



SMVC Clubnachrichten



Ausgabe Nr. 1 | 2015

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



Weihnachten für die Oldtimerszene war 2014 bereits am Donnerstag 4. Dezember



An dem Datum erhielten alle den beiden Dachverbänden FSVA und SwissOldtimers angeschlossenen Clubs die Nachricht: die beiden Dachverbände verhandeln wegen einer Fusion! Die Gespräche sind weit fortgeschritten. Man kann den je drei FSVA und SwissOldtimer Vertretern nur gratulieren zu der effizienten Arbeit. Die proFSVA: (proFusion Schweizer Veteranen Automobilverbände) hat ihr Ziel erreicht. Fusion statt ein neuer Verband. Wie sagte doch Urs Daetwyler, Präsident Rover Club Schweiz, mal passend: „Auch die beiden Dachverbände sind Kultur. Man darf sie nicht einfach wegschmeissen.“

Diese neueste Entwicklung erinnert mich stark an den Fall der Berliner Mauer und überhaupt an den

Zusammenbruch der Sowjetunion. Knallharte Einheitsregime, aber dann fällt das Ganze urplötzlich in sich zusammen. Nur noch Staub, den man sich erstaunt aus den Kleidern klopft.

Wir, von der proFSVA, -in der auch der SMVC prominent vertreten ist- wollen nach vorne schauen, wollen die Fusion und das, was hinter uns liegt, schnell vergessen. Auch das, was Du auf den nächsten Seiten liest. Aber es sollte doch mal in Text gefasst werden, meinten die anwesenden Delegierten der proFSVA Clubs am Meeting vom 15. Dezember 2014 einstimmig. Frank Aeschlimann, Zentralpräsident SMVC, war sofort einverstanden, hier den Platz zur Verfügung zu stellen. So findest Du denn ab Seite II den Artikel: „Kurzabriss Tätigkeiten proFSVA“

und ab Seite III „Mot du président“, die deutsche Übersetzung. Originaltext auf Französisch: www.vccsr.ch/files/vccsr_infos_2014-2-juillet.pdf.

Wie wenn das noch nicht genug wäre, finden sich in der Revue „Annuelle 2014 des VCCSR“ auf Seite 9, die diesen Dezember versandt wurde, die gleichen Worte im „Billet du Président“ nochmals! René Berset, Vizepräsident FSVA und VCCSR, ist auch Leiter der FSVA Delegation bei den Gesprächen mit SwissOldtimers. Da stellen sich doch ein, zwei Fragen, oder? Voraussetzung in unserem Fall ist nämlich, dass die beiden Delegiertenversammlungen mit 75% der anwesenden Stimmen für die Fusion sind.

Ruedi Müller (r.mueller@smvc.ch)

SMVC Schweiz

Termine 2015

Neben den vielen Veranstaltungen in den SMVC Sektionen finden jedes Jahr auch eine Reihe gesamtschweizerische Veranstaltungen statt. Für 2015 bitte diese Daten vormerken.



Datum	Anlass	verantwortlich
Sa 18.04.2015	Mitgliederversammlung	SMVC Schweiz / Lady Drivers, Zentralschweiz
So 26.04.2015	Anfahren	Zentralschweiz
Sa 06.06.2015	Sommerfahrt	Ostschweiz
So 21.06.2015	Monte Nero Trophy	Zentralschweiz
So 26.07.2015	Vitznauer Nostalgiefahrt	Zentralschweiz
So 30.08.2015	Oldtimer Treff Laufen	Nordwest
So 13.09.2015	Züri-Fahrt	Zürich
So 18.10.2015	Schlussfahren	Nordwest

SMVC nahe Anlässe

Sa 23. / So 24. Mai (Pfingsten)	O iO Oldtimer in Obwalden www.O-iO.ch	Ruedi Müller, Ruth Iseli
Sa 27. Juni – Sa 4. Juli	FIVA World Rally in der Schweiz www.fiva2015.ch	Daniel Fischlin, Support SMVC: Claudia Müller, Ruedi Müller, Ruedi Wenger
Sa 28. Juni	GP-Furttal www.gp-furttal.ch	Urs Schweinfurth

Kurzabriss Tätigkeiten proFSVA



pro Fusion Schweizer Veteranen Autoverbände

Text: Ruedi Müller

Prolog

Ich leite Strategietrainings. Am 14. Februar 2015 zB. eines in Athen mit FIVA Stewards. Strategie- und darunterliegende Kenntnisse, wie Strategeme und Handorakel, sind oft ganz nützlich im Leben. Per 1. Januar 2015 verkauften wir eine Firma an das Management. Ich gründete diese, bin aber seit Jahren stiller Partner zu 1/3. Einer ist Präsident des Verwaltungsrates und CEO, der andere sein Stellvertreter. Wir alle sassen im VR.

Vor Jahren kam mein CEO Partner auf mich zu und meinte, ich hätte mit der Firma aktiv ja nichts mehr zu tun, er wolle meine Aktien kaufen. Der Preis war bescheiden. „Wie meistere ich diese unkomfortable Situation?“ war die Frage. Die eigentliche Sitzung dauerte dann keine fünf Minuten.

Ich: „Ich bezahle Dir für Deine Aktien den doppelten Preis den Du mir bietest.“ Partner: „Ich will nicht verkaufen.“

Ich: „Könntest Du mir einen Gefallen tun? Und mir erklären, wieso ich Dir meine Aktien zum halben Preis überlassen sollte?“

Mein Partner und sein Berater sassen da, wie Fische auf dem Trockenen, aber sie nahmen es sportlich. Das Thema war ein für alle Mal erledigt und vom Verkauf erhielt und erhalte ich meinen vollen Drittel.

Die proFSVA www.pro-FSVA.ch

Die FSVH kam überraschend. An einer FSVA-Vorstandssitzung wurden wir, im Herbst 2013, einen Tag, bevor die Meldung an die Presse rausging, informiert, die FSVA und SwissOldtimers sollten durch die FSVH ersetzt werden. Punkt. Alles war sehr gut aufgezogen, die Botschaft bestens verpackt, endlich ein Dachverband! Vorstandskollegen, die immer alles abgenickt hatten, was der damalige Präsident wollte, waren an Bord. Drei andere nicht, darunter ich. Wir vertreten aber die grössten Mitgliederclubs. Ich zB. den SMVC und den RREC. Schaute mir das also an und dachte: Die FSVH zu verhindern, ist beinahe nicht möglich. Tönt zu gut. Aber ich wusste, was auf die Szene zukommen würde mit diesem Einheitsverband. Jeder, der versuchen würde, seine Meinung zu vertreten, und die ungehorsamerweise auch noch eine andere wäre, würde niedergemacht.

Der damalige Präsident der FSVA musste auf die Delegiertenversammlung 2014 zurücktreten. Vielleicht erhoffte er sich im neuen Gefäss eine Zukunft, auch wenn er in dieser ersten Phase keine Funktion besetzte. Aber er war Gründungsmitglied und „seine“ Leute für den Vorstand vorgeschlagen. Das Ganze hätte blitzschnell über die Bühne gehen sollen. Für Januar wurde die Szene zu einem Infotreffen im Verkehrshaus der Schweiz eingeladen. An den Delegiertenversammlungen im Februar oder März hätten die Delegierten der beiden Dachverbände FSVA und SwissOldtimers ihren Verband an die Wand fahren und in den neuen Dachverband FSVH eintreten sollen. Dann kam ein Anruf meines FSVA Vorstandskollegen Mark Rufer, OCB. Er war an einem Anlass und ein Präsident eines Clubs hatte ihm gesagt: „Da stimmt doch etwas nicht, das ist alles zu glatt.“ Das war der Startpunkt für unseren Kampf für einen einzigen Dachverband, aber keine übergestülpte Lösung, à la Gusto einiger vermeintlicher Oldtimer Granden, sondern eine basisdemokratische Lösung. Der andere FSVA Vorstand und Präsident OCB, Felix Buser, weilte zu dem Zeitpunkt in Südamerika. Aber mit den heutigen Kommunikationsmitteln ist das ja kein Problem, wir informierten ihn. Er stimmte zu und stellte umgehend die Site www.pro-FSVA.ch ins Netz.

Als erstes sprachen wir mit den Gründungspräsidenten der www.FSVA.ch und konnten diese überzeugen, einen Brief an sämtliche Präsidenten der

beiden Dachverbände zu versenden. Wir wussten, wir haben nur diese eine Chance, das Schreiben musste aufrütteln. Tat es dann auch. Urs Daetwyler war der erste oder zweite Clubpräsident, der mich anrief. Es wurde ein langes Gespräch. Urs war erst kürzlich Präsident des Rover-Clubs geworden und kannte sich nicht so aus mit den Dachverbänden und den übrigen über 300 Clubs in der Schweiz. Heute ist Urs ein intimer Kenner der Szene. Dies dank seinem grossen Engagement für eine demokratische Fusion der beiden Dachverbände.

Mir war bewusst, wir mussten eine Mehrheit der Präsidenten der www.FSVA.ch hinter uns bringen. Deswegen führte ich Dutzende von Telefongesprächen, schrieb Tonnen von Mails. Lud zu proFSVA Sitzungen ein, um die Strategie zu besprechen.

Die erste von elf proFSVA Sitzungen fand am Mittwoch 8. Januar 2014 in Sins statt. Am Samstag 11. Januar folgte der FSVA Techniktage in Baden. Die FSVH Seite richtete einen Info Stand ein, besetzt mit Ruedi Wenger. Ich hatte VertreterInnen von Oldtimermedien eingeladen und betreute diese. Robert Temperli war für die Motorfahrzeugkontrollen zuständig. Wir bildeten eine Gruppe. Beim Apéro, kurz vor dem Mittagessen, legte Robert Temperli los (sinngemäss). „Nur so einige Querulanten (weiss den Ausdruck nicht mehr genau) stellen sich dagegen, die FSVH sei Tatsache“. Wir waren aber vorbereitet und Flugblätter lagen im Falle eines Falles griffbereit. Ich kontaktierte sofort Felix Buser und er organisierte deren Verteilung. Das war der Anfang unserer Aktivitäten.

Der nächste Anlass: der Apéro im Verkehrshaus. Wir hatten einen Fragebogen vorbereitet und Rolf Glauser, Präsident Renault Heck Club, eröffnete den Reigen. Von da an war klar, wir könnten die FSVH verhindern und unsere Vision, eine demokratisch herbeigeführte Fusion schien möglich. Wir lagen unter Dauerbeschuss der FSVH Befürworter. Das zeigte uns, unser Einschreiten war richtig. Eine andere Meinung wurde von der FSVH Fraktion nicht geduldet. Ein klein wenig von der FSVH Doktrin abweichen und man war ein Ketzer. Lies die nachfolgende Seite.

Die proFSVA Fraktion wurde immer grösser. Ein Steering Committee, bestehend aus: André Schlatter, ein Anwalt, den Urs Daetwyler an Bord geholt hatte, Felix Buser, Mark Rufer und ich, bestritten noch einige Sitzungen mehr. Urs Daetwyler besuchte dann mal Alex Rüber, Präsident SwissOldtimers. Knapp vor der Delegiertenversammlung der FSVA vom 21. Juni 2014 gelang es André Schlatter und Urs Daetwyler mit SwissOldtimers eine Absichtserklärung für eine Fusion auszuhandeln. Als das die FSVA Delegierten am 21. Juni vernahmen und noch hörten, SwissOldtimers sei nie gegen eine Fusion gewesen, was uns von den FSVH Mannen immer wieder vorgegaukelt worden war, wiesen sie den Antrag FSVH an den Vorstand zurück. Mit dem Auftrag, das Gespräch mit dem Vorstand von SwissOldtimers zu suchen. Und diese Gespräche laufen ja jetzt zu unserer vollsten Zufriedenheit. Wenn die beiden Delegiertenversammlungen 2015, mit 3/4 Mehrheit zustimmen, wird es 2015 nur noch einen Dachverband geben. Die proFSVA (proFusion Schweizer Veteranen Automobilverbände) hat ihr Ziel erreicht.

Epilog

Ein Punkt ist noch pendent. Ruedi Wenger zog an der DV 2014 seine Kandidatur als FSVA Präsident zurück. André Schlatter, so die Meinung der proFSVA, wurde durch Akklamation gewählt. René Berset, der die Versammlung führte, liess dann aber abstimmen. André Schlatter erreichte die erforderliche 2/3 Mehrheit nicht. Hätte die aber gehabt, wenn die 15 leeren Stimmen nicht als Neinstimmen gezählt worden wären.

Wort des Präsidenten Norbert Wicht, VCCSR, Vétérans Car Club Suisse Romand

21. JUNI 2014,

SCHWARZER TAG FÜR DIE VETERANENAUTOS

(Sinngemässe Übersetzung des französischen Textes durch
Thomas Vögeli, Präsident Amicale Peugeot Veteranen Club Suisse,
ohne jede Gewähr)

Die Wiedervereinigung von FSVA und Swiss Oldtimers unter einer neuen Dachorganisation FSVH, Fédération Suisse des Véhicules Historique, konnte die Hürde der Delegiertenversammlung der FSVA an der Zusammenkunft am 21. Juni 2014 in Luzern nicht bewältigen.

Warum und wie ein solches Schlamassel entstehen konnte: Vor mehreren Monaten hat sich auf Betreiben von einzelnen Exponenten zweier Gründungs-Mitgliedsclubs ein Komitee pro-FSVA gebildet. Dieses Komitee benutzt alle Mittel, mitunter auch solche an der Grenze des Zulässigen, dieser Ausdruck ist gerechtfertigt, um die Arbeit der Initianten für die FSVH zu zerstören, welche von den Vorständen von FSVA und Swiss Oldtimers unterstützt wurde. Selbst am Vorabend der Versammlung vom 21. Juni haben die Mitglieder des Komitees pro-FSVA versucht, jene Clubpräsidenten umzustimmen, die auf nationaler Ebene eine einheitliche Dachorganisation nach dem vorgeschlagenen Modell bevorzugen.

Die Methoden und Mittel sowie die vorgebrachten Argumente, mit denen der Kritiker der FSVA ein durchdachtes und vernünftiges Projekt behindern, sind mit unserer Philosophie nicht vereinbar. Nicht nur die FSVH wurde verhindert, was in meinen Augen auch sehr schwerwiegend ist, diese Manöver verhindern den Eintritt von vier Klubs mit insgesamt über 1'200 Mitgliedern in den FSVA. Der Eindruck des 21. Juni ist katastrophal. Die Folgen dieser bedauernswerten

Haltung verschiedener Personen sind heute schwierig einzuschätzen. Nach meiner Meinung kann nur ein Rücktritt dieser Personen aus der Veteranenszene bewirken, dass im Bereich des FSVA die nötige Ruhe einkehrt.

Heute ist es Aufgabe von René Berset, unserem Mitglied und Kassier, Präsident ad interim des FSVA, mit seinem Team die Scherben zu kitten und zu versuchen, ein neues Projekt für die Wiedervereinigung der zwei Verbände unter einer einheitlichen Dachorganisation zu erarbeiten. Unter den aktuellen Umständen ist das kein Vergnügen. Im Namen des Vorstands des VCCSR, der stets einstimmig das vom Vorstand des FSVA vorgeschlagene Projekt unterstützt hat, wünsche ich ihm viel Erfolg und versichere ihn unserer Unterstützung.

War die bedauernswerte Organisation der Frühjahrsausfahrt 2014 „service plus que minimum“ durch den OCB eine Antwort auf die Unterstützung des Vorstands der FSVA durch den VCCSR? Wenn dies der Fall sein sollte, bin ich ausserordentlich enttäuscht. Sicher ist, dass die vernachlässigte Vorbereitung des Anlasses auch uns angelastet wird und die deutschschweizer Nachbarn sagen werden, dass die „Welschen nicht fähig seien, etwas richtig zu machen“. Um des Wohls der Sammler willen werde ich ja sagen. Es gibt auch in der Romandie sympathische Leute und begeisterte Sammler.

Aus unserer Sicht verliefen glücklicherweise die durchgeführten Veranstaltungen der Sportkommission erfolgreich.

Mit diesem positiven Zeichen wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer und viel Freude beim Fahren auf allen Strassen. Unsere Lösung „mit dem Oldtimer auf den Strassen von morgen“ ist in diesen Sommertagen aktuell. Gute Fahrt!

ANMERKUNGEN RUEDI MÜLLER

Wer so mit Begriffen, wie „Schlamassel“, „unter der Grenze des Zulässigen“, „Projekt verhindern“, „Scherbenhaufen“, „Rücktritt fordert“ etc. um sich schmeisst und Andersdenkenden, notabene eine FSVA Club Mehrheit, so verunglimpft, hat Wesentliches nicht begriffen.

Wir leben in einer Demokratie

Es ist jedermanns Recht hierzulande zu versuchen, etwas, was er nicht in Ordnung findet, zu ändern. Wenn das jemand tut, und zB. eine Volksinitiative startet und gewinnt, sah, las, hörte ich noch nie, dass die Verliererseite die andere Partei so in die Pfanne haut, wie dies der Präsident des VCCSR gleich zweimal mal -Details siehe Editorial 3te Spalte- für nötig findet. Wir vernahmen in solchen Fällen Selbstkritik und erlebten auch schon, dass der Präsident der betreffenden Organisation, die verlor, zurücktrat. Wir, die proFSVA, lassen uns unser demokratisches Grundrecht nicht mit Füßen treten. Viele regten sich auf über das präsidiale VCCSR Elaborat. Ich bin nicht unglücklich, jede Botschaft birgt ja auch das Moment der Selbstenthüllung. Und letztere hat es in diesem Artikel in sich, offenbart den Geist der da weht. Wesentlich ist ebenfalls: Wir, die proFSVA, waren ja nicht die Provokateure, sondern handelten reaktiv.

Geradezu hanebüchen ist der Vorwurf von Norbert Wicht, die proFSVA hätte die Aufnahme neuer Clubs verhindert. Eine Mehrheit der Delegierten an der FSVA DV vom 21. Juni wollte lediglich dieses Traktandum hinter dasjenige der FSVA Auflösung schieben. Macht ja keinen Sinn, dass Mitglieder neu aufgenommen werden, die dann 30 Minuten später die Auflösung genau dieses Clubs beschliessen. Die grosse Vermutung besteht, dass dies von der FSVH Fraktion mit den entsprechenden Clubkadern so abgemacht war. Das wäre eine spezielle Untersuchung wert. Der Preis für diese Clubs? Anteil



am FSVA Vermögen, welches gemäss Anzahl Mitglieder aufgeteilt worden wäre. Die Rückweisung des Antrages über die Auflösung der FSVA an den FSVA Vorstand erfolgte mit 48 gegen 33 Stimmen.

Das Vorgehen der FSVH Seite trug tayloristische Züge

Taylorismus ist das vom Amerikaner Frederick Winslow Taylor (1856 – 1915) begründete Prinzip der Beherrschung des Produktionsprozesses -gilt auch für Dienstleistungen- durch das Management. Im Kern geht es um die Machtfrage, wer bestimmt, wie und in welchem Tempo gearbeitet (vorgegangen) wird.

Bei den FSVH Exponenten sehe ich Parallelen in Bezug auf:

- Detaillierte, fix fertige Vorlagen: die FSVH.
- Fremdbestimmung
- Engster Zeitrahmen
- Einwegkommunikation (von oben nach unten) wobei eben das „Oben“ ein eingebildetes war.

Der Taylorismus mag am Anfang des 20. Jahrhunderts ein richtiger Ansatz gewesen sein, um Arbeitern am Fließband, die kaum lesen und schreiben konnten, mehr Leistung abzuverlangen und effizienten Output zu erbringen. Henry Ford zB., war sehr von Taylor beeinflusst bei seiner Fließbandproduktion des Ford T.

Im Clubwesen 2014, auch in unserem Segment, ist ein solches demokratiefeindliches Vorgehen mit Bestimmtheit der falsche Ansatz. Auch wenn die meisten Oldtimer, die wir heute fahren, nach diesem Prinzip gefertigt wurden. Die Automobilindustrie nahm übrigens vom Taylorismus bereits in den 80iger Jahren des vorigen Jahrhunderts Abschied. Vorreiter war Toyota. Der Japaner Taiichi Ohno erfand zu der Zeit im Rahmen des Toyota Produktion Systems die Just-in-time Produktion (JIT). Verschiedene Autoren nennen diese Entwicklung auch „Toyotismus“. Weiteres Stichwort: Kanban. Niemand verkaufte 2013 mehr Autos als Toyota (9,98 Mio Fahrzeuge). Heute produzieren alle Autobauer auf dieser Grundlage.

Schreiben an die SMVC Redaktion

Zum Artikel Swiss Classics 45-5 2014, SMVC Clubnachrichten SMVC Zentralschweiz

Werte SMVC Kameraden,

Beim Lesen des Artikels im Swiss Classics 45-5 2014 des SMVC sind mir Gedanken über den Zweck unseres Hobbys gekommen.

SMVC – Schweizer Motor Veteranen Club, gegründet 1957; Motor Veteranen sind historische Fahrzeuge. Die genaue Definition darüber kann bei der FIVA nachgelesen werden, bei welcher der SMVC Gründungsmitglied ist. Ein historisches Fahrzeug ist ein Fahrzeug mit „Historie“, - einer Geschichte, welche im Falle eines Veteranenfahrzeuges im Minimum 30 Jahre alt ist. Ein solches Fahrzeug hat jemand konstruiert, ihm eine Fahrgestellnummer gegeben, das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen, mit der Typen-Prüfung nach den seinerzeit geltenden Normen. Später hatte es einen oder mehrere Besitzer und eine Geschichte bis in die heutige Zeit.

Ich lese da von einem Fahrzeug, welches neu aufgebaut wurde, als irgendetwas, also kein historisches Fahrzeug. Gaggenau (Benz) / Rolls-Royce, beides oder keines von beidem. Ich nehme nicht an, dass sich Mercedes oder Rolls-Royce heute damit identifizieren möchte.

Wie ich aus dem Bericht und dem Video entnehme, ist es eine Bastelei von einer oder mehreren Personen. Ich möchte dabei die Qualität der geleisteten Arbeiten nicht gewichten, doch frage ich mich was die viele Arbeit soll?

Historisch; die technische Zusammensetzung als Ganzes ist nicht historisch. Verkehrswert; glaube nicht, dass dieses Fahrzeug die Motorfahrzeugkontrolle mit Typenprüfung nach den neuesten Normen besteht.

Fahrmöglichkeiten; Garage-Nummer sind zur Überführung von typengeprüften Fz in verkehrstechnisch betriebssicherem Zustand auf öffentlichen Strassen gedacht. Plausch Fahrten mit Fahrzeugen ohne Typen Prüfung mit Garage Nummern sind nicht erlaubt, somit bleiben nur Fahrten auf privaten Strassen oder Privat-Areal.

Weiterer Nutzen?? – ich hoffe nicht, dass so ein Fahrzeug an Ausstellungen und an Treffen von Historischen Autos gezeigt wird, weil es nichts mit „Historie“ zu tun hat.

Nochmals, wir im SMVC gruppieren Freunde ums historische Fahrzeug, es gibt viele wunderschöne davon in den Reihen unserer Mitglieder. Pflegen



wir diese und halten die Ehre dieser historischen Fahrzeuge als Kulturgut hoch. Zeigen wir diese an unseren Anlässen und Ausfahrten.

Distanzieren wir uns klar von Nachbauten irgendwelcher Art, welche nicht historisch und somit nicht Teil unseres Hobby sind, weil sie keine historische Vergangenheit haben.

Dies ist auch die Aufgabe unserer Technik Verantwortlichen und vor allem unserer Presse im SMVC. Unser Club Ziel ist klar in den Statuten beschrieben: Art. 1.2. Ziel des SMVC und seiner Mitglieder ist es, historische Strassenfahrzeuge originalgetreu fahrbereit und in gutem Zustand zu erhalten. Leben wir danach!
Ruedi Wenger, Ehrenmitglied SMVC

Stellungnahme Louis Frey jun.

Es ging mir überhaupt nie und auf keinen Fall darum, ein historisches Fahrzeug zu bauen oder eines nachzubauen. Die Herausforderung für mich bestand darin, wie sie es in den 30-er Jahren gemacht haben, aus den besten verschiedenen Komponenten (und aus dem was vorhanden war) ein konkurrenzfähiges Fahrzeug aufzubauen. Das hat ganz sicher nichts mit Bastelei zu tun, sondern ist Anwendung der höchsten technischen Kenntnisse und Anforderungen; ich musste und konnte mein ganzes Können und Wissen einbringen. 4'000 Stunden Arbeit stecken im Projekt, bei wenig Materialkosten. Und, an meinem Fahrzeug sind mehr Originalteile dran als an manchem revidierten Oldtimer.

Der erste Einsatz des Gaggenau-Rolls erfolgte, wie geplant, am Jochpass-Memorial vom 9. – 12. Oktober 2014. Eine Fahrt war geplant, zwei wurden es. Beim der ersten Fahrt brach das Kreuzgelenk, Motor – Getriebe. Ich konnte ein neues auftreiben und baute es ein.

**Clubadresse/
Sekretariat** Rahel Gmür,
Schweizer Motor-Veteranen-Club (SMVC)
8000 Zürich, sekretariat@smvc.ch

Zentralvorstand

Zentralpräsident Frank Aeschlimann,
Bergstrasse 4, 8552 Felben-Wellhausen/TG
*Thomas Müller (Zentralpräsident 2000 - 2008)
steht dem SMVC Vorstand für Spezialaufgaben
weiterhin zur Verfügung.*

Vizepräsident Martin Bertschinger, Gartenstrasse 1, 5600 Lenzburg

Ressort

Technik/Pässe Ruedi Plattner, Winkelriedplatz 8, 4053 Basel
Finanzen Rahel Gmür, Chellenweiherweg 1a, 9200 Gossau
Redaktion Ruedi Müller, Dörfli 5, 6060 Ramersberg
Veranstaltungen Edwin Keller, Halden 24, 8604 Volketswil
Aktuar Ivo Wolgensinger, Dorfstrasse 37, 9523 Züberwangen

Sektionspräsidenten

Lady Drivers Claudia Müller, Lindenstrasse 16, 3427 Utzenstorf
Mittelland Urs Brüllhardt, Burgstrasse 10, 4658 Däniken
Nordwest René Vetter, Lüttengraben 14, 4225 Brislach
Ostschweiz Ruedi Schwalder, Postfach 247, 9404 Rorschacherberg
Ticino Milton Binaghi, Via Franchini 6, 6850 Mendrisio
Zentralschweiz Henri Boschetti, Rütihofstrasse 2, 5722 Gränichen
Zürich Jörg Maier, Haus zur Sonnhalde, 8413 Neftenbach



Technische Kommission

Mittelland Hermann Lerch, Hardstrasse 19, 4657 Dulliken
Nordwest Ruedi Plattner, Winkelriedplatz 8, 4053 Basel
Ostschweiz Markus Rohner, St. Gallerstrasse 10, 8589 Sitterdorf
Ticino Milton Binaghi, Via Franchini 6, 6850 Mendrisio
Stefano Coratelli, Via al Lago 6, 6918 Figino
Zentralschweiz Louis Frey jun., Aarauerstrasse 21, 5630 Muri/AG
Zürich Hans-Peter Pfeiffer, Winterthurerstrasse 11, 8605 Gutenswil

Stammtische der Sektionen

Mittelland 2. Mittwoch im Monat, Hotel Krone, 4663 Aarburg
Nordwest 2. Dienstag im Monat, Restaurant Mühle, 4147 Aesch
Ostschweiz 2. Dienstag im Monat, Restaurant Bühlhof Frasnacht / Arbon
nach spezieller Einladung
Ticino 2. Montag im Monat, Rest. Löwen, Sins
Zentralschweiz 1. Dienstag im Monat ab 19.00 h, Rest. Spöde, Wallisellen
Zürich oder Anfrage an den Sektionspräsidenten

Layout

Marco Schulze

E-Mail Kontakt

Für alle im Impressum aufgeführten SMVC-Personen nach folgendem Muster:
erster Buchstabe Vorname + Punkt (.) + Name + @smvc.ch
Bsp.: Frank Aeschlimann = f.aeschlimann@smvc.ch

www.smvc.ch
www.pro-fsva.ch

Fahr doch mal hin!

Ins schönste Verkehrssicherheitszentrum
Safety driving Eventcenter Seelisberg

Gerne laden wir statutengemäss alle SMVC ClubkameradInnen ein
zur ordentlichen

58. MITGLIEDERVERSAMMLUNG AM SAMSTAG 18. APRIL 2015 IN DIE RÄUMLICHKEITEN DES EVENTCENTER SEELISBERG

Lau 1, 6377 Seelisberg, 041 / 825 11 22

Programm:

- 09.30 – 10.00 Eintreffen der Teilnehmer zum Schnupperkurs
Kaffee, Gipfeli und Mineral
10.00 – 11.30 Schnupperkurs mit eigenem Old- Young- oder
Realtimer-Fahrzeug
Anmeldung erforderlich. SMVC-Sonderpreis! Fr. 99.- Pers. / FZ
11.00 – 12.00 Eintreffen der übrigen Teilnehmer,
Apéro für alle Teilnehmer und Gäste
12.00 – 14.00 Mittagessen im rustikalen und mittleren Blockhaus
14.00 – 15.30 Mitgliederversammlung im grossen Theatersaal
ca. 16.00 Ende des Anlasses

Traktanden:

1. Begrüssung, Genehmigung Protokoll der 57. Mitgliederversammlung
vom 26.4.2014 in Glattfelden
2. Wahl eines Tagespräsidenten
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresrechnung, Revisorenbericht.
Genehmigung Jahresrechnung.
Décharge Kassiererin + Gesamtvorstand
5. Wahl Präsident, Vorstandsmitglieder inkl. Präsidenten
der ständigen Kommissionen für 3-jährige Amtsdauer.
6. Wahl des 1. und des 2. Rechnungsrevisors für 1-jährige Amtsdauer.
7. Budget 2015, Jahresbeiträge für 2016
8. Jahresprogramm 2015
9. Behandlung von Anträgen der Mitglieder
10. Ehrung der Klassierten der Meisterschaft 2014
11. Varia



Die Anlage des Event Center Seelisberg

SMVC Schweiz



Hunderte von Oldtimern im Event-Center Seelisberg (010 2014, Foto: Tommy Hofer)

Zu Traktandum 9

Anträge bitte –gemäss Statuten bis spätestens 14 Tage vorher- also bis 3. April
(Karfreitag) dem Präsidenten, Frank Aeschlimann, per Mail oder Post einreichen.
f.aeschlimann@smvc.ch, Frank Aeschlimann, Bergstrasse 4, 8552 Felben-Wellhausen

Verantwortlich für die Organisation

- Claudia Müller, Präsidentin Lady-Drivers
- Henri Boschetti, Präsident Sektion Zentralschweiz

Hinweis zum Mittagessen

Für SMVC Mitglieder traditionell offeriert
Gäste bezahlen einen Unkostenbeitrag von Fr. 45.-
Parkplätze sind in genügender Anzahl auf dem Areal
des Eventcenter Seelisberg vorhanden

Hinweis zum Schnupperkurs

Nütze die einmalige Gelegenheit zum SMVC-Spezialpreis von Fr. 99.- (anstelle Fr.
199.-) an diesem Schnupperkurs mit deinem Fahrzeug teil zu nehmen! Je nach
Fahrzeug (Old- Young- oder Realtimer) kannst du Erfahrungen mit der Schleu-
derplatte, plötzlich auftauchenden Hindernissen, unterschiedlichen Gefällen,
Kuppe, verschiedenen Gleitflächen sammeln.

Online Anmeldung auf: www.o-io.ch/SMVC-MV (Bitte -wenn immer möglich- online anmelden!)

ANMELDUNG: Mitgliederversammlung 2015

_____ Anzahl Ehrenmitglied(er) _____ Anzahl Mitglied(er) SMVC _____ Anzahl Gäste (à Fr. 45.-/Person inkl. Apéro, Essen)

Vorname: _____ Name: _____ Sektion: _____ E-Mail: _____

Adresse: _____ PLZ/Ort: _____

ANMELDUNG: Schnupperkurs (Mindestteilnehmerzahl erforderlich! Betrag wird vor Ort einkassiert.)

Fahrzeug (Marke/Typ) _____ Baujahr _____

Vorname und Name des/der Teilnehmer(s) _____

Anmeldung bis spätestens 12. April 2015:

Schweizer Motor Veteranen-Club • Fax 041 666 30 41 • sekretariat@smvc.ch • www.smvc.ch

SMVC Lady Drivers SMVC Lady Drivers – die Sektion für Damen mit Benzin im Blut – modern – vernetzt – live im Internet

Lesen Sie die SMVC-Clubnachrichten der LadyDrivers zeitgemäss, bequem und aktuell auf Ihrem Tablet, PC oder MAC. Die Themen in dieser Ausgabe:

2015 Es bleibt noch allen ein herrliches und erfolgreiches Oldie-Jahr 2015 zu wünschen.

Die Festtage sind passé. Nur Eis und Schnee halten uns noch von der ersten Ausfahrt ab. Wirklich? Oder lassen die LadyDrivers das Eis krachen? Her damit, wir publizieren exklusiv Bericht und Fotos. Mail an redaktion@smvc-ladydrivers.ch. Jeder Bericht wird mit einer Flasche Prosecco honoriert. Gültig bis Ende März 2015.

Info Eine neue Rubrik „LadyDrivers stellen sich vor“...

Wir werden in lockerer Folge LadyDrivers in ihrem beruflichen, automobilen Umfeld vorstellen. Auf www.smvc-ladydrivers.ch lesen Sie vergnügliche Berichte dazu. Haben Sie auch mit „Benzin“ am Arbeitsplatz zu tun? Einfach melden, wir publizieren...

Der Link www.smvc.ch/sektionen/lady-drivers führt Sie zu den unterhaltsamen Berichten mit vielen Fotos, aktuellen Veranstaltungshinweisen und Informationen zur schönsten Nebenbeschäftigung der LadyDrivers.



SMVC Sektion Nordwest

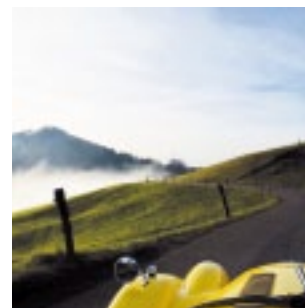
Organisation SMVC Herbst-Schlussfahrt 2015

Text, Fotos: Gian Glavadetscher, Verantwortlicher für diesen Anlass

Die Sektion Nordwest übernimmt die Organisation der Herbst-Schlussfahrt 2015 vom Sonntag 18. Oktober 2015. Diese Nachricht teilte René Vetter, Präsident der Sektion NW, im Anschluss an die Herbst-Sitzung des Zentralvorstands mit. Die Vorgaben waren schnell besprochen und umgehend wurde mit der Planung begonnen. Ziel: Dem Sektions-Vorstand, anlässlich der nächsten Sitzung, einen diskutablen Vorschlag unterbreiten zu können. Die Idee: Wir starten im Mittelland in einer wunderschön umgebauten Mühle, unmittelbar an der Reuss gelegen. So holen wir in charmanter Art unsere SMVC-ler aus den restlichen Sektionen ab, indem wir ihnen entgegen fahren. Gleichzeitig haben die Mitglieder der Sektion NW eine schöne Gelegenheit ihre Fahrzeuge zu bewegen, bevor es in den „Winterschlaf“ geht. Die Fahrt vom Startort von ca. einer Stunde Dauer, führt uns entlang des Aare-Ufers und hoch über einen wenig befahren Passübergang ins Baselbiet. René Vetter und ich waren diese Strecke im Herbst 2014 gefahren. Unser Restaurant für das Mittagessen liegt auf knapp 750 M.ü.M. und bot einen überwälti-



Unser Treffpunkt.



Während im Mittelland der Nebel tief hing und bis an die Passhöhe „schwabbte“, war es im Baselbiet sonnig und wolkenlos. Genau so wünschen wir es im Herbst 2015 zeigen zu können.

genden Blick, bis nach Basel. Zu unseren Füßen der Tafeljura und liess man den Blick nach links schweifen, den Ketten-Jura.

Die Locations bieten alles, was man braucht. Gute Gastgeberinnen und freundliches Personal. Parkplatz gleich vor dem Haus, sodass jeder beim Mittagessen sein Auto im Blickwinkel hat. Wer nach dem Mittagessen den Wunsch nach einem wärmenden Mineralwasserbad verspüren sollte, kommt auch nicht zu kurz und das zum SMVC-Vorzugs-Preis. Die Menüs sind ausgewählt und es sollte für jeden Teilnehmer und jede Teilnehmerin etwas dabei sein. Der Wein für den Apéro ist besprochen. All das ist bereits schon vorbereitet, inklusive Einladungs- und Anmeldeschreiben (siehe Webseite www.smvc.ch). Diese erscheinen in der Juni/Juli-Ausgabe im „Swiss Classics“ und wir sind schon einmal auf die Anmeldungen gespannt. Die Sektion Nordwest ist bereit und wir freuen uns viele SMVC-ler aus allen Regionen der Schweiz bei uns in der Ecke Basel begrüßen zu dürfen.

Programmverantwortlich: SMVC Herbst-Schlussfahrt 2015, Gian Glavadetscher

FIVA World Rallye

FIVA World Rallye 2015 in der Schweiz

Jedes Jahr vergibt die FIVA an ein Mitgliedland eine Welt Rallye. 2015 findet diese in der Schweiz statt, siehe www.fiva2015.ch. Die FIVA ist der Oldtimer Weltverband: www.fiva.org. Die FIVA World Rallye, Samstag 27. Juni – Samstag 4. Juli 2015, ist die beste Gelegenheit, die Schweiz im Oldtimer von ihrer schönsten Seite kennen zu lernen. Das Programm wird auch den Ladies gerecht, so wird jeweils zwei Nächte im selben Luxushotel übernachtet. Natürlich spielen unsere Schweizerpässe eine wichtige Rolle und die betreffenden Tagesprogramme ermöglichen, diese attraktiven Berg- und Talfahrten ohne Zeitdruck voll zu geniessen. Dank einigen grosszügigen Sponsoren sind die Teilnehmerkosten im Vergleich zu den gebotenen Leistungen durchaus preiswert. Das gesamte Organisationskomitee engagiert sich ehrenamtlich und spesenfrei: www.fiva2015.ch/de/committee

Bis jetzt eingetroffene Anmeldungen aus: Argentinien, Belgien, Deutschland, Holland, Spanien, Schweden und der Schweiz.

Vom SMVC sind folgende Mitglieder im Organisationskomitee involviert:

Claudia Müller, Präsidentin SMVC Lady Drivers
Betreuung / Koordination Clubs / Teilnehmer / Roadbook
Ruedi Müller, Redaktor SwissClassics, FIVA Events Commission
Medien, Info, Drucksachen
Ruedi Wenger, Ehrenmitglied FSVA,
Vizepräsident Organisationskomitee, FIVA Welt Rallye 2015,
Roadbook / Koordinator Wettbewerbe / SMVC Sektionen

Wäre schön, wenn möglichst viele SMVC Mitglieder an dieser einmaligen Rallye teilnehmen.

