

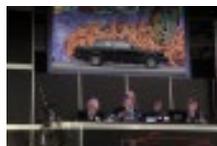


# SMVC Clubnachrichten



Ausgabe Nr. 1 | 2018

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



VOLVO 262 C Bertone Coupé  
von David Bowie.



Golf IV  
von Joseph Ratzinger.



Rolls-Royce Silver Cloud I  
von Brigitte Bardot



Ferrari 400i  
von Keith Richards.

## Prominente Vorbesitzer historischer Fahrzeuge, die damals natürlich neu waren (die Autos).

An der Auktion der Oldtimer Galerie Toffen am Freitag 29. Dezember 2017 in Gstaad fand der 1981 Volvo 262 Bertone Coupé von David Bowie für Fr. 212'800 inkl. Kommission / Aufpreis einen neuen Besitzer! Schaute unverzüglich auf Autoscout 24 nach. Dort stand einer für Fr. 16'900 zum Verkauf. „Ein Schnäppchen“, überlegte ich mir: „soll ich zugreifen?“ Meine, wann bekommst Du etwas Gleiches beinahe Fr. 200'000 günstiger? Ich mag Reinhard Schmidlin diesen Rekord von ganzem Herzen gönnen. Am 28. Dezember titelte „Blick“ in einem Artikel noch: „Berühmter Vorbesitzer verdoppelt den Preis.“ So die Schätzung. Etwas hat immer so viel Wert, wie jemand bereit ist, dafür zu bezahlen. In dem Fall muss wohl mehr als ein Bowie Fan, sie oder er, fiebrig mitgeboten haben. Am Telefon, wie ich las. Da kaufte also jemand 1 x Volvo -im Vergleich zum oben erwähnten Inserat- und ca. 11.6 x David Bowie!

David Bowie, zweifelslos ein sehr bedeutender Künstler, verstarb leider am 10. Januar 2016, erst 69 Jahre alt. Sein Volvo war in der Schweiz eingelöst (VD). Die Pop-Ikone zog 1976 an den Genfersee. Bis 1982 lebte er in Blonay. Dann kaufte er das um die Jahrhundertwende erbaute „Château du Signal“ in Epalinges mit rund 20 Zimmern. 1998 verkaufte er das Schösschen wieder und übersiedelte nach New York.

David Bowies Volvo schlug den 1983 Ferrari 400i von Keith Richards um Längen. Der Rolling Stones Tourmanager, Alan Dunn, orderte damals direkt ab Fabrik sieben Ferrari, darunter drei 400i. Die beiden anderen waren für Mick Jaegger und Bill Wyman bestimmt. Der von Richards ging am 9. September 2017 in Marinello bei Sotheby's in neue Hände über. 400 und 400i findest Du in der Schweiz so um die Fr. 100'000.--. In Deutschland, auf mobile.de, sind sie wesentlich günstiger, ab EUR 60'000.-- bist Du dabei. Für Keith Richards Ferrari fiel der Hammer bei EUR 345'000. Ich fand nicht raus, welcher Preis das ist, mit oder ohne Aufgeld. Der aufgerufene Preis für den Volvo von David Bowie hatte Fr. 190'000.-- betragen. Kommissionen plus Aufgeld betragen also Fr. 22'800. Du kannst rechnen, wie Du willst, die Käuferin / der Käufer erwarb 1 x Ferrari und „nur“ etwa 3 – 4 x Keith Richards. Gut, in Gstaad stand lediglich ein einziger Volvo zum Verkauf. Marinello war ein Ferrari Festival, 42 Stück wurden angeboten! 38 fanden einen neuen Besitzer.

„Da gab's doch mal etwas Wahnsinniges mit einem Golf vom Papst“, kommt mir in den Sinn. Ich google. Prompt lese ich in einem „Zeit online“- Artikel vom 6. Mai 2005: „Fast 190.000 Euro für „Papst-Golf“.“ Ein 21-jähriger Deutscher hatte den VW, Jahrgang 1999 für EUR 9'500 gekauft. Und durch Zufall

entdeckt, dass Joseph Aloisius Ratzinger seinen Golf vorher fuhr. Als der Erzbischof dann Papst wurde, schoss der Golf EUR 180'000 gen Himmel, war also so ca. 19 x mehr wert. Heiligkeit schlägt Pop-Rock! Der Preis bei dieser eBay Online-Auktion wäre noch weit über EUR 200'000 geklettert, erfahre ich. Aber die telefonischen Bieter seien nicht durchgekommen, so viele hingen an der Strippe. Den Zuschlag erhielt www.goldenpalace.com, ein Online Casino. Aber oh, was mal teuer ist, muss es nicht unbedingt bleiben. Ratzinger, Papst Benedikt XVI, verzichtete am 28. Februar 2013 auf sein Amt. Bereits am 4. März 2013 schreibt die „Welt“: „...trotz 81 Gebote wurde die Mindestsumme zum Angebotsende am Wochenende nicht erreicht. Das höchste Gebot bei dieser -ebenfalls eine eBay Online-Auktion- lag bei 14.300 Pfund, also rund 16.500 Euro...“. Dieser Crash muss die Hölle gewesen sein für das Casino.

Oben erwähnte Prominente sind „die Guten“. Es gibt auch „die Bösen“. Und damit sind nicht Schwinger gemeint. Am 17. Januar 2018 -also nach Redaktionsschluss- wird in den USA ein 1939 „Hitler“ Mercedes-Benz 770K versteigert. Schätzwert \$ 15 Mio. Ich fand kein normales Angebot zum Vergleich des „Promi-Faktors“; ist wahrscheinlich auch besser so. Kein Wunder, sollen doch nur vier Exemplare des 770K Autos gebaut worden sein. Das Auktionshaus, Worldwide Auctioneers, betont denn auch, es gehe bei der Versteigerung nicht darum Hitler zu verherrlichen. 10% des Verkaufserlöses sollen in Aufklärungsprojekte zum Nationalsozialismus investiert werden. Ende des Zweiten Weltkriegs beschlagnahmten die US-Streitkräfte den Mercedes in Frankreich. Letzter bekannter Besitzer war seit 2009 ein russischer Milliardär.

Zum Abschluss noch etwas Erfrischenderes: Brigitte Bardot -die einst begehrteste Frau der Welt- und ihr 1958 / 59 Rolls-Royce Silver Cloud I. Alle vier Türen öffneten sich 90 Grad (normal sind so 60 Grad) damit die Diva ganz in ihrer vollen Schönheit zu sehen war, wenn sie graziös ausstieg. Der Car steht nicht zum Verkauf, sondern bei einem Sammler in Deutschland. Man darf gespannt sein, was der Roll-Royce erzielen würde, sollte er denn mal verkauft werden.

Videos:

Adolf Hitler Mercedes: <https://goo.gl/XFkNp9>

Brigitte Bardot Rolls-Royce: <https://goo.gl/kdLgv5>

Ruedi Müller (r.mueller@smvc.ch)

## Einladung zur

# 61. Mitgliederversammlung

## Sonntag, 06. Mai 2018

### inklusive Anfahren



Organisation MV 2018: Patrick Böni, Präsident Sektion Mittelland

Liebes SMVC Mitglied

Statutengemäss laden wir euch gerne zur 61. Mitgliederversammlung des SMVC inkl. Anfahren am Sonntag, 06. Mai 2018 ein. Da wir 2018 das erste Mal das Anfahren und die Mitgliederversammlung zusammen machen, können wir euch das Anfahren für CHF 25.-/Fahrzeug anbieten. Nichtmitglieder zahlen für das Mittagessen noch zusätzlich CHF 45.-/Person.

Anmeldeschluss ist der 21. März 2018.

#### Ablauf

09.00 Uhr Eintreffen beim Cinema 8, Feldackerstrasse 1 in 5040 Schöffland  
Kaffee und Gipfeli

10.15 Uhr Abfahrt Richtung Schönenwerd über Land

12.00 Uhr Mittagessen

14.00 Uhr Beginn der 61. Mitgliederversammlung, Ladyprogramm

16.00 Uhr Ende der Veranstaltung

#### Traktanden 61. MV 2018

1. Begrüssung, Genehmigung Protokoll der 60. Mitgliederversammlung vom 8.4.2017 in Meisterschwanden
2. Wahl eines Tagespräsidenten
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresrechnung, Revisorenbericht. Genehmigung Jahresrechnung. Décharge Kassiererin + Gesamtvorstand
5. Wahl des Präsidenten, Vize-Präsident, Kassier sowie der ständigen Kommissionsmitglieder. (Amtsdauer je 3 Jahre)
6. Budget 2018, Jahresbeiträge für 2019
7. Jahresprogramm 2018
8. Behandlung von Anträgen der Mitglieder
9. Ehrung der klassierten der Meisterschaft 2017
10. Varia

Zu Traktandum 8: Anträge bitte -gemäss Statuten bis spätestens 14 Tage vorher- also bis Samstag 21. April dem Präsidenten, Frank Aeschlimann, per Mail oder Post einreichen: f.aeschlimann@smvc.ch, Frank Aeschlimann, Bergstrasse 4, 8552 Felben-Wellhausen / TG.

Freundliche Grüsse, Vorstand SMVC

#### ANMELDUNG Anfahren + Mitgliederversammlung 2018

##### Anfahren (Kosten CHF 25.-/Fahrzeug):

- nehme teil Anz. Personen: \_\_\_\_\_
- nehme nicht teil

##### Mittagessen (für Nichtmitglieder CHF 45.-/Person):

- nehme teil Anz. Personen/Kinder: \_\_\_\_\_ Nichtmitglieder: \_\_\_\_\_ Vegi: \_\_\_\_\_
- nehme nicht teil

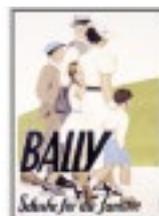
##### Mitgliederversammlung:

- nehme teil Anz. Personen: \_\_\_\_\_
- nehme nicht teil

##### Ladyprogramm (Bally Schuhmuseum auf 20 Personen begrenzt)

- nehme teil Anz. Personen: \_\_\_\_\_
- nehme nicht teil

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_



Anmeldung bis spätestens 21. März 2018 an:  
E-Mail: sekretariat@smvc.ch • via Homepage: www.smvc.ch  
oder an die Postanschrift senden: Schweizer Motorveteranen-Club • Postfach • 8000 Zürich

## Wünsche für das SMVC Vereinsjahr 2018

geschrieben am 24. November 2017

Text: Ruedi Wenger

In der Hotelhalle in Bukarest, beim Warten auf den Rückflug nach der FIVA Jahresversammlung am Montag 20. November 2017, habe ich mich mit Ruedi Müller über drei Wünsche in Sachen SMVC unterhalten. „Schreib sie auf,“ war seine Aufforderung, was ich hiermit gerne tue:

### Wunsch eins:

Mit ca. 720 Mitgliedern, verteilt auf 7 Sektionen, ist der SMVC nicht nur der älteste Motorveteranen Club der Schweiz (gegründet 1957), sondern auch der grösste. Die SMVC Sektionen stellen ihren Mitgliedern jährlich ein schönes Programm zusammen. Es wäre schön, wenn die SMVC Mitglieder sektionsübergreifend orientiert würden und auf Wunsch und je nach ihrer Gelegenheit an allen Anlässen der SMVC-Sektionen teilnehmen könnten.

### Wunsch zwei:

Für den SMVC sollte es möglich sein, alle 4 Jahre eine internationale Rallye nach FIVA Status zu organisieren. Dies, wie vor Jahren, über den Zentralvorstand mit dem Lead beim Präsidenten oder über eine Sektion, welche hierzu einen Sonderzuschuss von der SMVC Kasse erhält. Wir vom SMVC werden weltweit an solche Veranstaltungen eingeladen, wir sind auch aktiv und gut vertreten beim Stellen der Stewards. Wo ist das Gegenrecht für unsere Freunde im Ausland und auch für unsere Mitglieder?

### Wunsch drei:

An der MV im Mai stehen, den Statuten entsprechend, die Gesamterneuerungswahlen des Präsidenten, des Vizepräsidenten und des Kassiers für die nächste Amtsperiode von 3 Jahren an. Dazu habe ich die folgenden beiden Wünsche an den neuen oder bisherigen Präsidenten/die neue Präsidentin, als Ergänzung des Anforderungsprofils:

- Der/die SMVC Präsident/-in besucht im Jahr einmal jede seiner Sektionen.
- Sie / Er ist hauptverantwortlich für die Organisation von Aktivitäten und Veranstaltungen im SMVC, welche sie / er selbst mit seinem Vorstand oder unter Mithilfe der Sektionen organisiert.



Ruedi Wenger (NW), ältester noch aktiver Past-SMVC-Präsident, Ehrenmitglied.

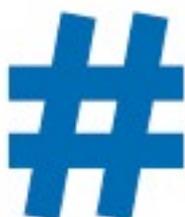
Damit freue ich mich auf die Aktivitäten des SMVC im 2018 und hoffe, dass möglichst viele SMVC Mitglieder daran teilnehmen.

Vielleicht haben andere SMVC Mitglieder auch Wünsche oder wollen sich dazu äussern?

## SMVC Schweiz: Termine 2018



Datum	Anlass	verantwortlich
So 6. Mai	MV und Anfahren kombiniert	SMVC 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



PATRIMOINE2018  
KULTURERBE2018  
PATRIMONIO2018  
PATRIMONI2018  
REGARDE! SCHAU HIN! GUARDA!

Einige Anlässe mit historischen Fahrzeugen sind bereits erfasst.

Weitere kommen hinzu, siehe:

- 1) [www.kulturerbe2018.ch](http://www.kulturerbe2018.ch) klicken,
- 2) Runter scrollen zur Agenda,
- 3) Agenda klicken,
- 4) Im Feld [Organisation]

„Swiss Historic Vehicle Federation SHVF“ wählen.

# Namhafte SMVC-Profis

*Hier die Fortsetzung unserer Serie weiterer, namhafter SMVC Oldtimer-Profis.*

**Oldtimer-Atelier | Restauration und Neuanfertigung**  
[www.oldtimer-atelier.ch](http://www.oldtimer-atelier.ch)



Nicht nur wollen wir ans Leder von Ihrem Oldtimer, sondern auch an den Stoff, das Kunstleder und sonst alle Materialien, die im Interieur eines Old-, New- oder Youngtimer vorkommen. Dass schon diverse Verdecke, Himmel, Persenning, Teppiche und auch Sonderwünsche von uns realisiert, instand gestellt oder neu angefertigt wurden, erklärt sich bei unserer Freude am Fahrzeug von selbst. Seit über 10 Jahren sammeln wir Referenzen und zufriedene Kunden und viel Erfahrung. Ob vornehm oder rar, jung oder alt, wir hatten sie alle bei uns.

**Hermann Lerch | ClassicLerch GmbH | [www.classiclerch.com](http://www.classiclerch.com)**



**Roger Brogli | Zylinderschleifwerk Brogli**  
[www.zylinderschleifwerk-brogli.ch](http://www.zylinderschleifwerk-brogli.ch)



Sind Sie auf der Suche nach einem Fachmann für historische sowie moderne Motoren, der Ihren Motor wieder zum Laufen bringt oder optimiert? Dann sind Sie bei uns genau an der richtigen Adresse.

Unser breites Fachwissen und die mehr als 32-jährige Erfahrung bürgen für Kompetenz und einwandfreie Qualitätsarbeit, sei es bei Vorkriegsmodellen oder modernen Rennmotoren.

Wir bieten auch den Einbau und Ausbau von Motoren an, sei es bei uns im Haus oder bei Ihnen!

Wir besitzen einen MOTORENPFÜFSTAND (Superflow 901), an dem wir jegliche Arten von Tests ausführen können.

Vom Hobby über den Nebenerwerb zu ClassicLerch GmbH: Vor rund 40 Jahren hat Hermann Lerch eine Firma für Reparaturen, Unterhalt und Verkauf von Landwirtschaftsmaschinen gegründet. Aus Interesse an der früheren Technik beschäftigte man sich zusätzlich mit alten Fahrzeugen, Motoren, Gerätschaften und deren Instandstellung.

Die Sammelleidenschaft vom Vater Hermann Lerch hat sich schon bald auf den Sohn René Lerch übertragen. Das war auch die Grundlage für eine immer grösser werdende Sammlung von alten Autos, Motorrädern und Traktoren mit Hilfsgeräten sowie anderen Werkstattausrüstungen. Als Mitglieder in verschiedenen Oldtimer-Clubs und reger Teilnahme an Oldtimer-Anlässen kamen sie in ein Umfeld von Gleichgesinnten.

So kam es, dass immer mehr Kollegen aus Oldtimer-Kreisen ihre tatkräftige Hilfe in Anspruch nahmen und sich daraus viele Kundenaufträge ergaben. Durch die regelmässige Teilnahme an Oldtimer-Märkten und viele gute persönliche Kontakte, sind sie mittlerweile auch in der Lage, im In- und Ausland seltene und nur schwer erhältliche Ersatzteile zu beschaffen.

Als sich das Geschäft in den letzten Jahren weiter rasant entwickelte, entschied sich René Lerch, dieses noch professioneller zu betreiben und gründete dafür eigens die Firma Classic Lerch GmbH.

Zu erwähnen wäre, dass wir die alten Spezialwerkzeuge, z.B. Radnabenabzüge, Felgenspanner, Einstell- und Prüfgeräte haben, sowie ein Archiv von Handbüchern, Betriebsanleitungen und Technischen Daten, die uns sehr hilfreich sind.

Ebenfalls führen wir ein grosses Teilelager z.B.: Motoren, Getriebe, Zündmagnete, Vergaser, Carrosseriebeschläge, Lampen, Dichtungen usw. Ebenso auch grosse Bestände an Original Chryslerteilen und neue Ersatzteile.



Der 1939 Cadillac Series 61 Coupe Convertible, in der Ausstellung in Alphen aan den Rijn in den Niederlanden.

## Von glänzenden Schönheiten und hässlichen Entchen

**FREITAG 26. – SONNTAG 29. OKTOBER 2017**

Text und Fotos: Peter Burger

Meine kleine Geschichte beginnt, wie viele andere, mit einem lang gehegten Gedanken, welcher im Laufe der Zeit immer konkreter wird und sich schliesslich in einem ernst zu nehmenden Wunsch manifestiert. In meinem Falle war dieser Wunschgedanke, mir gelegentlich einen Cadillac aus den Jahren zwischen 1930 und 1949 zuzulegen. In diesen Bereich fallen auch Fahrzeuge der Untermarke LaSalle, welche zwischen 1927 und 1940 durch GM und Cadillac gebaut wurden. Da ich seit über 30 Jahren ein grosser Fan von Cadillac bin und in dieser Zeit einige aus diesem Sortiment besitzen durfte oder darf, könnte eine solche Ergänzung durchaus sinnvoll sein.

Diese Gedanken - welche im Übrigen meine Frau strikte als grandiose Spinnerei einstuft - teilte ich bei einer belanglosen Gelegenheit einem guten Oldtimerkollegen mit, der durchaus mehr Sinn für diese Idee entwickelte. Begeisterungsfähig, wie ich nun mal bin, habe ich begonnen, konkret zu recherchieren und mir einige Modelle bzw. Fahrzeuge näher anzuschauen. Dies ist ja dank Internet & Co. heute mit Leichtigkeit zu machen. Naturgemäss stellten sich einzelne Fahrzeuge bereits bei den Recherchen als Flopp heraus, andere jedoch kamen in meine persönliche Rangliste. Die Spitzenpositionen befanden sich in der Gegend von Norddeutschland, also plante ich gemeinsam mit 2 guten Kollegen eine Reise zu diesen Exponaten.

Das Datum der 3 bis 4-tägigen Reise wurde zwischen dem 26. und 29. Oktober festgelegt und schon waren wir drei: Simon Frieden, Ruedi Müller und ich selbst, standesgemäss in einem Oldtimer unterwegs nach Norddeutschland. Der erste Tag verliess mit der Fahrt teilweise auf Nebenstrassen im Nu und wir hatten logischerweise viel Gesprächsstoff zusammen. Am folgenden Tag waren wir bei einem grossen Händler angemeldet, bei welchem wir einen LaSalle Baujahr 1940 besichtigen wollten.

Ein wunderschönes Fahrzeug wurde uns präsentiert, das optisch und mechanisch absolut zu überzeugen vermochte. Natürlich waren wir alle in Anbetracht der blendenden Schönheit nur noch teilweise real denkend. Das ist ein Phänomen, welches Männer bei Autos und schönen Frauen etwa in ähnlichem Sinne erleben. Die Vernunft und das reale Denken werden wie überbrückt oder gar gänzlich ausgeschaltet. Wir inspizierten das Gefährt unten und oben, innen und aussen, eben auf jede Art, die in dieser Phase möglich war. Das Fahrzeug schien nicht nur die optischen und mechanischen Anforderungen zu erfüllen, sondern schien zudem den Spezifikationen des Modelljahres zu entsprechen. Da ja letztlich ein ansprechend hoher Preis gefordert wurde, mussten wir nach Argumenten suchen, welche den Preis zu relativieren vermochten. Dies erschien jedoch angesichts des brillanten Zustandes wirklich schwer zu sein.

Obwohl bereits flüchtig gecheckt, widmete sich Simon, der notabene Fachmann im Oldtimergewerbe ist, nochmals den serien- und baujahresgerechten Nummern der einzelnen Bauteile. Vieles schien mit den Spezifikationen der mitgebrachten Handbücher zu passen, aber die genaueste Betrachtung der Motornummer ergab, dass der absolut ruhig und gleichmässig laufende V8 Flathead-Motor weder aus der LaSalle, noch aus der Cadillac-Produktion des Baujahres 1940 kommen konnte. Geprägt durch den 2. Weltkrieg wurden damals V8-Motoren aus der Cadillac-Serie in Panzern und Flugzeugen eingebaut. Konkret wurden die M5- und M24-Panzer vielfach mit Cadillac-Motoren ausgerüstet. Diese Motoren waren in groben Zügen beinahe identisch mit den Automotoren, sind jedoch in einzelnen Bereichen wie Öleinfüllstutzen, Kühlwasseranschlüsse etc. spezifisch auf die militärischen Bedürfnisse abgeändert worden. Unter diesem Aspekt entpuppt sich denn auch eine «komische Stelle» am Chassis letztlich als sauber bearbeitete Abänderung des Chassis, damit der Kriegsmotor überhaupt eingebaut werden konnte.

Ernüchtert teilten wir unsere Erkenntnis dem Verkäufer mit, welcher dafür spontan sehr wenig Verständnis aufbringen konnte. Also verabschiedeten



Der Cadillac traf am Donnerstag 23. November in Sarnen ein und ist in Arbeit. Hier auf der Probefahrt mit abgedeckten Motor-Seitenblechen.

wir uns für den Moment und berieten in einem Restaurant unsere weiteren Schlachtpläne. Bei diesem Fahrzeug konnte wirklich der Schein beinahe über das Sein hinwegtäuschen – und siehe da, beinahe wären wir dem auf den Leim gegangen. Ich brauche wohl nicht weiter zu erklären, dass eine Einlösung bei der MFK oder gar ein Veteraneintrag mit abgeändertem Chassis vermutlich schwierig geworden wäre.

Nach einer kleinen Zwischenverpflegung nahmen wir einen weiteren Standort eines möglichen Fahrzeuges ins Visier. Dieser lag etwa 1.5 Fahrstunden weiter in Holland. Dort angekommen, besichtigten wir eine Halle vollgepackt mit glänzenden Schönheiten. Unser im Vorfeld auserkorenes Auto sollte ein Cadillac des Baujahres 1939 sein, der Beschreibung nach ein Cabriolet. In der Halle stand mitten unter den zahlreichen Bellezas ein Cabrio des Baujahres 39, das auf die Beschreibung passen könnte. Unbewusst schenken wir diesem «hässlichen Entlein», welches durch eine sehr ausgeprägte Patina, einzelne farblose Stellen und ein kaum mehr existent Interior auffiel, keine grosse Beachtung. Zu krass war die Differenz zu den hochglanzpolierten Karossen, die sich da um unsere Gunst räkelt. Nach der zweiten Runde durch die Schönheiten der Amerikanerautos stiess der Chef persönlich zu uns, als wir gerade wieder in der Nähe dieses Autos standen. Nach einigen Erklärungen und unserer Frage nach dem 39er Cabrio von Cadillac, zeigte er uns eine lange Liste der mechanischen Restaurationen an jenem «hässlichen Entlein», welche ohne Übertreibung 2 A4-Seiten lang war. Hier war bereits mächtig investiert worden, was mit einigen kritischen Blicken unter das Chassis und in den Motorraum nur bestätigt werden konnte. Der Sound des V8-Motors, die Laufruhe und das problemlose Starten waren genau so, wie dies ein Motor aus diesen Jahren mit 8 markant

tönenden Zylindern, eben haben muss. Simon, unser Fachmann, meinte: „Da sind einige zehntausend Franken verbaut worden, welche als saubere Arbeit einzustufen sind und sicher nicht mehr getan werden müssen.“ Die Karosse selbst sah wohl nicht sehr gut aus, hatte einzelne Kratzer und die Farbe war sehr verbraucht, abschnittsweise sogar inexistent. Jedoch waren selbst in den verstecktesten Ecken kein Anschein von Rost oder Flickstellen zu erkennen. Das Interieur musste als eher desolat beschrieben werden. Einzelne Verkleidungsteile fehlten, der Sitzüberzug bestand lediglich noch aus Resten des Originallatters, welches mit einem simplen Sofaüberwurf aus Kunstleder zugedeckt war. Der Händler, welcher das Fahrzeug seit 10 Jahren für sich selbst in Betrieb hatte, bestätigte, dass er das deshalb gemacht habe, damit er nicht Angst haben muss, wenn die Kinder Glace schlecken und die Polster verkleckern.

Nach eingehender Beratung kamen wir zum Schluss, dass aus diesem hässlichen Entlein mit realistischem Aufwand eine wirkliche Beauty-Queen werden könnte. Der Verkaufspreis lag in einer Dimension, welche dies zulassen würde. Nach einigen weiteren Diskussionen und Gedankengängen entschied ich mich dann, dieses hässliche Entlein zu erwerben und zuhause die Restauration zu Ende zu führen. Mein Ziel: am O-iO Samstag 19. und Pfingstsonntag 20. Mai 2018 in Sarnen damit teilzunehmen.

Das erste Fahrzeug war wirklich mehr Schein als Sein, das Zweite vermochte mir zuerst seine wahren Qualitäten – eben das Sein – nicht zu vermitteln. Beinahe blieb ich wegen dem fehlenden Schein von diesen Qualitäten fern. Ja eben, man kann sich leider öfters blenden lassen, aber die echten Qualitäten dringen meist nicht so stark in den Vordergrund!! Ist es im normalen Leben nicht sehr vergleichbar?

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



**Zentralvorstand**  
Zentralpräsident Frank Aeschlimann,  
Bergstrasse 4, 8552 Felben-Wellhausen/TG  
Vizepräsident Martin Bertschinger, Gartenstrasse 1, 5600 Lenzburg

**Ressort**  
Technik/Pässe Ruedi Plattner, Winkelriedplatz 8, 4053 Basel  
Finanzen Rahel Gmür, Nelkenweg 5, 9545 Wängi  
Redaktion Ruedi Müller, Dörfli 5, 6060 Ramersberg  
Veranstaltungen Edwin Keller, Halden 24, 8604 Volketswil

**Sektionspräsidenten**  
Lady Drivers Claudia Müller, Lindenstrasse 16, 3427 Utzenstorf  
Mittelland Patrick Böni, Kreuzstrasse 22, 5013 Niedergösgen  
Nordwest René Vetter, Im Mättlein 6, 4222 Zwingen  
Ostschweiz Ruedi Schawalder, Postfach 247, 9404 Rorschacherberg  
Ticino Milton Binaghi, ViaFranchini 6, 6850 Mendrisio  
Zentralschweiz Henri Boschetti, Rütihofstrasse 2, 5722 Gränichen  
Zürich Jörg Maier, Haus zur Sonnhalde, 8413 Neftenbach

**www.smvc.ch**

**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, ViaFranchini 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. Restaurant zur Krummen Eich, 4133 Pratteln  
Ostschweiz 2. Dienstag im Monat, Restaurant Bühlhof Frasnacht / Arbon nach spezieller Einladung  
Ticino  
Zentralschweiz 2. Montag im Monat, ab 20.00 Uhr Rest. Löwen im Saal 1.OG, Sins  
Zürich 1. Dienstag im Monat ab 19.00 h, Hotel Wallberg, Volketswil

**Layout** Marco Schulze

**Site SMVC** Agnes Jütte-Weder, Sektion Nordwest

**SMVC Zentralschweiz** Martin Zobrist

**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