,
Klassen zusammenzulegen und Nennungen
ohne Angabe von Gründen abzulehnen!*

Informationen und Organisationsleitung

Internet: www.seiberer.at, e-mail: info@seiberer.at



Informationen zur Veranstaltung:

Dipl.-Ing. Martin Winkelbauer
Telefon und Fax: +43 1 7698147
Mobil: 0664-4869983
E-mail: martin.winkelbauer@gmx.net



*Ideen für das
Auto der Zukunft*



Informationen zur BMW 700 - Sonderwertung und Betreuung unserer ausländischen Gäste:

Roman Luksch
Tel. +43 1 2699800 oder Mobil 0676-5626679

Wolfgang Luksch
Tel. und Fax +43 1 8792940 oder
Mobil 0676-6725775



Informationen zur Vespa-Klasse (V)

Fritz Pichelmann (fritz@rc-roadrunner.at)
Michael Bauer (michael@rc-roadrunner.at)
homepage: www.rc-roadrunner.at



Informationen zur KTM-Sonderwertung

Jürgen Splet
Mobil: 0676-5172825
E-mail: schreckschraube@gmx.at

Das starke Ersatzteilprogramm für klassische Fahrzeuge der Marken
STEYR-PUCH, FIAT
AUTOBIANCHI
LANCIA
Fordern Sie den Katalog für Ihr Fahrzeug an!
1180 Wien
Antonig. 44-46
www.autoquariat.at
FERRARI-Restschutzprogramm!
e-mail: verkauf@autoquariat.at
Tel: 01/409 51 91 Fax: 01/409 51 91-20

Über 12.000 Neuteile
ab Lager lieferbar!



Spezialwerkstätte für KFZ-Technik



ZUVERLÄSSIG
KOMPETENT
GÜNSTIG
RASCH

Tel./Fax: 715 20 62

1030 Wien
Ungargasse 29

email: ringseis@ktz-ringseis.at
Internet: www.ktz-ringseis.at

Ihre Markenwerkstatt für alle Marken!
Spezialist für Oldtimer-Elektrik!

Vorankündigung

9. Internationales Haflingertreffen des Ersten Österreichischen Kleinwagen Clubs 12. bis 14. Juni 2009 in Mürzsteg / Steiermark



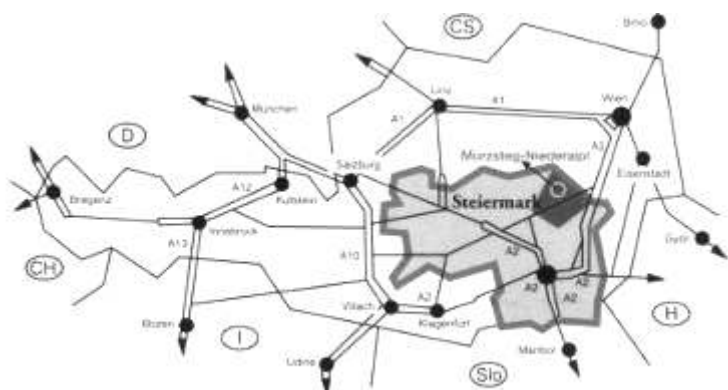
Vorläufiges Programm:

- Freitag, 12. Juni: Eintreffen der Teilnehmer zwischen 12:00 und 15.00 Uhr, im Anschluss daran eine gemeinsame erste Ausfahrt.
- Samstag, 13. Juni: Geländeprüfungen und Wertungsfahrten, Mittagessen, abends dann ein gemeinsames Abendessen.
- Sonntag, 14. Juni: Geländeprüfung und Wertungsfahrt, gemeinsames Mittagessen mit Siegerehrung und Preisverleihung, Verabschiedung der Teilnehmer.



Nähere Informationen und Nennung unter www.haflingertreffen.com

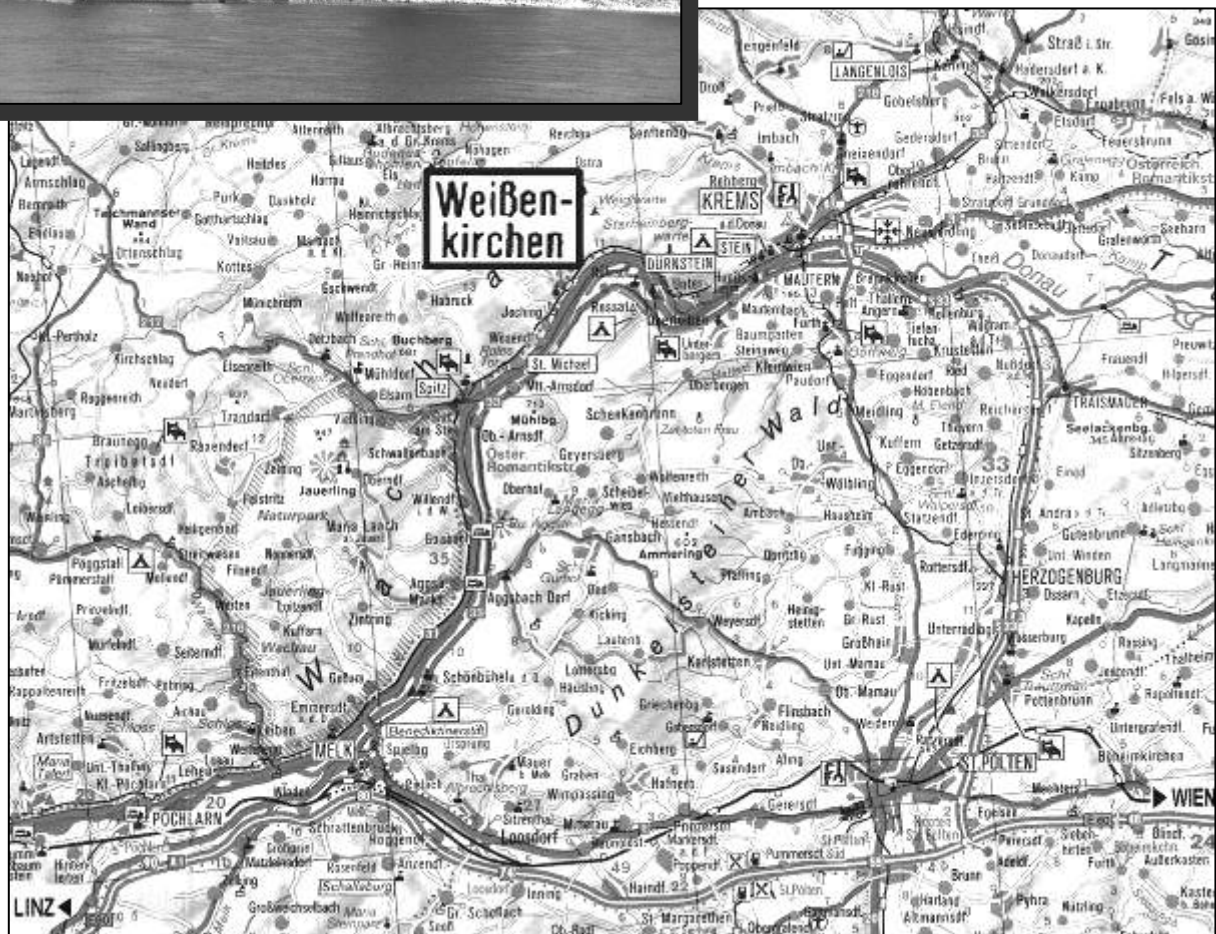
Mit freundlicher Unterstützung
der Gemeinde Mürzsteg



Köhler
 Rudolf Köhler GesmbH
 Sanitäre Anlagen
 Heizungen
 Energieoptimierungen



Die Weinbauidylle Weissenkirchen liegt inmitten der Wachau zwischen Krems und Spitz am nördlichen Ufer der schönen blauen Donau, erreichbar über die B 3 von Krems oder von Melk bzw. Emmersdorf.



Teuschi

3500 Krems Hafenstraße 50
 Telefon 027 32/83 4 28
 Telefax 027 32/83 4 28-20



VOLVO



HYUNDAI