




5000


Die Jahresausgabe der Fiat 500 IG München 2014



Fiat 500 Ruine
Transport



Italianisches Straßenfest
in München
Wir sind Europa



Einmal Sahara und zurück

13.555 km mit 23 PS



Österreich
**Ebbser
Roas**



PS-Boliden der Anderen Art
**American
Style**



Vienna Classic Days 2014
**Einfach
phenomenal!**



© Photographie Georg Haaser, Salzburg

Vienna Classic Days 2014

Einfach phenomenal!

Über den Newsletter von Austro Classic wurde ich auf die „Vienna Classic Days“ aufmerksam. Das Nenngeld sensationell – 1 Euro pro Baujahr ab 1900. Auch das gesamte Programm hörte sich toll an. Oldtimer-Festival vor dem Wiener Rathaus, Oldtimer-Parade auf der Wiener Ringstraße und mehrere Rallies. Toni und Eva, Freunde von mir, sagte ich auch Bescheid, die hatten sich erst eine Corvette C2 gekauft und mich schon gelöchert, auf was für ein Oldtimertreffen sie fahren sollen.

Eigentlich wollte ich diese Veranstaltung mit meinem Fiat 500 besuchen, aber es kam dann ganz anders. Mein Mann wollte plötzlich mit, aber natürlich nicht mit dem Fiat, sondern mit dem Renault Alpine A 110, Baujahr 1976. Am Abend vor unserer Abreise checkte mein Mann das Auto nochmal durch und entdeckte Risse an der Hardischeibe von der Lenkung. Um 20.30 Uhr setzte ich mich ins Auto und fuhr 90 km einfach zu

© Photographie Georg Haaser, Salzburg



einem Alpine-Teile-Händler bzw. Werkstatt, die dieses Teil vorrätig hatte. Um 22.15 Uhr war ich zurück und er baute das Teil noch in der Nacht mit einem Freund ein und so konnten wir am nächsten Tag die Reise antreten. Danke, lieber Michi, unser Nachbar, für deine Hebebühne.

30 km vor Wien blieb der Wagen allerdings das erste Mal stehen. Der Keilriemen rutschte durch. Was auch immer er gemacht hatte,



Tolle Kulisse

Präsentation auf der Rampe des Wiener Parlaments in unserem Renault Alpine A 110, dahinter ein Jaguar MK2. Das ist normalerweise nur den Staatsgästen erlaubt. Zum Gedenken an die erst kürzlich verstorbene Barbara Prammer, Präsidentin des Nationalrats haben wir hier eine Rose abgegeben. Bild links unten: Das Rathaus, hier war der Start der Samstags-Rallye, die VIP Lounge und der „check in“.



der Wagen lief dann wieder und wir fuhren zur ersten Werkstatt in Wien. Es wurde sofort eine Hebebühne freigemacht und es beugten sich 4 Männer über den Motor. Mit Keilriemen spannen war es dann doch nicht getan, ein Keilriemen in der richtigen Größe wurde bestellt, der am nächsten Morgen eingebaut wurde. Somit stand der ersten Rallye in Wien nichts mehr im Wege.

Der Freitag:

Am frühen Freitag-Nachmittag liefen wir bei MVC Motors in Wien Floridsdorf ein. Hier gab es das gesamte Rallye-Paket inklusive Roadbook. Das Rallye-Plaudern entpuppte sich für mich als ziemlich komplizierte Erklärung von Wertungsprüfungen bzw. Zeitfahren. Das ist eine echte Herausforderung für den Beifahrer: Roadbook lesen, Schauen wo sind wir, wo muß ich abbiegen, Zeit messen und in der Gesamtzeit bleiben. Man kann das auch lernen, das habe ich bei der Oberland-Classic-Rallye, die ich mit Ralf gefahren bin, erfahren. Unsere Autoparknachbarn am MVC Parkplatz war ein Pärchen, mit ei-



Eingespieltes Team

Die Organisatoren, links Marion Pitlik und rechts Rudolf Bromberger (Bromberger BROmotion – ein Betrieb der Bromberger Holding GmbH). Seit 25 Jahren organisieren Rallies von der Idee bis zur Durchführung. 12mal haben Sie bereits die Vienna Classic Days organisiert.

nem Maserati Quattroporte. Er ein ungarischer Gentleman (Gabor) und sie eine farbenfrohe und erfrischende Wienerin (Gabriele). Ich erwähne die beiden deshalb, da die beiden die letzten der Freitags-Rallye waren.

Die Rallye begann um 17.01 Uhr und wurde im Minutentakt gestartet, vorher hatte ein anderer Renault Alpine-Fahrer mir freundlicherweise noch eine Stoppuhr geliehen. Viele waren sehr gut mit Stoppuhren und anderen legalen Mitteln ausgestattet. Eine Strecke von ca. 130 km rund um Wien und Niederösterreich erwartete uns. Die Wertungsprüfungen wurden nach Weinen benannt. Die waren nicht ohne z.B.: Diese Wertungsprüfung befindet sich so rund um Kilometer 31. Sie werden Zaina kennen und lieben lernen. Durchfahren Sie die ersten Lichtschranken so, dass ihre Durchfahrtszeit möglichst exakt 46 Minuten und 27 Sekunden nach der Echtzeit (volle Minute) „Grüner Veltliner“ erfolgt. Nun, die Landschaft war wirklich toll, aber es wurde dann schnell dunkel. Da es die letzte halbe Stunde durch den kurvenreichen Wienerwald ging, war es etwas mühsam mit der Licht-

Bild ganz oben: So sieht das aus, wenn die Fahrzeuge sich bereit gemacht haben für den Start. Der Steyr Puch 500 ist ein Baujahr 1969. Wenn ich mit meinem Fiat 500 gefahren wäre, wäre es der einzige gewesen!

Bild darunter: Das Objekt der Begierde. Das erleben nicht nur wir so, es ging allen Oldtimerbesitzern so, daß ihre Fahrzeuge fotografiert wurden.





Lächeln für's Foto aus einem Kellison Stallion, Baujahr 1972.



Das Paar im Fiat 850 Spider Sport Abarth, Baujahr 1971.



Das Paar im riesigen Buick GMC Super Eight Sedan Coupe, Baujahr 1950.



Jarolin im Mercedes Benz 190 Db, Baujahr 1960. Sie ist alles selber gefahren.



Total cool, Frau in einem Riley Special (Adelphi), Baujahr 1936.



Das Ehepaar Meci im Renault Alpine A110, 1300 VC, Baujahr 1975, fotografiert aus unserem Alpine.

quelle eines Oldtimers zu fahren. Aber es beklagten sich viele Fahrer, da die Lichter bei den Oldtimern nicht der Hit sind. Damals gab es ja noch nicht Xenon-Licht, geschweige denn Kurvenlicht und ähnliches! Irgendwann haben wir den Heurigen in Gumpoldskirchen erreicht. Und gerade als wir gehen wollten, kam das vorhin erwähnte Maserati-Ehepaar, die völlig müde und entnervt erzählten von Mähdreschern und anderen landwirtschaftlichen Gefährten die im Wege waren, daß sie sich hoffnungslos verfahren hätten und dann den direkten Weg zu dem Heurigen nahmen.



Das Maserati-Paar Gabor und Gabriele von Izay, sie waren die letzten der Freitags-rallye.

Man sollte für diese Rallye ausgeschlafen sein, also nicht am Freitag anreisen und im Anschluß diese Rallye fahren.

Der Samstag

Aufstellung der Fahrzeuge war am Rathausplatz. Es waren mittlerweile schon über 250 Autos da, meine Freunde mit der Corvette auch. Absperrungen, roter Teppich, Vip-Bereich und viele Zuschauer. Der Wahnsinn. Der Start fand in der Reihenfolge der Startnummern um 11.01 Uhr statt, dann im 20-Sekunden-Takt, also, wir hatten die Startnummer 109, wir waren dann so gegen 11.36 dran.

Dann ging es durch die City von Wien. Überall Menschen, die Spalier standen, der Weg führte uns zum Parlament, bei der wir eine Rose übergaben, die für die erst kürzlich verstorbene Barbara Prammer, Präsidentin des Nationalrats zum Gedenken war. Sonst fahren diese Rampe nur Staatsgäste entlang. Weiter ging es zum Burgtheater, Freyung, Hoher Markt und zur Börse, bei der sich Jaguar präsentierte. Irgendwo dazwischen war mal eine einfache Wertungsprüfung dabei, man mußte einen Ball aus dem fahrenden Auto in ein Cabrio werfen. Ich habe einen Tanzkurs gewonnen, den ich dem Maserati-Pärchen schenkte.



Das Paar beim Aufkleben der Startnummer auf einen Mercedes Benz 170 SAC, Baujahr 1951.



Startbereit für die Freitagsrallye im Daimler Benz 220S, Baujahr 1958.



Warten auf den Start im Jaguar E-Type S1, Baujahr 1965.



Das Pärchen im bequemen Mercedes 200 D, Baujahr 1967.



Passend gekleidet in einem Ford GPW Jeep, Baujahr 1943.



Aus dem Alpine fotografiert, die blicken zu uns herunter aus einem Porsche 911 Carrera, Baujahr 1986.

Unsere Mittagsrast war im Zentrum „the mall“, ein großes und sehr modernes Einkaufszentrum. Es war ein einziges Kommen und Gehen, weil die Mittagsrast zeitlich begrenzt war. Danach ging es in Richtung Donaukanal zum modernen Wien weiter. An einer großen Tankstelle gab es noch eine Jause und preiswertes Tanken war möglich.

Der absolute Höhepunkt: Die Oldtimerparade auf der Wiener Ringstraße.

Um 17.00 Uhr wurde die Ringstraße gesperrt, damit sich „das rollende Museum“ präsentieren kann. So ein Spaß, man konnte so schnell fahren wie man wollte, überall standen Leute und klatschten und nur Oldtimer unterwegs. Und dann fing es bei der 2ten Runde zu schütten an, aber wie. Besonders schlimm hat es die Familie mit einem Willys-Jeep (kein Dach, keine Frontscheibe) erwischt, aber tapfer wurde die Runde zu Ende gefahren. Auch die mit den Plastikfenstern, die erst bei Beginn des Regens noch schnell eingezogen wurden, erzählten uns am nächsten Tag wie nass sie wurden. Die Veranstaltung war dann sehr schnell vorbei, weil alle einfach nur ins Hotel und ihre Oldtimer unterstellen wollten. Die Rallye für den Samstag-Abend wurde abgesagt.

Der Sonntag

fing mit Sonnenschein an. Verschiedene Wertungsprüfungen später landeten wir am Donaupark, den wir mit unseren Oldtimern zum 50igsten Jubiläum durchfahren durften. Echt toll. Die Besichtigung des Donauturms ließen wir uns nicht entgehen. Wie unser Olympiaturm in München (291,28m), auch mit Drehrestaurant nur nicht ganz so hoch, 252m. Danach ging es zurück zum Wiener Rathaus. Die Sieger-Ehrung fing so gegen 16.00 Uhr an. Es zog sich ewig hin, da so viele Preise zu vergeben waren. Eigentlich war es zum Schluß so, daß immer die gleichen Leute auf der Bühne standen, weil die in den verschiedenen Prüfungen immer unter den ersten 3 Plätzen waren.

Fazit

Ein ganz toller Event, tolle Leute, sehr schöne Oldtimer. Super organisiert, wer die Rallies machen will, eine gewisse Vorkenntnis sollte sein. Wer es locker sieht, wir haben Wien und sein Umland kennengelernt, wie man es vielleicht als normaler Tourist so nicht kennengelernt hätte. von Angie Schlegel, Fiat 500 16 München



Zwei Frauen im Flower-Power Porsche. Jeder wußte sofort mit welchem Auto sie dabei waren.



Der totale Hingucker, ein VW T1, Baujahr 1967.



Der einzige Traktor, ein Steyr 80a, Baujahr 1956.



Ein wunderschön restaurierter Steyr Puch 650 TRII, Baujahr 1966.



Die Aufstellung zur Oldtimer-Parade auf der Wiener Ringstraße, da fing es zu regnen an.



Auch sie hat es bei der Parade voll erwischt, kein Verdeck, keine Frontscheibe im MG A, Bj. 1959.



Das 5.085igste zugelassene Fahrzeug in Wien, siehe Nummernschild, ein Studebaker Champion, Bj. 1949.



Meine Freunde, Toni und Eva in der Chevrolet Corvette C2, Baujahr 1963.



Die Startnummer 10, passend gekleidet im Buick D45, Baujahr 1915.



Ein riesiges Auto, ein American La France, Baujahr 1923.



Bei strömendem Regen offen fahren ist doch sehr originell im MG TC, Baujahr 1947.



Warten auf den Start im Ford A, Baujahr 1930.