4/2020 April
Sammler-Edition

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

+32 Seiten Österreich SPEZIAL

Stammes-fehde

BMW oder Mercedes? Allein die Frage grenzt an Blasphemie: Wir lassen 3er gegen Baby-Benz antreten

50 Jahre Range Rover: Ein Smoking fürs Grobe · Kaufberatung **Renault 5:** Ein kleiner Freund fürs Leben? · **Corvette C3:** Spritztour mit Siebenliter-V8 und 435 PS **Fiat-Abarth 1000 TC:** Heikle Baustelle eines Hobbyrestaurators · **Glanzleistung:** 13 Polituren im Praxistest · **Doppellecker-Bus:** Ein Pfarrer und sein Selbsthilfe-Projekt · Thomas macht's: **Letzter Teil** der Blech-Serie · Doch, das geht: **Schutzfolie aus der Lackierpistole** · Cafe-Racer-Ikone ab Werk: **Harley-Davidson XLCR** · Einstellen und synchronisieren: **Vergaser-Kur, Teil 2** · Wild und laut: **Built not bought**

Die rastlosen Junggebliebenen und ihr Donnerstags-Gräf & Stift-VKII: Otto Killer, Ferdinand Horvat, Walter Pipek, Toni Stummer und Peter Böhm (v.l.)

DIE DONNERSTAGSRUNDE

Ehrenamtliche Enthusiasten retten in ihrer Freizeit österreichisches Kulturgut, das sonst vielleicht unwiederbringlich in der Schrottpresse gelandet wäre

Fast wäre es 1998 zu einer nationalen automobilhistorischen Katastrophe gekommen. Am Gelände der jetzigen *Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH Österreich* in Wien Liesing, dem ehemaligen Perl-Autowerk, das 1936 von Gräf & Stift als Karosseriewerk übernommen wurde, fristeten 22 mehr oder minder fahrfähige österreichische Autojuwele den Dornröschenschlaf. Darunter ein Gräf & Stift SP8 von 1930 mit Achtzylinder-Leichtmetall-Zylinderblock. Nur 30 Exemplare wurden hergestellt – ernstzunehmende Konkurrenten für Maybach, Mercedes 770 und Hispano Suiza. Oder der Gräf C12, ein Einzelstück. Wahrscheinlich für Kanzler Schuschnigg mit Zwölfzylinder-Lincoln-Motor gebaut. Einige ÖAF-Lastwagen und Busse, Austro-Fiats und als Highlight der Gräf & Stift 40/45 von 1914. Das Leibauto von Kaiser Karl I von Österreich, welches er für Fahrten an alle Fronten des Weltkrieges verwendete und nach dem Zusammenbruch der Monarchie ins Schweizer Exil mitnahm.

Als das Werk die Restaurierung des wertvollen Kaiserwagens durch die Lehrwerkstätte veranlasste, stießen die Auszubildenden bald an ihre Grenzen. Viele Arbeiten mussten außer Haus erledigt werden. Die Kosten für die Restaurierung schossen mit 1,2 Millionen österreichischen Schilling durch die Decke. Dem Vorstand war dies ein Warnsignal. Die Oldtimer schienen eine Geldvernichtungsmaschine ohne rentablen Gegenwert zu sein und sollten verkauft werden. Was nicht für bare Münze an den Mann zu bringen war, sollte verschenkt werden und der verbleibende Edelschrott umgehend in die Presse wandern.

Zwei Mitarbeitern der Firma ging dieser Vorstandsbeschluss deutlich gegen den Strich. Doktor Gerhard Bruner, damals Leiter der Technischen Entwicklung, und Stefan Reitgruber, der schon 1960 bei Gräf & Stift angeheuert hatte und eigentlich Schiffbauer werden wollte. Sie gründeten den *Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken*, der die weitere Erhaltung der automobilen Schätzchen gewährleisten sollte. Beide waren enthusiastische Sammler historischer österreichischer Fahrzeugliteratur, funktionierten einen Kellerlagerraum in der Liesinger Firma zum Archivraum um und überzeugten den Vorstand davon, für die Pflege und Erhaltung der *Alten* in Zukunft zu sorgen.

GERRY HOLZWEBER
HIGH PROFESSIONAL CAR CARE

WERTE ERHALTEN, WERTE STEIGERN

Gerry Holzweber und sein Team sind DIE Spezialisten wenn es um professionelle Autopflege und Aufbereitung von wertvollen Oldtimern und Youngtimern geht. Jahrzehntelange Erfahrung und erlerntes Spezialwissen garantieren Ihnen, dass Ihr Oldtimer/Youngtimer in den richtigen Händen ist. Egal ob Ihr Wagen mit Nitro-, Acryl- oder Kunstharzlack lackiert ist und/ oder mit feinstem Leder ausgestattet ist, wir wissen die richtige Behandlung und Aufbereitung!

WIR BIETEN:

- **Beratung**
- **SWISSVAX-Veredelung**
- **NANO-Versiegelung**
- **KERAMIK-Beschichtung**
- **BRILA GLASS COATING**
- **TROCKENEIS-Reinigung** (Motorraum & Innenraum)
- **Leder- und Stoffaufbereitung – sowie deren Reparatur**

Vereinbaren Sie einfach einen ersten und kostenlosen Beratungstermin unter:

Handelskai 90, 1200 Wien | +43 (0) 1 236 99 22
office@autoreinigung.wien
www.AUTOREINIGUNG.wien
Autoreinigung Gerry Holzweber

Arbeitsteilung: Es wird geprüft, angepasst, zusammengebaut und die Borhmaschine gequält

Ein Einzelstück am Werkstatttor: Der Gräf & Stift C12 (1937/38) war der letzte PKW, der bei Gräf & Stift in Wien konstruiert und gebaut wurde

Per Schenkungsvertrag entledigte sich die Firma MAN sämtlicher Verantwortung für die Oldies. Die 46 Gründungsmitglieder, vornehmlich Betriebsangehörige, versuchten die nun vereinseigenen Fahrzeuge fahrbereit zu machen. In einem kleinen Kammerl am Firmengelände, mit wenig Werkstattausrüstung. Geschraubt wurde nach Dienstschluss.

Stefan Reitgruber, Obmann des Vereins mit dem sperrigen Namen, wagte sich als erster an das vorerst noch ungewohnte Schrauben an den Vorkriegsfahrzeugen. Ihm folgte bald Otto Killer. Der Meister in der Haus- und Anlagenverwaltung, war auch Meister im Organisieren von dringend benötigtem Material und Ausstattungsgegenständen für den Verein. Er wusste immer Bescheid, wenn das Werk irgendetwas nicht mehr brauchte und versucht war, Dinge wegzuwerfen. Otto sammelte einfach alles, Unbrauchbares wurde verkauft. Ein Gewinn für die Klubkassa, aus der von nun an alles finanziert werden musste.

Walter Pipek war seit 1963 als Kfz-Elektriker in der Busfertigung tätig und stand knapp vor der Pensionierung, als er sich den Oldtimerenthusiasten zwanglos anschloss. „Eigentlich wollt i des Oabeitsgwandl nochn letztn Oabeitstog im Öl-Fassl vabrennan!" Es kam jedoch ganz anders. Mit Freund Ferdinand Horvat, der ebenso in der Busabteilung hackelte, traf er sich bald regelmäßig in der kleinen, aber feinen Restaurierungswerkstatt zum lohnenden Zeitvertreib. „Wos mochst denn scho zaus in da Pension?" Als dann noch der gelernte Mechaniker und ehemalige Meister der Qualitätssicherung, Peter Böhm und der Ex-Fuhrwerker Anton Stummer, ein bekennender ÖAF-Tornado-Fan, zu den Hobbyschraubern hinzustießen, legten die Sechs einen Wochentag für regelmäßige Treffen fest. Es sollte der Donnerstag sein. Dieser Entschluss fiel von nunmehr 15 Jahren. Und diese Tradition setzt sich bis heute fort.

Walter kommt jeden Donnerstag um fünf Uhr früh in die Vereinswerkstätte. Hat keine Parkplatzsorgen und schlürft gemütlich am Kaffeehäferl, während der detailverliebte Ferdinand zwischen acht und neun am freiwilligen Arbeitsplatz eintrifft. Peter, der Tüftler, koordiniert die vorgesehenen Arbeiten mit höchster Präzision. Otto organisiert alles Wichtige wie eh und je. Toni freut sich, schon bald die Kupplung am weißen Tornado instandsetzen zu dürfen. Und Obmann Stefan? Sein enormes Fachwissen, gepaart mit Entspanntheit und Lockerheit sondergleichen, erklärt die mittlerweile 20-jährige Erfolgsstory des Vereins, in dem jede Meinung zählt, und Lösungen gemeinschaftlich erarbeitet werden.

Als ich zuletzt der Donnerstagsrunde beim Schrauben auf die Finger schauen durfte, erstaunte mich deren Arbeitsweise. Obwohl sich die Sechs mit den Eigenheiten der Druckluft-Ölbremse eines seltenen

G&S Urgesteine:
Stefan Reitgruber und der erste in einem Stück gegossene Silumin-Achtzylinder-Reihenmotor von 1930

Die Standardtruppe mit Nachwuchs:
Walter Poandl und Helmut Fichtenbauer (Mitte stehend) bereichern die launige Runde

ÖAF Husar abmühten, war es leise wie in einer Kirche. Jedes Teil der Bremse musste instand gesetzt werden. Neuteile gab es nicht. Eine zweifellos schwierige Aufgabe. Keine Kraftausdrücke hallten durch die Werkstatt, kein Schraubenschlüssel knallte gegen die Wand. Unglaubliche Ruhe und Gelassenheit lag im Raum, die Freude am gemeinsamen Hobby war deutlich zu spüren. Aber auch Stolz lag in der Luft.

Gelang es doch den sechs Musketieren, den einzig existierenden Ditmar & Urban von 1924 auf die Straße zu bringen. Mit einer aufwändigen Restaurierung, unter Beibehaltung der beinahe 100-jährigen Patina des Autos. Einer der wahrscheinlich schwierigsten Wege, Kulturgut im Originalzustand zu erhalten. Präsentiert wurde das Auto schließlich in der Schönauerstraße in Graz, wo es einstmals gebaut worden war.

Obwohl einige Mitarbeiter der Donnerstagsrunde Baujahr 1945 in ihrer Geburtsurkunde vermerkt haben, mangelt es ihnen nicht an großem Enthusiasmus, weiterhin unentgeltlich an den Vereinsfahrzeugen zu schrauben, um einen repräsentativen Querschnitt der österreichischen Automobilgeschichte für die Nachwelt zu bewahren. Der mächtige Reihen-Achtzylinder soll in den Gräf SP8 eingebaut werden, im Obergeschoss der Werkstatt wartet ein grüner Gräf VKII auf seine Vollendung. Für ihren unermüdlichen Einsatz wurden sie letztes Jahr mit dem Bundesehrenzeichen ausgezeichnet. Mehr als berechtigt, wie ich meine. Führen sie doch ein Hobby in die Bahnen zurück, wo es ursprünglich herkam: In die Welt des historisch-technisch interessierten Schraubers, fernab jedes Finanzschauplatzes.

TEXT ***Alexander Trimmel***
FOTOS ***Alexander Trimmel, Karl Severin, Foto Kling***

CLASSIC DEPOT
Räume automobiler Leidenschaft

Sichern Sie sich **JETZT** Stellplätze, Büro- und Werkstattflächen!

Symbolfoto

FÜR AUTOMOBILE, SAMMLER & ENTHUSIASTEN

- Eröffnung Classic Depot WIEN Ende 2019 . 1120 Wien, Stachegasse 18
- Maßgeschneiderte Mietverträge
- Einzigartiges Sicherheits- & Servicekonzept
- Modern und stylisch . Club-Atmosphäre

checkin@classic-depot-wien.at
www.classic-depot-wien.at

STANDORTE D/A/CH

in Betrieb
in Umsetzung
in Projektierung