

KNATTERN STATT KNUTSCHEN

Über das legendäre österreichische Meister-Mopedauto ist ein feines Buch erschienen, dessen Dichte und Informationsfülle fast einer Dissertation gleichkommt

Besonders in den 1970er-Jahren war das Glasfibernullverschaltete Meister-Kabinenmoped aus dem Weichbild österreichischer Städte kaum wegzudenken. Ließ der Fahrer versehentlich die Kupplung ordentlich schnalzen, sprang das Vehikel als Ganzes sehr in die Höhe, und zog er dann den Seilzugstarter in der Passagierzelle, dann wackelte es so heftig, als ob die Insassen gera-

de großes Vergnügen hätten. Dann knatterte es wieder. Nur eines der beiden Hinterräder wurde angetrieben, in fahrerlosem Zustand konnte man das Mobil bis in die Ewigkeit im Kreis fahren lassen.

War der ultraleichte Meister seiner Zeit voraus?

Vom bekanntesten Modell, dem eiförmigen Meister K6 („Kabine 6“), wurden in Thal bei Graz vom Konstrukteur und Produzent Hans Jörg Meister über 700 Exemplare hergestellt; die gesamte Meister-Produktion beläuft sich auf zirka 1500 Stück. Angetrieben wurde der Meister K6 von einem dreigängigen Puch-Moped-Zweitaktmotor, der in sehr bauähnlicher Version unter anderem die

Mit freundlicher Genehmigung des Verlags Brüder Hollinek dürfen wir in „motomobil“ zwei Leseproben aus „Die Knatterkugel“ von Alexander Diego Fritz veröffentlichen

DIE BRÜDER SACHER FAHREN ANS MEER

Was als harmloser Ausflug mit ihrem Meister K5, genannt „Hupferl“, geplant war, endete im August 1980 für die damals 15- beziehungsweise knapp 16-jährigen Gebrüder Sacher aus Leoben mit einem 24-stündigen Trip nach Crkvenica in Kroatien. Die Mutter der beiden staunte nicht schlecht, als plötzlich das Telefon läutete und ihre beiden Buben sich meldeten – mit Meeresrauschen im Hintergrund! Um sich den Urlaub zu finanzieren, wurden für die erstaunten kroatischen Einheimischen und auch für Touristen Kurzrundfahrten mit der tollen Kugel, die wie von einem anderen Stern wirkte, gegen Trinkgeld angeboten. Die Heimfahrt gestaltete sich ebenso abenteuerlich und wurde über den Loiblpass bewältigt. Zwar haben die Bremsen zu glühen begonnen, der sicherheitshalber mitgeführte Ersatzmotor wurde jedoch trotz der insgesamt 1400 bewältigten Kilometer nicht verwendet.

HERR ABBRENT KAUFT ZWEI SCHLÜSSEL

„Werter Herr Meister sind sie gut und schicken Sie mir 2 Schlüsseln zum zusperrern, denn ich habe heute schon den zweiten auf meiner Seite abgedreht, die sind ja so zart und weich. Nummer = 431330. Bin sehr zufrieden mit dem Dreiradmoped, läuft gut. Verbleibe mit besten Grüßen, Abbrent Alois“

berühmte „Schlurfrakete“ Puch MC 50 bewegte und der so gut wie unverwüstlich war – mit dem Meister-Motor ist unverwüstlich und gebirgstauglich

1978 stoppte die Produktion, die in den Nachkriegsjahren ursprünglich als Mobilitätshilfe für Kriegsverwehrte begonnen hatte. Je nach Sichtweise beliebt oder belächelt, waren der K5 und der K6 gleichzeitig zu spät am Markt als auch seiner Zeit voraus: Für den großen Mobilitätsaufbruch und den Umstieg vom Roller zum Auto (in den 1950ern) kam er zu spät, und für den Boom der – oft als „Trankler-

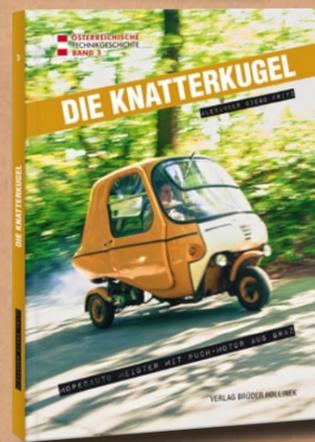


- (1) Der Buchautor ist stilschlecht mit einem Meister aus seiner Sammlung angereist
- (2) Hans Jörg Meister (Mitte) wird bei der Buchpräsentation von den Chefs des Karo („Kabinenroller“) Clubs Österreich geehrt
- (3) Dieser auf Elektroantrieb umgestellte Meister K6 zapft hier gerade Energie an der Stromtankstelle Klosterneuburg und wird demnächst der Mittelpunkt einer eigenen „motomobil“-Story sein
- (4) Leseprobe: Hollinek-Verlagsmitarbeiterin Elise Madl gibt begeisterte Zuschriften von früheren Meister-Fahrern zum Besten
- (5) Auch das gibt's: Der Meister Wandkalender 2014 ist über die Homepage der Thaler Oldtimerfreunde erhältlich; <http://thalerpuchfreunde.hobbyseiten.at>



Zeitungsartikeln auch viele Original-Konstruktionspläne, diverse Behördenkorrespondenz und zahlreiche Zuschriften von enthusiastischen Käufern der Meister-Fahrzeuge. ©

„Die Knatterkugel“ von Mag. Alexander Diego Fritz ist im Verlag Brüder Hollinek erschienen und kostet 34,90 Euro. Zu beziehen (auch online) ist es am einfachsten über sorgfältig bestückte Fachbuchhandlungen wie Bestseller im Ekazent Hietzing und der Millennium City; www.motorbox.at



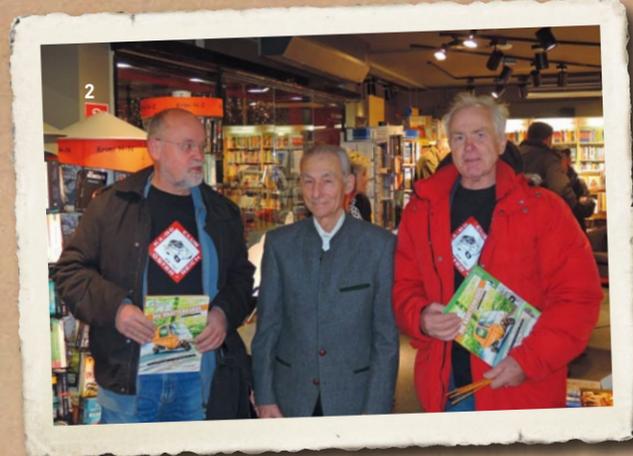
Noch bis zum 30. März hat im Siegfried Marcus Museum in Stockerau bei Wien die Sonderausstellung „Kabinenroller und Kleinfahrzeuge der 50er- und 60er-Jahre“ geöffnet. Neben dem Meister Mopedauto sind zahlreiche historische Microcars und Roller zu bewundern; Tel.: 02266/645 644; www.siegfried-marcus.at

Umfangreiche Infos, Erlebnisberichte und Restaurierungsprojekte zum Meister Mopedauto haben die Thaler Oldtimerfreunde auf einer eigens installierten Meister-Webseite zusammengetragen; <http://meisterkabinenroller.hobbyseiten.at>



PUCH-ERSATZTEILSPEZIALIST HERMANN STÖCKL (RBO) ZUM MEISTER MOPEDAUTO

„Weil die Nachfrage nicht gerade riesengroß ist, gibt es für die Meister Kabinenmopeds kein verlässliches Preisgefüge. Die Preise für historische K5 und K6 reichen von 200 Euro (beziehungsweise überhaupt geschenkt) für bemitleidungswürdige Exemplare bis zu 1000 Euro für funktionierende und vollständige Fahrzeuge, während ein tadelloser Zustand dem Liebhaber sicher 2000 Euro wert ist. Arbeiten am Fahrwerk und an der Glasfaserkarosserie lassen sich mit handwerklichem Geschick durchführen. Die Ersatzteilversorgung für den Puch-Mopedmotor ist bestens, bei RBO in Korneuburg haben wir auch Verschleißteile wie Kuppelungen und Peripherieteile wie Seilzüge und Handgriffe lieferbar“; www.rbo.at



autos“ bezeichneten – Microcars (um die Jahrtausendwende) war er zu früh. Was bleibt, hat jedoch absolute Leuchtturm-Funktion: zweckmäßige GfK-Leichtbauweise; pure Funktionalität; leichte Bedienbarkeit; volksnaher Preis.

er im randvoll besuchten Bestseller Hietzing seine akribische Zusammenschau „Die Knatterkugel“. Die Familie Meister öffnete

Heute würde Herr Meister elektrisch subventioniert

für ihn das Privatarchiv – und so gibt's im Buch neben der Firmen- und Typengeschichte, Prospekt-Faksimilen oder zeitgenössischen

Der Jurist Alexander Diego Fritz ist Meister-Fan, Meister-Sammler und auch Meister-Buchautor: In Anwesenheit des mehr als rüstigen Hans Jörg Meister (Jahrgang 1939) präsentierte

ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT



Mit einem Sondermodell gratuliert sich Honda zur vielleicht smartesten Erfindung in der Geschichte der Mobilität

Von der Honda Cub wurden seit der Einführung im Jahr 1958 als Super Cub C100 an die 70 Millionen Exemplare erzeugt – die „Little Honda“ ist somit das erfolgreichste Fahrzeuge der motorisierten Mobilitätsgeschichte. Den 55-maligen Jubeltag beging Honda mit der perfekt klassisch aussehenden 55th Anniversary Special der Little Cub mit 50 Kubik Hubraum, von der in Rot und in

Anniversary kommt mit knallroten Felgen, schwarzen Bremstrommeln, verchromten Seitendeckeln und mit Jubiläumsplakette unter dem Sitz. Der luftgekühlte Viertakt-Single besitzt elektronische Treibstoffeinspritzung und leistet 2,5 kW (3,4 PS) bei 7000 Umdrehungen. Vierganggetriebe, 14-Zoll-Felgen und geschobene Vorderrad-Kurzarmschwinge gehören zu den technischen Merkmalen.

Sparsamkeit lohnt sich: 70 Millionen gebaute Exemplare

Schwarz die vergleichsweise mikroskopische Stückzahl von nur je 1500 Bikes gebaut wird. Leider nur für Japan, wo das Maschinchen umgerechnet schlanke 1750 Euro kostet. Schon die aktuelle Little Cub ist an der Original-Optik der historischen C100 erstaunlich knapp dran – die

Für Firmengründer Soichiro Honda war die weltweit durchschlagende Modellserie das ersehnte „Cheap Urban Bike“, daher auch der Name. Und in der Tat: Mit dem kleinen 3,4-Liter-Tank kommt das 81 Kilo leichte Anniversary-Modell im Testzyklus bis zu 380 Kilometer weit, das entspricht einem Treibstoffverbrauch von unter einem Liter. Auf dem Tokyo Auto Salon Anfang Jänner 2014 war das 55-Jahre-Sondermodell in einer mit zusätzlichem Zubehör aufgepeppten Spezial-Spezialversion zu sehen. ©