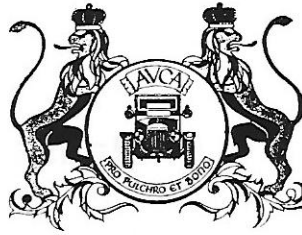


**10 JAHRE  
AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB  
AUSTRIA**



**1972-1982**



**PRO PULCHRO ET BONO**

---

FÜR DAS SCHÖNE UND FÜR DAS GUTE

# 10 Jahre AVCA

AUTOMOBIL VETERANEN-CLUB AUSTRIA



1972 – 1982

---

WIEN, 1982

---

## IMPRESSUM

---

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Automobil Veteranen-Club Austria (AVCA), Präsidium: 1210 Wien, Floridsdorfer Hauptstraße 29. Für den Inhalt verantwortlich: Richard Sofer, 2500 Baden, Friedrichstraße 1. Hersteller: Druckerei Ing. G. Probst, 2483 Ebreichsdorf, Wiener Neustädter Straße 20, Telefon 0 22 54 / 22 78. Verlagsort: 1210 Wien. — Herstellungsort: 2483 Ebreichsdorf.

**Vorwort**

Präs. Harald Boesch . . . . . 7

**1. VERANSTALTUNG 1972**

Automobil-Veteranen-Rallye um den Preis der Kurstadt Baden . . . . 9

**CHRONIK**

Die 1. Austria-Trophäe . . . . . 11

Das Clubjahr 1974 . . . . . 15

Chronik 1975/76 . . . . . 17

Der Martha-Marathon 1976 . . . . . 19

Veteranenausstellung im Wr. Messepalast 1977 . . . . . 25

Rund um den Dachstein (Pfungsten 1977) . . . . . 27

1. Melker Kristallpokal-Rallye . . . . . 30

Chronik 1978 . . . . . 36

„Kronen“-Veteranen-Rallye — quer durch Österreich . . . . . 41

500 Jahre Stift Seitenstetten (Chronik 1980) . . . . . 46

Clubmeisterschaften 1980 . . . . . 48

Austria-Trophäe 1981 . . . . . 49

2. Melker Kristallpokal-Rallye . . . . . 50

Der Vorstand heute . . . . . 55



Harald Boesch,  
Präsident

## **Liebe Automobil-Veteranen-Freunde! Liebe Clubkameraden!**

Der „Automobil-Veteranen-Club Austria“ überreicht Ihnen hiermit eine kleine Festschrift zum Anlaß der 10. Wiederkehr seines Gründungsjahres und hofft, Ihnen damit eine Freude zu bereiten.

Wir haben es u. a. unserem langjährigen Vorstandsmitglied, Hrn. Richard Sofer zu danken, der diesen Rückblick auf einige Ereignisse in unserem 10-jährigen Clubleben zusammengestellt hat.

In diesen 10 Jahren ist von unseren Clubmitgliedern viel Arbeit in Bezug auf Aufbau und Wiederbelebung eines ansehnlichen Fahrzeugbestandes geleistet worden. Dabei ist jedoch auch unser „Clubleben“ nicht zu kurz gekommen. Es ist natürlich unmöglich, eine lückenlose Clubgeschichte zu verfassen, doch wir haben versucht, die wichtigsten Ereignisse im bisherigen „Leben“ unseres Clubs zusammenzustellen. Dazu möchte ich Ihnen kurz die Situation der Autoveteranenwelt der 60-er Jahre in Erinnerung bringen: Das eigentliche „Veteranenleben“ in Österreich begann erst nach 1964, als sich einige Freunde mit wenig restaurierten, aber fahrtüchtigen Wagen der Vorkriegszeit zusammentaten und mit diesen Fahrzeugen die Straßen „unsicher“ machten. Diese „Anfänger“ waren es wohl, die den ÖMVC als ersten österreichischen Veteranenclub gründeten, dessen Präsident Hr. Dr. Herbert Schoeller war. Diesem Club trat ich damals als stolzer Besitzer eines „Austro-Tatra 57“ bei. Dieser ÖMVC hatte Landesclubs in Graz, Salzburg und Wels, die sich aber nach und nach selbständig machten, da sie u. a. mit dem organisatorischen „Zentralismus“ nicht

---

## VORWORT

---

zufrieden waren. In Wien war es im Jahre 1972 der „große, alte Mann im österr. Veteranenwesen“, Hr. Heinrich Goldhann, der es für gut befand, mit einigen Gleichgesinnten den „Automobil-Veteranen-Club Austria“ zu gründen.



Sein wahrscheinlich den meisten Mitgliedern bekanntes Motto: „Ein altes Auto gehört auf die Straße, nicht ins Museum“ sollte uns auch in Zukunft Devise sein.

Schon in den Jahren nach dem Krieg, in einer Zeit in der sich in Österreich gewiß nur ganz wenige Menschen für alte Automobile oder Motorräder interessierten, war unserem Gründungspräsidenten Heinrich Goldhann das Entdecken, Fahren und Erhalten solcher Fahrzeuge bereits ein mit Begeisterung ausgeübtes Hobby.

Mit diesem beispielgebendem Enthusiasmus, mit dem „Oldtimer-Bazillus“ hat Herr Goldhann im Laufe vieler Jahre eine bedeutende Anzahl von Menschen „angesteckt“ und um sich geschart.

Der AVCA hielt sich vom Beginn an an die Sportgesetze der FIVA, welche die internat. Dachorganisation des Veteranenwesens darstellt. Er betreut Mitglieder in ganz Österreich und im Ausland. So hatte der neue Club bald an die einhundert Mitglieder und Hr. Heinz-Christian Baeder und nach ihm Frau Erika Lutzky hatten als Schriftführer mit der Herausgabe der, inzwischen zum unentbehrlichen Clubservice gehörenden Clubnachrichten alle Hände voll zu tun.

Einige Jahre nach seiner Gründung gelang es dem AVCA, die Vollmitgliedschaft bei der FIVA zu erlangen. Damals trugen bereits fast 200 Mitglieder das schwarze Clubsakko des AVCA. Unser Club war damit zum mitglieder- und fahrzeugstärksten Veteranenclub Österreichs geworden, wie es das Mitglieder- und Fahrzeugverzeichnis, das der AVCA als erster österreichischer Club 1974 herausgab, zeigte.

Das selbstverständliche Hauptziel unseres Clubs ist natürlich das Auffinden und Restaurieren erhaltenswürdiger Fahrzeuge (über dieses „erhaltenswürdig“ gehen die Meinungen in fruchtbarem Streit manchmal etwas auseinander). Daneben ist es aber die Clubkameradschaft, welche im AVCA besonders hoch gehalten wird. Sie ist es auch, die viele Veteranenfreunde aus dem In- und Ausland zu Stammgästen bei AVCA-Rallyes und -Ausfahrten werden ließen. Dieses kameradschaftliche Clubleben dokumentiert sich auch in den gut besuchten Clubabenden, die allmonatlich in gemütlicher Atmosphäre stattfinden.

Zu dieser kameradschaftlichen Grundstimmung mag vielleicht auch die harmonische Arbeit des Clubvorstandes beitragen, der bei seinen monatlichen Sitzungen das weitere Clubgeschehen lenkt und stets ein offenes Ohr für Anregungen und Hinweise der Mitglieder hat.

So sei zuletzt allen Mitgliedern für ihre, dem Club erwiesene Treue und dem Vorstand, wie immer er in all den Jahren auch zusammengesetzt war, für seine Mühen herzlichst gedankt. Mögen die nächsten 10 Jahre für „unseren AVCA“ mindestens ebensoviele frohe und erfolgreiche Stunden bringen, wie die vergangenen.

Es spricht alles dafür, daß unseren veteranensportlichen Anliegen auch in Zukunft im AVCA bestens gedient ist.

Wien, im April 1982

### 1. Veranstaltung des AVCA im Juni 1972:

## Automobil-Veteranen-Rallye um den Preis der Kurstadt Baden

Zwei Tage lang wird man während der „Badener Rosentage“ Gelegenheit haben, lebendig gewordene Vergangenheit, ein Museum auf Rädern zu bewundern:

Der erst vor zwei Monaten gegründete „Automobil-Veteranen-Club Austria“ veranstaltet am 24. und 25. Juni die Automobilveteranen-Rallye um den „Preis der Kurstadt Baden“.

Eine solche Autoveteranen-Rallye ist kein Rennen, fordert aber dem Lenker durch Regelmäßigkeits- und Geschicklichkeitsprüfungen sein ganzes Können ab.

Der Automobil-Veteranen-Club Austria (AVCA) zählt trotz seiner „Jugend“ schon mehr als 70 Mitglieder im In- und Ausland

mit über 90 zum Großteil fahrbereiten und zum Verkehr zugelassenen Autos der Baujahre von 1904 bis 1939. Um nur einige der interessantesten Fahrzeuge zu nennen: De Dion-Bouton 1904, Sizaire-Naudin 1906, Steower 1908, Kaiser Franz Josefs ehemalige Stadtlimousine, ein Austro Daimler 1910, ein NSU 1912 (er gehört einem Rallye-Teilnehmer aus der Bundesrepublik), K.A.N. 1912 usw., über die verschiedensten Steyr-Typen bis zu kraftvollen Sportwagen der späten dreißiger Jahre. All diese Fahrzeuge — bisher liegen etwa 40 Anmeldungen aus dem In- und Ausland vor — werden

---

Start zur Veteranen-Rallye in Baden.



Samstag, den 24. Juni, zwischen 13 und 15 Uhr am Conrad-von-Hötzendorf-Platz eintreffen und können dort besichtigt werden. Der Start zur Rallye, die von den Firmen „Ringhoffer G. m. b. H.“ (den ehemaligen Herstellern des „Austro-Tatra“) und „Auto-Boss“ gesponsert wird, erfolgt am darauffolgenden Sonntag, um 10 Uhr mit laufendem Motor vom Hötzendorfplatz.

Das genaue Programm der Veranstaltung:

Samstag, 24. Juni:

13.00—15.00 Uhr: Eintreffen der Fahrzeuge in Baden, Conrad-von-Hötzendorf-Platz (Parkplatz).

17.00 Uhr: Korso durch Baden (vom Conrad-von-Hötzendorf-Platz — Erzherzog-Wilhelm-Ring — Kaiser-Franz-Ring — Erzherzog-Rainer-Ring — Josefsplatz — Pergerstraße

— Gutenbrunner Straße — Johannesgasse — Doblhoffpark.

17.30—19.00 Uhr: Aufstellung der Fahrzeuge im Doblhoffpark zur Besichtigung, während des Platzkonzertes der Polizeimusik Wiener Neustadt.

Sonntag, 25. Juni:

10.00 Uhr: Start zur Rallye: Conrad-von-Hötzendorf-Platz — Erzherzog-Wilhelm-Ring — Germergasse — Pfaffstätten — Einöde — Siegenfeld — Baden — Helenenstraße — Johannesgasse — Pergerstraße — Josefsplatz — Kaiser-Franz-Josefs-Ring — Conrad-von-Hötzendorf-Platz.

Diese Strecke wird dreimal durchfahren.

16.00 Uhr: Siegerehrung für die Teilnehmer im Kurpark vor dem Casino. Die Fahrzeuge werden in der Arenastraße aufgestellt zur Besichtigung!

Diese Veranstaltung war die 1. unter unserem damaligen Präsidenten Heinrich Goldhann. Dieser Veranstaltung sollten bis 1981 noch sehr viele folgen. Fahrtleiter und Organisatoren waren Herr Gerhard Mayer, Karl Steurer und Richard Sofer. Es kamen 39 Teilnehmer zum Start nach Baden. Die Rallyestrecke war 59 km.

## Veteranenrallye: Sieg für Baden

Der Automobil-Veteranen-Club-Austria lud zur Veteranenrallye und viele folgten dem Ruf. Die Stadt Baden und teilweise auch der Bezirk, wurden also von den blitzsauberen Schnauferln — die aber einen beachtlichen Liebhaberwert aufweisen — beherrscht. Für uns besonders erfreulich aber die Tatsache, daß der Gesamtsieger ein Badener ist: Wolfgang Tanner mit seiner „Singer“, Baujahr 1937. Es gab verschiedene Sonderprüfungen: so mußte der Fahrer mit verbundenen Augen eine Strecke von 20 Meter abfahren, die Anweisungen kamen dabei vom Beifahrer. Dann gab es eine Gleichmäßigkeitsprüfung. Dreimal 2.000 Meter mußten auf die Sekunde genau abgefahren werden. Ein Preisschießen und die Rallye im Raum Baden, Pfaffstätten,

Gaaden und Siegenfeld, rundeten das Programm ab.

Die Klasse I bis 1914 holte sich der Waldviertler Helmut Pfeffer, vor den Wienern Goldhann mit Austro Daimler und Dr. Rupert Pfeffer mit KAN-Rennwagen.

In der Klasse II (1914—1930) siegte die Feuerwehr Vöslau mit Gräf und Stift, vor Sonja Steurer aus Baden mit Aero 500. Richard Sofer aus Baden wurde 4., Ing. Raimund Voll aus Baden 5.

Wolfgang Tanner siegte auch in der Klasse III (1931 bis 1939) auf Singer, vor den Wienern Pusch, Zecha und Nemeskal. Marina Voll aus Baden wurde 9.

Zur Preisverteilung waren zahlreiche



Ehren- und Festgäste erschienen, unter ihnen sah man Bürgermeister Prof. V. Wallner und den Präsidenten des AVCA, Heinrich Goldhann. Eine ausgezeichnete Veranstaltung, zu der man dem Club — und vor allem auch dem Organisations-

Der Sieger der heurigen Rallye, Wolfgang Tanner, aus Baden.

---

leiter Karl Steuerer aus Baden nur gratulieren kann. Die Badener Rosentage fanden dadurch eine echte Bereicherung.

## Die 1. Austria-Trophäe

In diesem Jahr fand dann auch noch eine 2. Veranstaltung statt. Es wurde die „1. **Austria-Trophäe**“ des AVCA gefahren. 8.—10. September 1972. Unter der Fahrtleitung von Gerhard Mayer und den Hrn. Steuerer und Sofer kamen 53 Teilnehmer zum Start auf den Semmering. Gesamtsieger und Gewinner der Austria-Trophäe wurde Ing. Peter Huber auf MG TD Baujahr 1950.

---

1972

---

VERANSTALTUNGSVERLAUF

Freitag, 8. 9. 1972:

- 16.00-18.00 Uhr Eintreffen der Fahrzeuge am Semmering (Südbahnhotel)  
Fahrzeugabnahme, Garagierung der Fahrzeuge in der Garage  
des Südbahnhotels.
- 20.00 Uhr Empfangsabend im Südbahnhotel, Abendessen, Begrüßung  
der Teilnehmer, Fahrerbesprechung, Unterhaltung mit Tanz.

Samstag, 9. 9. 1972:

- ab 7.00 Uhr Frühstück in den Hotels
- ab 7.30 Uhr Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Garage und Aufstellung  
zum Start.
- ab 8.00 Uhr Start der Fahrzeuge zur 1. Etappe Richtung Eisenstadt.  
Startort vor dem Südbahnhotel.
- Fahrt über: Ma. Schutz, Göstritz, Schottwien, Aue, Weißenbach, Gloggnitz  
(Start der älteren Fahrzeuge ab 8.30 Uhr)  
Köttlach, Grafenbach-St. Valentin, Wimpassing, Ternitz,  
Neunkirchen, Breitenau am Steinfeld, Schwarzau, Wr. Neu-  
stadt, Eggendorf, Ebenfurth, Neufeld, Müllendorf, (Wulka-  
prodersdorf), Eisenstadt.
- ab ca. 11.00 Uhr Eintreffen der ersten Fahrzeuge in Eisenstadt, Aufstellung  
der Fahrzeuge vor dem Landhaus zur Publikumsbesichtigung,  
Mittagsrast.
- 14.00 Uhr Empfang der Teilnehmer durch den Landeshauptmann des  
Burgenlandes Herrn Theodor Kery.
- 15.30 Uhr Start der Fahrzeuge zur 2. Etappe Richtung Baden. Startort  
vor dem Landhaus.
- Fahrt über: Müllendorf, Hornstein, Wimpassing, Wampersdorf, Weigels-  
dorf, Ebreichsdorf, Oberwaltersdorf, Oeynhaus, Trais-  
kirchen.
- ab ca. 16.30 Uhr Eintreffen der ersten Fahrzeuge in Traiskirchen, Empfang  
der Teilnehmer durch die Fa. Semperit A.G. Sonderprüfung  
für Fahrer und Beifahrer.
- ab ca. 18.00 Uhr Eintreffen der ersten Fahrzeuge im Zielort Pfaffstätten vor  
dem Lilienfelderhof, Garagierung der Fahrzeuge im Lilien-  
felderhof.  
Unterbringung der Teilnehmer in den zugewiesenen Hotels  
in Baden.
- ab 20.00 Uhr Heurigenabend im alten Preßhaus des Lilienfelderhofes.

Sonntag, 10. 9. 1972:

- 10.00-12.00 Uhr Platzkonzert der Pfaffstättner Trachtenkapelle vor dem  
Lilienfelderhof, Frühschoppen mit anschließender Preisver-  
teilung, Verabschiedung der Teilnehmer.

Am 8. März 1973 veranstaltet der AVCA den **1. Faschingsball**. Der Besuch war sehr gut und unsere Mitglieder hatten sich prächtig unterhalten. Ein voller Erfolg!



Im Jahr 1973 fand dann die **2. Rosen-Rallye** um die „Austria-Trophäe“ des AVCA statt. 15.—17. Juni 1973. Fahrtleiter war wieder einmal Hr. Gerhard Mayer. Die Organisation war in den Händen von Hrn. Steurer und Hrn. Sofer. Streckenlänge 68 km.

## 60 Veteranen werden erwartet

Es geht um die „Austria-Trophäe“ des AVCA und den „Preis der Stadt Baden“

BADEN — Eine Novität der Badener Rosentage bildet eine Automobil-Veteranen-Rallye, die der Automobil-Veteranen-Club Austria, mit freundlicher Unterstützung der Kur- und Kongreßstadt Baden in der Zeit vom 15. bis 17. Juni veranstaltet.

Es geht dabei um die „Austria-Trophäe“ des AVCA und um den „Preis der Kurstadt Baden“.

Diese Veranstaltung, zu der ca. 60 Veteranenfahrzeuge aus dem In- und Ausland erwartet werden, ist eine touristische Rallye mit Genauigkeits- und Geschick-

lichkeitsprüfungen. Die Fahrt vollzieht sich auf einem Rundkurs in Baden und Umgebung.



**PROGRAMM:** Freitag, 15. Juni, 15-18 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer in Baden am

Conrad-von-Hötzendorfplatz; Parkplatz. Samstag, 16. Juni, 9 Uhr: Start zur Rallye — Conrad-von-Hötzendorfplatz — Erzherzog-Wilhelm-Ring — Germergasse — Pfaffstätten — Einöde — Siegenfeld — Baden — Helenenstraße — Josefsplatz — Kaiser-Franz-Josefsring — Bahnhof. Diese Strecke wird zweimal durchfahren. Nach der zweiten Runde führt die Strecke über Gaaden nach Heiligenkreuz (ZIEL). 17 Uhr: Eintreffen der Teilnehmer in Baden, aus dem Helenental kommend. Sonntag, 17. Juni, 10.30 Uhr: **Blumenkorso durch Baden.** Conrad-von-Hötzendorfplatz — Erzherzog-Wilhelm-Ring — Kaiser-Franz-Ring — Erzherzog-Rainering — Josefsplatz — Pergerstraße — Helenenstraße — Doblhoffpark. 11.30 Uhr: **Preisverteilung und Platzkonzert** der 1. Badener Trachtenkapelle im Doblhoffpark — ORANGERIE.

Vom 24. 9. bis 30. 9. 1973 wagte sich dann der AVCA über seine erste große Veranstaltung — **AUTOVETERANENFAHRT** um die „**BMW-Trophäe**“ Wien — Prien — München. Im Ziel in München konnten dann 79 Fahrzeuge begrüßt werden. Die Organisation hatte damals Hr. Heinrich Goldhann, Gerhard Mayer und Karl Steurer übernommen. Für die Strecke in Deutschland war der DAVC Lgr. O'bayern München verantwortlich. — Hr. Präsident Schlautköter.

Das Clubjahr 1973 ging mit einem Krampuskränzchen im Dezember zu Ende.



## II. AUTOVETERANENFAHRT UM DIE „BMW-TROPHÄE“

# Wien · Prien · München

24. 9. 1973 — 30. 9. 1973

und  
**10. Deutschlandtreffen  
des DAVC**

Schirmherr:  
**BAYERISCHE  
MOTOREN WERKE-AG  
- München**

Organisation



Wien



Lgr. O'bayern München

Wir begannen 1974 unsere Saison mit einem Faschingsball der diesmal in Baden stattfand. Auch die jetzt schon bekannte Rosenrallye wurde wieder gefahren und zwar



Start zur Rosenrallye 1974. Im Bild Präsident H. Goldhann.



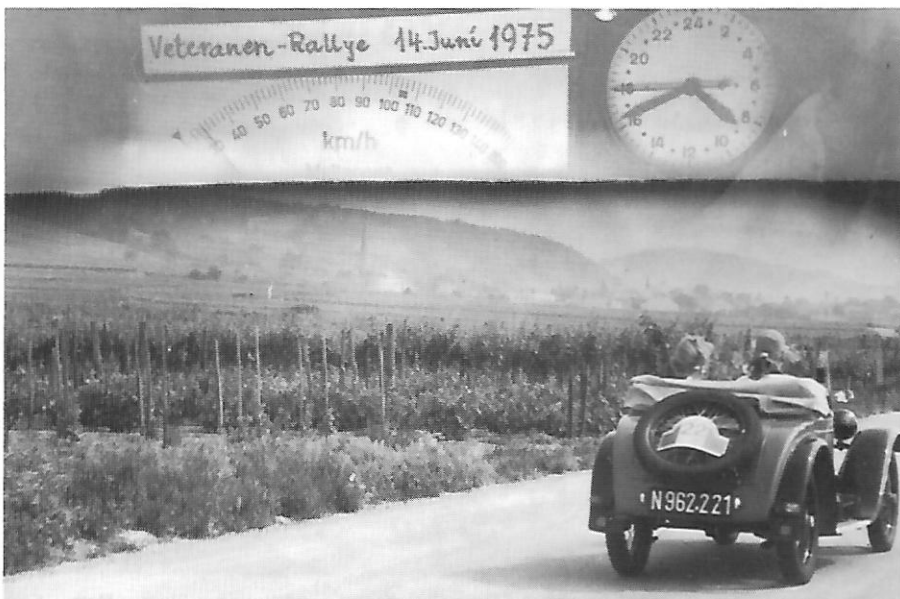
Preisverteilung im Melker Stiftshof bei der 4 Städterallye Krems - Amstetten - Steyr - Melk - Krems.

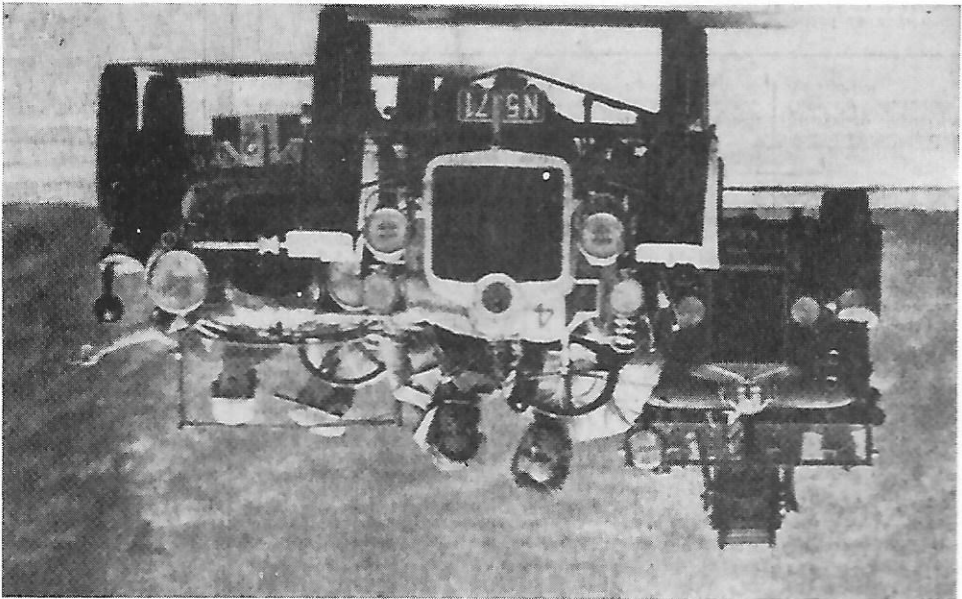
diesmal vom 13. bis 16. 6. 1974. Am Start waren 40 Fahrzeuge. Fahrtleiter war diesmal Hr. Richard Sofer und die Organisation hatte Hr. Steurer, Koisser und Hr. Willander übernommen. Gewinner der **GOLDENEN ROSE** Marina Voll Willis Overland 1924.

Der Automobil-Veteranen-Club Austria hatte aber in diesem Jahr noch eine große und schöne Rallye zur Austragung gebracht — die „**Austria-Trophäe**“ vom 15. bis 18. August 1974. Zu dieser Veranstaltung kamen 36 Teilnehmer, die Strecke führte von Krems über Amstetten, Steyr, Melk, nach Krems zurück. Die Streckenlänge war 253 km. Gesamtsieger wurde Helmut Pfeffer auf Tatra 1925. Die Fahrtleitung und Organisation hatte wieder einmal unser Karli Steurer übernommen. Das Wetter hatte damals zu gut mitgespielt — es wurden Temperaturen von 37 Grad im Schatten gemessen — nicht Motortemperatur.

In diesem Jahre wurden auch noch einige Ausfahrten veranstaltet, die immer sehr gemütlich waren. Man konnte immer neue Clubmitglieder kennenlernen und sehr interessante Fachgespräche führen. Es fand dann im Spätherbst die 1. Ausfahrt nach Puchenstuben statt. Diese Ausfahrt war mit einer **Automobil- und Motorradveteranenweihe** in Lilienfeld verbunden und so ging auch eine Rallyesaison wieder dem Ende entgegen.

Am 6. Dezember 1974 veranstaltete der AVCA noch einen Krampusheurigen in Wien 21. Am 20. 3. 1975 fand die Generalversammlung im Restaurant „Eder“ statt. Der Mitgliedsbeitrag wurde auf S 500,— festgesetzt. Am 1. Mai 1975 fand die erste Ausfahrt statt und vom 13. bis 15. Juni 1975 die Rallye um die „**Austria-Trophäe**“ und um die „**Goldene Rose der Kurstadt Baden**“. Die Fahrzeugabnahme wurde in Wien beim Rathaus abgenommen. Es waren 57 Starter gekommen. Bei dieser Rallye wurde nicht nur genau gefahren, wie dieses Radarbild zeigt . . . vorgeschriebener Schnitt 30 km/h sondern auch hart gekämpft.





Auch die Veteranen lieferten sich harte Windschattengefechte: Ein Graf & Stift hat sich hinter einen Sitzaire-Naudin gehängt.

Gewinner der „Austria-Trophäe 1975“ wurde Herr Helmut Pfeffer auf Sitzaire Naudine 1906 und die „Goldene Rose der Kurstadt Baden“ gewann Prinz Schaumburg Lippe auf Le Zebre 1905.

Am 27. und 28. September fand dann die **2. Voralpenfahrt** nach Puchenshuben statt. Die Rallyesaison war zu Ende, aber die Arbeit für einige Herren des Vorstandes ging erst richtig los. Es waren Hr. Präsident Heinrich Goldhann, Karl Steurer, Gerhard Mayer, Ull Willander, Richard Sotér, die die erste **Langstreckerrallye des AVCA** ins Leben riefen. Neben dieser Grobveranstaltung für 1976 liefern auch noch Vorbereitungen für die 5. Rosen-Rallye in Baden.

Am 1. Mai war dann unsere erste Ausfahrt und vom 26. bis 27. Juni 1976 wurde die **5. Rosen-Rallye** gefahren. Die Fahrleitung hatte Hr. Sotér übernommen. Der Gewinner der „Goldenen Rose“ war Hr. Hans Rath auf Dodge Six 1930. Am Start waren 44 Fahrzeuge. Die Länge der Strecke war 125 km. Ja, und dann war es so weit am 11. 9. 1976, der große Tag für den AVCA war gekommen — **MARTHA-MARATHON** 1976 über 1.000 km unter der Fahrleitung von Hrn. Karl Steurer. Startort war Bregenz und wir führen über folgende Strecke: Bregenz — Stuben — St. Anton — Imst — Innsbruck — Solbad Hall — Kitzbühel — Paß Thurn — Zell am See — St. Johann im Pongau — Schladming — Liezen — Mostandl — Mariazell — Lilienfeld — Baden — Eisenstadt — Podersdorf am Neusiedlersee. Eine wunderschöne Rallye mit 54 Teilnehmern. **Altestes Fahrzeug** Leon-Buat 1903, Besitzer Wolfgang Prinz zu Schaumburg Lippe.



Leon-Buat 1903. Wolfgang Prinz zu Schaumburg-Lippe.

**Auszug aus unserem Mitteilungsbrief von Heinrich GOLDHANN**

## Der Martha-Marathon

„Pro pulchro et bono“, das von unseren beiden geliebten „Brauereilöwen“ im Wappen getragene Motto des AVCA, stand sichtlich über dem Martha-Marathon, der größten Fernfahrt für Autoveteranen, die je in Österreich stattgefunden hat. Das Wetter war „pulchrum“ — es regnete überall, nur dort wo wir fuhren, schien die Sonne und die Autos waren „boni“, sie legten — mit einer Ausnahme — die 880 Kilometer lange Strecke vom Bodensee zum Neusiedlersee ohne Schwierigkeiten zurück.

Was hätten uns aber das schönste Wetter und die besten Autos genützt, wäre der Rallye nicht eine fast ein Jahr lang dauernde Vorbereitung vorangegangen? Der Erfolg wäre ausgeblieben. So möchte ich dann allen, die am Gelingen der Veranstaltung ihren Anteil hatten, nochmals meinen herzlichen Dank sagen, allen voran unserem Fahrtleiter Karl Steurer, der nur die Arbeit, nicht aber das Vergnügen des Mitfahrens in seinem Veteranen hatte. Besondere Bewunderung erregte es bei den Ausländern, daß eines unserer Mitglieder, Fahrschulbesitzer Hans Rath aus Melk, die Wagenkolonne mit einem bestausgerüsteten eigenen Werkstättenwagen begleiten ließ. Aber selbst die größten Anstrengungen Karl Steurers und seiner unermüdlichen Helfer wären fruchtlos geblieben, gäbe es nicht die MARTHA und ihren Peter Tüköry. Ohne ihn und die Hilfe der MARTHA hätten wir uns an dieses Unternehmen nie heranwagen können. Lieber Peter, Dir und den Direktoren der MARTHA gilt unser besonderer Dank und wir können nur hoffen, daß die Werbung, die wir mit allen Kräften betrieben haben, auf fruchtbaren Boden gefallen ist.

Schade, daß wir in unserem Mitteilungsbrief keine Bilder veröffentlichen können.

Oberstes aller „Pulchra“ war nämlich die Landschaft, durch die die Rallye führte. Es begann bei strahlendem Sonnenschein in Bregenz am herrlichen Bodensee. Von zehntausenden Menschen jubelt, ja manchmal sogar bedrängt, fuhren die 48 Wagen der Teilnehmer aus Frankreich, Polen, der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Österreich in Richtung Arlberg. Und hier wurde — wie schon im Fernsehen gezeigt — eine „historische“ Leistung vollbracht: Zum ersten Male bezwang ein Einzylinder-Wagen, Baujahr 1905, mit eigener Kraft den Arlberg. Man muß aber mit seinem Fahrzeug wirklich so verwachsen sein wie der Routinier Gerhard Mayer, um dies zu schaffen. Vor dem Arlberg wechselte er behutsam Öl und Wasser, entfernte alles Vermeidliche — sogar die Motorhaube —, um den Wagen zu entlasten und begann den „Anstieg“. Als es ganz steil wurde und der kleine 6 PS De Dion-Bouton-Motor nur mehr ganz langsam tuckerte, sprang Gerhard beherzt vom Kutschbock, stellte den Gashebel fest und lief einfach neben dem Auto einher, bis die Steigung wieder ein bißchen nachließ. So ging es denn mehr oder minder flott bis Imst. Hier, wie auch an allen anderen Orten, erwarteten uns eine begeisterte Bevölkerung, Bürgermeister, Stadträte, Fremdenverkehrs-Direktoren und was sonst Rang und Namen hat. Trachtenkapellen, Heimat-abende, Tanzorchester — es war immer für Abwechslung gesorgt.

Und mittags gab es fast immer einen Empfang mit Buffet, was Zeit und Geld sparte. Über Innsbruck, Wattens und Rattenberg führte die Strecke zum nächsten Tagesziel: Kitzbühel. Beim Start zur dritten Tagesetappe begann es zu regnen und die Fahrt auf den Paß Thurn war eine etwas feuchte Angelegenheit. Aber als wir oben ankamen, schien

schon wieder die Sonne. Nach dem Arlberg war der Paß Thurn ja nur ein „kleiner Fisch“, und über Zell am See, St. Johann im Pongau und Radstatt gings nach Schladming. Der vierte Fahrt-Tag war der landschaftlich wohl schönste. Ich bin noch nie mit dem Auto durch das Gesäuse gefahren, deshalb zog ich meinem sonst so berg- und rennfreudigen Austro Daimler ADR straff die Zügel an und gondelte im Schnecken-tempo dahin, um möglichst viel von der herrlichen Landschaft sehen zu können. In der kleinen Ortschaft Landl hatten Kommerzialrat Anton und Juniorchef Heinz Baeder für eine köstliche Mittagsrast und für zwei ausgezeichnete Harmonika-Spieler gesorgt. Frisch gestärkt führen wir also in Mariazell ein, über welches Kapitel ich verschämt den Schleier des Schweigens breiten möchte. Hier war's wohl „pulchrum“, aber nicht „bonum“. Nun, die meisten trugen es mit Humor und schließlich kam sogar noch Stimmung auf. Die nächste Tagesetappe über das Gscheid und St. Aegid brachte in Lilienfeld einen neuen Höhepunkt: Nach Besuch der hochinteressanten

Ausstellung „1000 Jahre Babenberger in Österreich“ empfing uns Landeshauptmann Maurer zu einem opulenten Mittagsmahl. Dieses kaum verdaut, führen wir schon neuen kulinarischen Genüssen entgegen. Bei dem alten AVCA-Rallye-Tigern wohlbekannten „Merzweiler“ brutzelte in der Rauchkuchl ein halber Ochse über dem offenen Feuer.

Auf altgewohnter Strecke donnerten dann die „Boliden“ Eisenstadt entgegen, wo es eine besondere Überraschung gab: Landeshauptmann Kery, schon mehrmals lebenswürdiger Gastgeber des AVCA, empfing uns mit einem fürstlichen Buffet im Schloß Esterházy. Ein Franzose sagte, er komme sich vor wie Giscard d'Estaing. Doch bald darauf, bei Schützen, holte uns der Regen ein und sollte uns bis Podersdorf nicht verlassen. Dies tat aber der Stimmung und allgemeinen Siegesfreude keinen Abbruch. Und als sich am nächsten Vormittag die heitere Gesellschaft in alle Winde zerstreute, war wohl jeder mit sich, mit seinem Auto und mit dem MARTHA-MARATHON zufrieden.



Das Starterfeld bei einer kleinen Pause am Paß Thurn.

## Martha-Marathon

### Bodensee – Neusiedlersee des Automobil-Veteranen-Club Austria

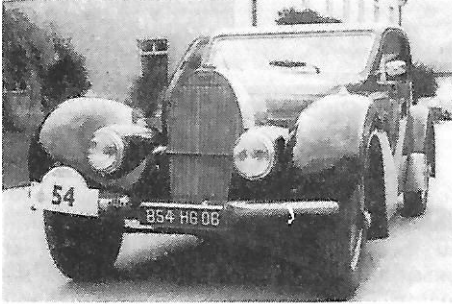
Dank der großzügigen Unterstützung durch die Martha Erdöl Ges. m. b. H. ist es dem Automobil-Veteranen-Club Austria gelungen, Mitte September die größte Leistungsprüfung zu veranstalten, die je in Österreich für historische Automobile ausgeschrieben war. Der „Martha-Marathon“ führte mehrere Dutzend Veteranenautos innerhalb einer Woche vom westlichsten in den östlichsten Teil Österreichs, vom Bodensee zum Neusiedlersee. Dabei waren teilweise recht anspruchsvolle Etappen zu meistern. Die Überquerung des Arlbergs sowie die Strecke von Schlading durch das Gesäuse, Wildalpen, Wechselboden und Mariazell ist selbst mit einem Wagen unserer Tage kein Kinderspiel. Für die Qualität der Fahrzeuge und die liebevolle Instandhaltung spricht die Tatsache,

daß bei fast 50 Teilnehmern nur 1 Ausfall zu beklagen war. Bemerkenswert ist besonders die Leistung eines der ältesten Fahrzeuge, eines einzylindrigen De-Dion Bouton aus dem Jahre 1904, dem es gelang, ohne fremde Hilfe den Arlberg zu erklimmen. Dabei stellte er noch einen Rekord besonderer Art auf: es war dies die erste Arlbergüberquerung mit einem Auto mit nur einem Zylinder, denn die erste Überquerung überhaupt fand 1908 — aber schon mit einem Zweizylinder — statt. Man sieht also, für einen Rekord ist es nie zu spät!

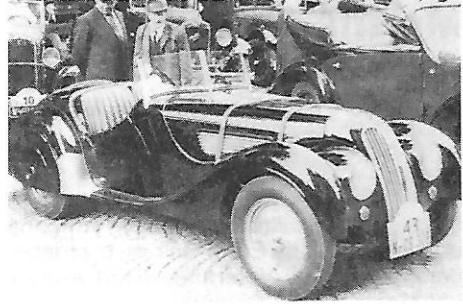
---

Prunk und Glanz der dreißiger Jahre, von links nach rechts: ein Austin 16/6, Baujahr 1933, der berühmte Steyr XXX (Baujahr 1930), ein Maybach SW 38 (Baujahr 1939) sowie ein Rolls Royce Phantom aus dem Jahre 1932.

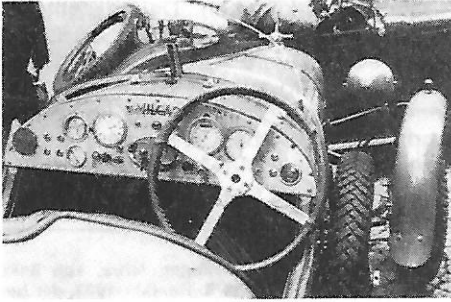




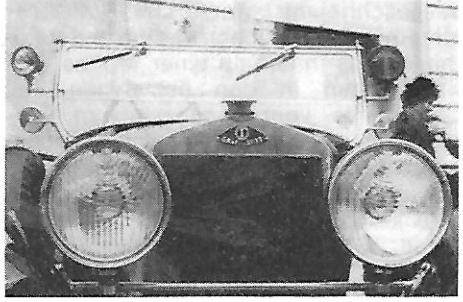
Ein Bugatti 57 (Baujahr 1938).



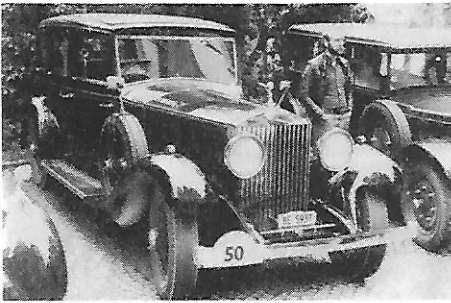
Einer von mehreren teilnehmenden BMW 328.



Ein Amilcar, dessen vielfältige Armaturen geradezu verwirrend erscheinen.



Besonders erfreulich ist es, daß große österreichische Marken nicht in Vergessenheit geraten; hier ein Gräf & Stift VK 2 (Baujahr 1927).



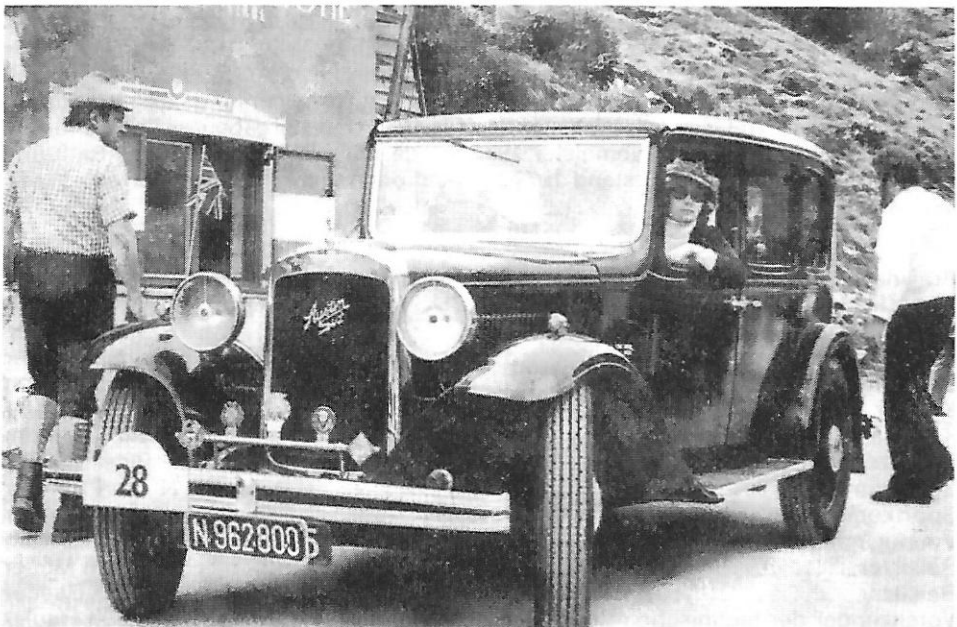
Der imposante Rolls Royce Phantom.



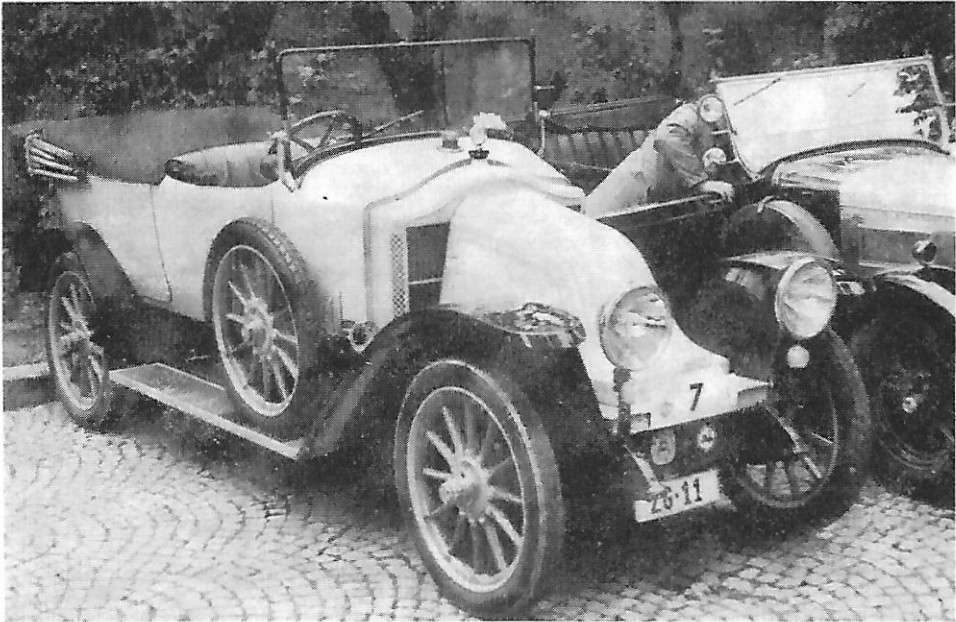
Der De-Dion Bouton 1904 auf seiner „Rekordfahrt“.



Der De-Dion Bouton bei der wohlverdienten Rast auf der Arlbergpaßhöhe.



Für diesen Austin 16/6 dagegen bedeutete der Arlberg keine besondere Anstrengung.

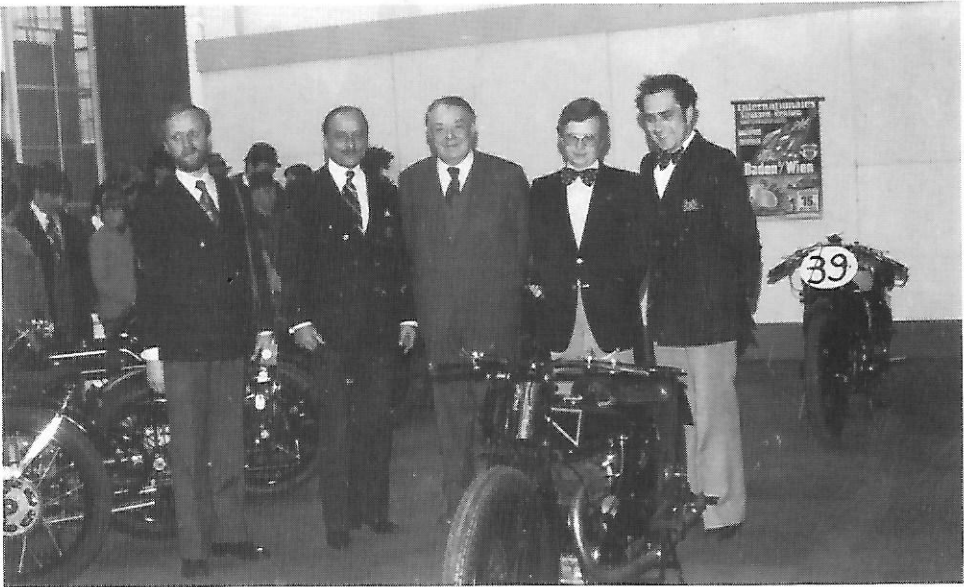


Renault war von Anfang an bei der Motorisierung dabei, hier ein Modell 1917.

Nach dieser Großveranstaltung wurde es ruhiger und an den nächsten Clubabenden wurde noch sehr viel vom Martha-Marathon gesprochen. Wir führten dann noch vom 2. bis 3. Oktober unsere traditionelle Herbstausfahrt durch — **3. Voralpenfahrt** nach Puchenstuben. Am 2. Dezember war die Hauptversammlung im Restaurant „Fenstergucker“ mit Wahl des Vorstandes für 1977 und Vergabe der Pokale für die Clubmeisterschaft 1976. Clubmeister 1976 wurde Willy Wölting vor Hans Rath und Heinrich Goldhann. Der Vorstand 1977 bestand dann aus folgenden Herren

Präsident .....	Heinrich Goldhann
Vizepräsident .....	KR. Ing. Anton F. Baeder
Vizepräsident .....	Gerhard Mayer
Schriftführer .....	Walter Krögler
Schriftführer .....	Harald Boesch
Kassier .....	Richard Sofer
Kassier .....	Franz Lenardin
Vorsitzender der Sportkommission .....	Peter Tüköry
Sportkommissär .....	Karl Steurer
Sportkommissär .....	Ull Willander
Vorsitzender der historischen Kommission .....	Hans Rath
Beisitzer .....	Toni Müller
Beisitzer .....	Heinz Baeder
Vorsitzender der technischen Kommission .....	Ing. Adolf Hauler
Beisitzer .....	Ing. Johannes Rath
Beisitzer .....	Franz Scheibenreif

... und mit diesem Vorstand gingen wir in die nächste Rallyesaison 1977. Wie schon immer fand dann auch am 1. Mai unsere Frühjahrsausfahrt statt. Wir waren zu Gast in St. Pölten bei Hrn. Brandstätter der uns auch sein wunderbares Museum zeigte. Aber fast hätte ich vergessen, unsere Clubtätigkeit begann diesmal schon viel früher, am 4. bis 6. März. Zu diesem Zeitpunkt veranstalteten wir im **WIENER MESSEPALAST** eine **Veteranenausstellung** — mit 20.000 Besuchern — ein voller Erfolg.



Veteranenschau Wiener Messepalast.



Informationsabend des Automobil-Veteranen-Club Austria.

Am 19. und 20. März lud der AVCA zur **Veteranenskimeisterschaft** nach Puchenstuben.



Veteranenskimeisterschaft Puchenstuben.

Nach dem 1. Mai nahte schon die nächste schöne Veranstaltung — vom 27. bis 30. Mai — die **Rallye rund um den Dachstein** zu Ehren Ledwinka-Porsche und Slevogt. Ja, wer machte wohl wieder die Fahrtleitung? — Karli Steurer! Bei dieser Veranstaltung waren Hr. KR. Ing. Anton F. Baeder, Heinrich Goldhann und Ull Willander auch noch als Organisatoren dabei. Die Streckenlänge war 179 km und es stellten sich 51 Fahrzeuge zum Start. Es war eine wunderschöne Rallye, lesen Sie auf den nächsten Seiten selbst. Gesamtsieger wurde Ernst Oberholzer aus der Schweiz auf Stellite, Baujahr 1915.

Ein Bericht mit Denkanstößen von Dr. Knöchlein, Nürnberg

## **„Rund um den Dachstein“, Pfingsten 1977**

Der Automobil-Veteranen-Club Austria (AVCA) hielt die Zeit um die 100. Geburtstage von Ledwinka-Porsche und Slevogt als geeigneten Anlaß dieser großen Automobil-Pioniere Österreichs durch eine Sternfahrt und Veteranen-Rallye zu gedenken. Etwa 50 Fahrzeuge und Motorräder gingen in Ramsau am Dachstein an den Start. In einer Zweitagesfahrt wurde bei strahlender Sonne auf landschaftlich reizvollen vom Pfingstverkehr nicht überfüllten Nebenstraßen das Gebirgsmassiv des Dachstein umfahren. Dr. Erich Ledwinka, der Sohn des weltbekannten Konstrukteurs, selbst heute in leitender Stellung bei Steyr-Puch tätig, fuhr auf einem Steyr II, Baujahr 1920, die Veranstaltung mit.

Die Gedächtnis-Rallye hatte touristischen Charakter. Nur sozusagen zur Auflockerung war sie mit einigen Sonderprüfungen gewürzt. Nichts anderes hatten wir bei unseren österreichischen Freunden vom AVCA erwartet. Alles entsprach Wünschen und Vorstellungen der Teilnehmer aus Österreich, Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland. Meiner Meinung nach soll nicht Gegenstand solcher Berichte sein, gut Organisiertes im Detail aufzuzählen. Mit positiver Kritik wäre nur dort anzusetzen, wo sich Notwendigkeiten aufzeigen. Dem Veranstalter mag unser dankbarer Zuruf: . . . es hat uns allen sehr gut gefallen! Wir kommen wieder! . . . all das sagen, was es an Allgemeinem zu sagen gibt. Doch nun zu einigen Besonderheiten, Denkanstößen, die ich geben möchte:

Die Veranstaltungen in Österreich, insbesondere die des AVCA, sind ausgefüllt von einer Herzlichkeit und Fröhlichkeit auf der Strecke und in den Stunden des Abends, die wir selten finden. Gruppenbildungen gehen unter, ja kommen gar nicht erst auf. Jeder setzt sich zu allen anderen, alle kommen zu jedem. Diese aufgeschlossene Herzlichkeit mag aus der völkerumfassenden Mentalität und dem Charme unserer österreichischen Freunde stark bedingt sein. Aber auch wir sollten daraus für uns etwas abzuleiten versuchen. Das Ziel fröhlicher Gemeinsamkeit, des sich Kennenlernens, des Eingehens auf den anderen im weiten Bereich unseres gemeinsamen Hobbys, sollte auch bei unseren Veranstaltungen in Deutschland Vorrang vor vielem anderen haben, besonders vor falschem sportlichen Ehrgeiz. „Sieger“ und „Verlierer“ wurden in Österreich von allen mit gleich freudiger Begeisterung gefeiert. Ja selbst wenn den Letzten — von vielen Teilnehmern mit „null“ Strafpunkten — sage und schreibe 5.485 Strafpunkte trennten und diese Leistung dem ehrenwerten Präsidenten Henry Goldhann gelungen ist. Es gab im engeren Sinn des Wortes eben keinen Verlierer und so sollte es bei rein touristischen Veranstaltungen auch sein. Oder glaubt jemand ernsthaft, daß ein Ballwurf, ein Kegelschub, ein Schlag auf dem Minigolfplatz mehr ist, als ein Glückereignis? Ein entscheidendes Wertungskriterium kann und soll solches jedenfalls nicht sein.

Nur bei touristischen Veranstaltungen in diesem Sinne ist es dann aber auch vertretbar, wenn Mitglieder des ausrichtenden Clubs in allgemeiner Wertung mitfahren. Nicht verständlich ist dies, bei sportlich ausgerichteten Veranstaltungen, denen sich — was viele begrüßen und manche unserer Freunde schon seit langem fordern — zu Recht eine immer stärkere Tendenz der Veranstalter zuwendet. Die eigenen Mitglieder des veranstaltenden Clubs in einer eigenen, gesonderten Wertung fahren zu lassen, ist bei sportlichen Veranstaltungen ein Gebot der Fairneß, anreisenden Freunden anderer Landesgruppen oder anderer Clubs gegenüber. Mit vielen weiß ich mich in dieser Vorstellung einig. Von manchen Veranstaltern, so auch

den Landesgruppen Nordbayern des ASC und DAVC, wird dies seit Jahren praktiziert. Ich könnte aber auch Landesgruppen gerade des ASC aufzählen, wo man sich diese Erkenntnis noch nicht zu eigen gemacht hat oder vielleicht auch noch nicht auf diese Problematik angesprochen wurde. Nur bei Sportarten, die nicht vom Veranstalter ausrichtungsbedingt gestaltet werden können und . . . bei Glücksspielen kann und sollte jeder gegen jeden antreten können. Bei sportlich ausgerichteten Veteranen-Rallyes ist dies nicht möglich; Streckenwahl, Ortskenntnisse usw. um nur diese Punkte anzusprechen, geben zwangsläufig den Mitgliedern des Clubs zumindest einen theoretischen Vorsprung.

Noch eine andere Aussage drängte mir die Fahrt um den Dachstein auf:

Unsere österreichischen Freunde haben als Veranstalter keine falsche Angst vor einer Überforderung der Teilnehmer und der Leistungsfähigkeit ihrer Fahrzeuge. Sie arbeiten Straßen- und Streckenführungen in ihre Routen ein, die bei uns als unmöglich, unzumutbar schon bei den ersten Planungsgesprächen angesprochen würden. Anders in Österreich: Am Pfingstsonntag, Rückfahrt etwa 30 km über die Dachstein-Hochalpenstraße nach Ramsau. Schmal, unbefestigt, nicht unbeachtliche Steigungen, Engstellen, Serpentinien kennzeichneten diese Straße auf der einen Seite; mit einem Wort: eine Hochalpenstraße. Zum andern aber auch eine Fahrt mit unbeschreiblichen Ausblicken und landschaftlichen Reizen, unmittelbar am Fuße des Dachstein-Massiv. Mit zwei Hinweisen wurde ohne zu zaudern diese letzte Etappe gestartet: Wir haben genügend Schleppfahrzeuge und . . . die Etappe ist neutralisiert; kein Teilnehmer ist gezwungen, die Strecke zu fahren. Die Talstrecke kann ebenfalls gewählt werden. Und wie wurde gefahren: Nahezu alle fuhren die Dachstein-Hochstraße; auch unser Schweizer Freund Ernst Oberholzer fuhr mit seinem Stellite, Baujahr 1915, die Alpine-Route mit Erfolg. Die Teilnehmer waren begeistert von dieser Abschluß-Etappe. Die Fahrzeuge waren nicht überfordert und die allgemeine Meinung war: So etwas sollte es auch bei uns geben! Gut, wir können bei uns keine Dachstein-Hochstraße mit ihrem spezifischen landschaftlichen Reiz bieten. Aber was wir können und sollten ist, die Angst vor unseren Teilnehmern und Fahrzeugen zu verlieren und auch schwierigere Straßenstücke mit landschaftlichem Reiz jedenfalls in unsere sportlichen Veranstaltungen einzubauen. Unsere Fahrzeuge sind keine Museumsstücke und viele Freunde wollen sie auch nicht so gewertet wissen. Sie können und wollen mit ihren Fahrzeugen fahren. Wählen wir die Strecken entsprechend und bieten wir mehr auch an Schwierigkeiten in diesem Bereich. Geboten erscheint mir allerdings ein klarer Hinweis in der Ausschreibung zu einer Veranstaltung auf Art und Schwierigkeit solcher Strecken, um jeden Veteranen-Besitzer die Überlegungsmöglichkeit von vornherein einzuräumen. Weiter sollten solche Etappen auf jeden Fall zeitlich neutralisiert gefahren werden, um die Chancengleichheit der Teilnehmer nicht zu beeinträchtigen und auch Ausweichstrecken geboten werden.

Zum Allgemeinen sagte ich mehr als zur Rallye „Rund um den Dachstein“. Mein letzter Satz ist aber Dank und Anerkennung besonders an meinen Freund Karl Steurer, dem Sportreferent des AVCA. Durch seine einwandfreie Organisation und durch seine fröhliche Kameradschaft hat er, unterstützt von vielen seiner Clubfreunde, den vollen Erfolg dieser Gedächtnisrallye zuwege gebracht, zur Freude und Begeisterung aller Teilnehmer.

An den nächsten Clubabenden wurden Filme von der Dachsteinrallye gezeigt und jeder der mitgefahren war, war der Meinung: die Veranstalter haben volle Arbeit geleistet. Es lagen aber nur 25 Tage zwischen dieser Rallye und der Rallye in Baden. „**ROSEN-RALLYE 1977**“ vom 25. bis 26. Juni in Baden. Leider bei sehr schlechtem Wetter stellten sich 50 Teilnehmer am Parkplatz in Baden zum Start. Es wurden 165 km gefahren und es waren auch 3 Ausfälle zu beklagen. Gesamtsieger wurde Ing. Peter Weiser vor Ing. Adolf Hauler und Ing. Johannes Rath. Fahrtleiter bei dieser Veranstaltung war Herr Richard Sofer und Herr Ull Willander.

## Rund um den Dachstein 1977

### ERGEBNISLISTE

Gesamtsieger: Ernst OBERHOLZER aus der Schweiz auf Stellite, Baujahr 1915

KAT A	1. Platz	Ernst Oberholzer	0 Strafpunkte	CH	1915
	2. Platz	Willy Wölting	10 Strafpunkte	D	1910
	3. Platz	Henry Goldhann	5.480 Strafpunkte	A	1910
KAT B I	1. Platz	Ing. Peter Weiser	10 Strafpunkte	A	1927
	2. Platz	Horst Starkl	50 Strafpunkte	A	1925
	3. Platz	Fritz Hadorn	230 Strafpunkte	CH	1924
	4. Platz	Siegfried Mirth	240 Strafpunkte	D	1927
	5. Platz	Dr. Wolfgang Herrmann	290 Strafpunkte	D	1927
	6. Platz	Dr. Erich Ledwinka	980 Strafpunkte	A	1920
KAT B II	1. Platz	Hans Rath	10 Strafpunkte	A	1930
	2. Platz	Richard Sofer	30 Strafpunkte	A	1928
	3. Platz	Ull Willander	30 Strafpunkte	A	1930
	4. Platz	KR. Ing. Anton Baeder	40 Strafpunkte	A	1930
	5. Platz	Werner Nederost	50 Strafpunkte	A	1928
	6. Platz	Herbert Kessler	80 Strafpunkte	D	1930
	7. Platz	Dir. Otto Eisenhut	110 Strafpunkte	A	1929
	8. Platz	Hermann Smidt	140 Strafpunkte	D	1930
KAT C	1. Platz	Johann Oberleitner	0 Strafpunkte	A	1931
	2. Platz	Heinz Baeder	0 Strafpunkte	A	1935
	3. Platz	Dr. Johann Kidery	0 Strafpunkte	A	1936
	4. Platz	Ing. Johannes Rath	0 Strafpunkte	A	1938
	5. Platz	Günter Radda	0 Strafpunkte	A	1938
	6. Platz	Harald Boesch	10 Strafpunkte	A	1936
	7. Platz	Volker Bernges	10 Strafpunkte	A	1936
	8. Platz	Rudolf Ettel	20 Strafpunkte	A	1934
	9. Platz	Mag. Nico Zaruba	20 Strafpunkte	A	1939
	10. Platz	Josef Feit	40 Strafpunkte	D	1931
	11. Platz	Gisela Beckmann	40 Strafpunkte	D	1939
	12. Platz	Fritz Zottl	60 Strafpunkte	A	1938
	13. Platz	Heinz Hütter	90 Strafpunkte	A	1939
KAT D	1. Platz	Dr. Gerhard Knöchlein	20 Strafpunkte	D	1938
	2. Platz	Robert Potocnik	40 Strafpunkte	A	1933
	3. Platz	Rudolf Wagner	60 Strafpunkte	D	1934
	4. Platz	Siegfried Stotz	100 Strafpunkte	D	1939
	5. Platz	Arch. Otto Wagner	220 Strafpunkte	A	1937
	6. Platz	Peter Ladwein	230 Strafpunkte	D	1938
	7. Platz	Albert Rhomberg	540 Strafpunkte	CH	1935
Mil.	1. Platz	Werner Königshofer	0 Strafpunkte	A	1942
Mot.	1. Platz	Franz Wiesner	0 Strafpunkte	A	1928
	2. Platz	Anton Baumgartinger	0 Strafpunkte	A	1939
	3. Platz	Siegfried Cmyral	1.700 Strafpunkte	A	1939

Ich hoffe, Sie waren mit der Organisation unserer Veranstaltung zufrieden. Sollte manches nicht ganz geklappt haben, bitte ich, dies im Namen meiner Mitarbeiter zu entschuldigen.

Zumindest das Wetter war programmgemäß bestellt!

Herzlichen Dank für Ihre Teilnahme und ein Wiedersehen bei einer unserer nächsten Veranstaltungen, wünscht sich Ihr Fahrleiter Karl Steurer.

Veteranenrallye – Tanzfest im Clubhotel – Schlußfeier

## Ausklang der „Rosentage“

Die Rosen sind endgültig verblüht, die „Rosentage“ beendet. Aber noch am Samstag und am Sonntag stand Baden mit einigen Veranstaltungen ganz im Zeichen dieser Rosentage.

44 Automobil- und 8 Motorradveteranen der Baujahre 1903 bis 1951 starteten am Samstag nachmittags zur großen Rallye um die „Goldene Rose der Kurstadt Baden“, die sich als ziemlich harte Prüfung für Fahrer und Fahrzeuge erweisen sollte, nicht alle gestarteten Fahrzeuge im Ziel sah, dennoch aber eine schöne und gelungene Veranstaltung war. Für die Organisation zeichnete Richard Sofer vom Automobil-Veteranen Club Austria als Fahrleiter verantwortlich. Sieger und Gewinner der „Goldenen Rose der Kurstadt Baden“ wurde Ing. Peter Weiser auf Praga Picolo 1927, die „Silberne Rose“ errang Ing. Adolf Hauler auf ADR 1930 und die „Bronzene Rose“ Ing. Johannes Rath auf Opel 1938. Die Preisverteilung, die am Sonntagvormittag stattfand, wurde leider durch ein

Gewitter vorzeitig beendet, der Rosenkorso, der die dank der Mithilfe der Stadtgardendirektion festlich geschmückten Autoveteranen vorher durch die Stadt führte, konnte sich noch strahlenden Sonnenscheines und des Beifalles vieler Zuschauer erfreuen.



In den Pavillon der Orangerie mußte Bürgermeister LAbg. Prof. Wallner vor dem Gewitterregen flüchten, als er dem Sieger der Veteranen-Rallye, Ing. Peter Weiser, die „Goldene Rose“ überreichte.

Am 1. und 2. Oktober war dann die **4. Voralpenfahrt** nach Puchenstuben. Am 25. November 1977 wurde Herr Willy Wölting zum **EHRENMITGLIED** ernannt. Anlässlich der Jahreshauptversammlung wurde auch der Clubmeister 1977 geehrt — Herr Willy Wölting vor Ing. Johannes Rath und Hrn. Dr. Gerhard Knöchlein. Die Wahl des Vorstandes für 1978 stand auch auf dem Programm und folgende Herren vertraten den AVCA: Heinrich Goldhann, KR. Ing. Anton F. Baeder, Hans Rath, Harald Boesch, Fritz Fruth, Richard Sofer, Heinz Baeder, Karl Steurer, Gerhard Mayer, Ull Willander, Ing. Johannes Rath, Walter Brandstätter, Fritz Zottl, Ing. Adolf Hauler, Toni Müller und Franz Scheibenreif. Mit dem neu gewählten Vorstand stand einer neuen Rallyesaison 1978 nichts mehr im Wege. Herr Steurer veranstaltet wieder die **Club-Skimeisterschaft** vom 4. bis 5. März 1978 in Puchenstuben und die 1. Mai-Ausfahrt führte Herr Harald Boesch durch. In diesem Jahr wurden zwei große Veranstaltungen durchgeführt: 19. bis 21. Mai 1978 — **1. Melker Kristallpokal-Rallye** die die Herren Hans Rath und Ing. Johannes Rath ins Leben gerufen haben. Zu dieser wunderschönen Veranstaltung kamen 54 Teilnehmer aus dem In- und Ausland. Es war eine sportliche Veranstaltung die jedem Teilnehmer so gut gefallen hat, daß bereits bei der Preisverteilung eine 2. Melker Kristallpokal-Rallye von den Teilnehmern gewünscht wurde. Die Herren Rath hatten es versprochen — ob sie veranstaltet wurde werden wir sehen.



Gewinner der Austria-Trophäe war Fritz Zotti, Fiat NSU 1938.

## Oldtimer waren unterwegs

MELK (Jl). — Die 1. Melker Kristallpokal-Rallye wurde über Initiative von Ing. Johannes und Hans Rath vom Automobil-Veteranen-Club Austria veranstaltet. Die Fahrzeuge kamen aus Deutschland, aus der Schweiz und der CSSR und Österreich, wobei die Ausländer einen Anteil von 50 Prozent hatten.

Das älteste Auto war der von Gerhard Mayer aus Wien gesteuerte De Dion Bouton 1904, Einzylinder mit 6 PS, mit normaler Straßenzulassung samt Pickerl. An der Rallye nahmen auch vier Motorräder teil, wobei das älteste Baujahr 1928 war.

Während der 110 km langen Rallye blieb keiner auf der Strecke, obwohl die Fahrzeuge bzw. Fahrer 6 Sonderprü-

fungen, 2 Zeitkontrollen sowie 2 Passierkontrollen zu absolvieren hatten.

Bei der Siegerehrung am 20. 5. im Festsaal der Sparkasse in Melk konnten die Inhaber der Fahrschule Melk Ing. Johannes und Hans Rath neben den Teilnehmern und Funktionären zahlreiche Ehrengäste begrüßen, als Vertreter des verhinderten Landeshauptmannes, Bezirkshauptmann Hofrat Dr. Lechner, Inspektionsrat Berhel, Bgm. Böck, Vize Zeilinger, Stadtdirektor Hochholding, Bezirksgruppeninspektor Garschall als Vertreter der stets hilfreichen Exekutive, sowie die Leiterin der Melker Fremdenverkehrsstelle Gertrude Hiesberger, die sich am Zustandekommen der Rallye große Verdienste erworben hat.

Im Rahmen des Festabends konnten an die Plazierten zahlreiche Pokale (siehe Spenderliste) vergeben werden. Der Gesamtsieg blieb in Niederösterreich Dr. Kidery aus Mödling auf einer Willys Knight 1929, der zweite Platz ging an einen Motorradfahrer, Josef Mauerlechner aus Seitenstetten auf einer Puch 250 E, Baujahr 1934.

Der 3. Platz ging an eine Dame, Rosemarie Kessler aus Mühldorf, BRD, auf einer Adler Favorit, Baujahr 1930.

Nicht zuletzt sei den Sponsoren der 1. Melker Kristallpokal-Rallye gedankt, und der NÖ. Landesregierung, der Stadtgemeinde Melk, Sparkasse Melk, Raiffei-

senkasse Melk, Sparkasse Ybbs-Persenbeug, Firma Ing. Gradwohl, Melk, dem Verschönerungsverein Mank, der Zürich Kosmos, Melk, der Marktgemeinde Loosdorf, der Firma BP Wippl und Zeilinger, der BP Austria und dem Großkaufhaus LÖWA, Melk.

Ein Pauschallob gebührt auch dem Melker Stadtpolizisten Gerhard Böhm, der beide Nächte am LÖWA-Parkplatz ausgeharrt hat, und die Oldtimer bestens bewachte.

---

Das älteste Auto der 1. Melker Kristallpokal-Rallye war der De Dion Bouton 1904. Start und Ziel war am 19. und 20. 5. auf dem LÖWA-Parkplatz in Melk.



AUTOMOBIL

CLUB



VETERANEN

AUSTRIA



**1. MELKER  
KRISTALL  
POKAL  
RALLYE  
19 - 21. MAI  
1978**

# 1. Melker Kristallpokal-Rallye

19. bis 21. Mai 1978

## ERGEBNISLISTE

### KLASSE I (Automobile der Baujahre bis 1918):

1. Mayer Gerhard	De Dion Bouton Y	1904	123 Punkte
2. Wölting Willy	Ford T Speedster	1910	130 Punkte
3. Oberholzer Ernst	Stellite Phaeton	1915	133 Punkte
4. Pilz Gottfried	Opel 8/16	1908	290 Punkte
5. Höglinger Hubert	De Dion Bouton Tonneau	1906	425 Punkte

### KLASSE II (Automobile der Baujahre 1919-1930):

1. Dr. Kidery Johann	Willys Knight Saloon	1929	22 Punkte
2. Kessler Rosmarie	Adler Favorit	1930	61 Punkte
3. Köppel Franz	Chenard & Walcker Torpedo	1922	76 Punkte
4. Hofele Günter	Chenard & Walcker Z	1927	77 Punkte
5. Sofer Richard	Plymouth	1928	131 Punkte
6. Groeschke Helmut	Berliet V I	1927	154 Punkte
7. Goldhann Henry	Austro Daimler ADR	1930	195 Punkte
8. Willander Ull	Ford A Tudor	1930	221 Punkte
9. Siepen Robert	Gräf & Stift VK II	1927	360 Punkte
10. Krögler Walter	Tatra 30	1928	518 Punkte
11. Steurer Karl	Aero 500	1928	564 Punkte
12. Dufek Ursula	Citroen C 3	1924	635 Punkte

### KLASSE III (Automobile der Baujahre 1931-1935):

1. Meindl Herbert	MG Sports PA	1934	64 Punkte
2. Ettel Rudolf	Tatra 57 Sport	1934	74 Punkte
3. Graf Gerhard	BMW 315	1935	103 Punkte
4. Dr. Herrmann Wolfgang	BMW 315/1	1934	152 Punkte
5. Königshofer Werner	Mercedes B. 200 Cabrio	1934	171 Punkte
6. Baeder Heinz-Christian	Austin Sixteen	1932	237 Punkte
6. Heermann Eugen	BMW 315	1934	301 Punkte
8. Schwanner Franz	Steyr 100	1935	387 Punkte
9. Meindl Leopold	Triumph Gloria	1932	421 Punkte
10. Aigner Fritz sen.	Ford V 8 Cabriolet	1932	681 Punkte
11. KR. Ing. Baeder Anton	Steyr 30 Cabriolet	1931	859 Punkte
12. Ing. Lutzky Werner	Mercedes B. 500 K	1935	1073 Punkte
13. Boesch Harald	Steyr 45 Landaulet	1932	1272 Punkte
14. Dr. Düring Friedrich	Opel 2 Ltr.	1934	ohne Wert.

### KLASSE IV (Automobile der Baujahre 1936-1945):

1. Hensel Hans	Opel Admiral Hebmüller	1939	82 Punkte
2. Dr. Ing. Giese Manfred	BMW 328	1937	107 Punkte
3. Oberholzer Lukas	Fiat Topolino	1939	128 Punkte
4. Radda Günter	Steyr 200	1938	145 Punkte
5. Glaus Jost	Maybach SW 38	1936	149 Punkte
6. Katzler Gerhard	Steyr 220 Cabriolet	1938	150 Punkte
7. Nešpor Jiří	KdF Sport	1940	157 Punkte
8. Dr. Dyllick Herbert	Mercedes B. 320	1939	170 Punkte
9. Brunhuber Heinz	Adler Trumpf Junior	1938	216 Punkte
10. Hütter Heinz	Fiat 508	1937	277 Punkte

11. Zottl Fritz	Fiat Topolino	1938	330 Punkte
12. Dr. Knöchlein Gerhard	BMW 328	1939	522 Punkte
13. Silberbauer Rudolf	Opel Olympia OL 38	1938	1026 Punkte

**KLASSE V (Motorräder):**

1. Mauerlechner Josef	Puch 250 E	1934	48 Punkte
2. Baumgartinger Anton	Horex T 6	1939	84 Punkte
3. Petraschek Erich	Puch 250 S 4	1936	125 Punkte
4. Ing. Friese Roland	Sunbeam 9	1928	252 Punkte

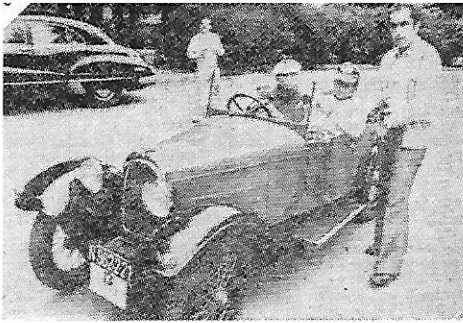
**KLASSE VI (Automobile der Baujahre 1946-1955):**

1. Ing. Nagl Heinz	Tatra 57 b	1948	75 Punkte
2. Bernges Volker	Steyr Fiat 500 c	1954	166 Punkte

**SIEGER DER 1. MELKER KRISTALLPOKAL-RALLYE**
**1. Gesamtrang:**
**Dr. Johann KIDERY**
**2. Gesamtrang:**
**Josef MAUERLECHNER**
**3. Gesamtrang:**
**Rosmarie KESSLER**


Die Siegerehrung der 1. Melker Kristallpokal-Rallye fand in Anwesenheit zahlreicher Ehrengäste am 20. 5. im Festsaal der Sparkasse in Melk statt.

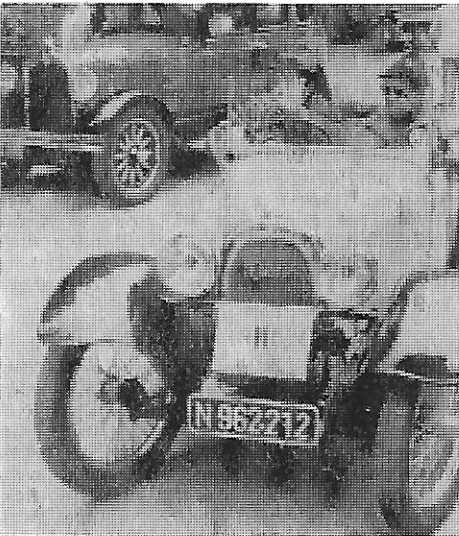
Vom 17. bis 18. Juni 1978 wurde wie immer in Baden die „Rosenrallye“ und die „Austria-Trophäe“ gefahren. Veranstaltet hat diese Rallye Herr Karl Steuerer — Fahrleiter und die Herren Pannagel, Glass und Scheibenreif — Funktionäre. Es waren 36 Fahrzeuge am Start, die Streckenlänge 178 km. 1. Ull Willander, 2. Richard Sofer, 3. Fritz Zottl.



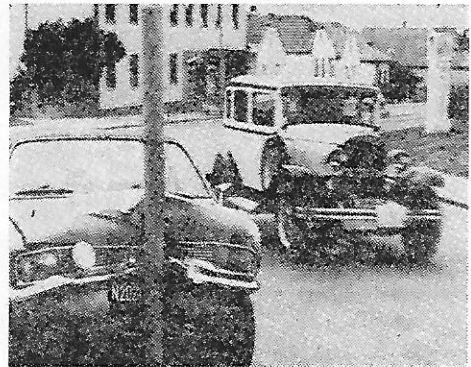
Bei der Oldtimerrallye anlässlich der Badener Rosentage konnten gleich zwei Badner die Hauptpreise erringen. Der erste Preis ging an Ull Willander (Goldene Rose und Austria-Trophäe), der zweite Preis an Richard Sofer (auf unserem Bild neben dem Oldtimer seiner Gattin). Der dritte Preis ging an Fritz Zottl.



Rosen-Rallye: Der Älteste unter den Autoveteranen war dieser De Dion Bouton 1904.



Die Autoveteranen ratterten beim Rosenkorso wieder durch die Stadt und durch das Rosarium. Erfreulich, daß die Goldene und Silberne Rose in Baden blieben: 1. wurde Ull Willander und 2. Richard Sofer. 3. wurde Fritz Zottl. Im Bild der Badener Karl Steuerer mit seinem Oldtimer.



Unserem Redakteur gelang ein denkwürdiges Bild: Während der moderne Pkw des Johann W. aus Möllersdorf demoliert am Lichtmast in Großau „lehnt“, knattert lustig ein „Oldie“ der Oldtimerrallye vorbei.

Herr Präsident Heinrich Goldhann und Walter Krögler veranstalteten vom 12. bis 15. August 1978 die **1. Grenzlandrallye**. Diese Rallye führte in ein ganz neues Gebiet für uns Rallyefahrer — entlang der Grenze zur CSSR. Das Team Goldhann — Krögler hatte sich als Veranstalter bestens bewährt. Echo dieser Veranstaltung — wann wird wohl die 2. Grenzlandrallye gefahren??? Nach dieser Rallye war dann noch die Herbstausfahrt am Programm — **5. Voralpenfahrt** nach Puchenstuben, es war wieder einmal ein feucht-fröhlicher Rallye-Saison-Abschluß. Bei der Generalversammlung wurde der neue Vorstand für 1979 gewählt und dieser setzte sich dann aus folgenden Herren zusammen: Heinrich Goldhann, Hans Rath, Harald Boesch, Volker Bernges, Richard Sofer, Dr. Johann Kiderny, Ull Willander, Gerhard Mayer, Karl Steuer, Ing. Johannes Rath, Günter Radda, Ing. Heinz Nagl, Ing. Adolf Hauler, Walter Krögler und Fritz Zottl.

Ein Großaufgebot an Funktionären ging an die Arbeit eine Rallye ins benachbarte Ungarn zu organisieren. Es war nicht sehr leicht, aber es ist dem AVCA unter den Herren Heinrich Goldhann, Harald Boesch, Ull Willander, Richard Sofer und Josef Hesele gelungen, doch eine Rallye durchzuführen. Von Ungarn bekamen wir die Unterstützung vom Magyar Autoklub Soproni Szervezete und den Herren Dr. Dobos Tibor, Dr. Gimesi Szabols und Sorok Rudolf. Dann war es soweit. Am 27. 4. starteten wir in Laxenburg mit 47 Fahrzeugen. In Sopron kamen dann noch 4 Teilnehmer aus Ungarn, 6 Teilnehmer aus Polen und 4 Teilnehmer aus der DDR dazu. Es war für mich als Fahrleiter eine Rallye ins Ungewisse, obwohl wir (Funktionäre) vor der Rallye 7 (sieben) Mal in Ungarn waren und die Strecke abgefahren sind, die Essen bestellt, Hotels besichtigt und Zimmer reserviert haben. Die Antwort in Ungarn war immer die Gleiche — was am 27. 4. — 28. 4. — 29. 4. — 30. 4. sein wird, können wir nicht sagen, und was sie zum Essen bekommen auch nicht. So geschah es, daß wir jeden Tag Mittag und Abend Leber bekamen und die Rallye wurde nachher treffend als „**Leberrallye**“ beschrieben. Ich glaube, die Rallyeteilnehmer wurden aber durch die schöne Landschaft am Balaton dafür entschädigt. Ich war nur glücklich, daß die Rallye so schlecht und recht abgelaufen ist, denn was sich hinter den Kulissen abgespielt hat, möchte ich lieber nicht beschreiben. Am 1. Mai um 10 Uhr führte ich dann unsere Rallye noch bis zur Grenze nach Österreich und anschließend trafen sich dann noch alle in Pfaffstätten zu einem Abschiedstrunk.

AUSZUG AUS DER SIEGERLISTE:

KLASSE I:	1. <i>Gottfried Pilz</i>	37 Punkte
	2. <i>H. Goldhann</i>	1408 Punkte
KLASSE II:	1. <i>Erwin Schünemann</i>	3 Punkte
	2. <i>Herbert Kessler</i>	10 Punkte
	3. <i>V. Selle</i>	13 Punkte
	4. <i>Helmut Pfeffer</i>	14 Punkte
KLASSE III:	1. <i>Dr. Niels Kopf</i>	3 Punkte
	2. <i>H. Bramme</i>	12 Punkte
	3. <i>Volker Bernges</i>	16 Punkte
	4. <i>M. Pawlak</i>	16 Punkte
KLASSE IV:	1. <i>Ferdinand Baeder</i>	9 Punkte
	2. <i>Ing. Heinz Nagl</i>	21 Punkte
	3. <i>Peter Kopecky</i>	36 Punkte
	4. <i>M. Schmitt</i>	36 Punkte
KLASSE V:	1. <i>Erich Petraschek</i>	146 Punkte
	2. <i>Ing. Roland Friese</i>	187 Punkte



Start: H. Goldhann, Österreich auf Austro Daimler 1910. A. Negri, Italien.



Start: A. Sofer, Österreich auf Aero 18, 1929. D. Negri, Italien.

**Ing. Johannes Rath**

Wiener Straße 47

**3390 MELK/Donau**Telefon 0 27 52 / 24 49

---

## *Liebe Clubmitglieder!*

*Anlässlich des letzten Clubabends äußerten einige Autoveteranenfreunde den Wunsch, heuer noch eine kleine, gemütliche Spätherbstausfahrt durchzuführen.*

*Ich lade Sie daher für Samstag, den 28. 10. 78 ein, an dieser Ausfahrt teilzunehmen. Treffpunkt ist zwischen 10 und 12 Uhr am Parkplatz beim Schloßrestaurant vor dem Stift Göttweig bei Krems. Nach dem Essen fahren wir um ca. 13 Uhr von Göttweig über Mautern, Donaubrücke, Dürnstein nach Weissenkirchen. Hier findet auf der Straße auf den Seiberer eine kleine Wertung statt. Nach dieser Wertung und einem Zwischenstop in einem Gasthaus gehts nach Krems ins Parkhotel. Dort haben wir die Möglichkeit, einen gemütlichen Abend zu verbringen, bei dem auch 3 Pokale für die Seiberer-Wertung vergeben werden. Sie können anschließend auch im Parkhotel übernachten, wenn Sie nicht mehr nach Hause fahren wollen. Es sind genügend Zimmer zu einem angemessenen Preis vorhanden. Diese Ausfahrt zählt zur Clubmeisterschaft. Es wäre für mich aus organisatorischen Gründen sehr angenehm, wenn Sie mich am Donnerstag, dem Nationalfeiertag in der Zeit von 20 bis 23 Uhr abends unter der Tel. Nr. 0 27 52 / 24 49 anrufen könnten, ob Sie kommen. Sollten Sie nicht dazukommen anzurufen, so kommen Sie trotzdem am Samstag zwischen 10 und 12 Uhr nach Göttweig. Die Veranstaltung wird bei jeder Witterung durchgeführt. Teilnahmeberechtigt sind Automobile und Motorräder bis 1960.*

*Es würde mich freuen, Sie begrüßen zu können.*

*Ing. Johannes Rath e. h.*

Vom 22. bis 24. Juni 1979 wurde in Baden die **8. Rosenralley** von Hrn. Ull Willander und Hrn. Richard Sofer veranstaltet, es kamen 41 Teilnehmer. Es waren 170 km zu fahren. Auch bei dieser Rallye war kein Ausfall zu verzeichnen. Die Strecke führte uns von Baden nach Piesting entlang der Hohen Wand nach Neunkirchen — Gloggnitz — Reichenau durch das Höllental zum Ziel in die Kalte Kuchl und von da weiter nach Gutenstein — Pottenstein nach Baden zurück. Gewinner der „Austria-Trophäe“ Gerhard Mayer auf De Dion Bouton, Baujahr 1904. Gewinner der „Goldenen Rose“ Ing. Peter Weiser vor Rudolf Ettel und Gerhard Mayer.



Gewinner der „Austria-Trophäe“ G. Mayer auf De Dion Bouton, Baujahr 1904.

Der AVCA veranstaltete im August 1979 in Zusammenarbeit mit dem ÖMVC den „**GROSSEN SEMMERING-BERG-PREIS**“. Die Verantwortlichen waren Präsident Heinrich Goldhann und Hr. Müller (AVCA), für den ÖMVC Herr. Dr. Kallinger. Der Semmering wurde von Schottwien bis zum Bärenwirt gesperrt. Es mußten zwei Läufe gefahren werden, die zeitgleich sein sollten. Es durfte keine Stoppuhr verwendet werden. Es war einmal etwas anderes für uns gewesen ohne Stoppuhr zu fahren. Nach dieser Veranstaltung sollte im Oktober wieder die Fahrt nach Puchenstuben folgen. Es war diesmal eine Fuchsjagd. Der „Fuchs“ verirrt sich auch manchmal auf nicht sehr gute Straßen, aber es fanden alle Teilnehmer den Fuchsbau in Puchenstuben — auch wenn der letzte erst 2 Stunden später eintraf als der Sieger. So wie in den letzten Jahren war vorher am Abend eine Veranstaltung, bei der es sehr spät wurde. Für die Badner Willander und Sofer hat aber schon die Arbeit für 1980 begonnen — es sollte eine ganz große Rallye veranstaltet werden. Im Dezember 1979 war die Generalversammlung und die Wahl des Vorstandes für 1980. Dieser setzte sich dann aus den Herren Heinrich Goldhann, Hans Rath, Harald Boesch, Volker Berges, Frau Caroline Nagl, weiters den Herren Richard Sofer, Hellmut Mücke, Ull Willander, Walter Krögler, Günter Radda, Ing. Johannes Rath, Ing. Heinz Nagl, Andreas Hawranek, Peter Kopecky, Dipl.-Ing. Adolph Hauler, Rudolf Ettel, Ing. Roland Fischer und Sepp Glass zusammen. Mit einer Ausfahrt am 1. Mai begann wieder eine lange Rallyesaison 1980. Herr Willander und Herr Sofer veranstalteten vom 14. bis 22. 6. 1980 die „**Kronen Veteranen-Rallye**“ Fahrtleiter war Herr Sofer. Die Strecke führte von Salzburg — Zell am See — Großglockner — Spittal/Drau wo unsere Freunde aus Kärnten mit ihrem Präsident Hermann Tratnik tatkräftigst unterstützt — Mauterndorf — Schladming — Waidhofen — Wien — Eisenstadt nach Baden. Es waren 45 Fahrzeuge am Start in Salzburg. Zum Abschluß dieser Veranstaltung wurde in Baden dann noch ein Rosenkorso gefahren an dem sich weit über 70 Fahrzeuge beteiligten — ein schöner Ausklang dieser Veranstaltung. Gesamtsieger wurde Dr. Johann Kidery. Eines sei an dieser Stelle noch gesagt, jeder Teilnehmer, den diese Rallye nicht gefallen hat, soll sich bei der Nase nehmen und selbst einmal eine so lange Rallye mit **nur 3 Funktionären** durchführen. Die drei Funktionäre waren neben dem Fahrtleiter Sofer die Herren Willander, Hütter und Ing. Rath.

## **Veteranenrallye der „Krone“ quer durch Österreich**

### **Aus der „Kronen Zeitung“.**

„Die längste, größte Autoveteranenrallye, die jemals in Österreich gefahren wird“, bezeichnet ein Insider die „Krone“-Veteranenrallye, die am 14. Juni 1980, in Salzburg, startet (9.30 Uhr, Porschezentrum, Anif). Am Start: 49 Automobile und ein Motorrad (BSA, Baujahr 1939, 16 PS, Einzylinder). Start zur „Königsetappe“ über den Großglockner: 15. Juni

1980, Zell am See (8 Uhr, Hauptplatz). Die „Krone“-Veteranenrallye dauert insgesamt neun Tage. Am Samstag, 21. Juni 1980, gibt's in der Prater-Hauptallee (etwa ab 14 Uhr) einen Geschicklichkeitswettbewerb (zwischen Stadionparkplatz und Lusthaus). Sonntag, 22. Juni 1980 (ab 10.30 Uhr): Ein Rosenkorso in der Stadt Baden, der etwa um 12 Uhr endet.



**Start zur zweiten Etappe** der Veteranenrallye der „Krone“: Heute, Sonntag, geht um acht Uhr früh im Kurzentrum in Zell am See die Startflagge für die prächtigen Oldtimer hoch. Die Route führt dann über Bruck auf den Großglockner, nach einem Zwischenstopp beim Hochtor kommen die Wagen ab zwölf Uhr mittag in Heiligenblut an. Von dort geht es dann

um 15 Uhr weiter ins Etappenziel am Millstätter See in Kärnten. Gestern waren die Teilnehmer an der Fahrt durch ganz Österreich bei prächtigem Wetter am Salzburger Residenzplatz gestartet. Im Bild der 70 PS starke Austro Daimler „ADR 6“ aus dem Jahr 1930, den der Präsident des Autoveteranenclubs, Heinrich Goldhann, chauffiert.

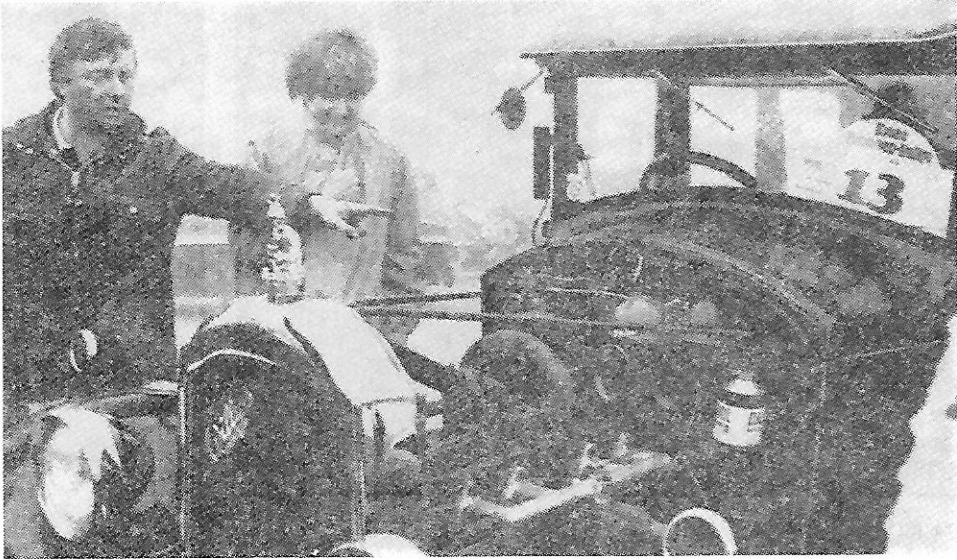
## Fahrer ließ Gattin im Nebel stehen

Unglaublich, aber wahr: Bei der Königs-etappe der „Kronen“-Veteranen-Rallye auf den Großglockner vergaß der Fiat-Topolino-Fahrer Zottl seine Gattin. Nachdem sie das Auto angeschoben hatte, fuhr er auf und davon . . .

Frau Zottl hatte nach kürzerer Kühlpause den Topolino durch Anschieben wieder in Gang gebracht, sie war aber nicht rasch genug, um wieder einsteigen zu können. Kurze Zeit später nahm sie Heinrich Goldhann, der mit seinem

Austro Daimler Bergmeister bergwärts stürmte, mit. Der Hausfrieden war wieder in Ordnung . . .

Insgesamt nahmen 40 Autos an der Königsetappe teil. Darunter auch Ing. Peter Ohlschläger mit einem Benz Baujahr 1909. Dieser Wagen stammt aus dem Besitz Kaiser Wilhelms II., war auch an der Front von Verdun dabei. Ab der Hexenküche erwarteten die Teilnehmer dichter Nebel, Nieselregen und Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt. Super



die Leistungen von Boesch (Steyr 30), Ehn (MG TD) und Ettel (Tatra 57 Sport): trotz schwerster Wetterbedingungen fuhren sie bis zur Franz-Josefs-Hütte und kamen auch zeitgerecht ins Etappenziel.

Hatte etwas Probleme mit der Wasserkühlung seines offenen Willis Knight (Baujahr 1927): die Mannschaft Kidery.

Glockner-König wurde Hermann Tratnik (Morgan + 4 FLET RAD, 90 PS, 1952).

Schon beim Start auf dem Residenzplatz in Salzburg war die Stimmung im Fahrerlager bestens. Und als der Startschuß zur „Krone“-Veteranenrallye bei strahlendem Sonnenschein fiel, klatschten hunderte Schaulustige begeistert Beifall. Vorerst mühsam, dann aber mit beachtlichem Tempo rollten die blitzblanken Oldtimer aus der Landeshauptstadt hinaus — dem ersten Etappenziel, Zell am See, entgegen.

Trotz der wettermäßigen Wechselbäder, denen die Automobilisten ausgesetzt waren — dem Sonnenschein beim Start folgten Regen und schließlich unfreundlicher Nebel beim Überqueren des Großglockners — haben alle Teilnehmer der längsten Veteranenrallye, die in Österreich je veranstaltet wurde, durchgehalten. Unter dem Motto „Dabeisein ist wichtig“. Denn wie ein Fahrer in einer kurzen Pause meinte: „Diesen Spaß darf man sich als Oldtimerfreund einfach nicht entgehen lassen.“

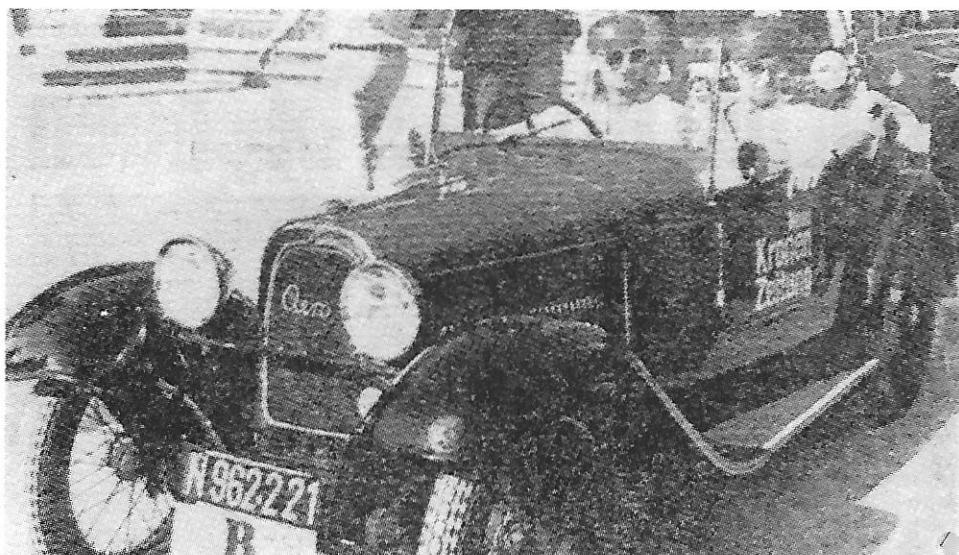


„Schnaufert“ aus dem Tunnel beim Hochtort auf dem Großglockner: das Team Gubler aus der Schweiz auf Essex.

---

1980

---



Mit einem „Aero“, Typ 18, Modell 1929, waren zwei „Krone“-Mädchen unterwegs.



Kurzer Stop am Katschberg. Vizepräsident Hans Rath und Gattin.

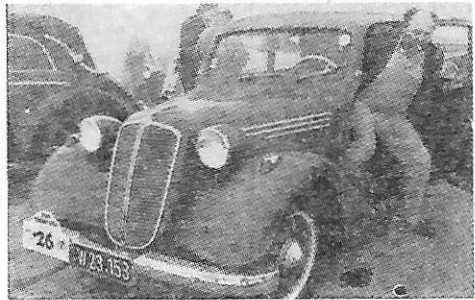
**Höhepunkt der Veteranenrallye ist am Sonntag beim Rosenkorso in Baden**

## Jetzt kommen die „Krone“-Oldtimer

Nach Spittal an der Drau in Kärnten sowie einer aufreibenden Fahrt über den Katschberg nach Mauterndorf war Schladming die nächste Station für die „Krone“-Oldtimer, die sich schließlich bis Waidhofen an der Ybbs durchschlugen. Heute, Donnerstag, erfolgt der Start der „Krone“-Veteranenrallye um 9 Uhr vor dem Rathaus in Waidhofen an der Ybbs und führt über Amstetten, Steinakirchen am Forst, Purgstall, Scheibbs, Puchengstüben (Ankunft etwa 12 Uhr), Traisen, Altenmarkt, Alland nach Baden (Ankunft um 18 Uhr vor dem Hotel Sacher im Helenental).

Die Oldtimerfahrt zeigt 70 Jahre Automobilgeschichte. Unter anderem gibt es einen Audi Horch 853 A zu sehen, ein

seltenes Modell aus dem Jahre 1939. Die Spielbanken AG ist mit einem Ford-A-



**Tatra 57 B (Baujahr 1948) schaffte den Glockner mühelos.**

Vierzylinder, Baujahr 1930, unterwegs. Ein weiteres Gustostückerl der Rallye ist ein Steyr Baby der Römerquelle.

Freitag sind die Oldtimer im Burgenland und treffen um etwa 11.30 Uhr in Eisenstadt ein, bevor sie wieder nach Baden zurückkehren (Ziel: Hötzendorfplatz, ab 17 Uhr). Sonntag, 22. Juni, nehmen die Oldtimer als Abschluß ihrer Fahrt durch Österreich am Rosenkorso in Baden bei Wien teil. Der Rallyegesamtsieger erhält die „Goldene Rose“ der Kurstadt Baden. Man kann gespannt sein, wer das Rennen macht . . .



---

**Max Kneubüchel aus der Schweiz.**



Gesamtsieger der „Krone“-Rallye Dr. Johann Kidery.

## 500 Jahre Stift Seitenstetten 15. 8. bis 17. 8. 1980

Von Peter NAGL

Nach einer gemütlichen Anfahrt über das Bundesstraßennetz trafen wir am Freitag um die Mittagszeit in Seitenstetten ein. Nach der Begrüßung durch Fam. Rath begaben wir uns in den Gasthof Wieser zum Mittagessen. Im Laufe des Nachmittags kamen auch die anderen Teilnehmer. Nach der Fahrzeugabnahme und Hotelanweisung bezogen wir unsere Quartiere. Um 19.30 Uhr begann das Abendessen. Danach fand die Fahrerbesprechung statt. Nach dieser gingen die meisten Teilnehmer ins Bett, denn am nächsten Tag sollte der Start bereits um 8.01 Uhr erfolgen.

Am Samstag begann dann die Zeitwertungsfahrt bei diesigem, nebeligen

Wetter. Die nur 29,3 km lange Strecke führte auf Güterwegen durch eine landschaftlich reizvolle Gegend in die Voralpen. Natürlich achteten wir, wie in den Durchführungsbestimmungen verlangt, auf Marterln und Bildstöcke am Straßenrand, über diese sollten wir ja auch dann am Ziel Fragen bestellt bekommen. Doch es hatte niemand damit gerechnet, daß auf der rund 30 km langen Strecke gezählte 30 (dreißig) Stück stehen sollten. Als die Teilnehmer dies begriffen hatten, bekam diese Rallye sofort einen Spitznamen, nämlich „**Marterl-Marathon**“. Aber es durften neben den Marterln auch keine Sonderprüfungen übersehen werden. Da hieß es für Fahrer

und Beifahrer konzentrieren, denn zurückfahren war nicht erlaubt. Die Strecke durfte nur in einer Richtung — nämlich der vorgeschriebenen — durchfahren werden. Die Teilnehmer hatten für diese Strecke ganze 3 Stunden Fahrzeit zur Verfügung, was bei den meisten Teilnehmern nach Erhalt der Unterlagen Heiterkeit hervorgerufen hatte. Es stellte sich heraus, daß diese Zeit nicht aus der Luft gegriffen war, denn das Anhalten, Aus- und Einsteigen bei den Bildstöcken erforderte relativ viel Zeit und außerdem war noch eine Passierkontrolle mit Zwangsrast inbegriffen.

In Seitenstetten wurde dann die Einfahrtszeit mit 30 Sekunden Toleranz gestoppt. Danach mußten 3 von Herrn Ing. Rath gestellte Fragen beantwortet werden. Dabei hatten die meisten Teilnehmer gerade bei dem gefragten Marterl die verlangte Information parat.

Nach dem Mittagessen wurde um 14 Uhr eine Geschicklichkeitsfahrt auf dem Parkplatz des Autohauses Brandhuber abgehalten. Bei dieser mußten bei den Cabrios die Verdecke geschlossen werden, die Außenrückspiegel wurden verhängt, der Gebrauch des Innenrückspiegels war

untersagt. Gestartet wurde ohne Beifahrer, denn all diese Maßnahmen sollten zur Chancengleichheit beitragen. Ein guter Einfall, der vielleicht Nachahmer findet!

Danach wurde in der Organisationsleitung fleißig gerechnet, denn um 20 Uhr begann das Abendessen mit der Preisverteilung in der Steinau. An diesem Abend wurde noch lange diskutiert und geplaudert, denn die Fahrzeuge mußten am Sonntag erst um etwa 9 Uhr im Stiftshof aufgestellt werden.

Am Sonntag hatten die teilweise noch verschlafenen Teilnehmer die Gelegenheit, die hl. Messe zu besuchen und danach an einer Führung durch das wunderschöne Stift teilzunehmen. Anschließend erfolgte zwanglos die Heimreise.

Liebe Fam. Rath, diese Rallye ist Euch wirklich gut gelungen; es war eine richtige „**Rath-Rallye**“, gespickt mit neuen Einfällen, die — so glaube ich — Anklang gefunden haben. Dieser „Marterl-Marathon“ hat Euch wieder einen Platz in aller Munde verschafft. Auf ein baldiges Wiedersehen auf einer ähnlichen Veranstaltung freuen wir uns alle!!!

Nach dieser großen Veranstaltung wurde im August der „**GROSSE SEMMERING-BERG-PREIS**“ gefahren. Veranstalter war der ÖMVC unter der Leitung von Hrn. Bobr und Mitveranstalter der AVCA unter Hrn. Heinrich Goldhann und Hrn. Hawranek. Daß diese Veranstaltung nicht ganz den Vorstellungen der Teilnehmer entsprach, bedauerten natürlich die Funktionäre des AVCA, aber die Fahrtleitung lag in den Händen des ÖMVC. Im September wurde eine **Rallye zum Spitzerberg** von Hrn. Günter Radda organisiert. Das Echo — eine sehr nette Veranstaltung. Ende August machte Herr Präsident Goldhann die traurige Mitteilung vom Freitod unseres Mitgliedes Herrn Bobby Sedlak. Am 3. Oktober 1980 war unsere letzte Ausfahrt in diesem Jahr — und wohin? Nach Puchenstuben die **7. Voralpenfahrt**. Bei wunderbarem Wetter kamen 45 Fahrzeuge und Fahrtleiter war wieder einmal Herr Sofer und Herr Willander. Die Hauptversammlung fand am 17. November in Wien statt. Die AVCA-Clubmeisterschaft gewann Herr Günter Radda vor Rudolf Ettel und Dr. Johann Kidery. Der Vorstand 1981 setzt sich wie folgt zusammen: Harald Boesch, Hans Rath, Caroline Nagl, Peter Kopecky, Ing. Heinz Nagl, Hellmut Mücke, Günter Radda, Richard Sofer, Ull Willander, Rudolf Ettel, Ing. Johannes Rath, Walter Krögler, Volker Berges, Dipl.-Ing. Adolph Hauler, Ing. Roland Fischer, Josef Glass.

Am 1. Mai 1981 fand die Ausfahrt ins Weinviertel statt die unser Präsident Harald Boesch bestens organisiert hat und 14 Fahrzeuge nahmen daran teil. Vom 15. bis 17. Mai 1981 war es dann soweit, die versprochene **2. Melker Kristallpokal-Rallye** wurde von Vizepräsident Hans Rath und Ing. Johannes Rath durchgeführt. Es kamen 43 Fahrzeuge nach Melk. Diese Rallye wurde wieder von der Familie Rath ganz



## Clubmeisterschaften 1980



1. und Clubmeister RADDA Günter
2. ETTTEL Rudolf
3. Dr. KIDERY Johann

1. und Auslandsclubmeister Dr. KNÖCHLEIN Gerhard aus Nürnberg

hervorragend ausgearbeitet. Gerade in diese schwere Arbeit und Vorbereitung fiel der Tod von Frau Elisabeth Rath. Der Vorstand des AVCA überließ es den beiden Herren Rath ob sie die Rallye durchführen wollen oder absagen. Die Rallye wurde dann doch gefahren und ein großer Erfolg für den AVCA, für die Familie Rath und der Stadt Melk. An dieser Stelle sei der Familie Rath noch einmal ein „DANK SCHÖN“ gesagt. Vom 5. bis 7. Juni veranstaltete Rudi Ettl die **1. Wienerwald-Rallye**, zu der leider nur 17 Fahrzeuge gekommen sind. Es war eine sehr gut gelungene Veranstaltung. Gesamtsieger wurde Ludwig Weingartshofer. Am 15. August dachte sich Walter Krögler etwas ganz Besonders aus — **“AVCA Superhirn-Rallye.”** 22 Superhirne — Entschuldigung — Fahrzeuge kamen. Das Superhirn und Gewinner dieser Veranstaltung war Peter Rath. Unsere Clubmitglieder aus Amstetten meldeten eine Rallye vom 28. bis 30. August — **„1. Internationale Alpenvorland-Veteranen-Rallye“**. Fahrtleiter war Herr Karl Dunkl unterstützt von Hrn. Laumer. Der Lohn der Arbeit war ein Starterfeld von 55 Fahrzeugen. Gesamtsieger wurde Ing. Peter Weiser aus Graz. Die letzte Veranstaltung im Jahr 1981 war die **8. Voralpenfahrt** nach Puchenstuben um die **„Austria-Trophäe“**. 34 Fahrzeuge bestritten diese Rallye unter der Fahrleitung von Hrn. Richard Sofer und Ull Willander. Der Gewinner dieser Rallye war Hr. Günter Radda aus Wien.

**AUTOMOBIL  
VETERANEN  
CLUB  
AUSTRIA**



## **VETERANEN-RALLYE**

für Automobile und Motorräder  
des AVCA um die

### **„Austria-Trophäe“**

vom 2. 10. bis 4. 10. 1981

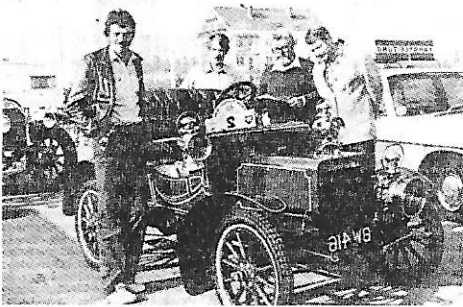
Veranstalter: Automobil Veteranen Club Austria  
Präsidium: 1210 Wien, Floridsdorfer Hauptstr. 29

Traisner Feuerwehrauto war „ältester Teilnehmer“ der Veteranenralley

## Auto-Veteranen unterwegs

Der Automobil-Veteranen-Club Austria veranstaltete am vergangenen Wochenende die **2. Melker Kristallpokal-Rallye**.

Die Automobil-Veteranen starteten am LÖWA-Parkplatz zur 2. Melker Kristallpokal-Rallye. Im Bild der Rover 6 HP, Baujahr 1906.



Vizepräsident Hans Rath und Ing. Johannes Rath zeichneten für die gute Organisation verantwortlich. Am Samstag, 8 Uhr früh, hob der Inhaber der Melker Fahrschule, Hans Rat die Startfahne. 45 Veteranen starteten in Melk in Minutenabständen in Richtung St. Leonhard.

Die Rallyestrecke führte am Vormittag von Melk — Hiesberg — St. Leonhard — Siegendorf — Hürm — Volkersdorf — Kilb — Kettenreith — Texing — Kirnberg — Maierhöfen — St. Leonhard nach Mank, wo die Fahrzeuge zwischen 12 und 13 Uhr eintrafen.

Die Fahrer nahmen auf Einladung des

Die Siegerehrung der 2. Melker Kristallpokal-Rallye wurde von Hans Rath und Ing. Johannes Rath vorgenommen.



Verschönerungsvereines im Rathauskeller das Mittagessen ein. Während der Mittagsrast in Mank hatte die Bevölkerung, vor allem die Oldtimer-Fans, die Besichtigungsmöglichkeit rege wahrgenommen.

Am Nachmittag passierten die Veteranen die Donaubrücke und kehrten nach einer Route über Schallemmersdorf — Gossam

wieder nach Melk zum Ziel zurück. Die Siegerehrung fand im Rahmen einer Gala-Veranstaltung im Saal der Stadtgemeinde Melk statt.

Vizepräsident Hans Rath überreichte im Beisein der Vertreter der Stadt Melk an die Plazierten die Kristallpokale, die großteils von heimischen Firmen und Instituten gespendet wurden.

AUTOMOBIL

CLUB



VETERANEN

AUSTRIA



**2. MELKER  
KRISTALL  
POKAL  
RALLYE  
15.-17. MAI  
1981**

## 2. Melker Kristallpokal-Rallye 1981

### ERGEBNISLISTE

#### KLASSE I (Automobile bis 1918):

1. Ull Willander	Praga R Serie 1 Feuerwehr	1914	229,4 Punkte
2. Ing. Peter Oelschläger	Benz 14/30	1909	454,7 Punkte
3. Hans Schneider	Rover 6 HP	1906	5017,0 Punkte
4. FF VOEST-Alpine	NAG VMB 1 Feuerwehr	1905	ausgefallen

#### KLASSE II (Automobile 1919-1930):

1. Dr. Johann Kidery	Willys Knight 70 A	1927	185,8 Punkte
2. Walter Mann	Adler Standard 6	1927	237,1 Punkte
3. Rosemarie Kessler	Röhr R 8	1928	274,8 Punkte
4. Hellmut Mücke	Buick 128	1927	413,3 Punkte
5. Heinz Clostermeyer	Fiat 501	1919	660,2 Punkte
6. Richard Rozum	BMW DA 2 Roadster	1928	716,0 Punkte
7. Helmut Groeschke	Berliet V I	1927	1009,5 Punkte
8. Ludwig Weingartshofer	Morris Bullnose Cowley	1920	1055,2 Punkte
9. Walter Krögler	Tatra 11	1923	ausgefallen

#### KLASSE III (Klassiker und Sportwagen 1931-1945):

1. Rudolf Ettel	Tatra 57 Sport	1934	157,2 Punkte
2. Herbert Meindl	MG PA Roadster	1934	215,4 Punkte
3. Dr. Gerhard Knöchlein	BMW 327 Coupé	1939	230,8 Punkte
4. Peter Klos	Steyr 220 Cabrio	1938	305,8 Punkte
5. Hannelore Schneider	Riley	1935	417,0 Punkte
6. Eugen Heermann	BMW 327 Cabrio	1938	753,8 Punkte

#### KLASSE IV (Serienfahrzeuge 1931-1945):

1. Heinz Brunhuber	Adler Trumpf Junior	1938	168,2 Punkte
2. Ing. Fritz Ehn	Dodge WC 51	1943	179,1 Punkte
3. Franz Neuwirth	Steyr 200 Cabrio	1937	330,0 Punkte
4. Volker Berges	Steyr 100 Cabrio	1935	352,9 Punkte
5. Karl Laumer	Lancia Aprilia	1940	354,7 Punkte
6. Erwin Jirik	Aero 30 Roadster	1936	387,3 Punkte
7. Hans Meerkamp	DKW Luxus Cabrio	1939	425,2 Punkte
8. Fritz Jerabek	Ford Y	1933	483,6 Punkte
9. Harald Boesch	DKW Cabrio	1937	2210,9 Punkte

#### KLASSE V (Automobile 1946-1955):

1. Harald Mahatsek	Bentley R	1953	172,1 Punkte
2. Martina Schramek	Fiat 500 c	1954	183,5 Punkte
3. Horst Peter Ladwein	Buick 50 Super 8	1947	185,6 Punkte
4. Erwin Schünemann	Mercedes 190 SL Cabrio	1957	214,6 Punkte
5. Ing. Heinz Nagl	Tatra 57 b	1948	239,0 Punkte
6. Peter Schramek	Rover 75	1953	298,6 Punkte
7. Ernst Oberholzer	Jowett Jupiter	1952	309,7 Punkte
8. Franz Mitterreiter	VW Dannenhauer & Stauß	1950	392,5 Punkte
9. Ferdinand Bader	Mercedes 170 DS	1953	437,2 Punkte

**KLASSE VI (Motorräder bis 1945):**

1. Ing. Roland Friese	Panther	1927	208,3 Punkte
2. Josef Mauerlechner	Puch 250 E	1934	218,1 Punkte
3. Franz Wiesner	Delta Gnom 500	1929	227,6 Punkte
4. Peter Treul	Ariel 550	1927	349,4 Punkte
5. Knut Berger	Ardie 250 RBZ	1939	474,1 Punkte

**GESAMTSIEGER:**  
Rudolf ETTTEL

**GESAMT-ZWEITER:**  
Heinz BRUNHUBER

**GESAMT-DRITTER:**  
Harald MAHATSEK



Gesamtsieger: Ettel Rudolf und Gattin Maria bei der Übernahme des riesigen Glaspokales.



Es war sehr gemütlich. – Fam. Kessler aus Mühldorf/Deutschland.



Präsident Harald Boesch und Vizepräsident Hans Rath.



Der Bürgermeister der Stadt Melk, Dir. Josef Böck bei seiner Festansprache.



Der Präsident des BMW-Club Deutschland e. V. Herr Dr. Knöchlein aus Nürnberg findet anerkennende Worte für den AVCA und seine Veranstaltungen.



Dr. Knöchlein, Präsident des BMW-Club Deutschland und Hans Rath, Vizepräsident des AVCA.

**Bei der Generalversammlung  
16. November 1981 in Wien wurde**



Sitzend von links: MÜCKE Hellmut, Ing. NAGL Heinz, RATH Hans, Vizepräsident, NAGL Caroline, BOESCH Harald, Präsident, RADDA Günter, SOFER Richard. Stehend von links: Ing. RATH Johannes, Dipl.-Ing. HAULER Adolph, BERNGES Volker, KRÖGLER Walter, ETTTEL Rudolf, Dr. KIDERY Johann (koopt.), GLASS Sepp.