



Ausgabe Nr. 6 | 2017

Offizielles Organ des Schweizer Motor-Veteranen-Clubs, gegründet 1957, FIVA-Mitglied



KULTURERBEJAHR



PATRIMOINE2018
KULTURERBE2018
PATRIMONIO2018
PATRIMONI2018

REGARDE! SCHAU HIN! GUARDA!

Die Schweiz und die SHVF (Dachverband) machen mit am Kulturerbejahr 2018. Der SMVC auch?

Am Montag 9. Oktober 2017 ging die Meldung an die Medien. Die www.SHVF.ch Swiss Historic Vehicle Federation wirkt mit in der Trägerschaft des www.kulturerbe2018.ch, unterstützt dieses also finanziell. Scroll die Seite nach unten, um das SHVF- und die anderen Logos zu sehen. Hauptpartner ist das Bundesamt für Kultur. Bundesrat Alain Berset, Departement des Innern, übernahm das Patronat. Das Schweizer Kulturerbejahr findet statt im Rahmen des Europäischen Jahrs des Kulturerbes, das vom Europarat und der EU lanciert wurde. Das ist also eine ganz „grosse Kiste“.

Zwei SHVF Ressorts kümmern sich um das Thema: Politik und Kultur (Bernhard Taeschler, bernhard.taeschler@shvf.ch); Events und Kommunikation (Ruedi Müller, ruedi.mueller@shvf.ch) Das Kulturerbejahr 2018 bietet uns, der Oldtimerbewegung, eine einmalige Gelegenheit:

- der Politik, dem breiten Publikum und nicht zuletzt auch der Szene bewusst zu machen, dass wir Kultur repräsentieren.
- uns in der etablierten „Kulturszene“ zu positionieren.

Im Weiteren sollten wir das Kulturerbejahr 2018 nutzen, tiefere Steuern für Oldtimer zu beantragen, in den Kantonen, die diese noch nicht kennen. Bis jetzt gelten solche lediglich in den Kantonen: Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Tessin, Zürich (ab 2018). Solothurn könnte folgen. Ansprechpartner ist der Kantonsrat. Es gilt also einen Kantonsrat / eine Kantonsrätin zu finden, die das Anliegen einbringt. Wende Dich bei Fragen zu dem Thema an Bernhard, Mail oder 079 667 52 55.

Oldtimeranlässe mit dem Kulturlogo 2018

Text auf der Kulturerbe Internetseite: „Mit zahlreichen Veranstaltungen wird ein Jahr lang unser gemeinsames kulturelles Erbe in den Mittelpunkt gerückt.“ Unser Erbe, Mobilität, gehört auch dazu. Unsere Anlässe können das Kulturerbe-Logo erlangen. Wenn Du also als Organisatorin, Organisator eine SMVC Oldtimerinszenierung für 2018 planst, lohnt es sich zu überlegen, ob diese mit anderen Kulturelementen verknüpft werden könnte. Beispiele: Organisation eines Orgelkonzertes in einem Kloster, Alphornbläser etc. Das SMVC Schlussfahren vom Sonntag 15. Oktober 2017, mit dem Besuch des Dampf museums in Winterthur, hätte bestens qualifiziert. Doku siehe Link auf Seite II.

Vorgehen: den Anlass im www.FIVA.org Eventkalender als nationalen Anlass anmelden. Click die nachfolgenden drei Links, um zum Online-Formular zur

gelangen: 1) Englisch oder Französisch 2) links im Menu [FIVA Events Calendar], 3) rechts im Menu [Event Application Form]. Im Feld „Email address of the ANF in your country for approval“ ist folgende Adresse einzugeben: lukas.oberholzer@shvf.ch (Präsident SHVF). Lukas Oberholzer ist zuständig für das FIVA OK; Bernhard Taeschler (Politik) und Ruedi Müller (Events) für die Vergabe des Kulturlogos. Falls Du letzteres beantragst, bitte Mail mit Programm, oder Link dazu, an Bernhard und Ruedi.

Kontaktiere bei Fragen zum FIVA Formular Ruedi: Mail oder 041 666 34 64 / 079 334 83 01. Die Investition für einen nationalen FIVA Event beträgt EUR 100.–, keine MwSt fällig.

Wurde Dein Anlass durch Lukas Oberholzer bestätigt, erscheint der im FIVA-Kalender. Click Dich durch die Schritte 1) und 2) im obigen Abschnitt, um zu dem zu gelangen. Als Kulturerbeevent kommt der auch auf die www.kulturerbe2018.ch Site. Die genaue Adresse war zum Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Kulturerbeanlässe profitieren von Werbung auf vielen Kanälen.

Nationale FIVA-Anlässe werden durch einen nationalen FIVA Steward begleitet, der dann z.Hd. der SHVF einen Bericht verfasst. Die Schweizer FIVA Stewards: Daniel Fischlin, Frank Aeschlimann, Lukas Oberholzer, Mark Rufer, Ruedi Müller, Thomas Kohler.

Der ANF, die „Autorité Nationale de la FIVA, in der Schweiz -also der Präsident der SHVF, Lukas Oberholzer- kann für nationale Anlässe andere geeignete Personen bestimmen.

Zwei Kulturerbe 2018 Logos konnten bereits vergeben werden:

- 11. Internat. MICRO-CAR-TREFFEN Schweiz; Freitag 27. - Sonntag 29. April 2018. www.microcars.ch
- 19. O-iO Oldtimer in Obwalden; Samstag 19. und Pfingstsonntag 20. Mai 2018. www.O-iO.ch

Hoffentlich werden es noch mehr, auch SMVC Anlässe. Das Ziel wären deren zwanzig mit dem Kulturlogo, verteilt über das ganze Jahr 2018.



Ruedi Müller (r.mueller@smvc.ch)

Links zu SMVC Anlässen



Zentralschweiz Clubreise.



Schlussfahren Sonntag 15. Oktober.

Zusammenfassung und Text: Ruedi Müller

Hier wieder die Zusammenstellung der SMVC Anlässen in der Berichtsperiode, soweit ich sie in Erfahrung bringen konnte. Das sind die Links zum direkt klicken ab dem pdf, welches Du hier findest: <https://www.smvc.ch/swissclassics>

• SMVC Zentralschweiz

Donnerstag 31. August – Montag 4. September 2017

Clubreise nach Innsbruck und ins Salzkammergut

Fotos:

www.smvc-zentralschweiz.ch [Doku17] [Clubreise 2017]

www.smvc-zentralschweiz.ch/clubdesk/www?p=100335

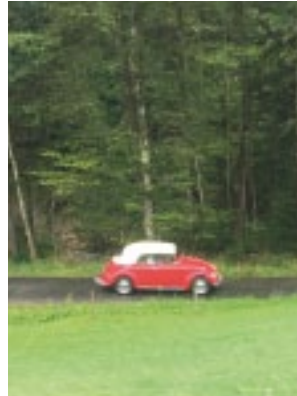
• SMVC Lady Drivers

Samstag 9. September 2017, Rund um die Rigi

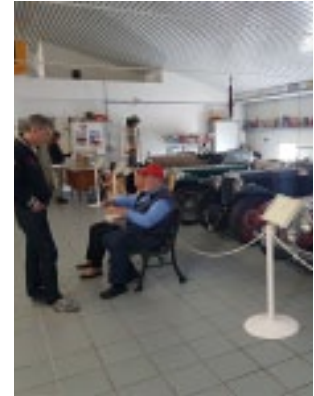
Bericht und Fotos:

www.smvc.ch [Sektionen] [LadyDrivers]

<https://www.smvc.ch/sektionen/ladydrivers/>



Sektion LadyDrivers: „Rund um die Rigi“.



Ticino „Raduno dei 3 Castelli“.

• SMVC Schweiz / Zürich

Sonntag 10. September 2017, „Zürifahrt“

Fotos:

www.smvc.ch [Sektionen] <https://www.smvc.ch/sektionen> und

www.smvc.ch [Sektionen] [Zürich] <https://www.smvc.ch/sektionen/zuering>

• SMVC Ticino

Samstag 23. und Sonntag 24. September 2017, Raduno dei 3 Castelli

Bericht und Fotos:

www.smvc-ticino.ch [Gallery klicken]

www.smvc-ticino.ch/Gallery?P=Gall&IDGall=55

• SMVC Zürich

Samstag 7. Oktober 2017, Techniktag 2017

Fotos:

www.smvc.ch [Sektionen] [Zürich]

<https://www.smvc.ch/sektionen/zuering>

• SMVC Schweiz / Zürich

Sonntag 15. Oktober 2017, Schlussfahren

Fotos:

www.smvc.ch [Sektionen] <https://www.smvc.ch/sektionen> und

www.smvc.ch [Sektionen] [Zürich] <https://www.smvc.ch/sektionen/zuering>

• SMVC Zentralschweiz

Samstag 21. und Sonntag 22. Oktober 2017, Altstadtmarkt Bremgarten

Publikumsfahrten zu Gunsten der Pro Infirmis

www.smvc.ch [Sektionen] [Zentralschweiz]

<https://www.smvc.ch/sektionen/zentralschweiz> oder

www.smvc-zentralschweiz.ch [Doku 2017] [Altstadtmarkt Bremgarten]

Der Direktlink war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

SHVF mit neuem Partner

*Der Oldtimer Dachverband SHVF,
Swiss Historic Vehicle Federation,
wurde Partner der ASA*



Diese für die Oldtimerszene gute Sache wurde von Frank Aeschlimann -zusammen mit dem Chef des Thurgauer Strassenverkehrsamtes, Ernst Anderwert- eingefädelt.

Die asa (association des services des automobiles), die Vereinigung der Strassenverkehrsämter, ist eine Dienstleistungsorganisation für alle kantonalen Strassenverkehrsämter der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein. Als kundenorientierte Drehscheibe löst sie Aufgaben, die einzelne Strassenverkehrsämter nicht mehr oder nur mit einem unverhältnismässig hohen Aufwand selber erfüllen könnten.

Links:

- [asa](https://asa.ch), <https://asa.ch> [Über uns] beim Abschnitt Kooperationspartner den Link [Beziehungen zu verschiedenen Institutionen] klicken. Zum direkt klicken ab dem pdf <https://asa.ch/ueber-uns/partner> Seite nach unten scrollen.
- www.SHVF.ch

Der 1928 Rally ABC Sports von Hans Bodmer

SMVC / Zürich

Einer der schönsten Sportwagen seiner Epoche

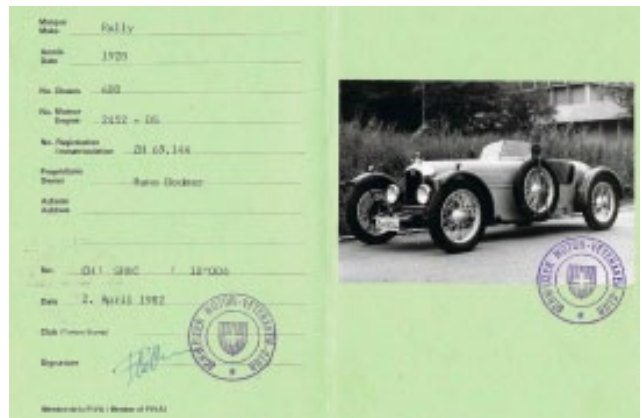
Text: Ruedi Müller; Foto: via Bruno von Rotz, Zwischengas

Am 5. September kam von Frank Aeschlimann ein Rundmail an den Zentralvorstand. Der damalige Besitzer dieses raren Oldtimers fragte nach Infos über das Auto. Frank leitete die Anfrage auch an die ASTRA weiter, das Bundesamt für Strassen. Das ASTRA verwies auf das Formular AA9 (mit dem kannst auch Du Auskunft über Deinen Oldtimer erhalten). Wie sich herausstellte, kannte Edwin Keller Hans Bodmer und hatte sogar ein Foto des Renners. Dann sandte mir Bruno von Rotz am 29. September ein Mail. In diesem wies er darauf hin, dass dieser 1928 RALLY ABC SPORTS bei Bonhams versteigert werde. Sogar ein Foto in druckbarer Grösse des SMVC-Ausweises konnte Bruno auf Nachfrage liefern. Der Oldtimer ging am 6. Oktober 2017 an einer Auktion in Berlin für CHF 164'924 (inkl. Auktionszuschlag) in neue Hände über.

Links:

- Zum Formular AA9
<https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/suche.html#AA9>
- Bericht mit vielen Fotos bei Zwischengas www.zwischengas.com. Im Suchfeld „Rally-ABC-Sports“ eingeben. Direkt klicken ab pdf:
<https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Rally-ABC-Sports.html> im Bericht siehst du auch zwei Fotos mit den Schildern ZH 69144.

- Beschrieb Bonhams (englisch) www.bonhams.com. Den Link [Ergebnisse] klicken. Im Suchfeld „The Zoute Sale“ eingeben. Auf das Bild „The Zoute Sale 6. – 7. Oktober 2017“ klicken. In das Feld „Los anzeigen“ „49“ tippen. Auf „Los 49“ klicken. Direkt klicken ab pdf:
www.bonhams.com/auctions/24130/lot/49?category=list&length=10&page=5



Namhafte SMVC-Profis

SMVC Schweiz

Ab Seite IV findest Du Antworten von SMVC-Mitgliedern zu einer Umfrage, die ich startete bei Oldtimer-Fachwerkstätten von SMVC KollegInnen. Ich staunte wieder mal, wie breit unser Club aufgestellt ist. Hier eine erste Serie weiterer, namhafter SMVC Oldtimer-Profis (weitere folgen).

Mathias Hascher (ZH)
www.classic-car-trading.ch



Seit über 45 Jahren begleiten mich Fahrzeuge aus Berufung. Dabei waren die letzten 15 Jahre im Umfeld von Bentley und Rolls-Royce besonders prägsam*. Genau da ist meine Vorliebe für klassische Automobile gereift. Daraus ist mein Traum und Wunsch entstanden, mich zum Auslauf meiner beruflichen Karriere, ausschliesslich mit Oldtimern, Youngtimern, Klassikern und Neoklassikern zu befassen. Emotionen spielen dabei die tragende Rolle.

Mit dem Bezug meines Showrooms in Rümlang am 1. Februar 2014 ist nun dieser langjährige Traum in Erfüllung gegangen.

*(Ergänzung RM) während der Zeit war Mathias Geschäftsführer bei der Schmoel AG.

Bist Du, als SMVC Mitglied, auch mit einer Werkstätte etc. in der Oldtimerszene tätig?
Bitte melden, dann wirst Du und Deine Firma in der nächsten SwissClassics vorgestellt.

Stefan Musfeld (NW)
www.pantheonbasel.ch



Im Pantheon fanden bereits einige SMVC Anlässe statt. Stefan begeistert seine Besucher immer wieder mit Sonderausstellungen, bis dato deren 21! Vom 22. Oktober bis zum 15. April 2018 sind bei ihm Preziosen der Marke Maserati zu bewundern. Zu jedem dieser Happenings druckt Stefan ein reich illustriertes Buch! Was das Pantheon noch sonst alles bietet, erkundest Du am besten auf der Pantheon-Seite. Bereits das Gebäude selbst ist absolut sehenswert.

Koni und Fabian Lutziger (ZS)
www.lutziger-classiccars.ch



Am Sonntag 30. April 2017 starteten wir bei Lutziger Classic Cars mit dem „Nationalen Anfahren“ in die Saison 2017. Das Wetter zeigte sich ebenso herrlich, wie beim Schlussfahren am Sonntag, 15. Oktober (siehe, Seite II). Koni Lutziger begrüsst die SMVC Schar; Henri Boschetti, Präsident der organisierenden Sektion Zentralschweiz, hält das Megaphon.

SMVC Schweiz: Termine 2018 (bereits jetzt zum Vormerken)

Datum	Anlass	verantwortlich
So 6. Mai	MV und Anfahren kombiniert	SMV Mittelland, Zentralschweiz
Sa 16. Juni	47. Ostschweizer Sommerfahrt	SMVC Ostschweiz
So 26. August	5. Oldtimer Träff Laufen	SMVC Sektion Nordwest
So 9. September	Zürifahrt	SMVC Zürich
So 14. Oktober	Schlussfahren	SMVC Ostschweiz

„Oldtimer sind einfach!“

Unsere SMVC-Spezialisten antworten auf die wichtigsten Fragen


Text: SMVC Mitglieder mit Oldtimer Fachwerkstätten, Ruedi Müller


Immer wieder höre ich diesen Spruch. Ohne Fragezeichen, ganz bestimmt. Wenn ich die Rechnungen für meine Oldtimer-Reparaturen anschauen, ziehen mich entweder diejenigen, die diese Arbeiten ausführen, über den Tisch, oder der Spruch ist falsch.

Um der Sache auf den Grund zu gehen, fragte ich deshalb nach bei Fachleuten, die im SMVC Mitglied sind. Hier die Antworten derjenigen, die sich zum Mitmachen entschlossen. Was da reinkam ist sehr aufschlussreich.

Fragen:


1. Sind Oldtimer einfacher zu reparieren als neue Autos?
2. Wenn Frage 1 „JA“, was ist einfacher?
3. Wenn Frage 1 „JA“, warum gehen dann Reparaturen an Oldtimern meistens so richtig ins Geld?
4. Wenn Frage 1 „Nein“, was ist schwieriger?
5. Allgemeine Bemerkungen


SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Bruno Hürlimann (ZS);  Autosattlerei, speziell Oldtimer; 5620 Bremgarten / AG https://goo.gl/jQW2Fs	zu Frage 1	<i>Ja und Nein</i>
	zu Frage 2	<i>Alte Autos sind von der Technik her einfacher zu reparieren, weil viele Komponenten in handwerklich herkömmlicher, konventioneller Weise hergestellt wurden. Das heisst auch in kleinen Stückzahlen, was eine Massenproduktion vorwegnahm, aber viel Handwerkskunst und Arbeitszeit verschlingt.</i>
	zu Frage 3	<i>Vielfach wird der Aufwand für Materialbeschaffung (möglichst originalgetreu) sowie der Zeitaufwand für Restaurationen unterschätzt. So sollte man sich auch immer bewusst sein, dass Oldtimer - hauptsächlich Vorkriegler - auch damals nicht für alle Leute erschwinglich waren und schnell mal gleich viel gekostet haben wie ein Einfamilienhaus. So ist es auch nicht verwunderlich, dass die Wiederherstellungskosten auch in einen Rahmen fallen, die viele (mit einer etwas naiv getönter Rosabrinne) unterschätzen.</i>
	zu Frage 4	<i>Bei neueren Fahrzeugen, die in Massenproduktion hergestellt wurden, wurde viel Kunststoff im Formenbauverfahren verbaut. Eine Reproduktion in kleinen Stückzahlen oder Einzelanfertigung machen nur Sinn, wenn auch ein Markt für den Ersatzteilhandel gefragt ist.</i>
	zu 5	<i>Für mich sind diese Fragen etwas zu pauschal gestellt. Da jedes Fahrzeug oder jeder Auftrag wirklich seriös und gut abgeklärt werden und der Kunde, wie auch der Handwerker sich absprechen sollten betreffend ihrer Erwartungen und Ziele einer Restauration oder Reparatur.</i>

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Katrin Schena-Rau (LD, ZS);  Oldtimer-Handel mit Reparaturabteilung; 8165 Oberweningen / ZH http://oldtimers.ch	zu Frage 1	<i>Prinzipiell denke ich ja, weil Oldtimer viel weniger Elektronik haben und somit ist ein Mechaniker nicht einem Diagnosegerät ausgeliefert.</i>
	zu Frage 2	<i>Man muss unterscheiden, um welchen Oldtimer es sich handelt. Bei einem VW Käfer trifft dies sicher zu, jedoch nicht bei einem Rolls-Royce. Es ist also stark vom Modell abhängig. 4-Zylinder oder 12-Zylinder etc.</i>
	zu Frage 3	<i>Auch das ist stark vom Modell abhängig. Ein grosser Service bei einem VW Käfer, Fiat 500, Triumph Spitfire etc. ist nicht kostspielig, da auch die Teile preiswerter und gut erhältlich sind. Je aufwendiger die Technik, umso teurer, kann man fast sagen. Hinzu kommt, dass nicht jede Garage für eine Oldtimer Reparatur in Frage kommt. Hier sollte man zu einem Fachbetrieb mit Erfahrung gehen.</i>
	zu Frage 4	<i>---</i>
	zu 5	<i>---</i>

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Hans-Peter Pfeiffer (ZH);  Technischer Obmann der Sektion; Garage mit Oldtimerabteilung; 8605 Guntenswil / ZH www.garage-gisel-pfeiffer.ch	zu Frage 1	<i>Nein</i>
	zu Frage 2	<i>Die Oldtimer sind nicht einfacher zu reparieren. Sie sind nur einfacher in Sachen Ausrüstung, das heisst vor allem gegenüber der in den neuen Fahrzeugen integrierten Elektronik, über die heute alles kontrolliert und analysiert wird.</i>
	zu Frage 3	<i>---</i>
	zu Frage 4	<i>Bei den Oldtimern ist markenspezifisches Wissen zum Teil von Vorteil. Bei der früheren Ausbildung zum Automechaniker – heute Mechatroniker – gehörte das Schweißen, Löten, Schmieden, Drehen usw. dazu. Auch das Einstellen des Ventilspiels, des Unterbrechers und Vergasers war ein wichtiger Bestandteil der damaligen Ausbildung. Beim Oldtimer kommt es auf den ehemaligen Gebrauch, Standort (trocken oder feucht) und die Pflege an, das heisst also, auf den generellen Zustand. Was die Restauration oder die Reparatur immer wieder verteuert, ist das Beschaffen von Ersatzteilen und auch das Unvorhersehbare, wie beispielsweise abgebrochene Schrauben, Bolzen oder ausgerissene Gewinde. Dies spielt eine wichtige Rolle.</i>
	zu 5	<i>Das Schwierigste ist das Erstellen eines einigermaßen verbindlichen Kostenvoranschlages, denn ein solcher ist nur möglich nach dem Zerlegen, Reinigen, Sandstrahlen oder Eisstählen oder einer Entlackung in einem Bad.</i>


SMVC-Clubnachrichten

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Felix Wild (ZS);  Carrosserie und Spritzwerk, speziell Oldtimer; 8910 Affoltern am Albis / ZH https://baumann-wild.ch	zu Frage 1+2	<p>Nein, im mechanischen Bereich evtl. schon, da viel weniger oder fast gar keine Elektronik an Bord verbaut ist. Die vorhandene Elektronik ist auch nicht untereinander vernetzt und kommuniziert nicht untereinander mit den verschiedenen Steuergeräten. Was unser Sektor von Fahrzeugen betrifft, ist die Instandstellung gegenüber einem heutigen Fahrzeug auch nicht einfacher, da beschädigte Teile/Stellen im Karosseriebereich nicht einfach durch bestellbare Ersatzteile ausgetauscht werden können. Das heisst, das Teil muss von Hand nachgefertigt werden oder im besten Fall ein Repro Teil mit teils hohem Aufwand an das entsprechende Fahrzeug angepasst werden.</p> <p>Dies beantwortet auch gleich die Frage Nr. 2</p>
	zu Frage 3	<p>Durch den hohen, zeitintensiven Arbeitsaufwand ergeben sich bei Reparaturen oder Restaurationen dementsprechend hohe Kosten. Da hier in der Schweiz nicht nur höhere Löhne als im Ausland bezahlt werden müssen, sondern auch etliche Abgaben, durch verschiedenste Vorschriften und Bestimmungen anfallen, sei dies arbeitsrechtlich, versicherungstechnisch, Umwelt usw. werden die Kosten ebenfalls in die Höhe getrieben.</p>
	zu Frage 4	<p>Schwieriger als an Alltagsfahrzeugen ist -zusätzlich zum oben erwähnten Aufwand-, dass im Karosseriebereich sozusagen keine Original Ersatzteile erhältlich sind. Es muss viel genauer mit dem Kunden vor der Reparatur besprochen werden, wie er was zu welchem Aufwand Instand gestellt haben möchte.</p> <p>Der Ausdruck: „Einfach zweckmässig reparieren, muss nicht perfekt sein“ ist nicht für jeden Kunden dasselbe. Ebenso wenig wie „Ich will es perfekt haben.“ Dies sind alles sehr dehnbare Begriffe und Aussagen, bzw. Wünsche. Deshalb gilt es vorab, evtl. an einem vergleichbaren Objekt, mit dem Kunden die Details zu besprechen. Bei Grossprojekten macht man sich als auftragsausführender Betrieb sicher selbst einen grossen Gefallen, wenn man sich in Abständen immer wieder mit dem Kunden trifft. Den Werdegang der besprochenen Arbeiten am Objekt erläutert und den Kunden auf allfällige Mehraufwendungen hinweist. So vermeidet man die vielerorts beschriebenen bösen Überraschungen am Schluss. Und jeder meint, es sei doch alles klar besprochen worden. Dennoch hat jeder dann seine eigene Interpretation davon.</p>
	zu 5	<p>So Ruedi, dies sind so meine Erfahrungen in diesem Bereich. Auch ich habe viel Lehrgeld bezahlt, aber wie heisst es so schön, man hat nie ausgelernt.</p>

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Marcel A. Widler (OS);  Oldtimer-Handel mit Reparaturabteilung; 9430 St. Margrethen / SG http://goodtimer.ch	zu Frage 1	<p>Die Mechanik eines klassischen Automobils ist mit analoger Technik ausgestattet und daher per se einfacher zu reparieren. Jedoch gibt es weniger Hilfsgeräte wie heute, die dem „Mechaniker“ sagen was zu tun und welches Teil auszutauschen ist. Der ursprüngliche Mechaniker benötigt das Wissen, in welchen Zusammenhängen die einzelnen Komponenten eines Automobils stehen, wie sie aufgebaut sind, welche Defekte vorliegen können und welche Massnahmen zur Optimierung und Schadensbehebung führen. Der ursprüngliche Mechaniker ist also ein handwerklich geschickter Hausarzt und Chirurg, heutige Mechaniker sind Neurologen.</p>
	zu Frage 2	<p>Als einfacher zu bezeichnen ist die fehlende Digitalisierung der Elemente. Analoge Technik ist durchschaubar, fühlbar und sichtbar. Defekte können mit Sachverstand und einfachen Mitteln lokalisiert und mit gutem Handwerkzeug repariert werden. Technische Anwendungen und Lösungen waren bei den meisten Automobilen vergleichbar, womit es einfacher ist markenübergreifend eine Reparatur mit demselben Wissen und Werkzeug auszuführen.</p>
	zu Frage 3	<p>„Handwerk hat goldenen Boden“, denn es ist mit Zeit und Geschicklichkeit verbunden. Bauteile wurden früher repariert und nicht mal schnell ausgetauscht, weil Material früher teurer war als die Mannstunden und die Werkzeugkosten. Heute hat sich das Verhältnis gedreht. Ersatzteile sind durch die Massenproduktion sehr viel günstiger geworden, die allgemeine Teuerung hat den Arbeitslohn mitgenommen und die Arbeitsstunden 5 bis 6 Mal teurer gemacht als vor 40 bis 50 Jahren. Bei der Reparatur eines defekten Bauteils ist es meist auch so, dass das dahinter liegende Bauteil ebenfalls behandelt werden muss. Wenn sich ein junger Mensch verletzt, zum Beispiel ein Bein bricht, benötigt dieser eine weit kürzere Therapiezeit als ein alter Mensch.</p>
	zu Frage 4	<p>Die einzige Schwierigkeit besteht im sukzessiven Verlust von Knowhow, weil der ursprüngliche Mechaniker „ausstirbt“ und für Nachwuchs zu wenig gesorgt wird.</p>
	zu 5	<p>Gerade die letzterwähnte Aussage bedarf einer Sensibilisierung unserer Branche. Noch sind wir in der Lage unsere Betriebe aufrecht zu erhalten. Wer wird aber unsere Nachfolge antreten? Oldtimer werden heute so restauriert und gepflegt, dass sie die aktuelle Generation an Restauratoren und Mechanikern überleben werden und wir uns auch gut darum kümmern können. Wenn wir uns nicht engagieren um Nachwuchs zu motivieren, zu begleiten und fördern, sie zu schulen und auszubilden, werden unsere automobilen Schätze verstauben und an Attraktivität verlieren. Oder sie werden von Handwerkern aus Billiglohnländern ohne historische Kenntnisse und ohne den notwendigen Respekt aufgebaut und „restauriert“. Das darf mit diesem Kulturgut nicht geschehen und es liegt in unserer Hand diesen Umstand zu lenken.</p>

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Markus Jaggi (ZH);  Autosattlerei, speziell Oldtimer; 8610 Uster / ZH http://www.jaggi-gmbh.ch	zu Frage 1	<p>Ja und Nein, denn es gibt bei beiden schwierigere und einfachere Reparaturen. Wir, als Autosattler, haben da ein sehr breites Fachgebiet an den Autos.</p>
	zu Frage 2	<p>Im Allgemeinen lässt sich sagen, je älter das Auto, desto einfacher sind die Reparaturen. Umso älter ein Auto ist, desto mehr wurde von Hand gebaut und es lässt sich somit einfach und besser reparieren. Bei neuen Autos wird vieles (z.B. Türverschaltungen, Armlehnen, usw.) maschinell gefertigt, gepresst und gegossen und somit kann unter Umständen nicht oder nur schwierig repariert werden.</p>
	zu Frage 3	<p>Das kann ich so nicht bejahen, denn wir können meistens dem Kunden eine für ihn akzeptable Variante anbieten.</p>
	zu Frage 4	<p>Manchmal ist es sehr schwierig, den originalen bzw. reproduzierten Stoff oder ein Gummiprofil usw. zu finden. Wenn überhaupt nichts mehr auffindbar ist, müssen wir nach einer Alternative suchen.</p>
	zu 5	<p>Es ist bei alten sowie neuen Autos immer sehr schön, wenn wir eine Reparatur beendet haben und der zufriedene Kunde unsere Autosattlerei verlässt.</p>

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Louis Frey jun, (ZS);  Technischer Obmann der Sektion; Oldtimer-Reparaturen; Muri / AG www.garage-louis-frey.ch	zu Frage 1	<i>Nein! Das technische Verständnis ist viel mehr gefragt und man muss das Handwerk anwenden können. Bei jeder Arbeit sollte der nächste Schritt schon überlegt und durchdacht sein. Man muss sich in die Gedanken der damaligen Ingenieure reindenken. Beim Zerlegen wird viel sorgfältiger gearbeitet, denn wenn etwas kaputt geht, kann meistens nicht einfach ein neues Teil aus dem Regal genommen werden. Bei Defekten kann man nicht einfach ein OBD einstecken, welches sagt, was defekt ist. Fehler müssen lokalisiert, verschiedene Lösungsmöglichkeiten erarbeitet, Ersatzteile (zum Teil aus dem Ausland) gesucht und beschafft werden.</i>
	zu Frage 2	<i>Das einzige was einfacher ist, ist die Elektronik. Dafür gibt es aber Plus an Masse, dann ist das Umdenken wieder gefragt.</i>
	zu Frage 3	<i>Dazu eine grundsätzliche Frage: Was ist mit Reparaturen gemeint? Eine Reparatur oder eine Restauration? Reparaturen sind nicht gleichzusetzen mit normalen Unterhalts- oder Service-Arbeiten (wie Ölwechsel, Reifen ersetzen, etc.). Bei einem modernen Auto werden viele Reparaturen, die bei einem Oldtimer noch ausgeführt werden, gar nicht mehr gemacht, weil es sich nicht mehr lohnt – das Auto wird ersetzt. Wer hat schon einmal einen Motor bei einem modernen Auto revidiert? Wer revidiert das Getriebe ...? Wer leistet sich eine komplette Neu-Lackierung des ganzen Fahrzeuges, wenn der Lack nicht mehr schön ist?</i>
	zu Frage 4	<i>Bei Reparaturen an Oldtimern müssen viele Teile mit grossem Aufwand und grosser Sorgfalt ausgebaut werden. Wenn wir zum Beispiel eine Blattfeder ausbauen, welche schon mehrere Jahrzehnte verbaut ist, haben wir 6 Schrauben / Muttern zu lösen, Aufwand 1/2 Stunde. Klemmt aber nur eine einzige oxidierte Schraube, die ausgebohrt werden muss, beträgt der Zeitaufwand für diese einzige Schraube schon das x-Fache. Ausserdem müssen viele Teile von Grund auf neu angefertigt werden. Unsere langjährige, internationale Erfahrung hat gezeigt, dass ein langes Suchen im Internet keine Lösung ist. Wenn nach langem Suchen im Internet ein Occasions-Teil gefunden und denn endlich in der Schweiz ist, ist meist das gefundene Teil in einem schlechteren Zustand als das ausgebaute. Deswegen stellen wir die Teile neu her (z.T. mit CAD-Zeichnen, dann können wir jedes Teil in beliebiger Anzahl und beliebigem Material nachfertigen). Das technische Verständnis ist viel mehr gefragt. Wenn man es richtig erlernen will, muss man die Möglichkeit haben, langjährig in einem Oldtimerbetrieb zu arbeiten, der das Können, Wissen und den dazugehörigen Maschinenpark hat.</i>
	zu 5	<i>Arbeiten an Veteranenfahrzeugen ist unser Geschäft. Wir leben davon. Es ist kein Hobby. Es ist schade, dass es viele Hobbyschrauber gibt, die für 50 Franken in der Stunde unsere kostbaren Zeitzeugen „kaputt-flicken“. Mit unserem Stundenansatz bezahlen wir: Löhne, Sozialabgaben, Ausbildung, Liegenschaft, Steuern, Versicherung, Abwasser, Beitrag Autogewerbeverband, Beitrag Interessen-Gemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz, Sponsoring O-iO, Sponsoring SMVC und vieles, das ich wohl vergessen habe. Oldtimer-Arbeiten kann man nicht als Lückenfüller ausführen, man sollte es aus Freude und Überzeugung tun.</i>
	Link 1	<i>Artikel im „Der Freiamter“ vom 22. September 2017: „Murianer Oldtimer Spezialist Louis Frey hilft mit, einen neuen Beruf für alte Autos zu schaffen.“</i> www.smvc.ch [Sektionen] [Zentralschweiz], direkt: https://www.smvc.ch/sektionen/zentralschweiz/
Link 2	www.smvc-zentralschweiz.ch [Doku17] [Murianer Oldtimer Spezialist], direkt: http://www.smvc-zentralschweiz.ch/clubdesk/www?p=100317	

SMVC Spezialist	Fragen (RM)	Antworten des SMVC Spezialisten
Simon Frieden (ZS);  Oldtimer-Reparaturen; 6060 Sarnen / OW http://oldtimer-galerie.com	zu Frage 1	<i>Nein, heutige Autos besitzen ein EOBD-System, was die Diagnose eines Fehlers mit einem Computer erheblich vereinfacht.</i>
	zu Frage 2	<i>---</i>
	zu Frage 3	<i>Oldtimerautos sind öfters mit Korrosion belastet, was besonderes Feingefühl und Geduld beim Demontieren/Reparieren erfordert um nicht zusätzliche Reparaturen hervorzurufen. Z.B. Zylinderkopf Demontage: Eigentlich kein grosses Problem, Abbau der Anbauteile, Lösen der Zylinderkopfschrauben, Abheben des Zylinderkopfes. Wenn nun aber nur einer der Bolzen mit dem Zylinderkopf korrodierte, kann diese Operation sehr zeitaufwendig werden. Keine Lampe zeigt bei den Oldtimern an, ob die Handbremse angezogen ist. Der Fall: Nach einer längeren Fahrt hatte sich die Radnabe aufgeheizt. Dadurch wurde die Nabe mehr als normal auf den Konus der Achse gepresst (Warmaufschumpfen). Beim Fahren merkte man das nicht, wegen des Drehmomentes. Dadurch zog aber die Handbremse, die auf die Hinterachse wirkt, nicht mehr. Um die Radnabe von der Achswelle zu trennen, musste ich auf die fünf Radbolzen einen 15tonnen Abzug ansetzen! Die fünf Radbolzen benötigten einen gleichmässigen Druck um ein Verziehen der Radnabe zu verhindern. Für diesen „Powerabzug“ musste ich eine Adapterplatte herstellen. Ein weiteres Problem sind „Hobbyreparaturen“. Es gibt sicher auch „Hobbyschrauber“, die etwas verstehen. Jedoch zeigt die Erfahrung, dass dem oft nicht so ist. In der Fahrzeugtechnik entspricht z.B. eine Schraube der Zugfestigkeitsklasse 8.8. Die Schrauben im Baumarkt und so liegen bei 4.8. Die Schraube kann dadurch leichter abgeschert werden. Bei einer misslungenen „Hobbyreparatur“ zahlt der Kunde oft 2-1/2 Mal: einmal beim Bastler und der Profi muss dann das „Gebastel“ eliminieren, u.a. Folgeschäden beheben und die Reparatur fachgerecht ausführen.</i>
	zu Frage 4	<i>Viel Erfahrung und technisches Geschick werden zur Analyse von Fehlern sowie zu Feineinstellungen von verschiedensten Komponenten benötigt. Weiter spielen chemische sowie physikalische Grundsätze eine grosse Rolle. Also heisst es: fühlen, hören, riechen. Im elektrischen Bereich sind bei Oldtimern Massenprobleme ein grosses Thema, z.B. korrodierte (Oxidation bei Kupfer- und Messinganschlüssen; Steckverbindungen) Massenkabel, -Bänder. Kontaktabbrand ist ein weiterer Knackpunkt, bei weitem nicht nur bei Zündverteiltern. Bereits die Ausmessung der Relais ist oft eine Herausforderung, z.B. Porsche 928 und Rolls-Royce Shadow.</i>
	zu 5	<i>Die Ersatzteilverfügbarkeit von modernen Autos ist derart hoch, dass man bis zu viermal am Tag beliefert werden kann. Dies ist bei Oldtimern leider nicht der Fall. Das Beschaffen von Oldtimersatzteilen bedarf eines grossen Zeitaufwands sowie eines grossen Netzwerks. Wenn das alles nicht hilft, muss das Teil mit geeignetem Werkzeug und geeigneten Maschinen korrekt hergestellt oder instand gestellt werden.</i>