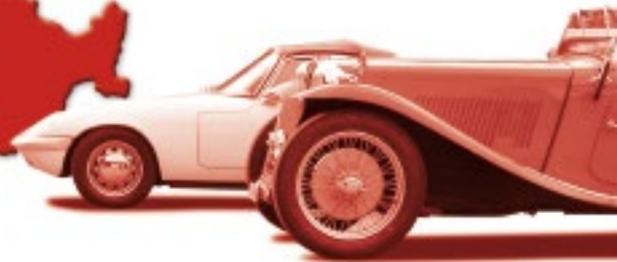


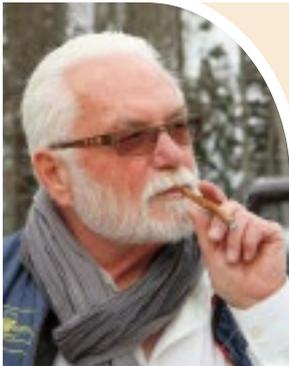


SMVC Clubnachrichten



Ausgabe Nr. 3 | 2018

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



AUF-, EIN- ODER ABSTEIGEN? DAS IST HIER DIE FRAGE.



Würde komisch tönen, wenn jemand sagte: „Der Kutscher steigt in seinen Bock.“ Da ist völlig klar, dass „aufsteigen“, resp. „Der Kutscher steigt auf seinen Bock“, richtig ist. Bei den Passagieren wird es komplizierter, in einige Kutschen steigen diese ein, meistens jedoch gelangen sie über Tritte in das Innere, steigen also auf.

Bei alten Autos -die sahen ja am Anfang aus wie ihre von Pferden gezogenen Vorgängerinnen- klettert man über massige Trittbretter auf die Sitze. Die Carrosserie ist auf ein Chassis montiert. Bis in die 30er Jahre folgten beinahe alle Autos diesem Konstruktionsprinzip. Viele Hersteller, zB. Rolls-Royce lieferten lediglich das Chassis, mit Motor, Kühler und Spritzwand. Carrosseriebauer stellten den Body drauf. Deshalb die grosse Formenvielfalt zu der Zeit. Lancia stellte zwar mit dem Lambda bereits 1922 ein „Unibody“ Design vor, doch das war eine offene Carrosserie und deshalb konstruktiv einfacher zu bewerkstelligen als eine Limousine. Der Lambda verfügte noch über Trittbretter.

Eine führende Rolle im neuen Konzept wird Joseph Ledwinka zugeschrieben, der für die amerikanische Budd-Company arbeitete. Die Firma baute Eisenbahnwagen und lieferte traditionelle Carrosserien an amerikanische Autobauer, aber auch an Citroën! 1930 entwarf



Citroën Traction Avant-Chassis.

Ledwinka einen unitary Prototyp. Citroën kaufte dieses Design für die Traction Avant, die 1934 auf den Markt kam. Im Vergleich zur Vorgängerin Rosalie war die Avant nun ohne Trittbretter. Und das war wohl die Wende vom Auf- zum Einsteigen! In Amerika startete Chrysler/Dodge mit dem Airflow (1934–1937). Drei Sektionen wurden hier zusammengeschweisst. Dem Modell war -im Gegensatz zum Franzosen- kein grosser Erfolg beschieden. Beide Hersteller hatten gegen Vorurteile zu kämpfen. Chrysler stiess den Airflow über eine Klippe in Pennsylvania um die Festigkeit des Cars zu demonstrieren, Citroën soll das auch gemacht haben. Das „Unibody“ Design wies viele Variationen auf, aus Platzgründen kann hier nicht weiter darauf eingegangen werden. Und das Thema lautete ja ein- oder aufsteigen?



Dann kam Hudson und setzte dem noch einen obendrauf, resp. darunter, mit einem Begriff, der an mir kleben blieb, seit ich ihn mal las: „Step down design“. Wenn jemand von einem Manager -oder Regierungsposten zurücktritt, heisst das in englischen News zB: „Pierin Vincenz is stepping down as Chair of the Board of Directors

of the Helvetia Group.“ Also ein Abstieg für den Betroffenen. Nicht so bei Hudson. Googelst Du „Step down design“ stösst Du immer auf die Marke. 1948 zeigten die neuen Modelle des Herstellers diese neue



Form. Mit 1'523 präsentierte sie sich so 127 mm niedriger als die anderen Amerikaner. Trotzdem fanden Driver und Passagiere auch in der Höhe mindestens so viel Platz wie in anderen Marken. Der Boden war tiefer gelegt, die Bodenfreiheit trotzdem nicht eingeschränkt, siehe Bild. In die Hudsons stieg man also weder auf noch ein, sondern runter.

Um das radikale Design dem Management zu verkaufen, griffen die Stylisten Bob Andrews und Bill Kirby zu einem Strategem: Bob Andrews zeichnete zwei Skizzen eines noch radikaleren Cars. Die beiden zeigten diese „Alternativen News“ Frank S. Spring, dem Hudson Styling Chef, und behaupteten frech, das sei der neue Buick. Durch einen GM Kontakt hätten sie diese Unterlagen erhalten. Spring zog mit Andrews sofort vor das Board. Und das sass dem Bären voll auf. Oder „sass es dem Bären ein“ bei dem Design?

Man wohnte also niedrig. Nicht nur bei den Hudsons aus der Zeit. Beim Traction Avant ist das genauso. ZB die Mercedes der SL Reihe, die Porsche 928 und anderen, vor allem sportlichen Fahrzeuge, bewegen sich ebenfalls knapp über der Strasse. Es ist ja jeweils spannend zuzuschauen, wenn ältere Semester sich in so ein Teil hinein- oder herausquälen. Flundrig-niedrig ist auch heute noch Mode und meistens sehr teuer. Das inspirierte wohl Robert Lembke zu seinem Spruch: „Ein Sportwagen ist die einzige Sitzgelegenheit, die es uns ermöglicht, von unten auf andere herabzuschauen.“ Im Gegensatz dazu weht mit den SUVs ein anderer, eigentlich altmodischer Wind. Möglichst hoch thronen ist top in. Wegen der besseren Übersicht über das normale Verkehrsvolk, wie ich schon hörte. An den Modellen finden sich oft auch massige Trittbretter, so wie früher. Unsere Sprache hat so ihre Eigenheiten. „Wir steigen jetzt in den Felsen ein“, meint der Bergführer und dann kletterte die Gruppe 100 Meter über die glatte, steile Wand. Der Kutscher auf seinem 1.50 Meter hohen Bock kichert. Er ist, wie wir am Anfang sahen, aufgestiegen. Aber, was soll's. Hauptsache, wir bleiben noch lange in Bewegung. Wie auch immer Du in Deinem Oldtimer rein-, rauf-, runter- und wieder raus-, runter-, raufkommst; ich wünsche Dir eine gute Oldtimersaison.



Ruedi Müller (r.mueller@smvc.ch)

Der SMVC Stand am OTM mit der „Sarner Seifächischtä“ und neue Mitglieder

SAMSTAG 24. UND SONNTAG 25. MÄRZ 2018

Text: Ruedi Müller;
Fotos: Bild 1 Stefan Schmidiger,
restliche Ruedi Müller,
alle Bilder siehe: <https://goo.gl/dML3jN>

Das Konzept „Kulturerbejahr, Stände, neue Mitglieder“ findest Du im SMVC-Teil des letzten SwissClassics auf Seite II. Beachte auch den Swiss Classics Newsletter Beitrag vom Sonntag 15. April: <https://goo.gl/CLi2E8>. Am OTM-Weekend folgte die Nagelprobe, ob die Theorie in der Praxis funktioniert.



Die speziellen Standwände aus Absperrgittern.

Stand-Crew

Nicht jedermann ist dafür zu haben, ein Weekend an einer Ausstellung zu verbringen. Besonders, wenn es darum geht, neue Mitglieder zu finden. Folgende KollegInnen nahmen diese Aufgabe auf sich. Samstag und Sonntag: Bruno Eigenmann (OS), das Paar Petra Rohrer (LD, ZS) und Simon Frieden (ZS) und ich (ZS). Sonntag: Claudia Müller (LD) und Henri Boschetti (ZS). Henri wollte eigentlich die Ausstellung geniessen, blieb aber dann die ganze Zeit bei uns am Stand.

Schwierigkeiten

Es gab einige Probleme zu überwinden im Vorfeld des OTM. So hatte die Messeverantwortliche zB. unseren Stand doppelt vergeben und wollte mir weismachen, wir bräuchten ja nicht so eine so grosse Fläche.



Unser Stand, die Oase in der „Ausstellungswüste“ wurde beide Tage gut besucht. Ein grosser Tisch, lieber als mehrere kleine, gibt ein „Zusammengehörigkeitsgefühl“.

Wir hatten extra eine 8 Meter lange Plane gedruckt. Wie auch immer, wir bekamen unseren Stand. Simon Frieden und ich weilten am Freitag 23. März noch an der Retromobil in Stuttgart am Stand von Luzern Tourismus. Simon hatte, auf seine Kosten, am Freitag zwei seiner Mitarbeiter nach Fribourg delegiert, Janik Hug und Stefan Schmidiger. Sie meldeten sich und fragten, wo die Wände seien. „Kein Standbauer vor Ort“, ein weiteres Whatsapp. Die beiden bekamen schliesslich Absperrgitter und schwarzes Abdeckmaterial. Wegen diesem grossartigen Engagement der beiden, hing das Oldtimer Galerie Frieden-Banner am Stand. Als drittes fanden wir unser SMVC Inserat nicht im Katalog. Ich hatte das aber rechtzeitig eingesandt und es wäre ein strategischer Teil unseres Konzeptes gewesen.

Das Messe-Weekend

12 neue SMVC Mitglieder; 10 davon Sektion Zentralschweiz

Es war wirklich herrlich, wie ausnahmslos alle der Stand-Crew mitzogen. Wir drei Obwaldner, Petra, Simon und ich, trafen Bruno Eigenmann am Samstag bereits um 8:00 Uhr im Hotel Domaine Notre-Dame de la Route in Villars-sur-Glâne, gleich neben Fribourg. Das hiess für alle von uns, früh aus den Federn. Gut, Simon und ich kehrten ja erst spät von Stuttgart zurück und so glich sich das wieder aus. Der Stand gefiel uns sehr gut und wir richteten uns gemächlich ein. Ab 9:00 kam das Publikum. Die Idee wäre gewesen, in den Gang zu treten und zu versuchen, mit Hilfe unserer Flyer mit den Passanten in Kontakt zu treten. Solchen, die noch in keinem Club sind, den Beitritt in den SMVC nahezu legen. Nach dem Motto: „Nur gemeinsam sind wir stark und können die Zukunft unseres Hobbies sichern“.

Unser Ziel lautete: 20 Neueintritte OTM. Doch schon bald zeigte sich, das war illusorisch. Grund: 60% welsches Publikum und viele Bekannte vom OCB Oldtimer Club Bern und OAF Oberländer Autofreunde. Wir änderten das Konzept. „Alle, die wir kennen, laden wir ein zu einem Drink. Wenn sie noch nicht in einem Club sind, versuchen wir, sie für uns zu gewinnen.“

Die ersten zwei, die bei uns eintrudelten: Pascal + Jan (15) Häller aus Sarnen. Details siehe Interview ab Seite IV.

Die allermeisten auf der Liste (gegenüberliegende Seite) kenne ich. Einige sogar sehr gut. Und ich fragte mich, wieso ich die nicht schon lange anging betreffend SMVC. Es ist schon so, wenn man KollegInnen anspricht und ihnen aufzeigt, warum sie jetzt einem Club beitreten sollten, zeigen die sich durchaus offen. Ich bekomme öfters Anfragen, via die SHVF, unserem Dachverband, betreffend FIVA ID Card. So auch von Andreas Etter. Er ist jetzt in der Sektion Zürich dabei. Wenn jedes bestehende Mitglied ein neues bringt, verdoppeln wir die Anzahl im SMVC!



Das dritte, neue SMVC Mitglied (ZS), Peter Schilter, Chef Immobilien SUVA. Er hatte mir 2016 einen 1932 Phantom II abgekauft.



Geraldine Granget. Sie fährt einen Opel Kapitän 1964 und ist Inhaberin des Couture Ateliers „Limited by Geraldine“ www.geraldine.ch. Ich kaufte bei ihr auch schon ein Paar schwarz/weisse „Budapester“ Schuhe, die ich sonst nirgends fand.

Die Liste der neu gewonnenen KollegInnen am OTM

01	Alexander Ackermann	ZS	05	Jacques Sutter	ZS	09	Pascal Häller	ZS
02	Corinne Gugger	ZS / LD	06	Jan Häller (15)	ZS	10	Peter Schilter	ZS
03	Engelbert Bannwart	ZH	07	Marco Müller	ZS	11	Rene Schaerer	ML
04	Geraldine Granget	ZS / LD	08	Michael Bodmer	ZS	12	Romeo Camenzind	ZS

Das wird nie leichter gehen, als mit dem Schub des Kulturerbes mit dem Gratisjahr 2018 für Neumitglieder. Martin Bertschinger, Vizepräsident SMVC Schweiz, konnte gerade seinen Sohn, Fabian (Anwalt) als Mitglied gewinnen. René Vetter, Präsident Nordwest, meldet auch zwei neue Eintritte.

„Sarner Seifächischtä“ und Oldtimer

Zuerst war mein 1949 Willys CJ2A als Eyecatcher für den Stand vorgesehen. Aber, irgendwann dämmerte es mir, dass sich die „Sarner-Seifächischtä“ sehr gut eignen könnte. Dieses wohl einmalige, grossartige Projekt der Gemeinde, der Schule und des Gewerbes Sarnen - mit einem Rennen als Abschluss am O-iO 2018 - liesse sich sogar für unsere Zwecke nutzen. Das Motto der Aktion: „Seifenkisten gegen Lehrlingsmangel“. Ziel: SchülerInnen sollen ein cooles Produkt selber fertigen und damit handwerkliche Berufe vor Ort erleben. In der letzten Märzwoche wurden über 60 SchülerInnen zehn solche Vehikel unter professioneller Leitung in 14 Sarner Firmen gebaut. Die jungen Leute, zwischen 11 und 14 Jahre alt, mussten und müssen sich weiterhin intensiv mit ihren Seifenkisten beschäftigen. So, wie auch wir das mit unseren Oldtimern tun. Eine weitere Gemeinsamkeit: allen zweien fehlen Assistenzsysteme. Zusätzlich hätten wir eine Attraktion für Kids. Das bestätigte sich an den beiden Ausstellungenstagen in Fribourg, die Kiste war immer gut besetzt.

Also, ich sah da durchaus Zusammenhänge, nach dem Schema durch einen Grafiker erstellt, siehe: <https://goo.gl/QTbUrm>. Sandte Frank Aeschlimann, Zentralpräsident SMVC, eine einfache Strichzeichnung, als ich ihn um seine Meinung und Zustimmung fragte.

Frank fragte via Rundmail den Vorstand, was er von diesem Vorschlag halte. Die Antwort von Henri Boschetti, Präsident SMVC Zentralschweiz, siehe Kasten:



Die „Sarner Seifächischtä“ war bei den jungen OTM BesucherInnen der Ausstellungs-Hit.

E-Mail/Antwort von Henri Boschetti



Von: Henri Boschetti [mailto:henri.boschetti@bluewin.ch]
Gesendet: Sonntag, 18. März 2018 20:13
Betreff: AW: Wieso ich auf die Seifenkiste am SMVC-Stand des SMVC kam

Sali Ruedi

Ich bin der Meinung, dass wir neue Wege gehen müssen. Ich selber habe mir in jungen Jahren mit meinem Schulschatz zusammen so eine Seifenkiste zusammengenagelt. Die Achsen stammten von einem ausgedienten Kinderwagen aus der Nachbarschaft, die Lenkung war als Drehschemel-Lenkung konstruiert. An beiden Enden des Schemels wurde ein Waschseil aus Mutters Utensilien befestigt, und durch entsprechendes Ziehen die Fahrtrichtung bestimmt. Bremse? Fanden wir nicht für nötig, wir wollten ja fahren nicht bremsen. Notfalls musste, auf mein Kommando hin, die hinter mir sitzende Schulfreundin durch Abspringen und Zurückhalten die Notbremse einleiten. Klappte dies nicht, musste ich alleine Herr der Lage werden, denn ich war ja nun solo an Bord. Die Karosse zimmerten wir aus einer übergrossen Holzkiste, ebenfalls aus der Nachbarschaft gespendet. Unsere einzige Auslage war eine Büchse grasgrüne Farbe, welche wir uns durch einen Nachmittag Altpapiersammeln verdient hatten.

Zurück zur Neuzeit. Ich betrachte die Seifenkiste auch als einen «Roten Faden» durch den OTM und O-iO. Sicher nicht nur für mich erweckt eine Seifenkiste, wie vorgängig beschrieben, Erinnerungen an die Kindheit. Eine, doch sicher für die meisten, schöne und sorgenfreie Zeit, voll von Träumen und Wünschen für eine erfüllte Zukunft. Wir brauchten nicht viel um glücklich zu sein, andererseits konnten wir uns auch viele Lausbubenstreiche erlauben, ohne gleich eine psychologische Abklärung über uns ergehen lassen zu müssen. Ich weiss nicht, ob die heutigen Kinder noch so sorgenlos und ungezwungen in ihre Zukunft blicken können. Damals war alles möglich, der Wille war die einzige Bedingung. Heute ist das sicher nicht mehr so einfach. Moderne Medien (haben auch ihr Gutes) lassen doch nur noch virtuelle Erlebnisse zu. Alle Ideen werden ausschliesslich in der Theorie, am PC weiter verfolgt. Wer setzt denn heute noch Kinderträume selber manuell in die Realität um? Darum finde ich z.B. Seifenkisten so eine Rarität von umgesetzter Theorie in Realitäten. Es gibt massenweise Spiele am PC, da kannst du die Rennstrecke wählen und mit einem beliebigen Fahrzeug unzählige Runden drehen. Trotzdem glaube ich, wird der gewonnene Eindruck nach einem Seifenkistenlauf niemals von einem virtuellen Rennen überboten werden können. Auch wenn es crashen sollte, sind das andere Eindrücke, die man hautnah erleben wird.

Henris Zeilen zeigen einen weiteren Aspekt für die „Sarner Seifächischtä“ am SMVC Stand. Wir hörten am OTM prompt einige ähnliche Erinnerungen. Henri Boschetti wird sie am Samstag 19. Mai am SMVC Stand am O-iO ausstellen. Und Claudia Müller, Präsidenten Lady Drivers, eine Woche später am SMVC Stand der Swiss Classic World. Von der Migros Sarnen erhalten wir am O-iO jeweils reichlich Goodies für Kids, die normalerweise am Welcome-Desk abgegeben werden. Dieses Jahr werden die vom SMVC verteilt. Ebenso Kartenspiele, Autoquartett (Oldtimer), die wir von Rainer Riek erhielten. Diese aber nur an Kids von Angemeldeten am O-iO. Ich bin froh, dass Claudia und Henri meine Meinung teilen: Politiker entscheiden heute,

wie es mit unserem Hobby weitergeht, die Kids von heute übermorgen. Wir holen Letztere schon jetzt ab. Beide, Claudia und Henri, wollen unseren Erfolg vom OTM toppen. Die Politik ist übrigens am O-iO ebenfalls sehr gut vertreten: Sowohl der Obwaldner Ständerat Erich Ettlin, wie auch der Nationalrat Karl Vogler sind dabei und viele Regierungs- und Gemeinderäte. Nationalrätin Yvette Estermann, Kanton Luzern; ein neues Mitglied bei uns (LD / ZS) wird auch dabei sein. Sie fährt sogar in einem (fast) Oldtimer vor, mit einem 1989 Rolls-Royce Silver Spirit. Kontakt aufnehmen mit Politikern ist ein weiteres, erklärtes Ziel des SMVC Vorstandes. Dazu weiteres in einem der nächsten Swiss Classics.



Interview mit Pascal und Jan (15) Häller

DIENSTAG 17. APRIL 2018, BEI PASCAL ZU HAUSE

Interview und Fotos: Pascal Häller (Halle Kipfer), Ruedi Müller

Ruedi: *Wo lagen die Knacknüsse?*

Pascal: *Der Hochwasserschutz, die Sicherheit für die Exponate und generell die Umgestaltung. Speziell erwähnen möchte ich „die Lounge in der Lounge“, wo sich die Mieter treffen und schon manches Fest feierten.*

Ruedi: *Nehme an, es ist beinahe einfacher, etwas ganz neu anzugehen, wie die Halle in Kägiswil. Nicht nur ich bin der Meinung, das ist wohl aussen und innen (Fotos der Halle: <https://goo.gl/6w84Qd>) das schönste Oldtimergebäude weit und breit. Das kann man von der Car Lounge, mindestens von aussen, nicht unbedingt behaupten.*

Ruedi: *Pascal, Du bist sehr aktiv in der Oldtimerszene, fährst mehrere Oldtimer, unterstützt O-iO seit Jahren als Sponsor. Warum warst Du bis dato in keinem Club Mitglied?*

Pascal: *Seit eh und je bin ich als Oldtimernarr unterwegs, das begann so etwa als 8jähriger. Jedoch ohne jede Beziehung zu einem Club oder so, ich besuchte auf „eigene Faust“ Treffen und Ausstellungen.*

Ruedi: *Dein Vater, Robert, hatte ja bereits einen Oldtimer. Wurdest Du durch ihn infiziert?*

Pascal: *Das ist die grosse Frage, wer da wen reinzog (lacht). Mein Vater erwarb seinen 1978 Mercedes 280 SL, nachdem ich meinen ersten Oldtimer gekauft hatte. Die ganze Familie ist etwas verrückt in Sachen alte Autos, die Oldtimer halte ich mit meinem Bruder zusammen. Wir machten in keinem Club mit, kannten das gar nicht.*

Ruedi: *Und was bewog Dich, in Freiburg spontan dem SMVC beizutreten?*

Pascal: *Oh, bekannte Gesichter, Du Ruedi und Simon. Ihr habt mir eindrücklich erklärt, warum man sich jetzt organisieren sollte. Das leuchtete mir ein und ich füllte das Formular aus,*

Ruedi: *Du fährst ja nicht nur mit Oldtimern in der Gegend rum. Als Architekt zeichnest Du für zwei sehr markante Oldtimerhallen verantwortlich.*

Pascal: *Ja, mein Hobby wurde zum Beruf, zur Berufung: ich konnte die Halle von Theo Kipfer mit Platz für einige Oldtimer (die meisten Amerikaner) in Kägiswil planen und bauen. Das zweite Objekt ist die firstlcarlounge in Emmen, ein Premium Car Housing.*

Ruedi: *Ich kenne beide. Du musst ein hervorragender Architekt sein, beurteilt man Dich nach diesen zwei Werken. Dein Wohnhaus hier zeugt ebenfalls von erlesenem Geschmack. Über Dritte weiss ich, sowohl der Neubau in Kägiswil und der Umbau in Emmen kann man durchaus als Herausforderungen bezeichnen.*

Pascal: *Ja, die Car Lounge war per se eine Umnutzung. Die Hülle, eine brachliegende Tennishalle, stand da. Die erfüllte nicht mal im Ansatz die Anforderungen, welche an ein „Oldtimerhotel“ für gehobene Ansprüche genügt hätten. Zu gestalten, was jetzt dasteht -und seinesgleichen sucht in der Umgebung- zeigte sich nicht ganz einfach.*



Die Halle in Kägiswil.



Die First Car Lounge Innenansichten.

Pascal: *Danke für das Kompliment. Ich stand zwei völlig verschiedenen Ansprüchen gegenüber. In Emmen wollte die Bauherrschaft bewusst kein Aufsehen erregen, die Halle blieb aussen wie sie war. In Kägiswil stellte sich das anders dar. Bereits die Fassade vermittelt einen Eindruck eines „Way of Life“, ohne dass Passanten genau zu wissen bekommen, was sich dahinter verbirgt. Innen lautete die Vorgabe, die Ausstellungsobjekte „in Erscheinung zu bringen“.*

Ruedi: *Hochwasser ist in der Gegend auch ein Problem.*

Pascal: *Ja, das bewog uns dazu, die ganze Halle anzuheben, über die Hochwasserlinie von 2005, plus die entsprechenden Sicherheitsmassnahmen zu treffen. Und das Ganze stellten wir auf eine sog. „Weisse Wanne“, ingenieurmässig gesehen.*

Ruedi: *Jetzt bist Du ja nicht alleine da, sondern dein Sohn, Jan (15), sitzt mit uns am Tisch. Seit ich Dich –als kleiner Knirps- kenne, Jan, sehe ich dich mit deinem Vater an Oldtimerausstellungen etc. Du bist ebenfalls ein richtiger Oldtimerfan. Im Moment fährst Du ein VeloSolex? Willst Du etwas erzählen über das?*

Jan: *Ja, mein Vater hat vor einigen Jahren im Tessin mal einen Gelegenheitskauf getätigt, ein 1969 VeloSolex 3800. Das wies viele Mängelfaktoren auf wie: fehlende Bremsen, Rost usw. Da entschlossen wir uns für eine Restauration. Wir schlifften alle Farbe ab, liessen das Gestell frisch spritzen und versuchten, alles möglichst wieder originalgetreu aufzubauen. Wir bestellten x Teile, zB. auch Klebersätze. Ich finde, die Renovation kam relativ gut raus und sie wurde dann meine Projektarbeit in der Schule.*

Ruedi: *Dein Vater ist ein vielbeschäftigter Mann. Wann habt Ihr denn die ganze Arbeit geleistet?*

Jan: *Stimmt, er hat sich aber für mich und das VeloSolex Zeit genommen, am Wochenende und abends, wenn es irgendwie ging. Vieles machte ich selbst. Jetzt freue ich mich auf O-iO.*

Ruedi: *Ich gleichfalls. Und Du wirst wohl der jüngste Teilnehmer sein mit einem eigenen Untersatz. Für was schlägt Dein Herz mehr? Für Zweiräder? Oder wirst Du auf vier Räder wechseln, sobald Du kannst?*

Jan: *Im Rahmen meines Schulprojektes wurde das 2-Rad Thema gerade aktuell für mich. Ich musste viel forschen. Es ist sehr interessant. Doch eigentlich finde ich vier Räder cooler.*

Jan wird im Sommer eine Lehre als Polymechaniker beginnen. Wir sprachen noch etwas über den SMVC und die Sektion Zentralschweiz. Denke, wir haben mit den beidem zwei ganz lässige, neue Mitglieder an Bord.



Pascal und Jan Häller in der Garage. Die Oldtimer vlnr:
Car 1 Morris Serie I 1938, 2. Amilcar 1927, 3. Morris E 1948.

Der Leidensweg eines ahnungslosen Oldtimerfans

TEIL 2

Text und Foto: Bruno Eigenmann

So schnell lassen wir uns doch nicht runter kriegen. Zuhause angekommen, steigen wir in das moderne Auto und fahren so schnell wie möglich nach Basel. Es wundert uns zwar, dass auf dem Parkplatz nur zwei, drei Oldtimer stehen. Voller Vorfreude melden wir uns an der Theke an und erzählen, weshalb wir verspätet kommen. Sie reagieren mit viel Verständnis und begleiten uns an unseren reservierten Tisch. Ein rassiges Jazz-Stück der Live Band füllt den Raum. Wir setzen uns endlich an den langersehnten Tisch. In diesem Moment ertönt die Stimme des Speakers der Band: „Das war das letzte Stück, wir wünschen Ihnen einen guten Heimweg“. Okay, wir müssen uns damit abfinden, dass unser Brunch ohne Musikbegleitung stattfinden muss. Mit knurrendem Magen begeben wir uns zum Brunch Buffet. Ach du mein Schreck, da haben die anderen Gäste aber bereits eine böse Schneise in das Buffet geschlagen. Die ist fast so breit wie das ganze Buffet. Wir laden die letzten Krümel auf unseren Teller. In diesem Moment erscheint der Chef des Hauses, voller Erbarmen teilt er uns mit, dass wir kostenlos essen und trinken dürfen und übergibt uns noch einen Gratiseintritt ins Museum. Der Tag ist gerettet!



SMVC Schweiz

Drei Tage danach ruft mich mein Garagist an: „Bruno, es ist ein kapitaler Motorschaden!“ Zum Glück habe ich mich in den letzten Tagen intensiv mit der Situation auseinandergesetzt, sonst hätte ich die emotionslose Übermittlung dieser Nachricht nicht ertragen. Im gleichen Moment zeigt der Garagist doch noch grosse Empathie und rät mir, doch einmal darüber zu schlafen. Es brauchte 31 Nächte, bis ich die Gesamtheit der Sachlage erfasst habe und mir klar wurde was nun zu tun ist.

Es ist jetzt der 3. September 2016, ich gebe den Startschuss für die Motorenrevision. Gleichzeitig melde ich meine Preziose für die erste Veranstaltung im April 2017 an.

Jeden Tag warte ich ungeduldig auf den Anruf meines Garagisten, es tut sich einfach nichts. Nach einer unendlich langen Zeit, ich glaube es ist mehr als ein Monat, rufe ich mal vorsichtig an: „Wann kann ich meinen Riley abholen?“

„Bruno, du musst dich schon etwas gedulden, ich habe den Motor erst vor Kurzem in das Motorenwerk gebracht“. „Aha, hat er dir einen Fertigstellungstermin mitgeteilt“, frage ich ehrfürchtig. „Termine gibt es in dieser Branche grundsätzlich keine“, ist seine erschütternde Antwort. Also harre ich weitere zwei Monate in dieser Ungewissheit aus. Heute, es ist nun Ende Januar 2017, rufe ich direkt das Motorenwerk an. Wieder dieselbe Frage: „Wann ist mein Riley-Motor fertig?“ Ich höre ein leises Lächeln: „Den Motor habe ich zu einem Spezialisten gebracht, der sollte ein Angebot über die benötigten Teile erstellen“. Ich werde kreidebleich und bringe nur noch ein kurzes: „Danke, auf widerhören“ über die Lippen. Noch nicht einmal die Angebotsphase ist erreicht, ich muss mich hinsetzen. Jetzt muss Druck ausgeübt werden, denke ich. „Guten Morgen, ich bin der Besitzer des Riley-Motors“, sage ich selbstbewusst zum Spezialisten. Ein kurzes Schweigen am anderen Ende: „Ach ja, da ist doch noch was offen?“ Ich erinnere mich, es geht um ein Angebot. „Es tut mir leid, ich bin bis unters Dach voll mit grossen Aufträgen, bin noch nicht dazugekommen. Ich versichere Ihnen, dass ich das Angebot bis nächste Woche zusammenstellen werde“. „Wie lange dauert es denn, bis alle Teile da sind?“ „Ca. 4 – 6 Wochen“, sagt er gelassen. Einerseits bin ich mächtig stolz darauf, dass ich ihm sowas ähnliches wie einen Termin entlocken konnte, obwohl das in der Branche unüblich ist. Andererseits sehe ich meine gemeldete Veranstaltung im April gefährdet. Wochen und Monate verstreichen, immer mal wieder ein Anruf in der Hoffnung auf eine Prozessbeschleunigung. Keine Chance!

Jetzt endlich, es ist Ende Juni 2017, werden alle benötigten Teile angeliefert. Beim Telefongespräch sagt mir das Motorenwerk: „Wir haben Zeit, wir können den Motor morgen auf den Bock nehmen“. Ich mache Freudensprünge, wäre ich dort gewesen, hätte ich den Mann umarmt und geküsst.

Ich male mir schon aus, wie ich mit wehenden Haaren durch den Sommer fahre, an meiner Seite meine Liebste. Stolz auf das schnurren des „neuen“ Motors. Fünf Tage später, es klingelt das Telefon, die Nummer kenne ich doch, sind die etwa schon fertig? „Hallo“, sagt eine etwas bedrückte Stimme: „In der Teilelieferung waren nicht alle Teile drin. Wir müssen für diese Teile beim Spezialisten ein Angebot einholen“. Halb in Trance gefallen, gehen mir Bilder vom Eile- mit Weile spielen mit meinem Enkel durch den Kopf, der hat nämlich auch die Eigenart, mich kurz vor dem Ziel wieder nach Hause zu schicken, zurück zum Start!

Tage, Wochen, Monate gehen ins Land, immer mal wieder ein Telefonanruf aber immer darauf bedacht, nicht zu viel Druck auszuüben. Ich wollte keinesfalls in der Warteschlange wieder Plätze verlieren.

Endlich, es ist jetzt anfangs September, die Nachlieferung ist angekommen. Ich kann mich bei einem persönlichen Besuch im Motorenwerk davon überzeugen, welch ein Tag!

„Und, geht mein Riley-Motor morgen auf den Bock“, frage ich hoffnungsvoll. „Wir sind bis unters Dach voll mit Aufträgen“. Es klingt, als hätte ich sowas schon mal gehört. „Im Moment ist ein Ferrari F355 Motor auf dem Bock und dort wartet noch der LAMBORGHINI DIABLO 132 SE und dieser sollte auch schon fertig sein und jener auch!“

„Können Sie mir wenigstens sagen, wann mein Riley-Motor auf den Bock kommt und wie lange die Reparatur dauert?“ „Das kann man nicht sagen, man weiss nie was passiert“, knurrt er. „Können Sie wenigstens sagen, sind das zwei Wochen oder zwei Monate?“ „Das kann man nicht sagen, man weiss nie was passiert“, knurrt er erneut.

Es ist jetzt anfangs November 2017, mein Garagist ruft mich voller Freude an: „Der Motor ist angekommen“. Er wartet vergeblich auf meine glücksvollen Gefühlsausbrüche, „Bruno, bist Du noch dran?“ Das Erlebte hat bei mir unterdessen lethargische Bewusstseinsstörungen ausgelöst, keine Emotionen mehr spürbar. „Schön, dass der Motor da ist“, sind meine faden Worte.

Weitere drei Wochen später, „Du kannst den Riley abholen“, sagt eine bekannte Stimme am Telefon. „Waaaaaaaassssssssss, der Riley ist fertig?“ Die Lethargie ist auf einen Schlag wie weggeblasen, nichts wie hin.

Ein unbeschreibliches Gefühl nach fast eineinhalb Jahren mit meinem geliebten Oldie nach Hause zu fahren.

Jetzt habe ich nur noch ein kleines Problem, denn meine Beine sind für den 0.80 Meter Kupplungsweg zu kurz. Die Analyse eines Expertenteams hat mir nun zwei Lösungsvorschläge für das Problem unterbreitet. Mechanische Verschiebung der Dreierbank nach vorne oder chirurgische Verlängerung meiner Beine. Die Erfahrungen der letzten Monate haben mir gezeigt, dass eine operative Beinverlängerung wesentlich einfacher ist als die mechanische Variante. Zudem hätte ich damit nicht nur eine grössere Reichweite, sondern auf einen Schlag wäre mein Bodymassindex (BMI) um satte 3.5 Punkte gesunken. Die Aussicht auf die ersten lobenden Worte meiner Ernährungsberaterin sind schon verlockend. Nichtsdestotrotz, so mutig ich bin, habe ich mich für die mechanische Variante entschlossen. Seit diesem Entscheid wache ich jede Nacht schweisssgebadet auf, die Befestigung der Bank macht mir enorme Sorgen, Gedanken rasen in Windeseile durch den Kopf. Kein metrisches Mass, eventuell englisches Zollmass, oder doch amerikanisches Zollmass, aber die Gewindesteigung stimmt doch nicht, Sondermass, Sonderanfertigung, ich kenne ein Schraubenschleifwerk in Mexiko City, Beschaffungszeit, Frachtkosten, Schraube muss gehärtet werden, alter Mann, Spezialist für Härtung von Schrauben ganz im Süden von Neuseeland, volle Auftragsbücher, Wartezeit. Endlich ist die Schraube da, oh je die passt nicht ins Gewinde der Mutter. Neue Gedanken machen sich breit. Passende Mutter kann nur mit der Mitgliedschaft im „Club der alten Müttern“ bezogen werden. Mitgliedschaft beantragen, Mitgliederbeitrag, Aufnahmeverfahren, Motivationssschreiben, nach vielen Monaten Aufnahmegesuch stattgegeben, Antrag auf Bezug einer Mutter, Prüfung der Mitgliedschaft, Wartezeit, wie lange geht denn das noch, Mutter endlich angekommen, Brief vom Strassenverkehrsamt „infolge Überschreitung der Altersgrenze von 95 Jahren bitte Fahrausweis abgeben, das hat wohl zu lange gedauert, Bank eingebaut, Schraube angezogen, kein Fahrausweis mehr und schon sitze ich wieder schweisssgebadet von diesem Albtraum kerzengerade im Bett!

SMVC Schweiz

SMVC Schweiz: Termine 2018

Datum	Anlass	verantwortlich
Sa 16. Juni	47. Ostschweizer Sommerfahrt	SMVC Ostschweiz
So 29. Juli	Nationaler „Vitznau Nostalgie“tag“	SMVC Sektion Zentralschweiz
So 26. August	5. Oldtimer Träff Laufen	SMVC Sektion Nordwest
So 9. September	Zürifahrt	SMVC Zürich
So 14. Oktober	Schlussfahren	SMVC Ostschweiz

Impressum siehe Ausgabe: SwissClassics Nr. 66-1 | 2018