

Fahrzeugbau Ing. H. Meister

Elisabethnergasse 8, 8020 Graz

Ing. Hans Jörg Meister lernte Schlosser/Wagner und begann in einer LKW-Doppelgarage in der Nähe seines Wohnhauses, Elisabethnergasse 8 in Graz in den 50er Jahren mit der Herstellung offener Dreiräder. Angetrieben mit Fuchs-Hilfsmotoren für Fahrräder, 35 cm³, 1 PS, luftstromgekühlt, 2 Gänge und keine Kupplung.



1962 gründete er das Unternehmen Fahrzeugbau Ing. H. Meister in der Elisabethnergasse 8 in Graz. Meister war ein Erfinder, Konstrukteur, Mechaniker und Händler.

Er begann mit der Fertigung von Invalidenfahrzeugen. Die Fuchs-Motoren waren zu schwach und er verbaute sie Moped-Motoren von Puch.

Die Geburt der „Moped Kabinen“ begann, als die Subvention der Regierung für Invalidenfahrzeuge verkürzt wurde.

1969 kamen größere, automobilähnliche Fahrzeuge dazu. Der Markenname lautete *Meister*. Die Produktion und der Firmensitz wurden nach Thal bei Graz verlegt.

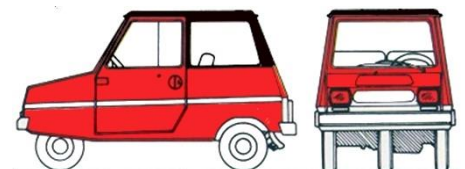


Schritt für Schritt ging Meister weg von dem funktional gestalteten motorisierten Invalidenstuhl und weg von dem harten und teuren Blechdesign hin zu den „Moped Kabinen“. Die in einem neuen, verstärkten Kunststoff- oder GFK-verstärkten Stil entworfen wurden. Unter Einfluss stilistischer Elemente von „Kabinenroller“, Bubblecars und Microcars aus den 50/60er Jahren.

Für den Antrieb der üblicherweise dreirädrigen Fahrzeuge sorgte ein Einzylinder Motor der Puch-Werke mit 49 cm³ Hubraum und 3,5 PS Leistung. Der Antrieb erfolgte auf eines der beiden Hinterräder. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 40 km/h angegeben

Es wurden von Meister viele verschiedene Fahrzeuge mit unter demselben Prinzip gefertigt. Hier einige Typen aus seiner Fertigung: Invalidenfahrzeuge Meister A und B, G5, G5N, Moped Kabine K5, K6, Transporter TU4, T5, T5N,

Er gab auf, alle technischen Komponente außerhalb der Kabine zu platzieren und stellte den Motor innen hinter den Sitzen ab. Er baute eine starre Achse mit Differential, da nun beide Räder angetrieben wurden. Alles wurde von Meister selbst hergestellt, ebenso ein Lenkrad anstelle einer Lenkstange und Autopedale für Kupplung und Gas. Der Motor stammte aus Portugal und wurde in Lizenz von Puch, Graz eingebaut. Nach den ersten 120 Stück Picknicks kaufte keiner mehr einen Meister. Das war das Ende eines qualifizierten Konstrukteurs aus Österreich.



1979 endete die Produktion. Insgesamt entstanden etwa 1500 Fahrzeuge.