



EDITORIAL

Diese acht SMVC-Seiten spannen einen weiten Bogen in viele Richtungen ...

... in die Vergangenheit: *unser Club wurde 1957 gegründet. Es wird eine spezielle Festschrift dazu geben. Der kurze Beitrag unseres Präsidenten Thomas Müller zeigt, wie in den 50 Jahren ein eigentlicher Paradigmawechsel betreffend Fahren und Trinken stattfand. Es wird Dir nicht leicht fallen, zu glauben, was Du liest. Besonders, wenn Du damals noch in den Kinderschuhen stecktest. Dies schreibend, kommen mir auch Sicherheitsgurte in den Sinn. Wenn ich meine Oldtimer aus der Garage zügle, sind die Dorfkids schnell auf dem Platz. Dann fahre ich, wenn ich Zeit habe, eine Runde mit ihnen. «Wo sind die Sicherheitsgurte?» werde ich gefragt. Die Kleinen können sich nicht vorstellen, dass es eine Zeit vdG (vor den Gurten) gab. Die Gurtenpflicht wurde 1976 eingeführt. Der Widerstand war gewaltig, wie Du Dich sicher erinnern magst, wenn Du damals schon auf Achse warst. Ruth, meine Freundin, und ich haben jetzt auch*

Skihelme gekauft. Wir mussten uns sehr überwinden, wie damals mit den Gurten, gebe ich zu. Wird als nächstes der Rückenpanzer kommen? Werden Helme in Oldtimern obligatorisch, die keine Sicherheitsgurte haben? Energieeffizienz? Wer weiss, was da noch alles auf uns zukommt. Der SMVC pflegt beste Kontakte ...

... zu den Behörden: *Ruedi Plattner, Präsident der technischen Kommission, zum Beispiel führte mit Exponenten der Strassenverkehrsämter Oldtimerkurse durch. Der Prüfer Hobby ist es nicht, uns unser Hobby zu vermiesen. Im Gegenteil, sie setzen sich ernsthaft mit der alten Technik auseinander. www.asa.ch*

... in den Tessin: *was unsere Kollegen vom SMVC Ticino auf die Räder stellten, macht die Fahrt nach Lugano zum Muss. Ich frage mich nur, ob die Show nicht zu Reibereien mit dem angrenzenden Italien führt. Die prächtige Ausstellung ist nämlich französischen Autos und Motorrädern gewidmet.*

... nach Südamerika: *der Klausen* ist ein Klax, neben den 4000+-Meter-Pässen, die Gerry*

Leumann mit seiner Frau Helene an der «Carrera Sudamericana 06» rauf und runter fuhr. Der Artikel beschreibt, wie wir ZuhörerInnen nach Sicherheitsgurten an den Saalstühlen tasteten, weil Gerry uns mit seinem Video-Vortrag auf die schmalen, unbefestigten, steilen Naturstrassen mitnahm, auf deren Talseite es oft hunderte von Metern abwärts ging. Mich wundert, dass in der Gegend nicht Schleudersitze Pflicht sind, so dass man, im Falle eines Falles, sanft am Fallschirm zu Boden gleitet.

... in die Zukunft, in den Osten, nach Hong Kong und China:

Ian Foster, mein Pendant im Classic Car Club of Hong Kong, mailte uns diesen Artikel mit den prächtigen Fotos. Das Tor nach China ist der Ausgangspunkt der «Rally Hong Kong – Beijing» vom 25. März bis 8. April 2007: www.hongkong-beijing.com an der ich teilnehmen werde. The Borghese Memorial Peking – Paris 1907 bis 2007, vom 10. Juni bis 10. August 2007, ist die zweite Rallye mit Schweizern und Beijing im Programm: www.classic-carevent.com. Dass in Beijing



gestartet wird, nicht in Paris, macht sich, meine ich, besser, in einer Zeit wo der Wind aus Osten bläst. Schnelle Luft ist angenehmer, wenn sie schiebt, statt einem ins Gesicht peitscht.

ruedim@matracon.ch

* *Betreffend Klausenrennen: Vom SMVC haben insgesamt 40 Fahrer teilgenommen!*

Clubadresse	Schweizer Motor-Veteranen-Club Postfach 1764, 8021 Zürich	Technische Kommission	Mittelland Eugen Weibel, Mätteliweg 18, 4632 Trimbach Nordwest Ruedi Plattner, Winkelriedplatz 8, 4053 Basel Ostschweiz Markus Rohner, Amriswilerstrasse 39, 9220 Bischofszell Ticino Milton Binaghi, Via Franchini 6, 6850 Mendrisio Stefano Coratelli, Via al Lago 6, 6918 Figino
Zentralvorstand	Zentralpräsident Thomas Müller, Signalstrasse 6, Postfach, 5001 Aarau Vizepräsident Martin Bertschinger, Gartenstrasse 1, 5600 Lenzburg	Zentralschweiz Louis Frey jun., Nordklosterrain, 5630 Muri Zürich vakant	Stammtische der Sektionen
Ressort	Technik/Pässe Ruedi Plattner, Winkelriedplatz 8, 4053 Basel Finanzen Simona Moser-Wirth, Rösslimattweg 167, 5033 Buchs AG Redaktionelles Ruedi Müller, Dörfli 5, 6060 Ramersberg Veranstaltungen Edwin Keller, Halden 24, 8604 Volketswil		Mittelland 2. Mittwoch im Monat, Gasthof Rössli, Rothrist AG Nordwest 2. Dienstag im Monat, Restaurant Mühle, Aesch Ostschweiz 2. Mittwoch im Monat, Restaurant Hirschen, St.Gallen-St.Fiden Sport 1. Dienstag im Monat, Restaurant Eintracht, Kestenholz Ticino nach spezieller Einladung Zentralschweiz 2. Montag im Monat, Restaurant Löwen, Sins Zürich 1. Dienstag im Monat, ab 19.00 Uhr, Restaurant Wallberg, Volketswil oder Anfrage an den Sektionspräsidenten
Sektionspräsidenten	Mittelland Urs Brüllhardt, Burgstrasse 10, 4658 Däniken Nordwest Andreas Kunz, Austrasse 6, 4153 Reinach Ostschweiz Ruedi Schawaldner, Postfach 247, 9404 Rorschacherberg Ticino Massimo Taddei, Via Cantonale 22, 6944 Cureglia Zentralschweiz Ernst Meier, Bächlenmatt 8, 5630 Muri Zürich Rolf Meier, Brünnelstrasse 7, 8184 Bachenbülach GHS Walter P. Bargetzi, Industriestrasse 26, 4313 Möhlin	Sekretariat	Ivo Wolgensinger, Schweizer Motor-Veteranen-Club, Pf 1764, 8021 Zürich, Fax 071 912 50 04, sekretariat@smvc.ch

50 Jahre SMVC

Zum Eingang in's Jubiläumsjahr

Nicht mehr viele, die vor 50 Jahren bei der Gründung des SMVC dabei waren, sind noch aktiv im Club tätig. Aber es gibt sie noch, die Frauen und Männer, welche uns Geschichten aus der Gründerzeit erzählen können. Der heutige Präsident überschaut nicht einmal die Hälfte dieser Zeit, ist er doch erst seit 20 Jahren als aktives Mitglied im SMVC dabei. Ich überlasse es daher Berufeneren, die Geschichte des SMVC aufleben zu lassen und für die heutige Generation festzuhalten, wie es damals war. Wir hoffen, dass dies in einer alle interessierenden Festschrift im Verlauf des Jahres 2007 möglich sein wird.

Text:
Thomas Müller,
Zentralvorstand SMVC

Die Schweiz war damals grösser als heute, jedenfalls wenn man als Massstab anlegt, wie lange es brauchte, von einer Region in die andere zu reisen. Autobahnen und Schnellstrassen gab es noch kaum, wohl aber schon viel Verkehr in den Ortschaften, weil der Weg in aller Regel mitten durchs Zentrum führte, welches heute oft komplett gesperrt ist für den Privatverkehr.

Gleich wie heute, war vor 50 Jahren downtown Switzerland Zürich; dort trafen sich die ersten SMVC-Mitglieder regelmässig zum Stamm. Damals galt noch das Motorfahrzeug-Gesetz (MfG). Nach

diesem Gesetz wurde unter anderem milder bestraft, wer einen Unfall in angetrunkenem Zustand verschuldet hatte, denn Alkoholisierung minderte nach damaliger Auffassung die Zurechnungsfähigkeit und damit die Schuldfähigkeit. Fahren unter Drogeneinfluss war noch nicht verboten, niemand wusste, was unter «Drogen» überhaupt zu verstehen war. Dennoch wurde dieser Tatbestand wohl nicht ganz selten begangen, gab es doch früher Mediziner, welche sich Morphium verschrieben und Ärzte gehörten zu den ersten automobilen Berufsgruppen (man denke nur an die berühmten «Doktor-Wagen»).

Unsere heutzutage viel bewunderten Vorkriegsautos waren «Young-Timer» und wurden von Mitgliedern der Messing-Fraktion abschätzig betrachtet. Wenn sich auch, was Autos, Menschen und Umwelt betrifft, vieles geändert hat seit 1957, ist im SMVC das Wichtigste gleich geblieben: Nach wie vor ist es unser Anliegen, in guter Kameradschaft dazu beizutragen, dass historische Motorfahrzeuge originalgetreu fahrbereit erhalten bleiben und auf unseren Strassen verkehren und auch weiter verkehren dürfen. Zu diesem



50-Jahre-SMVC

Zweck treffen sich die SMVC-Mitglieder regelmässig an den Stamm-Anlässen der Sektionen, helfen sich beim Bewältigen der technischen Probleme und lassen die Gemütlichkeit nicht zu kurz kommen. Solches kann wohl auch im kleinen Kreis, unorganisiert von Statten gehen. Wenn es aber darum geht:

- das technische Wissen von früher, das in der heutigen Automechaniker-Ausbildung leider nicht mehr vermittelt wird, weiter zu geben,
- den guten Kontakt zu den Behörden und Verwaltungen von Bund und Kantonen zu wahren,
- dafür zu sorgen, dass uns die rasend rotierenden Räder der Gesetzes-Maschinerie nicht überfahren und zum Beispiel ins Museum verbannen, dann braucht es den Zusammenschluss der gleichgesinnten Idealisten. Die kleinen Gruppen, so gut sie es auch meinen, drohen überrollt zu werden, wenn sie sich nicht zu wehren wissen, sich zu-



(Anmerkung Redaktor: Als ich den Abschnitt im Beitrag unseres Präsidenten unten las und dann dieses Foto der SMVC Alpenfahrt von 1999 sah, dachte ich: «perfect Match».) «Wir streben unsere Ziele nicht verbissen an, sondern der Weg dahin ist untrennbar verbunden mit schönen Erlebnissen, frohen Stunden in guter Geselligkeit und vertrauensvoller Kameradschaft. Das war beim SMVC schon immer so und es wird in seinen lebenslustigen, aktiven Sektionen auch in Zukunft so sein.»

– Jubiläumsrallye vom 22. bis 24. August 2007. Die Plätze sind ausgebucht.
– Jubiläumsanlass vom 25. bis 26. August 2007. Noch einige Plätze frei, die Anmeldefrist wurde bis Ende März 2007 verlängert.
Unterlagen auf www.smvc.ch oder bei Martin R. Bertschinger, Fax 062 891 86 64.

sammenschliessen: Auch wir sind jederzeit offen für Gespräche.

Wir streben unsere Ziele nicht verbissen an, sondern der Weg dahin ist untrennbar verbunden

mit schönen Erlebnissen, frohen Stunden in guter Geselligkeit und vertrauensvoller Kameradschaft. Das war beim SMVC schon immer so und es wird in seinen lebenslus-

tigen, aktiven Sektionen auch in Zukunft so sein.

In diesem Sinne wünsche ich allen ein denkwürdiges, unfallfreies und positives Jubiläumsjahr! ♦

12. bis 15. September 2006

Ausbildungskurs der ASA

für Strassenverkehrs-Ämter-Experten zur Prüfung von Motorveteranen-Fahrzeugen in Brunnen.

**www.asa.ch Association des Services des Automobiles
Vereinigung der Strassenverkehrsämter**

Wieder einmal mehr durfte ich mithelfen, bei der Gestaltung des ASA-Ausbildungskurses für Verkehrsexperten und den interessierten Sachverständigen der Strassenverkehrsämter. Es ging um Fahrzeuggeschichte, ursprüngliche technische Ausrüstung, Originalität- und Restaurationsmöglichkeiten der zu prüfenden, über dreissig Jahre alten Fahrzeuge, Unterlagen und Tipps.

Die beiden Kursleiter, Christoph Betschart vom Verkehrsamt Schwyz und Elmar Brülisauer vom Verkehrsamt St. Gallen, organisierten aus der Zentralschweiz diverse Veteranenautos und -Motorräder in gutem, in noch akzeptablem und in schlechtem Zustand zur Kontrolle und eventuell zur Abnahme mit Veteranenstatus.

Die Abnahmeexperten hatten somit gute Ausbildungsmöglichkeiten. In diesem Zusammenhang möchte ich allen, welche ein Fahrzeug zur Verfügung gestellt haben, für ihr Vertrauen zu uns danken. Es diente unserer Sache gut.

Die Oldtimer durften, unter unserer Aufsicht, von den Kursteilnehmern in der Prüfhalle als auch

auf der Strasse gefahren werden. Dadurch bekamen die Experten, für viele das erste Mal, hautnah das Fahrgefühl mit einem Veteranenfahrzeug. Sie waren begeistert. Am 11. September von neun Uhr bis abends waren wir voll mit den Vorbereitungs-Arbeiten für den Kurs beschäftigt. Die beiden Kursleiter, Herr Betschart und Herr Brülisauer, orientierten die Gruppen am Morgen darauf über die Entwicklung der Gesetze, das Konkordat von 1914, das MFG 1932, die Motorfahrzeug-Vollzugsverordnung zum Bundesgesetz (MFV) und die derzeitigen Zulassungsbestimmungen. Ein dicker Ordner Gesetzesunterlagen und Bestimmungen, sowie ein Beurteilungs-Kriterienkatalog für den Eintrag Veteranenfahrzeug wurde allen Teilnehmern abgegeben und besprochen. Wichtig ist, dass sich die Veteranenfahrzeuge originalgetreu, gut restauriert und in mechanisch einwandfreiem, verkehrssicheren Zustand präsentieren müssen. Billige Flickwerk- und Aufbaureparaturen sind immer abzulehnen. Auch die Bereifung sollte nicht überaltert, sondern muss verkehrstüchtig sein. Es wur-



Die Sektionen sind die Speichen am SMVC-Rad oder der Raum dazwischen, was aber nicht als Nichts gemeint ist, sondern als die Kuchenstücke. Damit unser Hobby rund läuft, kümmert sich der SMVC, als grösster Oldtimerclub der Schweiz, auch um das «Rundherum». Das wird immer wichtiger. Die Oldtimer-Kurse mit der asa sind ein solches Beispiel. Ruedi Plattner, unser Präsident der technischen Kommission arbeitet dort mit Experten der Strassenverkehrsämter zusammen. Ist nicht selbstverständlich, dass sich letztere Zeit nehmen, sich in die Materie Oldtimer einzuarbeiten. Ruedi Müller.

de auch ein Antragsformular für die Erlangung des Veteranenstatus entwickelt, in welchem der Halter erklärt, das Fahrzeug nur für private Fahrten und nicht regelmässig einzusetzen und die jährliche Fahrleistung zirka 2000 bis 3000 km nicht überschreitet.

Zum Kurs möchte ich festhalten, dass die ASA sowie deren Kursleiter sich für unsere Belange interessierten und sehr viel Verständnis für unsere historischen Wünsche aufbringen und weitergeben. Unserer Kulturgut Veteranenfahrzeuge soll wirklich der Nachwelt erhalten werden.

Ich danke der Kursleitung für die fachgerechte und gut vorbereitete Kursführung und bin überzeugt, dass weiterhin eine gute Zusammenarbeit gewährleistet ist. ♦

Text:
Ruedi Plattner, Basel,
Präsident der technischen
Kommission.

Foto:
Marcel Ban

Sezione Ticino

COMUNICATO STAMPA

22 Novembre 2006 – L'automobile e la motocicletta sportiva francese tra gli anni '30 e gli anni '70.

Il comitato promotore dell'SMVC (Schweizer Motor-Veteranen-Club) Sezione Ticino è lieto, grazie al sostegno della città di Lugano e della TPL (Trasporti Pubblici Luganesi), di presentare al pubblico questa nuova edizione dell'esposizione di autovetture e motociclette d'epoca.



ESPOSIZIONE
VEICOLI D'EPoca
CITTÀ DI LUGANO

L'AUTOMOBILE E
LA MOTOCICLETTA SPORTIVA
FRANCESE
TRA GLI ANNI '30 E GLI ANNI '70

dal 26 novembre 2006
al 1 aprile 2007

EDIZIONE 2006 | 2007
Ventiquattresima Edizione

Orario d'apertura:
Domenica dalle 14:00 alle 17:00
Chiuso nei giorni feriali, sabato,
il 24 e il 31 Dicembre

Ingresso libero

Per informazioni:
Tel. +41 (0) 76 402 61 11
info@smvc-ticino.ch
www.smvc-ticino.ch

via Maraini 42
Pregassona
(Lugano)

La storia dell'automobile in Francia risale addirittura alla metà del XVIII secolo, ma è solo a partire dalla fine dell'ottocento che la ricerca e l'evoluzione dell'automobile vanno progredendo in maniera folgorante.

In effetti già nel 1889 Panhard e Levassor installano il primo motore a quattro tempi su una vettura per il trasporto di quattro persone.

Nel 1891 Arnaud Peugeot scopre le gioie dell'automobile al volante di una Levassor. Tristan Berliet comincia la sua attività automobilistica nel 1896 e nel 1898 Louis Renault costruisce la sua prima vettura a Billancourt.

Nel 1900 in Francia sono già attivi ben 30 costruttori d'automobili che nel 1910 diventano 57 e addirittura 155 nel 1914.

Nel 1919 André Citroën fonda l'omonima fabbrica e diventerà la fonte di numerose innovazioni non solo tecnologiche introducendo, ad esempio, la produzione in grande serie in grado di produrre 100 vetture al giorno.

Il periodo tra le due guerre mondiali è il più proficuo per le persone benestanti in quanto le vetture cominciano a diventare affidabili, il manto stradale viene migliorato anche se le regole per la circolazione stradale sono ancora in fase embrionale.

Nel 1922 nasce il permesso di guida e fino al 1929 (crack di Wall Street) è uno dei periodi d'oro durante i quali i costruttori più pre-



stigiosi possono permettersi di produrre vetture da sogno alla ricerca di lusso e prestigio.

Nel 1933 André Lefèbvre propone il concetto della Traction Avant a Louis Renault che, però, non la considera. È invece André Citroën che accetta con entusiasmo di sviluppare il progetto.

Dopo la seconda guerra mondiale si assiste ad un progresso incredibile nella produzione automobilistica mondiale.

In effetti la concentrazione industriale, il progresso tecnologico e l'aumento della produzione facilitano in Europa l'apparizione delle piccole vetture economiche.

In Francia è il caso della Renault 4 lanciata nel 1946 e che raggiunge i 500'000 esemplari nel 1954.

Nel 1948 al Salone di Parigi viene lanciata la Citroën 2CV che sebbene fosse stata progettata nel 1936 raggiunge subito un successo inaspettato.

Il suo aspetto inedito stupisce e suscita molto interesse insieme al suo carattere ultraeconomico dato

anche dal motore bicilindrico raffreddato ad aria.

Sempre in casa Citroën, il 6 ottobre 1955, durante il Salone dell'Automobile di Parigi, venne presentata al mondo la nuova Dea, la Citroën DS, disegnata dall'italiano Bertone. Durante il solo giorno di apertura del Salone Citroën raccolse oltre 12'000 ordini per la DS 19, realizzando un successo senza precedenti dovuto anche al fatto di aver presentato un'automobile con una linea assolutamente inedita.

Tutto quello che seguì ormai è storia recente e la Francia, come molte altre nazioni, segue l'evoluzione dei tempi continuando spesso ancor oggi ad anticipare soluzioni e innovazioni tecniche d'avanguardia.

Anche la sezione motocicli presenta diverse novità legate al tema di quest'anno esponendo motociclette stradali e da competizione. Tra le marche francesi ricordiamo: Alcyon, Dollar, Gnome et Rhône, Monnet et Goyon, Motobécane, Peugeot, René Gillet, e Terrot.

Oltre a queste stupende porta bandiera, la sezione motociclette comprenderà anche dei ciclomotori di particolare interesse: Vélosolux, Motobécane, Mobylette e Peugeot.

Potrete inoltre ammirare un'importante esposizione di modellini in scala di vetture francesi curata dal collezionista Eros Pellanda di Bellinzona, oltre ad una sfilata di biciclette d'epoca e moderne molto particolari.

Anche quest'anno, inoltre, abbiamo mantenuto l'inserito dedicato alle moto da fuoristrada Hercules con alcuni pezzi GS unici al mondo, in onore della marca che, insieme alla connazionale Zündapp, ha segnato, tra gli anni '60 e '70, un passaggio epocale nell'evoluzione delle piccole e medie cilindrato nella storia della motoregolarità, oggi chiamata enduro. ◆



Wenn man diese Bilder sieht ist klar: auf nach Lugano. Achtung: Öffnungszeiten auf dem Plakat beachten.

Il Comitato Organizzatore SMVC Sezione Ticino

Tra le vetture esposte:

- Bugatti T35
- Citroën Traction Avant
- Citroën DS
- De Dion
- Peugeot 201
- Renault 4cv
- Renault Alpine

Orario d'apertura:

Domenica dalle 14.00 alle 17.00.
Chiuso nei giorni feriali, sabato,
il 24 e il 31 Dicembre.

Per informazioni:

Tel. 076 402 61 11
info@smvc-ticino.ch
www.smvc-ticino.ch

Ingresso libero

Via Maraini 42
Casella Postale 166
CH-6963 Pregassona (Lugano)

Sektion Zentralschweiz

4700 Meter über Meer

so nah am Himmel ist für Autos und Fahrer die Hölle

Fotos:
Gerry Leumann
und Herbert Bitzi

Text/Bildlegenden:
Ruedi Müller

Intro

Der Saal im Hotel Löwen, Sins, am Stamm der Sektion Zentralschweiz vom Montag, 8. Januar 2007, platzte aus allen Nähten. Zusätzliche Tische waren reingeschoben worden. Die ZuhörerInnen sassend dicht an dicht, klebten förmlich aneinander und an den Lippen des Referenten. Eigentlich war es warm im Raum. Aber allen liefen kalte Schauer über den Rücken, als Gerry Leumann uns die Passstrassen in den Anden zeigte, die er und seine Frau Helene im Rahmen der «Carrera Sudamericana» vom 6. bis 26. Mai 2006 freiwillig hoch- und runterfuhren. Der Tross umfasste über 70 Autos, etwa je die Hälfte in den Kategorien Rallye und Challenge. Clay Regazzoni war auch dabei in der Rallyeklasse. Die Distanz betrug 8095 km, die Fahrt führte durch Brasilien, Argentinien, Peru und Bolivien. Die Leumann's waren die einzigen, welche diese Strecke in einem echten Vorkriegsoldtimer, Bentley 6.5/Speed 8, Le Mans Tourer 1926, unter die Räder nahmen (Kategorie Challenge).



Jede Menge Konfetti und Blumenkränze um den Hals beim Empfang von Gerry und Helene Leumann durch die EinwohnerInnen in Cochabamba, Peru.



Das neue Jahr fing mit dem Vortrag von Gerry Leumann am 8. Januar gut an bei der Sektion Zentralschweiz. Gerry war mit dem ältesten Auto unterwegs an der «Carrera Sudamericana 06».

Die Technik

Zu den Rädern: Die Originale liess Gerry, der Hardcore Oldtimer-Rallyefahrer, wie ihn Ernst Meier, bei der Begrüssung nannte, zu Hause. Neue, extra hergestellte Wheels, 17-Zöller, mit mehr und kürzeren Speichen, wurden an die Achsen geschraubt. Acht Ply Ballonreifen mit Stollenprofilen von Tornel, eigentlich für LKW's. Warum? Gerry weiss, aus leidvoller Erfahrung, was abgeht auf Strecken der Klasse Naturstrasse bis Bachbett. «Es haut einem die Plomben aus den Zähnen und die Reifen von den Felgen», meinte er und zeigte uns Fotos, die uns das Wasser in die Augen trieben. Besonders das Bild von der Felge, die lediglich noch die Hälfte des ursprünglichen Durchmessers aufwies. Wirkte auf mich, wohl weil Gerry das Gebiss erwähnt hatte, wie ein stummelzahniges, breites Grinsen mit Lücken, da die Felge auch noch eingerissen war. Aber was hätte der Fahrer auch tun sollen? Sein Auto buckeln, wie anno 1715 Rupert seinen Esel, als der lahmt? Das Problem: es können nicht einfach mal so schnell neue Reifen herangekarrt werden, wenn schon die Reserven aufgezogen sind in der Gegend der Welt.

Gerry hatte vor der Rallye auch alle Kupferleitungen durch Flexschläuche ersetzen lassen. Erstere wären auf den Holperstrassen gebrochen. Auch Benzinpumpen wurden eingebaut, das originale Vakuumsystem hätte auf 4000

Meter versagt. Benzin war generell problematisch, die Qualität teilweise unter jedem Hund, das heisst etwa 80 Oktan. «Als ich zurück kam» so Gerry, «war der Vergaser verrostet und in der Garage zogen sie 2 Liter Wasser aus meinem Benzintank!» Anmerkung RM: Ich war immer der Ansicht, die Seegarage heisse so, weil an den Gestaden des Zürichsees. Jetzt bin ich nicht mehr so sicher.

Der Mensch

Unser Referent hatte sich wegen seiner technischen Adaptionen bereits als Ingenieur geoutet. Wir lernten ihn auch noch als Sanitäter /medizinischen Assistenten kennen. Die Anden und solche Höhen generell sind nämlich nicht nur für Autos eine Herausforderung, sondern auch für die Fahrer und Copiloten. Zu Gerrys Rallyegepäck zählte ein ganzer Koffer Medikamente, in Jumbopackungen. Und so versorgte Gerry vor und während der grossen Aufstiege diejenigen, die flach lagen, damit sie wieder auf die Beine/Räder kamen. Die LeserInnen, die an der Rallye Beijing – Paris teilnehmen, können sich freuen, Gerry wird die richtigen Pillen und so dabei haben. Alle werden quicklebendig in Paris eintreffen und vor lauter fit gleich noch zu Fuss den Eiffelturm stürmen.

Der Referent

Gerry Leumann ist Mitglied der Sektion Zürich. Wenn Du, lieber

Präsident, Deiner Sektion auch mal einen spannenden Abend gönnen möchtest, kontaktiere ihn. Es steht eine ganze Palette toller Rallyes für das Referat zur Auswahl. Sorge einfach dafür, dass der

Saal genügend Plätze hat und Dein Gast genügend Zeit eingeräumt bekommt. Nach dem eigentlichen Vortrag am 8. Januar wurde Gerry nämlich mit Fragen überhäuft. Zu einer hatte er Bilder. Er fragte höf-

lich, ob er die auch noch zeigen sollte. Alle nickten. Es wurde ein langer Sektion-Zentralschweiz-Stamm. Aber einer, der allen gefiel, es war keine Sekunde langweilig. Danke Gerry. ♦

Classic Car Club von Hong Kong

Der Classic Car Club von Hong Kong ist ein sehr aktiver Enthusiasten Club mit 600 Mitgliedern, die zusammen zirka 800 Oldtimer besitzen. Die Grösse des Clubs erachten wir als ein bedeutender Erfolg, wenn man bedenkt, dass Hong Kong nur 7 Millionen Einwohner zählt und wenige, die überhaupt ein Auto besitzen. Hong Kong ist ein sehr kleines Land (beschränkte Anzahl von Strassen). Die Kosten, welche die Fahrzeugbesitzer zu tragen haben (Parking, Benzin, ...) sind sehr hoch. Dann gelten in Hong Kong Autos, welche älter als 3 Jahre in Betrieb sind, als «altmodisch»!

Unter unseren Mitgliedern rangieren sehr reiche Industrielle und Geschäftsleute, welche zahlreiche

alte RR's, Bentleys, ... besitzen aber auch jüngere Members, welche zum Beispiel ihren Toyota Celica aus dem Jahr 1980 hegen und pflegen. Allerdings, der harte Kern, fährt britische Marken wie Jaguar E-Typ, MGA, MGB, Aston Martin, Austin Healey, Rolls Royce, Bentley und Triumph. Ein Grund dafür ist wahrscheinlich die Tatsache, dass Hong Kong eine britische Kolonie war. Aber auch andere gängige europäische Automarken wie Ferrari, Porsche, Lamborghini und Mercedes sind im Club vertreten. Die Clubmitglieder sind ein Mix aus ungefähr 70 Prozent lokalen Kantonesen und 30 Prozent Ex-Patrioten aus Europa und USA.

Mit zwei Events pro Monat gestaltet sich das Clubleben sehr aktiv:

- Der «Noggin'n'Natter» Abend, eine Art Stammtisch, wo sich normalerweise 30 Mitglieder zu ein paar Drinks und interessanten Gesprächen treffen.
- An der Sonntagmorgen-Ausfahrt mit anschliessendem Mor-



So fährt sich gut ins neue Jahr.

genessen, nehmen jeweils zirka 20 Oldtimer teil.

Pro Jahr werden etwa sechs Hauptanlässe organisiert. Der Concours d'Elegance findet Ende Oktober statt, eine Woche später folgt dann eine Ausstellung im Business Center (Geschäftszentrum) von Hong Kong. Gewöhnlich organisieren wir auch eine Fahrt auf China's Festland, welches mit eigenen Autos immer noch ziemlich schwierig zu erreichen ist. Der Ausflug beinhaltet meistens Besichtigungen, eine Oldtimerausstellung für die lokale Bevölkerung (man bedenke, dass nach 1949 keine europäischen oder amerikanischen Autos in China gesehen werden konnten!), das Geniessen

Text:
Ilan Foster, Editor
«classics» Magazine
of the Classic Car Club
of Hong Kong

Übersetzung:
Ruth Iseli und
Ruedi Müller



Die jährlich ein Mal vom Classic Car Club of Hong Kong durchgeführte Ausstellung (Chater Road Show) im Business Centrum von Hong Kong.



Vieles ist anders in anderen Ecken der Welt. Eines bleibt sich immer gleich. Autos, ob Oldtimer oder frisch ab Presse an einer Messe, sehen einfach besser aus, wenn eine, oder wie hier, drei Missen mit auf dem Bild sind.

der feinen Chinesischen Küche und natürlich das Trinken von viel Reiswein! Frühere Ausflüge führten uns nach Guilin, Xiamen und Guangzhou.



Der Sunday Morning Drive in der herrlichen Landschaft um Hong Kong.

Im Club besteht auch eine Oldtimer Rennsektion mit zirka 25 Mitgliedern, welche in Malaysia am Internationalen Sepang Rundstreckenrennen teilnehmen. Unter diesen Autos sind rennberechtigte E-Typen, ein TVR, Porsche's 911, eine Corvette, ein Mustang, Lotus 7, BMW's 2002, und so weiter. 2003 waren wir, anlässlich des fünfzigsten Geburtstages des GP Macau, zu einem Oldtimer-Rennen eingeladen. Zudem konnten wir im Rahmen dieses 50. GP eine Oldtimer-Parade und Ausstellung organisieren.

Wir haben auch guten Kontakt zu Enthusiasten in der Region von Thailand, den Philippinen, Malaysia und Singapur.

Sollten Sie mal nach Hong Kong kommen, zögern Sie nicht, uns zu kontaktieren. Mit viel Freude begrüssen wir die Enthusiasten aus nah und fern. Sehr gerne tragen wir dazu bei, Ihren Aufenthalt in unserer Stadt so angenehm wie möglich zu gestalten. Aus Hong Kong wünschen wir Ihnen «Kung Hei Fat Choi» (Happy Lunar New Year) am 17. Februar 2007. ♦

Mit den besten Grüssen
IAN FOSTER
ian@netvigator.com

Nächste Termine SMVC

50. Ordentliche Mitgliederversammlung

Samstag, 3. März 2007, 12.00 Uhr,
Kloster Muri in Muri.

Details siehe letzte SMVC-Oldtimerszene Seite 3.

Anfahren: Sonntag, 29. April 2007

Bitte reserviert Euch diesen Sonntag für das Anfahren. Wir von der Sektion Mittelland haben folgendes Programm vorgesehen:

- Treffpunkt beim Ausstellungsgebäude der Firma Girsberger AG in Bützberg, Kaffee und Gipfeli in der geschlossenen Empfangshalle.
- Anschliessend Fahrt abseits der grossen Strassen nach Sumiswald.
- Mittagessen im Landgasthof Bären, einem denkmalgeschützten Gebäude. Impressionen entnehmt bitte direkt der Webseite des Bären: www.baeren-sumiswald.ch

Die persönlichen Einladungen mit allen nötigen Angaben, werden wir Euch Ende März noch einzeln zustellen.

Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmer im schönen Emmental.

Für die Sektion Mittelland
Urs Brüllhardt



Wir haben die traurige Pflicht, Sie vom Hinschied unseres langjährigen Mitgliedes Charles Gaston Renaud in Kenntnis zu setzen. Er verstarb am 21. November 2006 im Alter von 89 Jahren. Charles G. Renaud war bei uns sehr bekannt als grosser Liebhaber von Veteranenfahrzeugen. Er besass in Cortailod ein sehr grosses exklusives Automuseum, welches auch heute noch besichtigt werden kann. Wir werden Herrn Charles G. Renaud als Freund und aktives Mitglied der alten Garde des SMVC stets in guter Erinnerung behalten.

IMPRESSUM

SMVC Oldtimer-Szene

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

REDAKTION

Ruedi Müller
Dörfli 5
CH-6060 Ramersberg
Tel. 041 666 34 64
Fax 041 666 30 41
ruedim@matracon.ch

Publica-Press Heiden AG
Postfach 262
CH-9410 Heiden

Ruth Iseli
ruthi@matracon.ch

LAYOUT

Publica-Press Heiden AG
Carl-Böckli-Weg 1
CH-9410 Heiden
Tel. 071 898 80 10
Fax 071 898 80 20
fascination@pph.ch

NACHDRUCK

Der Nachdruck von Textbeiträgen, auch auszugsweise, bedarf der schriftlichen Zustimmung durch die Redaktion.