



Sternenstaub - Mein langer Weg zum W123

Am Anfang war der Stern!

Ja, es sollte wieder ein Auto mit Stern werden, dachte ich mir. Nach dem Examen, wenn ich mal wieder etwas Geld übrig haben sollte. Wenn möglich ein schöner gepflegter W123. In dieses Modell hatte ich mich schon vor langer, langer Zeit verliebt. Es war das feste Versprechen, was ich mir innerlich gegeben habe -damals, als ich meinen..



17de MVK Lichtstoet in Sint-Katelijne Waver

De eerste plaats in de categorie kleine Wagens

Ich wollte diesen Bericht gerne in der Originalsprache, in diesem Fall also niederländisch beginnen, um Euch zu zeigen woher uns manche Berichte erreichen ;)



Reisebericht - Mit dem Bulli zum Balkan

Junges Blut und altes Blech

Die Westeuropäischen Länder hatten wir bereits zusammen bereist, Kroatien hatten wir auch schon zum Teil gesehen. Dieses Mal sollte es das ganze Kroatien werden und als Sahnehäubchen noch ein Stückchen weiter gehen, nämlich bis Albanien, sollte die Zeit reichen.



Geschichten um's Auto - Wägen der Kindheit

Eine mobile Lebensgeschichte

Die Mobilität lernte ich als Kind, außer auf den vier Rädern meines Kinderwagens aus Korbgeflecht, bei dem laut meiner Mutter ein Rad immer versuchte eigene Wege zu rollen und mit Fußtritten auf der Achse gehalten werden musste, zuerst auf Zweirädern wie dem Fahrrad..



Ein paar Worte zum Saisonstart 2013...

Ein blumiges Vorwort

Liebe Leser und Altblechfreunde der The-Daily-Rust,

die ersten Vögel zwitschern morgens beim Aufgehen der Sonne, Frühlingsblumen sprießen auf den Wiesen und nach und nach kommen die ersten alten Fahrzeuge aus ihren Winterquartieren. Schmerzfrei fahren die ersten noch in den letzten Schneeresten umher, andere warten darauf dass der Regen die Salzreste von den Straßen wäscht.

Zeitlich gar nicht eingeschränkt sind die Klassiker, die schon stolz den Zusatz "H" auf dem Kennzeichen tragen dürfen. Die stolzen Besitzer von Youngtimern hingegen fiebern oft dem heiß ersehnten 01.April entgegen.

Gibt es unter den Autoliebhabern besondere Aprilscherze? Scherze über oder mit dem Geliebten "Schätzchen" sind gar nicht gern gehört, im Gegensatz zum Start der Saison für die Saison-Kennzeichenfahrer. Viele der Youngtimerbesitzer sind eben auf dieses angewiesen.



Vielleicht fließen euch nun beim Gedanken daran, dass es nicht mehr lange ist, die ersten Schweiß-tropfen über die Stirn? Nichts wie ran, wenn die letzten Reparaturen noch nicht erledigt sind, der Sitz noch beim Sattler liegt oder der Lack noch mal versiegelt werden möchte.



Schön, dass sich im Februar zum Einstimmen auf die Saison die *Bremen Classic Motorshow* präsentierte. Die erste wirkliche Möglichkeit in diesem Jahre, auf Gleichgesinnte aus der gesamten Republik zu treffen, wenn man die Schraubernächte mit Freunden in der Garage und den regelmäßigen Stammtisch ausblendet.

Wir freuen uns darauf, auch bald die Motoren starten zu dürfen, auf die ersten Treffen, darauf, alte Bekannte zu sehen und vielleicht weitere von Euch, unseren Lesern, kennenlernen zu dürfen.

Auf welchen Treffen Ihr und antreffen werdet könnt Ihr aus dem Terminkalender auf unserer Homepage entnehmen! Für Ideen, Lob aber auch Tadel haben wir immer ein offenes Ohr! Traut Euch und sprecht uns an.

Kommt gut aus dem Winterschlaf und noch viel besser, vor allem Knitterfrei, durch den Sommer!

Eure
Sara Lettner



Rusty Poetry - Im April

Tintenklecks - Ein Gedicht von Markus Letzner.

Im April

Der letzte Schnee wird noch bewacht,
von einer kalten, klaren Nacht.
Doch die frühe Morgenstund,
mit warmer Sonne im Verbund,
den Kampf mit Eis und Schnee gewinnt,
der tränend schnell von dannen rinnt.

Der Frühling liegt schon in der Luft,
mit seinem wohlbekannten Duft.
Die ersten Glöckchen für den Mai,
sie schauen zaghaft schon vorbei
und die Vögel singen wieder
aus dem Baum die schönsten Lieder.

Lange nach der Sonnenwende
hat das Warten nun ein Ende.
Der Oldie ruft, der Besitzer lacht,
das Scheunentor wird aufgemacht,
im Gepäck die alten Karten
beginnt der Motor schon zu starten.

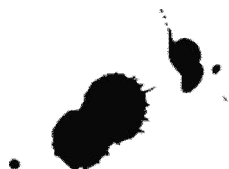
Vor dem Tor im Sonnenlicht
blitzt und blinkt das Chromgesicht
der alte Wagen klar zum Start
für die erste Frühlingsfahrt,
vom Winter lange unterdrückt
spielen die Gefühle nun verrückt.



Mit Freude und Zufriedenheit
ohne Sorgen, Parkplatzstreit
gelassen ruhig und elegant
geht die Reise quer durchs Land
und wieder hat man festgestellt
sie ist so schön- die Oldiewelt.

Auch wenn man es noch gar nicht mag
verdrängt der Abend schon den Tag,
zuhaus ist man ganz schnell besonnen
hat die Saison doch erst begonnen.
So ist's zum Glück nicht ganz so hart,
das Warten auf den nächsten Start...

Von Markus Letzner





Geschichten um's Auto - Wägen der Kindheit (1)

Mobile Lebensgeschichte - Eine motorisierte Zeitreise von und mit Harald Metz.

Die Mobilität lernte ich als Kind, außer auf den vier Rädern meines Kinderwagens aus Korbgeflecht, bei dem laut meiner Mutter ein Rad immer versuchte eigene Wege zu rollen und mit Fußritten auf der Achse gehalten werden musste, zuerst auf Zweirädern wie dem Fahrrad und dem Motorrad, oder auf drei Rädern im Motorrad-Beiwagen, kennen. Ende der 40er bzw. in den frühen 50er Jahren hatte nicht jeder ein Auto. Die meisten Leute fuhren bei jedem Wind und Wetter mit dem Fahrrad oder NSU-Quickly-Moped.

Wer konnte fuhr Motorrad: Vorne der Papa, hinten die Mama und dazwischen, oder manchmal auch auf dem Tank, das Kind, alles ganz legal damals. Ein Beiwagen war da schon ein Luxus und ein tolles Fahrgefühl.

Um mit einem Motorrad ohne Beiwagen richtig in die Kurve gehen zu können musste sich, wie heute auch noch, der "Hintermann" bzw. "-frau" mit dem Fahrer gleichermaßen in die Kurve legen.

Als ich eines Tages mal mit meinem Onkel Christian hinten auf dem Motorrad saß und er mit mir die Wolfratshausener Serpentina hinaufdonnerte, bekam ich in der Kurve Angst und hatte das Gefühl "jetzt fallen wir gleich um".

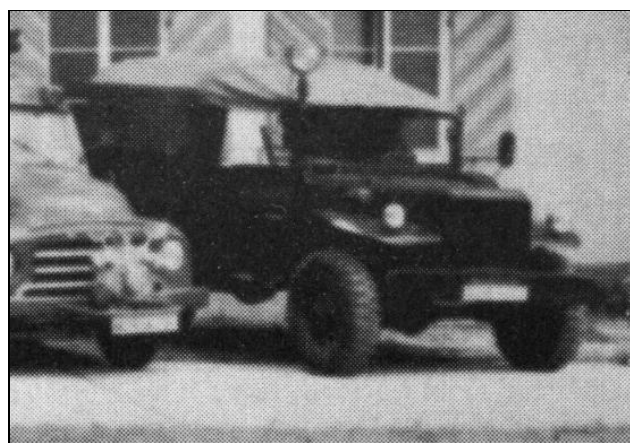
Um dies zu verhindern bin ich instinktiv gegen die Schräglage meines Onkels gegangen. Woohau, da bekam ich aber von vorne was zu hören, ich dachte der frisst mich jetzt gleich oder lässt mich zu Fuß gehen! Das war mir eine Lehre und von da an klappte dann ganz gut mit dem in die Kurven legen.

Das erste Auto mit dem ich bewusst "in Berührung" kam war ein **VW-Schwimmwagen (Typ 166)** aus dem 2. Weltkrieg, denn unser Nachbar Ebermann hatte sich so ein Ding organisiert und wir Kinder, damals (1952/1953) so um die 4/5 Jahre alt, durften dann immer wieder mal mitfahren. Das war ein Riesen-Spaß.



VW-Schwimmwagen (Typ 166)

Zudem hatte die Feuerwehr Geretsried 1951 von den Amis einen **Dodge**, also ein Kontrahenten des VW-Schwimmwagens aus dem 2. Weltkrieg, erworben. 1952 wurde dieser dunkelrot lackierte Dodge unserem Ortsteil, Geretsried-Stein, zur Verfügung gestellt.



Auch mit diesem durften wir oft mitfahren, denn der Fahrer des Dodge war ebenfalls Herr Ebermann, der zudem beruflich LKW fuhr, so dass wir auch hin und wieder mit einem alten **Büssing-Langschneider** mitfahren konnten.



Ein weiterer Nachbar, Herr Langhals, fuhr damals ein **Adler-Cabrio**, ebenfalls aus dem 2. Weltkrieg, aber in der zweifarbig lackierung Mittel- und Lindgrün. Das Stoffdach war ebenfalls in Mittelgrün gehalten und wurde außen von verchromten Spangen gehalten, die mich seltsamerweise irgendwie faszinierten.



Meine eigenen Eltern wollten es dann schon "moderner" und kauften sich einen **Lloyd 400**, damals im Volksmund "**Leukoplastbomber**" genannt.



Sofort wurden wir in der Verwandtschaft immer wieder mit dem Spruch "**Wer den Tod nicht scheut, fährt Lloyd**" begrüßt.

Während beim 300er Lloyd die Karosserie noch komplett aus Sperrholz, mit Kunststoffolie überzogen, war, bestanden beim 400er Lloyd die Seitenteile schon aus Blech und nur noch die Motorhaube, das Dach und die Heckabdeckung bestanden aus Sperrholz mit Plastikfolie - Vornehm als "Kunstleder" bezeichnet! Der "Kofferraum" war nur über die Rücksitzbank erreichbar, denn eine Heckklappe gab es bei den Lloyd-Limosinen erst ab dem Modell "Alexander".



Mit dem 400er Lloyd wagten wir uns dann auch auf die Große Reise nach "Bella Italia". Wir kamen nach Verona, Trento und Venedig und es war schön. Ich sah damals (1955) das erste Mal das Meer.

Auf der Rückreise gab es dann, für Zweitakter durchaus üblich, das Problem, dass das Fahrzeug es den Großglockner nicht mehr rauf schaffte. Meine Mutter und ich stiegen aus und versuchten über eine relativ weite Strecke das Fahrzeug den Berg hoch zu schieben.





Das gelang uns nicht. Also wieder zurück, abwärts ging's praktisch von alleine, bis nach Heilig Blut. Dort gab es damals keine Autowerkstatt, sondern nur einen Schmied. Der Schmied schnitt den Auspuff auf, reinigte ihn und schweißte ihn wieder zu. Nun konnten wir unsere Reise nach Hause wieder problemlos fortsetzen.

Als ich einmal bei meinen Großeltern in Dietramszell zu Besuch war kam mein Vater ziemlich niedergeschlagen dort an und beichtete, dass er zwischen Holzkirchen und Dietramszell im **"Teufelsgraben"** mit dem Lloyd einen Unfall hatte. Kurios dessen Hergang, wie sich herausstellte: Von Holzkirchen aus geht es ziemlich bergab in den sogenannten "Teufelsgraben", allerdings auch sehr kurvig. In der Talsohle gibt es eine kleine Brücke über einen Bach. Die Brücke liegt direkt in einer Kurve und hatte damals noch Begrenzungssteine aus Granit.

Mein Vater wollte, schon damals, Sprit sparen und ließ das Auto einfach mit ausgeschaltetem Motor (bei einem heutigen Fahrzeug ginge da gar nichts mehr!) in den Teufelsgraben rollen. Vielleicht dachte er "Wenn schon 'Leukoplastbomber', dann kann ich das Ding auch fahren wie eine 'Seifenkiste'".

Als er dann der Talsohle entgegensteuerte musste er, um auf der Gegenseite bergauf nicht hängen zu bleiben, den Lloyd wieder starten, dieser hatte dazu unter dem Armaturenbrett einen Hebel als Anlasser der zum Fahrer hin gezogen werden musste.

Leider bekam mein Vater diesen Hebel trotz mehrfacher Versuche nicht gleich zu fassen und riskierte dann den Blick unters Armaturenbrett. Mit der Hand am Hebel machte es dann "Krach", denn er hatte die Kurve nicht gesehen und einen der Granitbegrenzungssteine gerammt. Gott sei Dank ist ihm nichts weiter passiert und dies ohne Airbag, denn so etwas gab es damals genau so wenig wie Sicherheitsgurte. Wahrscheinlich hatte der Kühlergrill in Verbindung mit der "spreisenden" Sperrholz-Motorhaube wie eine Knautschzone gewirkt.

Der **Lloyd 600 LS** war dann schon ganz aus Blech und sehr praktisch für meinen Vater der damals als Strickwarenvertreter für die Firma Dietrich aus Sachsenkam unterwegs war.

Noch eine Woche später freuten sich meine beiden jüngsten Onkel wenn sie an der Unfallstelle wieder mal Motorteile vom Lloyd fanden. Mit den Worten "Hey Schorsch, ich hab Deinen Vergaser gefunden" kam einer z.B. mal zur Tür hereingestürmt.

Der nächste **Lloyd** war dann ein **600er Kombi**.



Wenn wir auf der Autobahn, z.B. nach Nürnberg unterwegs waren, es gab damals weder Leitplanken, Lärmschutzwände, noch Einfädelspuren und auch keinen Stau.

Man konnte noch gemütlich die Landschaft betrachten durch die man fuhr. Ja, man winkte und hupte Fahrzeuge, die mit dem gleichen Kennzeichen (z.B. WOR-,,,) etc. unterwegs waren, sogar an und freute sich einen aus dem gleichen Landkreis auf der Autobahn zu sehen!

Mein Vater machte sich oft einen Spass daraus VW-Käfer zu überholen, denn die waren damals mit 24,5 bzw. max. 30 PS unterwegs und unser "600er" war viel leichter, hatte zwar nur 19 PS, fuhr aber immerhin für damals satte 120 km/h, zumindest lt. Tacho, allerdings mit einem Höllenlärm.

Einen Lloyd könnte man aus hunderten von Autos einwandfrei heraushören mit seinem Singsang-Ton "uiwwiwwiww..".

Dies machte ich mir auch zu Nutze wenn Mutter in der Schokoladenfabrik Kneisl wieder mal Nachtschicht hatte und Vater noch unterwegs war.

Fortsetzung Seite 7



Obwohl ich eigentlich schon hätte schlafen müssen las ich gerne noch Comics (Micky Maus, Fix und Foxi usw.) Das klappte immer ganz gut, denn wenn mein Vater von der Bundesstrasse in unseren Ortsteil einbog, dann hörte ich schon von weitem den Lloyd heulen und konnte rechtzeitig das Licht ausmachen.

Mit dem 600er unternahmen meine Eltern dann sogar mal eine Deutschlandreise, leider ohne mich, bis zur Nordsee und zurück - ohne Panne!

Sogar als Hochzeitsauto für meine jüngste Tante fungierte der 600er Lloyd.

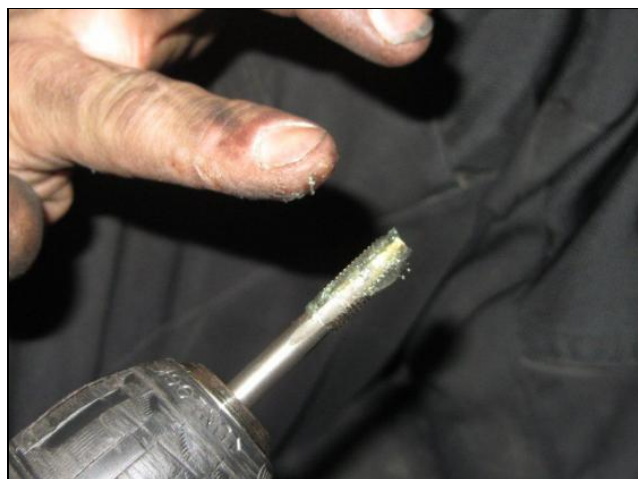
Mein Jüngster Onkel, Fritz Aust, fuhr damals eine **"Knutschkugel"**, auch **"Macht hoch die Tür, die Tor macht weit"-Auto** genannt. Ihr werdet es schon wissen, es war eine **BMW Isetta**, in Grün. Bei etwas flotter gefahrenen Kurven hatte man das Gefühl, das das Ding gleich anfängt zu kugeln.



Bilder und Bericht: Harald Metz

Kleine Schraubertricks

Wenn Ihr ein Loch bohren müsst, bei dem keine Späne irgendwo hineinfallen sollen, dann gebt einfach etwas Fett auf die Bohrspitze. Die Verunreinigungen bleiben so an dem Fett kleben und können danach einfach abgewischt werden.





15 JAHRE
Miniclub Rottenmann
Classic Only

www.miniclubrottenmann.at

06. - 08. September 2013
bei der Steirerstub'n

VILLMANNSDORF 65
8786 ROTTENMANN

Telefon: +44-3614-2880
Mobil: +44-664-1323511



Reisebericht - Mit dem Bulli zum Balkan

Junges Blut und altes Blech - Ein Bericht von Jan Wilking.

Die Westeuropäischen Länder hatten wir bereits zusammen bereist, Kroatien hatten wir auch schon zum Teil gesehen. Dieses Mal sollte es das ganze Kroatien werden und als Sahnehäubchen noch ein Stückchen weiter gehen, nämlich bis Albanien, sollte die Zeit reichen. Leider stand die Reise erstmal unter keinem so guten Stern, denn wer verreisen will, braucht erstmal Urlaub. Den bekam ich aber erst nach Beendigung meines Studiums und wie das immer so in Endphasen von Projekten ist, ziehen sie sich gerne etwas länger als geplant, in meinem Fall dauerte es eine Woche länger.

Wer sind wir eigentlich? Unser „Team“ setzt sich aus zwei stinkfaulen Aachener Studenten zusammen: Sarah und Jan, meine Wenigkeit. Sarah liebt das Malen und süße Tierchen (und süß sind fast alle), ich schraube gern an ranzigen Karren, spiele Gitarre und segle. Während der Ferien fahren wir beide schon seit wir uns kennen mehr oder weniger planlos in einer meiner alten Karren umher und steuern nach Lust und Laune Ziele an, von denen wir denken, sie könnten uns gefallen. Meistens liegen diese Ziele am Meer und sind landschaftlich reizvoll.

Am 25.8. stand endlich das Packen auf dem Plan. Unser Reisemobil sollte ein 92er Postbus werden. Mit seinem 1,7l Wirbelkammerdiesel (57PS) ist er natürlich eine Wanderdüne erster Ordnung. Er hat sich allerdings immer als standfestes und verhältnismäßig durchzugskräftiges Motörchen erwiesen. Dafür ist das Platzangebot im Hochdachbus groß genug um eine gemütliche Reise zu unternehmen ohne auf die schönen Dinge des Lebens verzichten zu müssen. So fanden auch die große Kühlbox, der Grill sowie ein kleiner Tisch und zwei Campingstühle problemlos Platz. Dummerweise musste ich feststellen, dass die Wischwasserpumpe den Dienst quittiert hat und wir erstmal ohne sie klarkommen mussten – naja, mit großem Streusalzaufkommen war zu dieser Jahreszeit ja nicht zu rechnen, daher machte ich mir keine großen Sorgen. Werkzeug um den halben Bus auseinander zu nehmen und einige Teile, die man auf keinen Fall wechseln wollte (denn was man dabei hat geht ja bekanntlich auch nicht kaputt) hatten wir dabei. So konnte es am nächsten Tag losgehen!



Unser Einsatzfahrzeug

26.08.2012

Los geht's! Nach dem Frühstück brachen wir gemütlich um 9:22 bei einem Kilometerstand von 223.785 im Richtung Süden auf. Eilig hatten wir es nicht, denn unsere erste Etappe sollte es nur ins bayrische Pleiskirchen bei Altöttingen gehen. Gegen 11:00 Uhr konnte unser Büsslein seinen ersten Erfolg verbuchen, indem er auf einer langen Steigung einem 200D/8 die Rücklichter zeigte – wir sind eben doch nur die zweitlangsamsten!



Sarah bei den Vorbereitungen für die Grillerei



Gegen 17:40 trafen wir bei Vicking, meinem „Schwager“ ein. Zur Begrüßung gab's eine Köstlichkeit der regionalen Braukunst. Dann wurde standesgemäß der Grill angeworfen. Der restliche Abend wurde im Garten verquatscht und schon bald war die Zeit fürs schlafen gehen gekommen.



So kann man es sich gut gehen lassen...

27.08.2012

Verhältnismäßig früh wurden wir um 9:00 wach. Zum Frühstück gab's leckere Crêpes mit Marmelade – das wurde natürlich gefeiert! Nach dem Frühstück hieß es aber wie immer: Aufbruch. Der Bus war schnell gepackt und es ging erstmal zu ALDI um noch die letzten Besorgungen zu machen. Dazu gehörte dummerweise auch das komplette Spülzeug, was noch immer in Aachen lag.

Um 12:40 wurden noch mal 6,5l nachgetankt, damit wir nicht auf dem Weg nach Österreich liegen blieben, dann ging's endlich los nach Süden. Um 13:45 passierten wir bei einem Tachostand von 225.635 km die österreichische Grenze. In Salzburg wurde die Karre noch mal für 1,45€/l vollgemacht. Dann ging's auf die Autobahn gen Süden. Die Fahrt war lustig, aber ereignislos.

Wir aßen Minipaprika, genossen die halbwegs leeren Straßen und ließen den Diesel sein Lied singen. Im Tauerntunnel fing plötzlich die Tunnelbeleuchtung an bizarr zu blinken. Keine Ahnung, was das sollte, aber passiert ist dann doch nichts.

Slowenien wurde diesmal einfach durchfahren und die Maut wurde auch bezahlt. Als wir in Kroatien ankamen war es schon dunkel. Nördlich von Rijeka fanden wir um kurz nach 8:00 einen überteuerten Campingplatz, auf dem wir doch ein bisschen müde eincheckten.

Auf Kochen hatte keiner wirklich Lust, also wurde einfach eine Dose Linsensuppe warmgemacht. Natürlich war da viel zu wenig drin, aber eine zweite Dose hatten wir nicht. Also haben wir den restlichen Hunger mit flüssiger Nahrung gestillt. Da es ziemlich windig war, verzogen wir uns ziemlich schnell in den Bus und lagen auch verhältnismäßig früh in der Kojе.

28.08.2012

Unser erster Urlaubstag hatte begonnen! Nach dem Frühstück ging's in Richtung Krk. Ein Aufenthalt auf dieser Insel ist traditionellerweise ein fester Bestandteil unserer Kroatienurlaube. Nach einer schönen Fahrt durch die Hügel von Krk kamen wir bereits um 12:30 in Baska an. Das ist ein kleines Fischerdorf am Süden de von Krk, wo man ein vorzügliches Omelette essen kann. Pfingsten 2009 konnte man da herrlich schwimmen und faulenzen, doch so schön sollte es an diesem Tag nicht werden. Im Sommer tickten die Uhren nämlich etwas anders.

Zur besseren Beschreibung hab ich ein schönes Zitat aus dem Goldth-Forum rausgesucht:

„baška hat alles was man will:
überfüllter campingplatz ohne schatten
touri-sandstrand
touri-hotelburgen
touri-fressmeile“



Überfüllter Strand von Baška



Trotz der Überfüllung wollte ich mir das Omelett-Frühstück nicht entgehen lassen und wir checkten auf dem Campingplatz „Mali“ ein. Auch der war zur Hauptsaison mehr als doppelt so teuer als zu Pfingsten. Aber egal. Erstmal was essen. Dazu gingen wir in die Stadt, wo wir zu moderaten Preise Pizza und kühle Getränke bekamen.



Danach gab's erstmal eine Siesta für mich und ein gutes Buch für Sarah. Gegen halb vier zog es Sarah dann doch an den Strand, wo wir das erste Mal in die badewannenwarme Adria sprangen. Inzwischen war es etwas ruhiger am Strand geworden, sodass wir auch einen Platz im Halbschatten bekamen.

Gegen Abend ging's wieder zurück zum Bus. Zu Abend zauberte Sarah ein herrliches Mal aus Spagetti und Tomaten-Mozzarella-Sauce. Danach baute ich eine Shisha (Wasserpfeife) und holte Bier und Sekt aus der Kühlung. Warum soll's uns schließlich schlecht gehen?

29.08.2012

Endlich ist der Tag gekommen, an dem es wieder das herrliche Frühstück gab! Wir gingen in das schöne Restaurant, dessen Namen ich mir immer noch nicht gemerkt habe und aßen ein vorzügliches Omelett mit Schinken und Käse. Dazu gab's für jeden zwei Kaffees und einen Orangensaft, ein Luxus, den wir uns in diesem Urlaub das erste Mal gönnten.



Omelettefrühstück in Baška

Nach dem Frühstück wie immer Aufbruchsstimmung. Der Rezeptionist am Campingplatz gab uns noch einen Flyer von einem Platz in der Nähe der Plitvicer Seen, auf dem man halbwegs günstig stehen konnte, dann brachen wir auf. In einem Reiseführer (so was hatten wir bisher noch nie dabei) hatten wir eine Tropfsteinhöhle entdeckt, die halbwegs auf dem Weg lag. Die steuerten wir an und fanden sie auch. Dort angekommen wurden wir in Ermangelung von Kunas fast nicht eingelassen. (1 EUR = 7,574 HRK)

Zum Glück konnte uns eine alte Dame neben dem Pfortnerhaus noch 10,00 € in Kuna wechseln, sonst hätte nur einer die Höhle gesehen. In der Höhle war es schön kühl und überall konnte man gut ausgeleuchtet die Magie der Stalakmiten und -titen sehen, die sich in tausenden von Jahren durch mit Kalk übersättigtes Wasser gebildet hatten. Immer gut, so etwas einmal gesehen zu haben.



Weg zur Tropfsteinhöhle



Unser Badeplatz von oben

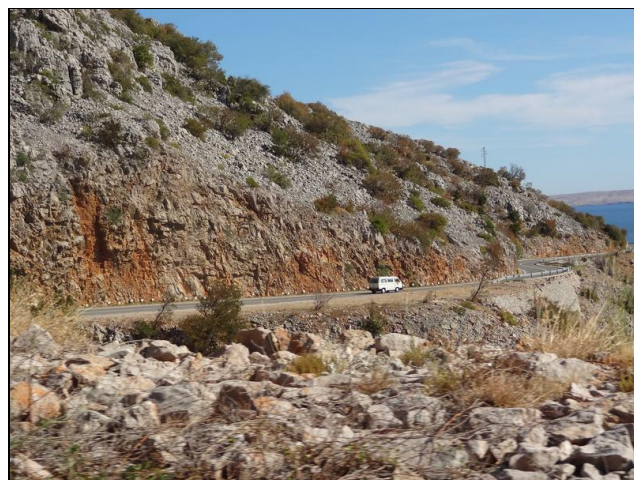


Tropfsteinhöhle

Als wir wieder über Tage angekommen waren, empfing uns erneut die drückende Hitze des kroatischen Sommers. Schnell war ein Plan geschmiedet: Wieder aufs Festland fahren und den erstbesten Badeplatz aufsuchen. Gesagt, getan.

Nach wenigen km fanden wir an der Straße, die sich an der gesamten kroatischen Küste entlangschlängelte, eine Badestelle mit Blick auf eine der kargen Inseln, die es im Norden von Dalmatien häufig gibt. Das Wasser war warm und die Steine spitz, aber erfrischend war es trotzdem.

Nach dem Gammeln am Strand juckte es mich aber wieder in den Fingern, noch ein paar km abzureißen. Bei der Fahrt auf der Küstenstraße entdeckte der Bus einen Artgenossen, der ein paar km vor uns seinen dahin fuhr. Wir holten langsam auf, fuhren ein Stück lang hintereinander her, bis sich der andere Bus wieder absetzte. Wohl auch VW-Bus-Touris auf dem Weg nach Süden...



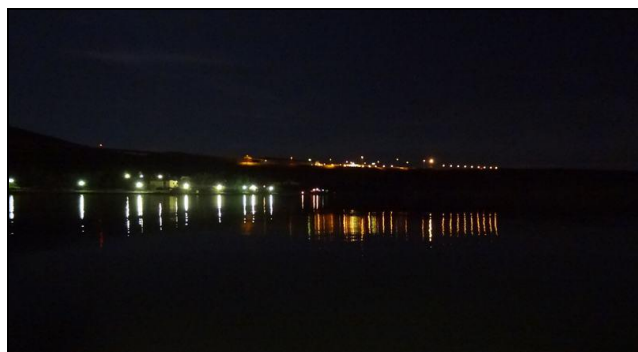
Die kroatische Küstenstraße ist einfach ein herrliches Stück Asphalt, wo man jeden Kilometer einfach genießen muss! Man kann dort von Rijeka bis nach Dubrovnik fahren, ohne nennenswerte Strecken durch das Inland fahren zu müssen. Mal ist man ganz nah am Wasser, mal mehrere 100 m darüber.



Man hat aber immer den Blick aufs Meer, findet immer Badestellen und immer Campingplätze – einfach ein Traum für jeden, der gerne mit dem Auto fährt!

Gegen 17:30 fanden wir in Rovanska einen kleinen Campingplatz, der von seiner Lage optimal war: Direkt am Wasser und etwas ab von der Hauptstraße. Wunderbar! Zuerst sprangen wir noch mal ins Wasser. Ich hatte mir auf dem Weg ein paar Badeschuhe gekauft, die mir das Baden inmitten der spitzen Steine erleichterten. In Sarahs Größe waren leider keine mehr da...

Dafür bekam Sarah nach dem Schwimmen eine leckere Pizza. Gratis durften wir uns beim Essen noch die Sonne angucken, die von der Adria verschluckt wurde. Nach dem Essen konnten wir das schöne Panorama genießen, das die Autobahn und die Mautstelle boten, die als Lichterinseln auf den Bergen an der Küste zu erkennen waren.



Unser Panoramablick auf Strandpromenade und Mautstation

30.08.2012

An diesem Tag schafften wir es sogar vor 10:00 aus den Federn! Wir wollten zum Nationalpark Krka und wollten nicht erst am Nachmittag dort ankommen. Trotzdem genehmigte sich Sarah erstmal ein Bad während ich mich um das Frühstück kümmerte – Urlaub ist schließlich Urlaub. Danach ging's dann aber fix auf die Autobahn, da es ausnahmsweise mal ums Ankommen geht. Auf der Autobahn bekam der Bus erstmal wieder was zu saufen, da sich die Nadel schon gut dem Nullpunkt genähert hat...

Gegen Mittag erreichten wir dann den Parkplatz vom Nationalpark, wo wir erstmal abkassiert wurden. Dann mussten wir durch die Stadt Šibenik latschen, um auf ein Schiff zu kommen, das einen den Fluss Krka ein Stück hinaufbringt. Dort ist der Nationalpark, eine Landschaft, die sich aus Karst gebildet hat und ständig verändert.



Viele Touries kommen aber scheinbar nur dahin, um vor einem ca. 20 m hohen Wasserfall schwimmen zu können. Das wollten wir auch machen, allerdings erst nach dem Begutachten des Nationalparks. Leider gab es genug Touries, die uns das gleich taten und so war das eigentlich naturnahe Erlebnis immer noch stark von Menschen geprägt.





Man läuft auf Stegen durch eine doch einmalig schöne Landschaft und kann so die Natur beobachten, ohne sie direkt zu zertrampeln. Nach unserem Rundgang, der schätzungsweise 1,5 Stunden gedauert hat, wollten wir uns aber auch mal vor dem Wasserfall abkühlen. Um einen Diebstahl zu vermeiden, mussten wir uns beim Baden abwechseln.

Danach ging's dann wieder aufs Schiff und zurück nach Šibenik. Um 16:00 saßen wir wieder im Bus und fuhren in Richtung Trogir, einem Städtchen nördlich von Split. Diesmal nahmen wir eine kleine Abkürzung durch das Hinterland. Sofort änderte sich die Landschaft und auch die Siedlungen. Man sieht, dass ein paar km vom Meer das Land noch nicht so europäisiert ist, wie an der Küste. Hier waren die Ortschaften ärmer und etwas runtergekommen, aber nicht weniger charmant. Auch die Hühner liefen noch frei an der Straße herum.

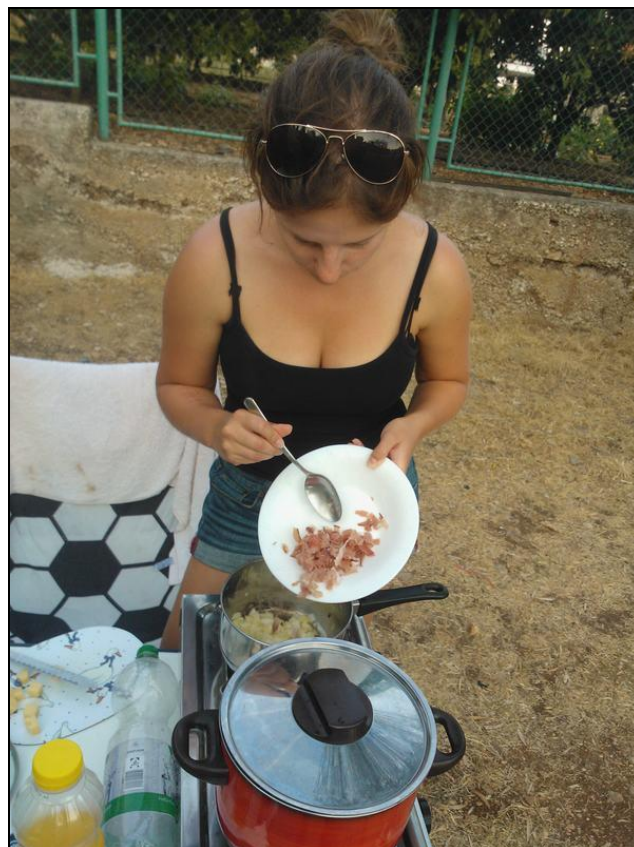
An einem der vielen Feigenbäume hielten wir an und Sarah pflückte die noch warmen Früchte. Ein willkommener Unterschied zu den getrockneten Früchten, die man in Deutschland bekommt und vor allem komplett gratis!

Über eine schöne Serpentinestrecke kamen wir wieder zurück ans Meer. Ein Campingplatz war schnell gefunden und nach der Ankunft ging es sofort ins Wasser. Zu Abend gab's dann Spaghetti mit einer leckeren Schinken-Sahne-Sauce mit über 1000 kcal. (siehe Bild rechts oben)

Den Abend ließen wir gemütlich vor dem Bus ausklingen, später machten wir noch einen kleinen Spaziergang am Strand entlang.

31.08.2012

Schon wieder sind wir vor 10:00 aus den Federn gefallen – sogar um 9:20! Nach dem Frühstück fuhren wir erstmal in die Stadt, da sie wohl eine Sünde wert sein sollte. Das war sie auch! Mit ihrer Altstadt aus hellem Stein wirkte sie wie eine kleine Ausgabe von Dubrovnik. Wir beschlossen, einen Eiskaffee zu trinken und im W-Lan des Kaffees unsere Mails zu checken.



Sarah bei der Arbeit



Trogir

Fortsetzung Seite 15



Danach ging`s durch den Stadtverkehr von Split wieder auf die Küstenstraße, wo wir auch bald eine schöne Badestelle fanden. Dort verbrachten wir den Mittag mit Lesen und den Resten des gestrigen Abendessens.



Am Nachmittag hieß es wieder: Aufsteigen und weiterfahren! Immer schön die Küstenstraße in Richtung Dubrovnik. Irgendwann verpasste ich dann aber dummerweise die Abfahrt und fuhr immer höher, bis die Straße nach links abknickte und ich in den Bergen war.

Laut Navi machte das aber streckenmäßig keinen großen Unterschied und so fuhren wir halt im Landesinneren weiter. Auf einer Serpentinestrecke begegneten wir ein paar Ziegen, die neben der Straße ihr Unwesen trieben.



Als sich der Nachmittag langsam dem Ende neigte, sah ich ein Schild, was einen Campingplatz auswies. Da wir langsam irgendwo ankommen wollten, folgte ich ihm. Sofort sagte mir das Navi: „In 1,7 km bitte umdrehen.“ Nach diesen besagten 1,7 km endete auch die Asphaltstraße und machte Platz für einen schlechteren Feldweg mit ordentlichen Schlaglöchern.

Nach geschätzten 5-10 min sahen wir nach Stunden das Meer wieder!!! Über einen schmalen Weg kamen wir dann irgendwann zu dem „Campingplatz“. Es waren 2 Terrassen, wo es etwas Strom und Wasser gab und etwa 10 Busse Platz gehabt hätten. Toiletten gab`s an einem Gasthaus auf der anderen Straßenseite. Alles in Allem war hier eine Ansammlung von vielleicht 3-8 Häusern, also ein perfektes Stück Einsamkeit.



Auch wenn es nicht viele Häuser gab – ein Hafen scheint unverzichtbar!

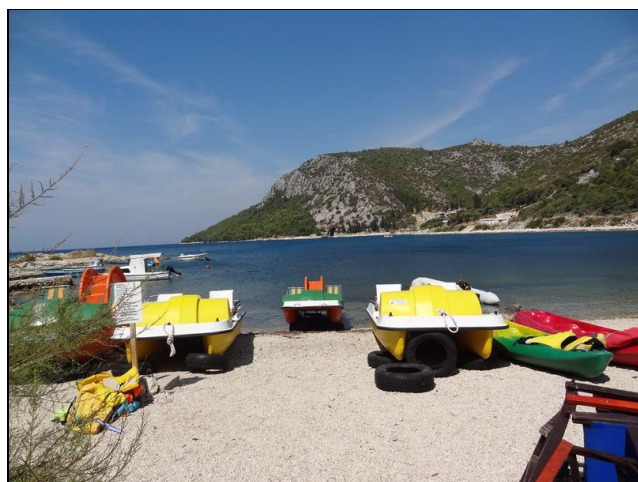
Die Koordinaten dieses schönen Fleckchens Erde sind 42° 58,585' N und 17° 29,380' O. Während ich ein bisschen am Strand lang lief und dieses Örtchen erkundete, machte Sarah sich ans Kochen.

Es gab Lachs mit Salzkartoffeln und einer leckeren Sahnesauce. Da wir ziemlich spät angekommen sind, mussten wir im Dunkeln essen und abwaschen. Danach setzten wir uns noch an den Strand und ließen den Abend mit Blick auf die Adria und den Vollmond ausklingen.



01.09.1012

Nach einer spartanischen Dusche im Gasthaus und einem kleinen Frühstück stiegen wir wieder in unser Reisegefährt. Doch weit fuhren wir erstmal nicht, denn an der anderen Seite der Bucht konnte man Tretboote leihen. Also fuhren wir zunächst eine Runde Tretboot. Die ca. 3,00 € für eine halbe Stunde kann man wirklich investieren.



Danach ging`s aber endgültig in Richtung Dubrovnik. Dort angekommen mussten wir erstmal einen Parkplatz finden. Als ich schon entnervt aufgeben wollte, fand ich dann doch einen – sogar im Schatten und direkt vor den Toren der Altstadt. In Ermangelung von Kleingeld fraß der Parkschein-automat auch noch meine 50kn komplett auf und ich stieß schon Flüche gegen die Stadt aus.

Aber meckern im Urlaub tut nicht gut und umgerechnet 7-8 € sind nicht Grund genug, um sich den Tag verderben zu lassen. Also erstmal eine Runde durch die schöne Stadt gehen und Eis essen. Die Tour über die Stadtmauer ersparten wir uns an diesem Tag.

Als Etappenziel wählten wir Molunat, einen der südlichsten Orte Kroatiens aus. Dort verbrachten wir den Abend auf dem Camping Monika. Den Abend verbrachten wir mit dem Leeren einiger Bierdosen sowie dem Verzehr von mit Käse umwickelten Feigen (sehr empfehlenswert!).



Dubrovnik



Unsere Kreation: Feigensushi

Als wir dann um kurz vor Mitternacht schlafen gehen wollten, wurde es plötzlich noch mal laut... Unsere Nachbarn kamen an und zwar mit vier Kindern und einem Aupair-Mädchen. Nachdem die Kinder im Bett und unsere Zähne eigentlich auch schon geputzt waren fragten sie, ob wir ihnen beim Köpfen einer Flasche Weißwein helfen wollten.

Hilfsbereit wie wir nun mal sind setzten wir uns dazu und redeten... Barbara und Rainer reisen trotz ihrer Kinder mit Wohnwagen und T5 durch die Gegend.

Fortsetzung Seite 17



Luzi, das Aupair-Mädchen war in diesem Sommer natürlich auch dabei. Sie sind den Tag in Montenegro gewesen und gaben uns den Tip, die grüne Grenze an der Nebenstraße zu fahren, weil bei der Hauptgrenze immer streng kontrolliert wird. Gut zu wissen, denn Zeit ist kostbar!

02.09.2012

Der Wein hatte seine Wirkung nicht verfehlt! Mein Kopf machte mir das am nächsten Morgen unmissverständlich deutlich. Sarah ging es dafür blendend. Wir beschlossen, über Kotor nach Shirokë, einem kleinen Örtchen in Albanien zu fahren, denn dort war ein Campingplatz verzeichnet. Außerdem wollten wir noch mal im Süßwasser baden und Shirokë lag direkt an einem See. Vor der grünen Grenze gab es eine Baustelle.

Das heißt, der komplette Straßenbelag ist entfernt worden und man muss auf einer Schotter-Schlagloch-Piste Slalom um Baugeräte fahren. Eigentlich ganz witzig, aber ziemlich staubig. Die Grenze passierten wir problemlos. Dann ging's über die Fähre nach Kotor.

Eigentlich ziemlich bescheuert, denn Zeit ersparten wir uns durch die Fähre kaum. Dafür mussten wir über eine kleine Straße fahren, auf der man maximal 50 km/h fahren konnte, meistens aber eher 30 km/h wegen Gegenverkehr und Engstellen. Kotor selbst ist eine schöne alte Stadt, die aber natürlich voller Touristen ist. Ein Eis haben wir uns aber dennoch gegönnt.

Nach dem Abstecher in Kotor durften wir wieder die kleine Straße bis an den Fähranleger zurück fahren. Dann ging's aber erstmal die Küste entlang gen Süden. Montenegro ist touristisch auch gut erschlossen, aber anders als Kroatien sieht man hier riesige Bettenburgen und Strände, an denen ein Sonnenschirm dem anderen gleicht.

Ich schätze, hier findet man eher Touries aus dem Ostblock. Irgendwann lotste uns das Navi dann aber in die Berge, wo wir einen relativ steilen Pass nahmen. Auch wenn es hier verlassen aussieht ist das die Hauptverbindungsstrecke nach Podgorica, der Hauptstadt Montenegros. Podgorica selbst ist ziemlich heruntergekommen und besteht aus großen Betonklötzen.



Kotor

Sicher keine Anlaufstelle für uns. Kurz darauf erreichen wir die Grenze nach Albanien. Die Grenzer guckten kurz in den Bus, fragten nach frischen Lebensmitteln oder Drogen, ließen uns dann aber ziehen, als wir alles verneinten.



Albanische Grenze: Auch hier laufen Ziegen rum



Nun waren wir in Albanien, meinem Ziel der Reise. Nach der Grenze gab es keine richtige Straße. Hier war auch eine Kiespiste, bzw. Baustelle. Man konnte aber gut drauf fahren und bald kamen wir auf eine nagelneue Straße.

Albanien erinnert wirklich noch an die 70er. Man sieht ein Land im Aufschwung zwischen Armut und Reichtum. Hier eine Bauruine, daneben ein brandneues Hotel. Am Straßenrand sieht man viel Müll rumfliegen. Was Sarah ziemlich erschreckt hat war der Anblick eines brennenden Hauses.

In Shkodra, einer größeren Stadt, fanden wir sogar ein 5-Sterne Hotel inmitten der 70er-Jahre Stadt. Wer mal eine kleine Zeitreise machen will, sollte da unbedingt mal hinfahren!!! Aber schnell, denn Albanien verändert sich rasend.



Schnappschuss aus dem Auto irgendwo in Albanien

Schon in Kroatien fällt auf, dass man viele alte Karren sieht. Vor allem Gölfe, aber auch Altbenze, wie 123er, 124er und 190er oder R4. In Albanien ist es noch viel krasser: Hier dominieren die oben genannten Altbenze das Straßenbild und untermalen die Atmosphäre der 70er Jahre. (Bild rechts oben)

Am Ende von Shkodra fanden wir den Abzweig in Richtung Shirokë – wow, das war ja einfach! Über eine Straße, die kaum breiter war als der Bus, fuhren wir am Skuterisee entlang. Wir kamen nach Shirokë und suchten den Campingplatz.



Einer der 123er T-Modelle neben unserem Reisemobil

Leider konnten wir keinen finden. Also weiter die Straße entlang. An einem Gasthaus fanden wir ein Schild, was einen Campingplatz auswies, aber keinen Campingplatz. Also weitersuchen!

Bald hatten wir aber den nächsten Ort und damit das Ende der Straße erreicht. Nun hieß es wenden und im Gasthaus nachfragen, ob man auf dem Parkplatz die Nacht verbringen kann. Kein Problem! Also gut. Dann aber raus, den See inspizieren.

Der Strand war relativ sauber, wurde aber scheinbar selten zum Schwimmen genutzt. Ein paar Einheimische angelten ihr Abendessen, sonst war nicht viel los. Wir gingen ins Gasthaus und bestellten unser Abendessen.

Für 30,00€ bekamen wir Fisch für mich und ein Steak für Sarah. Dazu gab's selbst gemachte Fritten, Salat, ein Glas Wein für Sarah und 5 Bier für mich – da kann man nicht meckern!

Nach dem Essen blieben wir auf der Terrasse sitzen und fragten, ob wir hier unsere Shisha rauchen können – kein Problem, wir waren ja eh die einzigen Gäste. Irgendwann schloss der Wirt den Laden, ließ uns aber weiter auf der Terrasse sitzen, wo wir den Abend ausklingen ließen.

Fortsetzung Seite 19



03.09.2012

Um kurz nach 9:00 standen wir schon auf. Nach einem kurzen Frühstück machten wir uns gegen 9:45 auf den Weg.



Unser Nachtplatz. Zahlen mussten wir nix.

An der nächst besten Tanke musste erstmal Diesel gefasst werden. Der Preis war mit umgerechnet 1,33€ relativ günstig, allerdings gab uns der Tankwart einen so beschissenen Umrechnungskurs, dass wir doch über 1,40 latzen mussten. Irgendwie hatten wir aber einen Abzweig verpasst, sodass wir komplett in die falsche Richtung fuhren.

Ich fand das nicht schlimm, da wir ja was vom Land sehen wollten, aber letztendlich wollten wir ja doch wieder nach Norden fahren. Wir drehten um und fanden dann auch den richtigen Abzweig in Richtung Grenze. Auf dem Weg begegneten wir Pferdefuhrwerken, die ganz selbstverständlich das Heu transportierten.



An der Grenze standen wir erstmal in einer riesigen Autoschlange. Vor uns stand ein deutscher Mercedes. Der Fahrer schien ein erfahrener Albanienurlauber zu sein.

Er sagte, die montenegrischen Zöllner seien alles Verbrecher. Sie würden den ganzen Verkehr unnötig aufhalten und jeden nach Drogen filzen. Er gab uns den Tip, nach Ulcinj in Südmontenegro zu fahren.

Nach über einer halben Stunde sinnloser Warterei waren wir endlich an der Reihe. Die Ausreise aus Albanien ging problemlos, die Zöllner auf der montenegrischen Seite wollten wissen, warum wir in Albanien waren, ob wir Drogen oder frische Lebensmittel dabei hätten usw. Ich verneinte, weil ich keine Lust hatte, unseren Aufschnitt herzugeben.

Zum Glück fragten sie nur und guckten nicht in die Kühltasche. Die Durchsuchung war auch ziemlich oberflächlich und bald waren wir wieder in Montenegro.

Fortsetzung Seite 20



Über kleine Gebirgsstraßen fuhren wir in Richtung Küste. Bald kamen wir nach Ulcinj, einer größeren Stadt. Wir begnügten uns allerdings mit der Durchfahrt, da wir sowieso nicht wussten, was wir uns angucken sollen.

Außerdem waren dort Unmengen an Touries, die in Richtung Strand wollten. In Ermangelung anständiger Navigationssoftware mussten wir nach Gefühl fahren, was den unangenehmen Nebeneffekt hatten, dass wir irgendwann vor einer bewachten Schranke standen, nachdem wir bereits seit einiger Zeit aus der Stadt raus waren und durch Olivenbaumplantagen nach Norden gefahren sind. Also umdrehen.



Hier kommt das Olivenöl her. Die Pferdchen laufen ganz selbstverständlich über die Straße und stören sich an nichts.

Glücklicherweise fanden wir einen Abzweig, den wir zuerst übersehen hatten. So kamen wir wieder auf die Hauptstraße in Richtung Kroatien. Dort ging es immerhin voran. Kurz vor der Grenze wurde noch mal Diesel für 1,38€ gefasst. Wir beschlossen, wieder über die grüne Grenze zu fahren. Die Grenzprozedur war schnell erledigt: „Wart ihr in Albanien?“ „Nein.“ Gut, dann weiter.

Da Sarah auf einen anderen Campingplatz wollte, wie zwei Nächte zuvor, fuhren wir die Küstenstraße in Richtung Norden, bis wir einen Campingplatz fanden, der uns gefiel.

Um 18:30 kamen wir in Banja (42° 46,519' N; 17° 53,100' O) an. Der Campingplatz war etwas entfernt von der Hauptstraße in einem kleinen Örtchen direkt am Wasser. Sehr empfehlenswert! Unsere Nachbarn waren Hanne und Detlef – ein Rentnerehepaar aus Bad Oldesloe, die sehr locker drauf waren.

Wir wurden begrüßt mit den Worten „Willkommen an einem schönen Ort.“ Nach der langen Fahrt hatten wir keine große Lust mehr zu kochen, daher gab's stupide Miracoli. Dann war Entspannung angesagt.

04.09.2012

An diesem Tag hieß es ausschlafen bis um halb 11:00. Wir beschlossen, hier zu bleiben und einen Tag abzuschalten. Da Dubrovnik immer eine Reise wert ist, fuhren wir noch mal dahin. Es war tierisch schwül, daher bildeten wir uns nach einem Spaziergang ans Wasser ein wenig mit einem Besuch im Aquarium.



Jan vor der Backbordbefeuerung



Auf dem Weg zum Auto begegneten wir noch einem Piraten, der einige Papageien bei sich hatte. Sarah war frisch verliebt...



Gegen 15:00 waren wir wieder in Banja und legten uns in eine kleine Bucht neben die Einheimischen. Zwischendurch sprangen wir ins Wasser, ansonsten wurde gelesen oder geschlafen. (siehe Bild rechts oben)

Abends unterhielten wir uns noch mal mit unseren Nachbarn, dann setzten wir uns mit der Shisha und einigen Kaltgetränken auf einen kleinen Steg und genossen den Abend. (siehe Bild rechts Mitte)

05.09.2012

Um ca. 10:00 wurden wir von Donner geweckt. Regen hatten wir eigentlich auf dieser Reise nicht eingeplant.



Die kleine Bucht nach dem Sonnenuntergang.

Also verstaute wir schnell unsere Sachen und brachen um 10:32 ohne Frühstück auf. Im kleinen Lädchen im Ort deckten wir uns noch schnell mit Frühstück ein und erfuhren, dass es hier seit drei Monaten nicht mehr geregnet hat. Da hätte es doch noch einen Tag warten können...





Da es den ganzen Tag regnete, die folgenden Tage aber besser werden sollten, beschlossen wir nun Kilometer zu fressen und nach Norden zu fahren.

Viel machen konnten wir ja sowieso nicht. Die ersten 150 km gen Norden gibt es noch keine Autobahn, daher fuhren wir erstmal auf der Küstenstraße. Ein paar km muss man auch durch Bosnien fahren. Aus irgendeinem Grund war an der Grenze jede Menge Verkehr, sodass wir ca. 30 min standen.

In Bosnien selber sind an den wenigen km Küste natürlich die Hotels aneinandergereiht, bis auch der kleinste Platz aufgebraucht ist. Die offizielle Währung ist übrigens die DM. An der zweiten Grenze ging's ein bisschen schneller, da viele Autos einfach durchgewunken wurden. Der Rest der Fahrt verlief recht unspektakulär.

Gegen 16:50 erreichten wir das kleine Örtchen Nin in der Nähe von Zadar. Während ich Mittagsschlaf hielt, vertrieb sich Sarah mit Lesen die Zeit. Abends machten wir uns eine deftige Kartoffelpfanne.

Danach setzten wir uns mit drei Züricher Maschinenbau-Studenten vor den Bus, tranken Bier, Wein und Sekt und laberten dummes Zeug.

06.09.2012

Gegen 10:00 Uhr standen wir gemütlich auf. Im Goldth-Forum machte ich eine Übernachtung beim Gruber in Graz klar, die inzwischen nach unseren Kroatienreisen zur Tradition geworden ist. Dann brachen wir auf in Richtung Zadar. An einem kleinen Yachthafen fanden wir einen Parkplatz und schlenderten durch die Fußgängerzone. Zuerst gab's für jeden ein Eis, dann beschlossen wir, den Kirchturm zu besteigen. Von dort oben hatten wir auch eine schöne Aussicht. (siehe Bild rechts oben)

Danach hieß es einkaufen. Da wir wenigstens einmal grillen wollten kauften wir Chiwapchichi und Grillkohle. Dann fuhren wir noch einmal in Richtung Süden, da wir vom Campingplatz in Nin ein wenig enttäuscht waren. Leider fanden wir auch erst im 3. anlauf einen brauchbaren Campingplatz und auch das war nur der beste Kompromiss, den wir finden konnten: Es gab keinen richtigen Strand und teuer war er auch. Naja, da muss man halt das Beste draus machen.



Da soll es raufgehen!

Wir legten uns an die Mole (einen Strand gab's ja nicht) und lasen ein bisschen. Gegen Abend wurde dann der Grill angeschmissen.





07.09.2012

An diesem Tag hieß es Ausschlafen! Erst gegen 10:30 verließen wir das Bett. Gefrühstückt wurden die Reste vom Grillen, Tortillas mit Salsasauce, Miniwurstchen und Pudding, da ich an diesem Campingplatz keinen Bäcker gesehen hatte. Bei der Abfahrt bemerkte ich doch einen kleinen Stand an der Ausfahrt, bei dem man Brot und Brötchen kaufen konnte. Naja, jetzt war's zu spät...

Über die Dörfer fuhren wir nach den eher enttäuschenden Campingplätzen wieder nach Rovanska an den kleinen Campingplatz direkt am Wasser. Es war der letzte Tag an der Küste und den wollten wir noch mal richtig auskosten! Daher unternehmen wir gar nichts, sondern vertrieben uns die Zeit mit Lesen, Schwimmen und Nichtstun.

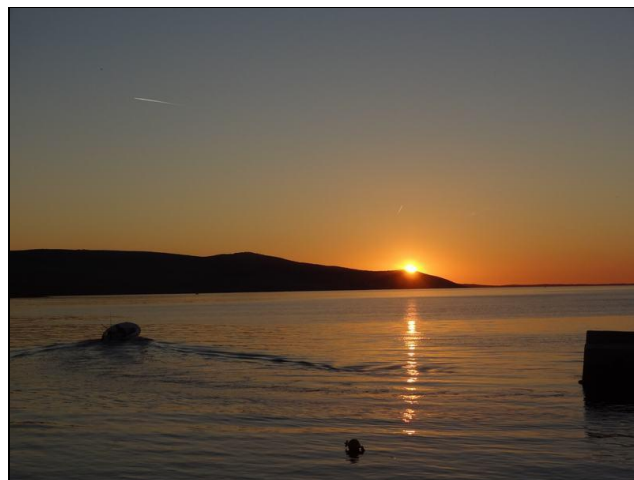


Jan beim Nichtstun

Dabei stellten wir fest, dass sich das Wasser schon deutlich abgekühlt hatte. Abends guckten wir schön den Sonnenuntergang und setzten uns auf den Steg, um die Atmosphäre noch mal in uns aufzusaugen. (Bild rechts oben)

08.09.2012

Der Weckappell war heute bereits um 9:00 Uhr. Um 10:13 hieß es aufsitzen und losfahren. Daß keiner zum Abkassieren gekommen ist, hat uns nicht weiter gestört.



Die Fahrt ging ins Landesinnere in Richtung Plitvicer Seen, einen der ältesten und sehenswertesten Nationalparks Europas.

Um 11:43 wurde noch mal Treibstoff gefasst, dann erreichten wir bald den Parkplatz vom Nationalpark. Dummerweise zog ich ein teureres Wohnmobilticket. Dafür stellten wir uns dann aber auch auf einen der großen Wohnmobilparkplätze im Schatten.

Nach einer kleinen Stärkung machten wir uns auf den Weg. Der Eintritt lohnt sich! Auch dieser Nationalpark ist ein Karstgebiet. Allerdings ist er deutlich größer und auch faszinierender als Krka.



Das Wasser ist so klar, dass man bis auf den Grund gucken kann



Ich könnte jetzt seitenlange Beschreibungen abgeben, die allerdings sicher keiner lesen möchte. Außerdem kann man die Geschichte und alles Sehenswerte auch im Internet nachlesen.

Nur eins möchte ich sagen: Einen Besuch ist er auf alle Fälle wert, denn man geht durch ein Wunderland aus einer glasklaren Seenlandschaft mit teilweise riesigen Wasserfällen, Höhlen im Felsengebirge und einer grandiosen Unterwasserlandschaft.

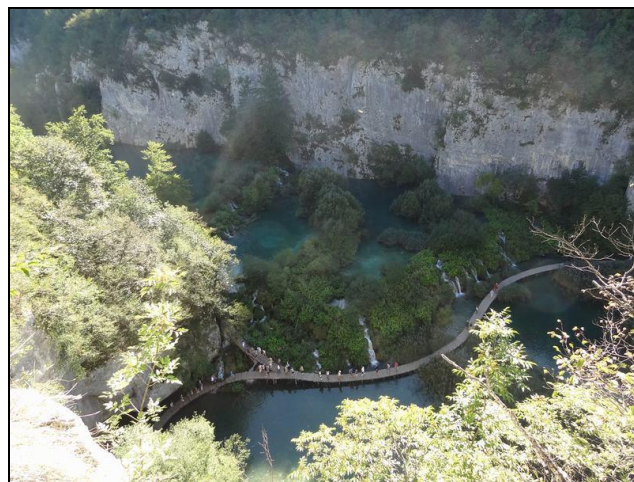
Wir latschten insgesamt viereinhalb Stunden durch den Park. Dazu gehörte eine Fahrt mit dem Elektroboot sowie die Rückfahrt mit dem Panoramabus. Dabei haben wir vielleicht die Hälfte des Parks gesehen, allerdings waren unsere Zeit und auch unsere Wanderleidenschaft nicht ausreichend, um den Park in einem durchzugucken. Aber das ist nicht schlimm, da es uns sicher irgendwann noch mal nach Kroatien verschlagen wird.



Jan bei der Fahrt im Elektroboot

Um 16:45 ging's weiter in Richtung Zagreb. In Belavići erreichten wir den Campingplatz, der uns auf Baška empfohlen wurde. Er war an einem kleinen Fluss gelegen, in dem man auch schwimmen kann.

Dafür war es für uns leider schon zu spät. Außerdem hatten wir Hunger. Da es ein Restaurant am Platz gab, beschlossen wir, noch einmal essen zu gehen.



Ein Teil des Parks aus der Vogelperspektive

Sarah bestellte noch mal ein Steak, für mich gab's zwei kleine Forellen. Abends setzten wir uns noch mal vor den Bus, um eine Shisha zu rauchen, allerdings waren wir schon wieder so weit im Norden, dass es abends ziemlich kühl wurde.

So verzogen wir uns ziemlich schnell in den Bus, wo wir bei einer drei ???-Folge den Abend ausklingen ließen.

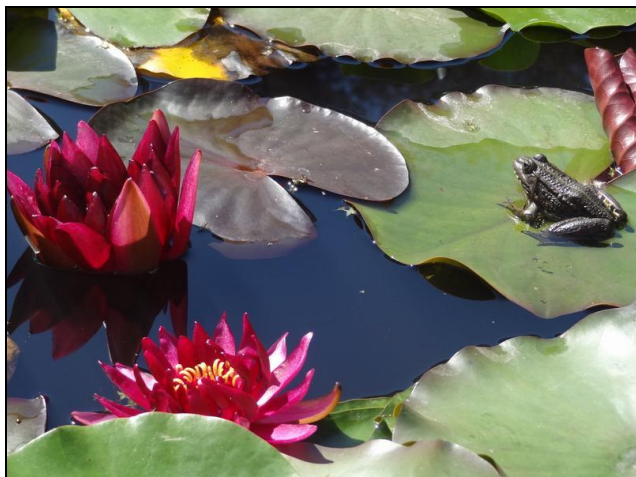
09.09.2012

Viel zu spät für unsere Pläne wurden wir erst um 10:00 Uhr wach. Nachdem wir noch mal geduscht und unsere Mails gecheckt haben, fuhren wir um kurz nach 11:00 ohne Frühstück ab. Zuvor hatte uns der Rezeptionist noch einen Stadtplan von Zagreb gegeben.

Bei einer Bäckerei holten wir uns dann auf dem Weg nach Zagreb unser Frühstück. Um 13:00 Uhr waren wir endlich in der Stadt. An der Uni fanden wir auch einen Parkplatz.

Wir gingen die auf dem Stadtplan empfohlene Route nach und guckten uns den botanischen Garten, den Bahnhof und die Kathedrale an.

Fortsetzung Seite 25



Im botanischen Garten...



Zum Abschluss gab's noch ein Eis für jeden.

Um 15:00 Uhr saßen wir wieder im Bus und fuhren in Richtung Graz. Natürlich hat Zagreb viel mehr zu bieten, aber 2 Stunden sind wohl doch ein wenig zu kurz.

Aber wir mussten ja noch nach Graz und wollten diesmal keine 15,00€ Maut für weniger als 100 km slowenische Autobahn latzen. Da ich mich aus irgendwelchen Gründen manchmal auf das Navi verlasse, landeten wir erstmal in irgendeinem Kaff statt an der Grenze.

Bilder & Bericht: Jan Wilking

Kurz nach der Grenze verfuhr wir uns direkt noch einmal, da das Navi zum einen nix kann und zum anderen keine anständige Beschilderung für eine mautfreie Strecke vorhanden ist. Den Weg fanden wir dann aber trotzdem, auch wenn wir in Maribor dann doch auf die Mautstrecke gekommen sind. Da uns keiner rausgewunken hat, war das auch nicht so wild. um 18:21 kamen wir gleichzeitig mit Gruber in Graz an. Nach einer Dusche bekamen wir Kürbissuppe und als Hauptgang Tiroler Knödel. Nach einigen Bieren und einer Shisha ging's relativ früh ins Bett – wir waren alle ziemlich müde und mussten am nächsten Tag arbeiten, bzw. den Heimweg antreten.

10.09.2012

Da wir einen langen Tag vor uns hatten standen wir um 7:20 auf. Da Gruber scheinbar nicht frühstückt, saßen wir um kurz nach 8:00 im Bus und fuhren in Richtung Autobahn. In einem Einkaufszentrum frühstückten wir und fuhren dann gen Norden. Um 12:18 wurde der Kahn noch mal vollgetankt. Als ich langsam Hunger bekam, steuerten wir ein kleines süddeutsches Dorf an, wo wir in einer Bäckerei alles Mögliche einkauften. Um 21:13 erreichten wir bei einem Kilometerstand von 228.281 wieder den Ausgangspunkt unserer Reise.



Noch 901 km, 11 h und 24 min Fahrt...

Insgesamt haben wir 4.496 km abgespult, davon 947 km am letzten Tag bei einer Marschgeschwindigkeit von ca. 98km/h. Für weitere solche Reisen soll demnächst ein 5-Gang-Getriebe nachgerüstet werden, damit lange Tagestouren nicht ganz so anstrengend werden und die Marschgeschwindigkeit auf über 100 km/h angehoben werden kann. Wer allerdings denkt, so eine Reise ist teuer, den kann ich beruhigen: Insgesamt zahlte jeder etwa 650,00€ für eine 16-tägige Tour. Das ist weniger als ein 14-tägiger Pauschalurlaub!



Für Euch getestet - Die O-Y-App

App für iPhone und Smartphones über Young- und Oldtimer + im Internet. Test von Sara Letzner

Kurz nach der Veröffentlichung dieser App am 24.12.2012 bin ich zwischen den Feiertagen auf diese kostenlose App gestoßen und habe sie mir direkt auf mein Gerät geladen. Meine Neugierde war geweckt, denn schließlich MUSS ich als Redakteurin der THE DAILY RUST neugierig sein, aber auch die Tatsache, dass einiges „Altes“ bei uns in der Garage ruht und dort vielleicht zu finden war, lies mich loslegen!

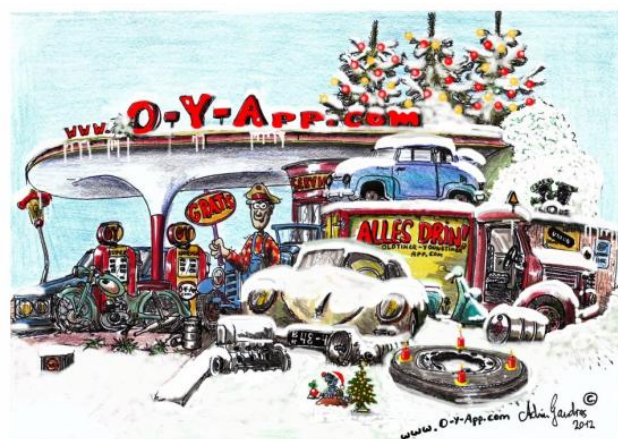
Schnell stand fest, dass die beiden Erschaffer dieser App, Dieter Lammersdorf und Achim Gandras, eine Vielzahl von Fahrzeugen und die Informationen darüber in dieser App gesammelt haben. Old – und Youngtimer, Zweiräder, LKWs, Busse und Traktoren sind dort in einzelnen Unterkategorien aufgeführt wie auch Clubs, Händler, Museen, Werkstätten, Termine und Zeitschriften rund um das alte Blech.

Meine erste Suche „Mini“ war direkt erfolgreich, zur Auswahl standen mir 24 verschiedene Modelle von Austin Seven 850 Mini Mk1 bis Mini Clubman Estate. Die zweite Suche hieß „Mercedes-Benz /8“, bei der ich ebenfalls sofort fündig wurde.

Da es sich bei diesen Fahrzeugen um Modelle handelt, bei denen man nicht selten zu hören bekommt „So einen hatte ich auch mal!“ war der nächste Suchbegriff etwas kniffliger: „Suzuki Katana“ unter Zweirädern. Sofort wurden die vier Modelle, die es von der Katana gab, angeboten.

Neben der genauen Modellbezeichnung, dem Hersteller, Baujahr und Herkunft werden dem Nutzer dieser App direkt, soweit Informationen vorhanden sind, Clubs, Händler, Museen und passende Zeitschriften angeboten.

Die meisten Fotofelder der Fahrzeuge sind noch leer und hier erhoffen sich Dieter und Achim auf die Unterstützung der Nutzer.



Wenn Ihr dort Euer Fahrzeug stellvertretend für eine gesamte Baureihe sehen möchtet, könnt Ihr ein Bild von Eurem Klassiker einsenden (kontakt@o-y-app.de) und werdet ihn, wenn Ihr die Ersten für dieses Modell seid, dort bald sehen. Für die Einsendung dieser Bilder ist es wichtig, dass Ihr bestätigt, dass Ihr die Rechte dieser Bilder habt und für die O-Y-App freigibt.

Fazit: Eine sehr umfangreiche App, die im Laufe der nächsten Monate sicherlich noch weiter ausgebaut wird. Es sind über eine Unmenge von Fahrzeugen und Modellen Informationen zu finden, die zwar nicht neu sind, aber gesammelt wurden und dem Nutzer kostenlos zur Verfügung gestellt werden! Vielen Dank für diese Mühe und weiterhin viel Erfolg mit der kommenden Arbeit, die diese App mit sich bringen wird!

Homepage: www.O-Y-App.com

iPhone-App.



Android-App.





Starrt! Mich! An! - Vom Stern zum Porno-Star

The Austrian Lowrider Show - Ein Bericht von Sara Letzner.

Der Name "Porno Benz" deutet schon aussagekräftig darauf hin, dass es sich bei diesem Fahrzeug aus Untertürkheim um etwas Außergewöhnliches handelt. Auf den ersten Blick erkennt man sofort, dass es sich bei dem Fahrzeug, dass nun in Wien/Österreich wohnt, um einen /8 handelt, doch beim zweiten Blick wird klar, dass sich dieser W115 einem etwas anderen Umbau unterzogen hat.



Nach einer kompletten Restauration wurde der mit einem 240D-Motor angetriebene Klassiker auf hydraulisch angetriebene Fahrwerkselemente umgerüstet, die ihn nun förmlich tanzen lassen. Wer nun denkt, durch diesen umfangreichen Umbau fehlt es dem Stern nun an voller Fahrbereitschaft, der liegt falsch.



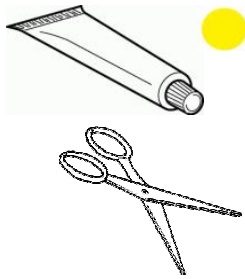
In der Lowrider Szene wird diese Art von Umbau auch "Radical" oder "Radical Dancer" genannt. Sämtliche Blicke zieht der Porno Benz seither auf den von ihm besuchten Veranstaltungen auf sich: ein kleiner (großer) Star am Sternenhimmel.

Wenn Ihr nun denkt, dass gerade dieser Mercedes das ideale Hochzeitsauto ist, Ihr einen Eyecatcher für Fotos oder eine Show braucht: dieser Wagen kann auch Eure Veranstaltung rocken!



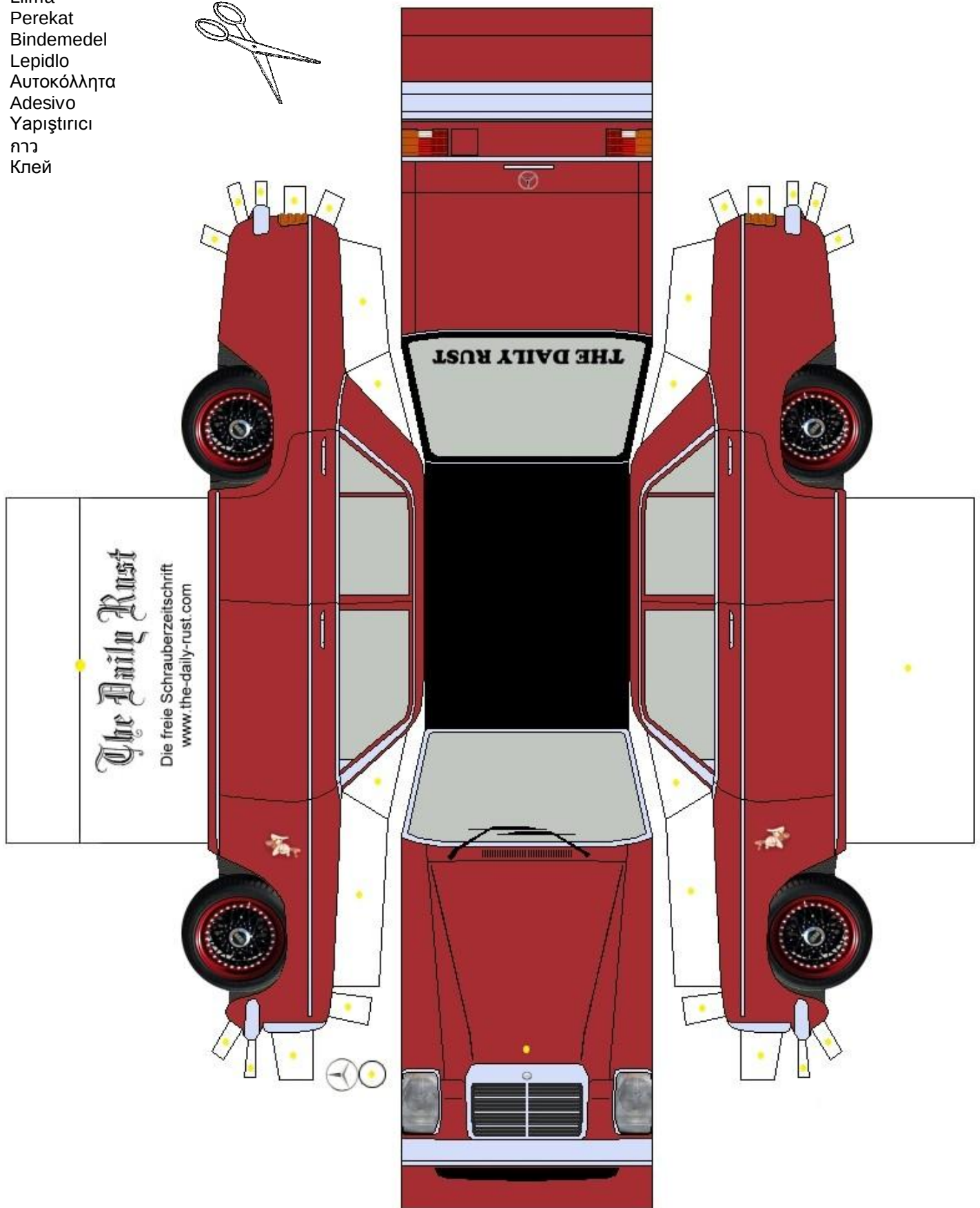
Web: www.porno-benz.at
Bilder: www.porno-benz.at
Bericht: Sara Letzner

Glue
Klebstoff
Ragasztóanyag
Adhésif
Liima
Perekat
Bindemedel
Lepidlo
Αυτοκόλλητα
Adesivo
Yapıştırıcı
դր
Клей



MERCEDES PORNO-BENZ

www.porno-benz.at





Photostrecke - The Cayman Motor Museum

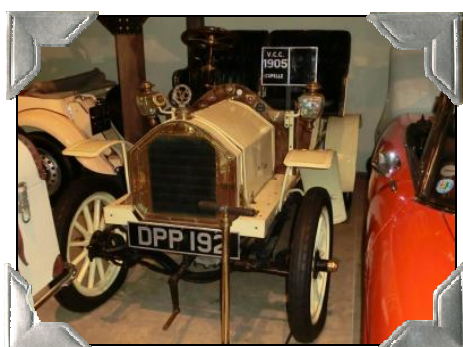
Bilderreise durch das Museum auf Cayman Island/Mexiko. Ein Bericht von Sara Letzner

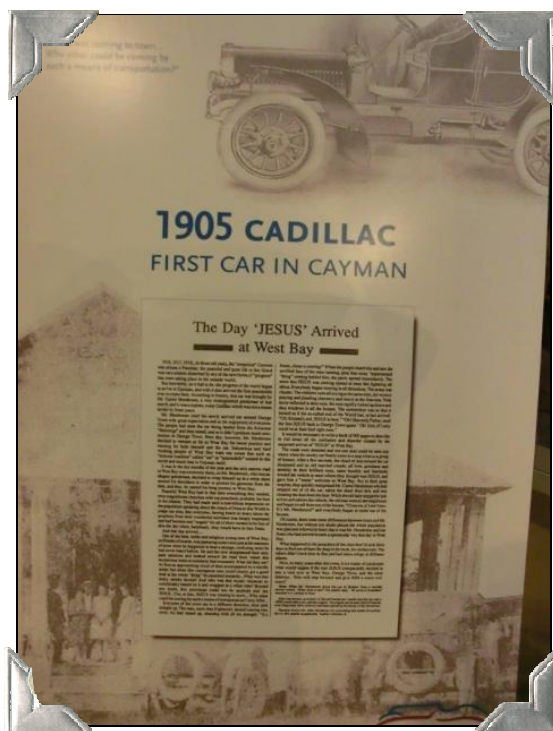
Während seiner USA Reise besuchte unser Leser Dirk Zörner mit seiner Frau das „The Cayman Motor Museum“ auf Cayman Island. Diese Insel liegt im Süden von Mexiko. Das Museum bietet den Ausblick auf eine Vielzahl von Fahrzeugen, darunter auch eine Menge europäischer Hersteller: Mini, BMW und Mercedes. Besondere Publikumsmagneten sind sicherlich die originalen Fahrzeuge aus dem Film „Batman“.

Web: www.caymanmotormuseum.com
Bilder: Dirk Zörner











Rusty Bastel - Time for creativity

Tickender Basteltipp von Simone Rother unserem Creative Departement.

Man benötigt:

- einen Mini Lampenring
- feste Pappe
- Uhrwerk
- Haken zum Aufhängen



- Dann wird mittig noch ein kleines Loch in die Pappe gestochen und das Uhrwerk angebracht.



Und so geht's:

- Zuerst wird das gewünschte Motiv in der Größe des Lampenrings ausgedruckt.
- Dann wird es auf die Pappe aufgeklebt und ausgeschnitten.
- Der Lampenring wird dann einfach auf die Pappe geklebt. (siehe Bild rechts oben)

Fertig!

Text & Bilder:

Simone Rother

Jetzt nur noch aufhängen und sich darüber freuen ;)



Mittendrin statt nur dabei! - Mission Mittendrin

Das TDR-Team war beim TV-Dreh zum Thema Tuning dabei! Ein Bericht von Sara Letzner.

In der Zeit von Smartphones und sozialen Netzwerken, bekommt man (fast) alles ganz aktuell mit, wenn es um Termine und Co geht.

Ähnlich erging es uns auch Ende September: Desi Schwan (www.maedchentuning.de) suchte bei Facebook ein paar interessierte Leute, die Ende Oktober an einem Donnerstag Nachmittag ein paar Stunden Lust und Zeit sowie noch etwas Gummi auf den Reifen hatten.

Das es an diesem Tag um etwas mehr gehen sollte als das Zusammentreffen von ein paar „verrückten“ Autonarren wurde schnell klar, denn der Grund war, dass sich der TV Sender „EinsPlus“ für diesen Tag angekündigt hatte.

Da unsere Teams für solche Aktionen immer zu haben sind, waren Markus, Mini „Checky“ und ich natürlich auch am 25.Oktober auf dem Flugplatz-gelände von Meinerzhagen dabei.



Beim Eintreffen in Meinerzhagen klärte uns das TV Team schnell auf, worum es bei diesem Dreh gehen sollte. Durch meinen Kopf ging allerdings der Gedanke, dass bei dem starken Nebel besser ein Krimi gedreht werden sollte, als eine Reportage. *Mission Mittendrin:* Steffen König, 30, ist Reporter und Autor beim Südwestrundfunk in Baden-Baden für DASDING und SWR Fernsehen.



Fortsetzung Seite 35



Privat interessiert er sich zwar für Sport und Musik und sieht auch gerne Actionfilme, würde sich aber solchen Aufgaben wie bei „Mission Mittendrin“ nie stellen. Was die ganze Sache umso komischer macht...

Auszug der Homepage:

<http://www.einsplus.de/einsplus/mission-mittendrin>

Für diesen Dreh stand das Thema „Tuning“ im Mittelpunkt. Steffen war nun bereits den dritten Tag mit Desi Schwan unterwegs, die in der Tuningszene mit ihrem Mustang bekannt ist. Nordschleife, Shoppingtour fürs Auto, all das hatte Steffen vor seinem Eintreffen in Meinerzhagen schon gesehen.



Fortsetzung Seite 35



Eine bunte Mischung hatte sich in Meinerzhagen eingetroffen: Mercedes-Benz C63AMG, Ford Mustang, Toyota Celica, VW Polo und eben auch ein Mini. Schnell wurde klar, das Tuning nicht gleich Tuning ist. Wissbegierig ließ Steffen sich zu jedem Auto was erzählen, staunte, dass es so viele unterschiedliche Szenen rund ums Auto gibt und die dennoch eines gemeinsam haben: es geht nicht ohne diese eine, besondere Auto!

Allerdings wollte sich der Reporter auch ein Gefühl darüber verschaffen, wie es ist, wenn Fahrzeuge mit ordentlicher Leistung auf der Landebahn ein Beschleunigungsrennen fahren. Lasst die Boliden fliegen - Bahn frei für viele wilde Pferdchen, aufgeladen durch Turbos und Kompressoren!



Da der Mini für diese Aktion ja leider mit seinem 998ccm-Serienmotor nicht geeignet war, sicherte ich mir den Platz auf dem Beifahrersitz im Mercedes-Benz C63AMG von Maik. (Vielen Dank nochmal auf diesem Wege!!!)

Das verschlug mir glatt die Sprache, ein „Dauergrinsen“ hatte sich in meinem Gesicht ausgebreitet, doch dazu möchte ich an anderer Stelle mal mehr schreiben.

Zum Ende des Nachmittages setzte sich dann Steffen selbst hinter das Steuer eines Japaners, der sonst zum Driften eingesetzt wird. Nach ein paar Minuten hatte er es schnell raus und ließ sich dann sogar noch auf ein Rennen gegen Kadirs Polo ein, dass er leider verlor.

Schön, dass wir dabei sein durften und so auch zeigen konnten, auch ein klassischer Mini steht auf einer Augenhöhe mit 500PS-Autos, nicht immer kommt die wahre Größe von innen ;)



Die Reportage wird am Sonntag, 03.03.2013 um 20.15Uhr in EinsPlus ausgestrahlt.

Wir werden Euch natürlich noch mal auf diesen Termin hinweisen!

Bilder und Bericht: Sara Letzner



Und kost` Benzin auch drei Mark zehn,....

1,36 €, 1,65 €....Die Benzinpreise unter der Lupe. Ein Bericht von Sara Letzner.

Immer wieder gibt es diese Momente, an denen man sich fragt, warum man gerade ausgerechnet in diesem Moment tanken muss. Das ist der Moment, in dem wir denken, dass der Preis fürs Benzin mal wieder fast unverschämt ist.

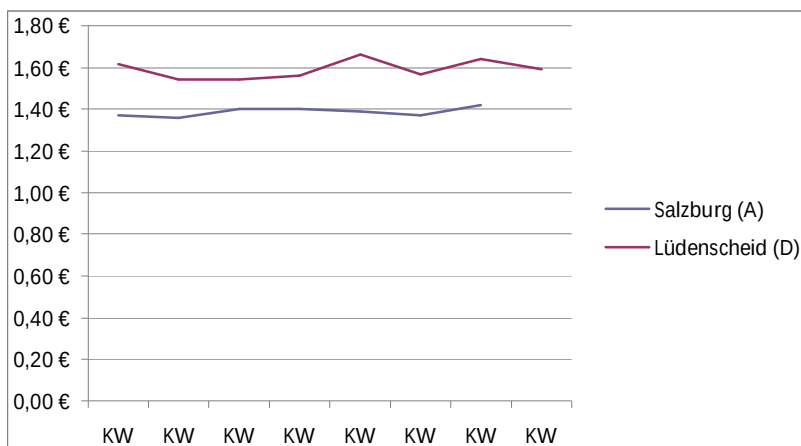
Schon in der Ausgabe 16_12 haben wir uns zu diesem Thema geäußert. Da sich die Lage leider nicht bessert, haben Doris und ich uns für dieses Jahr ein Ziel gesetzt: wöchentlich werden wir nun die Preise für Benzin notieren und Euch diesen Verlauf regelmäßig vorstellen.

Da wir „international“ arbeiten, werdet Ihr stets über die Preise aus Österreich und Deutschland informiert sein. Schon in der ersten Woche dieses Jahres musste ich leider feststellen, dass es in Österreich nach wie vor bis zu 20Cent günstiger ist, als in Deutschland. Ändern können wir daran leider nichts, denn auf den Wagen werden die Wenigsten verzichten wollen.



Benzinpreise 2013

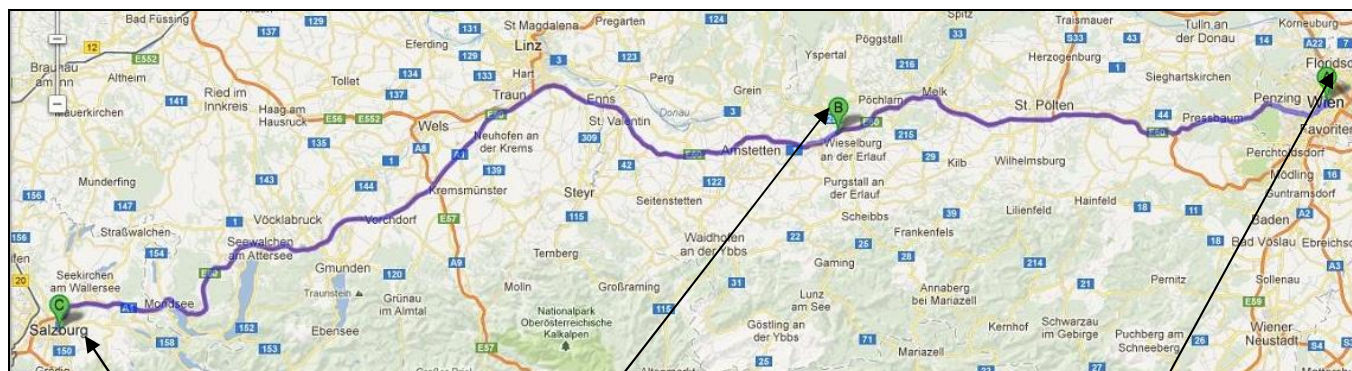
	Salzburg (A)	Lüdenscheid (D)
KW 01	1,37 €	1,62 €
KW 02	1,36 €	1,54 €
KW 03	1,40 €	1,54 €
KW 04	1,40 €	1,56 €
KW 05	1,39 €	1,66 €
KW 06	1,37 €	1,57 €
KW 07	1,42 €	1,64 €
KW 08		1,59 €



Doch nicht nur international lässt sich eine interessante Benzinpreiskalkulation feststellen. Auf der nächsten Seite seht Ihr, wie es sich alleine in Österreich mit den Tagesschwankungen je Bundesland verhält.



Die Route: Von Wien nach Salzburg
Datum: 06. Jänner 2013
Entfernung: ca. 397 km



ENI
Stadt Salzburg
Bundesland Salzburg

Diesel	1.364
Super	1.399
Benzin	1.399
Superplus	1.499

BP Ultimate
Raststation Kammeltbach
Niederösterreich

Diesel	1.599
Ultimate Diesel	1.709
Ultimate Super	1.719
Super	1.629

JET
Bundesland Wien

Diesel	1.313
Benzin	1.363
Super	1.363
Superplus	1.436

BP Ultimate
Bundesland Wien

Diesel	1.346
Ultimate Diesel	1.456
Ultimate Super	1.479
Super	1.389

IQ Diskont
Bundesland Wien

Diesel	1.319
Benzin	1.363
Super	1.363
Superplus	1.472
Erdgas	1.099



Hot Spot - Die heimlichen Helden der Skipiste

Behind the scene - Pistenmaschinen, ihre Fahrer und ihr eisiger Job.

Schifoan - Lyrics
Wolfgang Ambros

*„Am Freitag auf'd Nocht montier' i die Schi,
auf mei Auto, und donn begib' i mi,
in's Stubeitoi oder noch Zöll am See,
weu durt auf die Berg' ob'n ham's immer an leiwand'n Schnee.
Weu i wü Schifoan, -foan, -foan, -foan, Schifoan, wohwohwoh,
Schifoan, -foan, -foan, -foan,
weu Schifoan is' des Leiwandste, wos ma si nur vurstö'n ko.“*

*(dt.) „Freitag Nacht montiere ich meine Ski,
auf mein Auto, und dann begeben sich mich,
in das Stubaital oder nach Zell am See,
weil dort oben auf dem Berg haben sie immer den besten Schnee,
Weil ich will Skifahren, (...)
weil Skifahren das Beste ist, das man sich nur vorstellen kann.“*



YouTube Videolink
Schifoan W. Ambros:
QR-Code für Smartphones

http://www.youtube.com/watch?v=xnX6_765ucM



Ein Wintermärchen - Skifahren, Rodeln, Langlaufen und Tourengehen, ein Spaß für Alt und Jung. Glitzernde Pisten, herrlicher Tiefschnee, kristallklare Luft und strahlendblauer Himmel - der Traum eines jeden Winterurlaubers.

Doch hinter diesem Wintermärchen liegt mehr Arbeit und planungstechnischer Aufwand als die meisten von uns vielleicht vermuten würden.

Eine traumhafte Piste - es gibt wohl nichts Schöneres, was man sich als Winterurlauber vorstellen kann! Doch entsteht so eine Skipiste nicht von alleine, das Wintermärchen macht nicht einfach „PUFF“ und ist da, nein im Gegenteil, viele fleißige Hände tragen Tag und Nacht dazu bei, das sich die Skiurlauber rundherum wohlfühlen. Doch geschieht dies meist im „Geheimen“, abseits des Tourismus und nicht sichtbar.

Und genau deswegen möchte ich den vielen „Winter-Märchen-Zauberern“ einen eigenen Bericht widmen, denn ohne ihren Einsatz und die harte Arbeit dahinter, wäre das, was uns solche Freude bereitet, überhaupt nicht möglich.





Pistenmaschinen & ihre Fahrer

Wir alle kennen die piepsenden Pistenmaschinen, die sich untertags meist am Rande aufhalten. Diese grob wirkenden Maschinen, die scheinbar behäbig den Hang hinauffahren. Doch diese Maschinen sind viel, aber nicht grob und behäbig!



Zwar mag das auf den ersten Blick so wirken, doch in ihnen schlummert enorme Kraft und eine ausgefeilte Technologie, die man nie vermuten würde!

Doch das ist noch lange nicht alles! Die Pistenmaschine saust da nicht einfach rauf und runter und gut ist es! Da steckt weit mehr dahinter, das ich Euch hier nun zeigen möchte.

Das was ihr seht:

1.1. Die Pistenmaschine

Diese behäbig wirkenden Maschinen sind in Wirklichkeit wahre Kraftprotze! Hier einige Beispiele die ich kennen lernen durfte:

Kässbohrer Geländefahrzeug AG
Pisten Bully 600 W Polar
Zulässiges Gesamtgewicht: 12.500 kg
Lehrgewicht: 8.430 kg
Motorleistung: 360 kW
Web: www.pistenbully.at



Prinoth AG
Everest Prinoth
m (kg) 6.770
P (kW) 315
RPM (l/min) 1.800
Web: www.prinoth.com



2.1. Der Job

Nun ein offenes Wort an die Skifahrer, die sich über die Abfahrtszeiten „ärgern“. Das ist keine Schikane der Betreiber, sondern eine ernst zu nehmende Sicherheitsmaßnahme. Also an all Jene, die nach dem „Apres Ski“, auf die Sicherheitsanweisungen pfeifen - lasst Euch mal den Hintergrund erklären.



Die Abfahrtszeiten sind keine Schikane, sondern dienen nur Eurer eigenen Sicherheit. Ja, ich weiß da sich jeder denkt - ach was - doch das ist absolut kein Witz, sondern kann Euch das Leben kosten.

Quatsch? Nö - denn hier ist die Erklärung in Bild:



Wenn es sich um eine steile Piste handelt, kommt das Seil zum Einsatz. Das heißt, die Pistenmaschine hängt sich an einem eingemauerten Stützfeiler ein und nützt diesen um sich hinauf oder hinunter zu ziehen.

Dabei handelt es sich um ein straff gespanntes Stahlseil, das die tonnenschwere Pistenmaschine hält, also könnt Ihr Euch sicher vorstellen was passiert, wenn Ihr als Skifahrer da im Dunkeln, mit vollem Speed hinein rauscht....ziemlich tödlich.

Fazit: Apres Ski Gaudi ist nur so lange lustig, wenn glücklicherweise nichts passiert.



3.1. Das Equipment

Ich habe da in eine Pistenmaschine geschaut und mir noch lächelnd gedacht, wofür braucht der bitte Recaro Sitze und H-Gurte??? So schnell wir der sicher nicht werden ;)

Dann habe ich mal mit einem Fahrer gesprochen....die Sportsitz und Gute sind nötig, weil sie auf manchen Pistenabschnitten quasi „stehen“. Das heißt dass die Neigung so stark wird, das die Fahrer sitzend aufrecht stehen, wenn sie den Hang hinunter fahren.



Doch das ist noch lange nicht alles! Natürlich kann man die Pistenmaschinen einfach so los schicken, doch das wäre ziemlich unwirtschaftlich.

Fortsetzung Seite 42

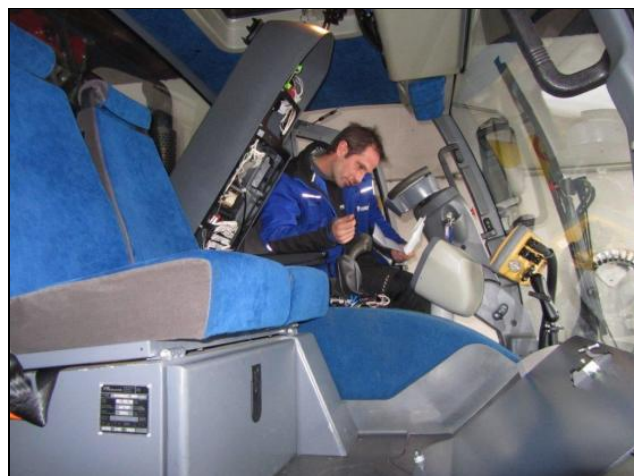


Warum? Das ist ganz einfach erklärt - Mutter Natur hält sich nicht an unsere Urlaubsplanung, das heißt, wenn wir frei haben, wird Frau Holle es nicht gnädiger Weise für die lokale Wirtschaft schneien lassen. Somit kommen wir zum Thema Kunstschnee.



Kunstschnee ist teuer, weil er extra, saisonal und punktuell erzeugt werden muss, um den Touristen den „Winter-Märchen-Spaß“ zu garantieren.

Um dabei nicht herbe Verlust-Zahlen zu schreiben, kommt modernste Technik zum Einsatz. Mittels eines ausgeklügelten Schneehöhenmess-Systems, lässt sich der „teure“ Kunstschnee optimal und auf den Zentimeter genau verteilen. Mehr darüber unter: www.pistenmanagement.at





4.1. Die Zeiten

Während die Skisport-Fans traurig auf die letzte Abfahrtszeit blicken, erwarten die Pistenmaschinenfahrer diese sehnsüchtig. Denn eine Piste lässt sich nicht so „mal eben“ präparieren. Ganz im Gegenteil, denn dies erfordert sehr viel Zeit und Genauigkeit in eisiger Kälte. Das bedeutet für die Fahrer in der Hochsaison Arbeitszeiten bis zum Morgengrauen, um den Besuchern am nächsten Morgen die optimale Piste bieten zu können.



Fazit: Nehmt eine optimale, coole Piste nicht einfach als selbstverständlich hin, denn in Wahrheit schob ein ganzes Team eine harte und kalte Nachtschicht um Euch dies zu ermöglichen, während ihre Familien daheim auf die Rückkehr ihrer Liebsten gewartet haben.





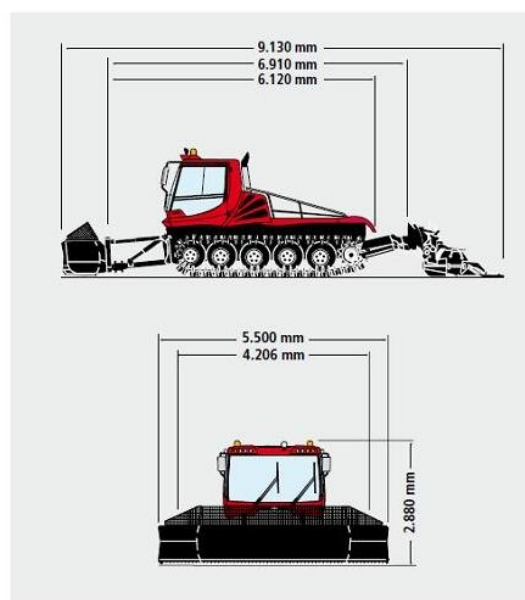
5.1. Technische Daten im Detail

Technische Daten PistenBully 600 / PistenBully 600 Park / PistenBully 600 W

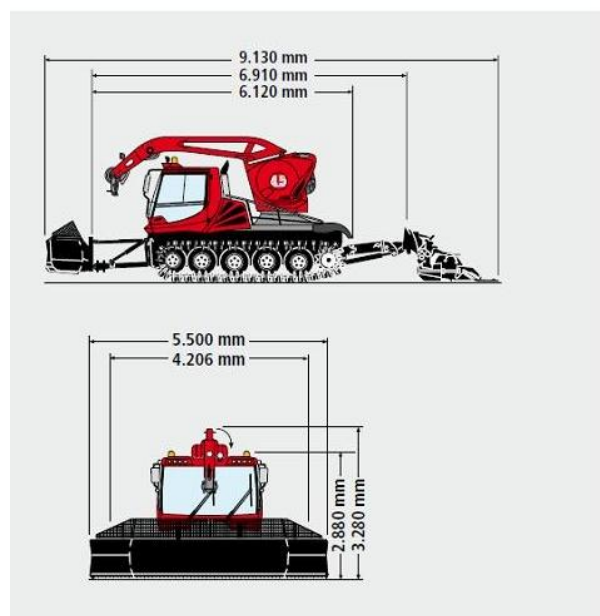
Abmessungen	
Breite ohne Ketten	2.500 mm
über Kombiketten	4.206 mm
über Stahlketten	4.206 mm
über Finisher und AlpinFlexFräse	5.500 mm
über klappbare Seitenfinisher	6.050 mm
Höhe über Winde betriebsbereit (PB 600 W)	3.280 mm
Höhe bei gekipptem Führerhaus	3.360 mm
Höhe über alles	2.880 mm
Länge mit All-Way-Blade und AlpinFlexFräse	9.130 mm
Bodenfreiheit	350 mm
Ladefläche	2.250 x 1.920 mm (4,3 m²)
Motor	
Typ	Mercedes-Benz OM 460 LA
Zylinderzahl	6
Hubraum	12,8 l / 12.800 cm³
Leistung nach ECE	295 kW (400 PS)
max. Drehmoment	1.900 Nm bei 1.300 U/min
Kraftstoffverbrauch	ab 20 l/h
Tankinhalt	220 l (80 l Zusatztank)
Abgasnorm	EUROMOT III
Bremsen	
Verschleißfrei über hydrostatischen Fahrtrieb. Zwei Lamellenbremsen als Haltebremse.	
Elektrik	
Schwachstromanlage	24 Volt
Lichtmaschine	28 V / 140 Ampere
Batterien	2 x 12 V / 135 Ah
Kaltstartleistung	600 A

6.1. Der Preis

Soviel ich mitbekommen, bewegt sich der Preis einer einzelnen Pistenmaschine um die 400.000 Euro. Also einem wunderschönen Häuschen.



Technische Daten PistenBully 600 / PistenBully 600 Park / PistenBully 600 W



	PistenBully 600 / 600 Park	PistenBully 600 W
Gewicht		
Eigengewicht mit Kombiketten	8.045 kg	10.575 kg
Eigengewicht mit Stahlketten	8.685 kg	11.215 kg
Zul. Gesamtgewicht inkl. Zusatzgeräte	12.500 kg	13.500 kg
Nutzlast Ladefläche ohne Winde	1.500 kg	2.500 kg
Einsatzdaten		
Geschwindigkeit stufenlos	0–23 km/h	–
Geschwindigkeit im Windenbetrieb	–	0–18 km/h stufenlos
Geschwindigkeit mit aufgebauter Winde	–	0–20 km/h
spez. Bodendruck mit Kombiketten	0,051 kg/cm²	0,063 kg/cm²
spez. Bodendruck mit Stahlketten	0,053 kg/cm²	0,064 kg/cm²
max. Flächenleistung mit AlpinFlexFräse	96.000 m²/h	96.000 m²/h
Windenaufbau		
Zugkraft		45 kN (4.590 kp), stufenlos
Seildurchmesser		11 mm
Seillänge		1.050 m
nutzbare Seillänge		1.000 m
rechn. Bruchlast des Seils		130 kN (13.256 kp)
Antriebsleistung bei 45 kN Zugkraft		110 kW (150 PS)
Gewicht (Winde, Seil und Aufbau)		2.185 kg
Zusatzgeräte		
Front	12-Wege-Räumschild, Frässchleuder, SnowCutter, PipeMagician, Schneemulde, Räumschildlader	
Heck	AlpinFlexFräse, ParkFlexFräse, flexibles Glättebrett, Schneefräse 2000	



DIESELMOTOR

Modell Mercedes OM 501 LA
Turbodiesel mit Direkteinspritzung Euromot III A
und Ladeluftkühlung, Hochdruckein-
spritzanlage mit Einzelspritzpumpen
und vollelektronisches Motormanagement
Zylinderzahl 6 mit V-Anordnung
Gesamthubraum 11.950 cm³
Motorleistung 315 kW (430 PS) bei 1.800 Upm
Max. Drehmoment 2.000 Nm bei 1.300 Upm
Kraftstoffverbrauch ab 20 l/h
Kraftstofftankinhalt 290 l

GEWICHT

Gesamtgewicht inkl. Raupen,
Schild und Fräse 9.670 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 12.500 kg
Gesamtgewicht Everest Winde
inkl. Raupen, Schild und Fräse 11.575 kg

FAHRERKABINE

Recaro Fahrersitz
2 Beifahrersitze
Sicherheitsgurte für Fahrer und Beifahrer
Speziell entwickelter Joystick
Über CAN-Bus verbundene Elektronikseinheiten
Kippbare Fahrerkabine
Lenkroststeuerung
Radio mit CD, USB-Anschluss und
Stereolautsprechern
Funkgerät Vorbereitung
Wärmewasserumlaufheizung und Abluftgebläse
mit automatischer Temperaturregelung
ROPS geprüft nach EN 15059 (überrollsicher)
8,4 Zoll Bildschirm mit einer Auflösung
von 640 x 480 Pixel

SCHEIBEN/AUSSENSPIEGEL

Elektrisch beheizte Front-, Seiten-
und Heckscheibe
Außenspiegel elektrisch verstellbar und beheizt
Beheizte Frontscheibenwischerblätter

ANTRIEB

Fahrpumpen 180 cm³ Bosch Rexroth

BELEUCHTUNG

6 Halogen Frontscheinwerfer
2 Xenon-Arbeitscheinwerfer vorne
2 Xenon Arbeitscheinwerfer hinten
2 Drehleuchten, Positionslampen und
Richtungsblinker
1 Doppelparabol-Suchscheinwerfer
1 Scheinwerfer auf Windenarm

FAHREIGENSCHAFTEN

Wenderadius 0 (um die eigene Achse)
Steigvermögen je nach Schneebeschaffenheit
bis 100%
Geschwindigkeit Standardmaschine bis zu 24 km/h
Windenmaschine bis zu 20 km/h
im Windenbetrieb bis zu 16 km/h
Individuelle Konfiguration der Fahreigenschaften

ELEKTRISCHE ANLAGE

Betriebsspannung 24 V
Lichtmaschine Batterien 2 x 12 V - 200 Ah
Startkapazität 1.000 A nach EN

FRÄSE

POWERFRÄSE
mit Schnellwechselsystem
SNOW PROTECTORS
Seitenflügel als Optional

RÄUMSCHILD

12-Wege-Fronträumschild
mit Schnellwechselsystem

WINDE

Trommelwinde mit max. Zugkraft von 35 kN
Antrieb Hydrostatisch mit geschlossenem Ölkreislauf
Automatische Regelung der Windenzugkraft -
WINCONTROL
Seillänge bis zu 1.200 m

AUF ANFRAGE

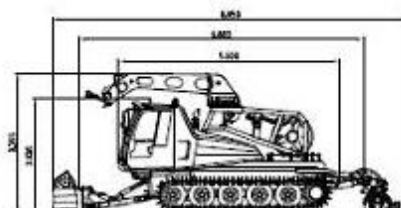
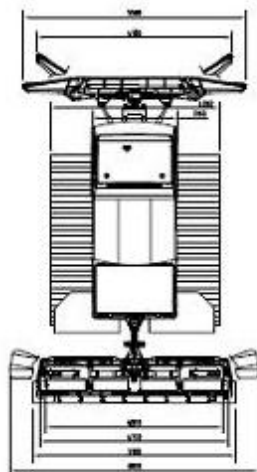
Frontfräschleuder
Ladeschaufel
Frontfräschleuder für Halfpipes

Abänderungen im Zuge der technischen
Weiterentwicklung vorbehalten.

PRINOTH®, Hyntanna®, Recaro®, Mercedes®,
Bosch Rexroth® sind eingetragene Markenzeichen.

TECHNISCHE DATEN

Pinath



**YouTube Videolink
Video zum Artikel:**
QR-Code für Smartphones
(rechts)

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=cXuK-7k39fo





Spezifikationen - Der John Player Special

Gebt Wissens-Egoismus keine Chance!

Schon seit langer Zeit versuche ich Unterlagen bzw. Detailinformationen über dieses Mini Sondermodell zu bekommen, doch alles auf was ich stieß war meist eine jämmerlich kleine und stets unleserliche Darstellung des bekannten Informationsflyers.

Doch wie heißt es so schön bei uns: „Es is scho mehr dahuckt als da sprunga!“ (dt. es wurde schon mehr ausgesessen als erzwungen) Und endlich stieß ich auf eine hochauflösende und somit lesbare Variante.

Und da es mir persönlich wichtig ist, dass Informationen erhalten bleiben und nicht in Vergessenheit geraten und ich auch nicht zu dieser Art von Wissens-Egoismus neige, also diesem „ich habe es herausgefunden und das behalte ich für mich. Wenn Du es auch wissen willst, dann suche es Dir gefälligst selber, oder zahl dafür“, habe ich Euch hier den kompletten Text der damaligen Anzeige herausgeschrieben.

Der Special-Mini

Exclusivausführung: DM13.200,00

Die exclusive John Player Special Version des Mini 1000 mit 45 PS ist schon ein ziemliches Maximum an schöner, schwarz-goldener Individualität. Und so schön selten dazu.

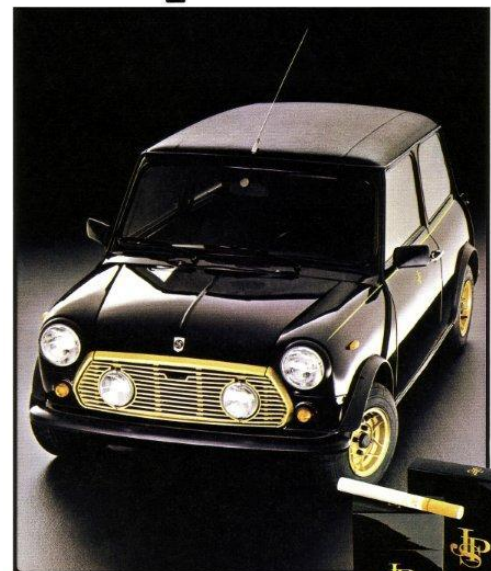
Wenn Sie also über 18 Jahre sind und lieber nach Maß Auto fahren als von der Stange, dann schreiben Sie uns oder rufen uns an. Wir erzählen Ihnen alles Weitere. Übrigens: Den Special-Mini gibt's tatsächlich nur, solange der exclusive Vorrat reicht.

John Player Special, Stichwort: Special-Mini,
Postfach, 5000 Köln 100, oder Telefon 0221/2272390

Die Special-Mini Extras:

- Sonderlackierung
- Chromteile mattschwarz
- Recaro-Sitze schwarz

Der Special-Mini



**Exclusivausführung:
DM 13200,-**

Die exclusive John Player Special Version des Mini 1000 mit 45 PS ist schon ein ziemliches Maximum an schöner, schwarz-goldener Individualität. Und so schön selten dazu.

Wenn Sie also über 18 Jahre sind und lieber nach Maß Auto fahren, als von der Stange, dann schreiben

Sie uns oder rufen uns an. Wir erzählen Ihnen alles Weitere. Übrigens: Den Special-Mini gibt's tatsächlich nur, solange der exclusive Vorrat reicht.

John Player Special, Stichwort: Special-Mini, Postfach, 5000 Köln 100, oder Telefon 0221/2272390.

Die Special-Mini-Extras.

- | | | | | |
|---|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| • Sonderlackierung | • Chromteile mattschwarz | • Recaro-Sitze schwarz | • Alufelgen goldbronze | • Kühlergrill goldbronze |
| • Kotflügelverbreiterung | • Weitstrahler im Kühlergrill | • Außenspiegel links und rechts | • Armaturenbrett aus Mahagoni | • Dachantenne |
| • Radio-Stereo-Cassetten Kombination / 4 Lautsprecher | • Sport-Lenkrand mit Lederbezug | • Dezentres JPS-Dekor | • Abarth-Auspuffanlage | |

- Alufelgen goldbronze
- Kühlergrill goldbronze
- Kotflügel Verbreiterung
- Weitstrahler im Kühlergrill
- Außenspiegel links und rechts
- Armaturenbrett aus Mahagoni
- Dachantenne
- Radio-Stereo-Cassetten Kombination
- 4 Lautsprecher
- Sport-Lenkrand mit Lederbezug
- Dezentres JPS-Dekor
- Abarth-Auspuffanlage

Team/BBDO Hamburg



Wer auch gegen Wissens-Egoismus ist, kann sich gerne uns anschließen und sein Wissen in den nächsten Ausgaben mit allen teilen. Jeder der dies möchte und es wie ich für richtig hält, der bekommt von uns den nötigen Platz in der The-Daily-Rust bereitgestellt.

Das bedeutet nicht mehr, als das Ihr nicht seitenbeschränkt seid. Habt Ihr nur ein Bild mit einer kurzen Beschreibung ist das genauso in Ordnung und erwünscht wie vielleicht eine mehrseitige Geschichte.

Jedes Wissen ist wichtig, egal wie unscheinbar es Euch vielleicht vorkommen mag, ein anderer sucht vielleicht schon Jahre danach und freut sich darüber. Im Gegenzug besitzt vielleicht ein anderer unserer Leser Informationen die Ihr schon lange sucht - also traut Euch und arbeiten wir zusammen! Sorgen wir gemeinsam dafür das Wissen über unsere Leidenschaft zu bewahren!

Dies gilt natürlich nicht nur für den klassischen Mini! Jedes Wissen das droht in der neuen Zeit verloren zu gehen ist kostbar! Sei es ein bestimmtes Fahrzeugmodell, ein seltenes Zubehörteil oder längst vergessene Formelberechnungen. Alles ist wichtig und wert genug nicht vergessen zu werden!

Also befreit Euch bitte von dem Gedanken, dass das was Ihr wisst eh schon alle wissen. Ich kann Euch sagen, NEIN das ist nicht so. Jeder von uns hat andere Erfahrungen gemacht, hat sich mit anderen Problemen herumgeschlagen und ist dabei zu anderen Lösungen gekommen.

Denkt daran auch an die Neulinge in der Szene! KEIN Wissen ist unwichtig oder geringer wertig!!!

Helfen wir uns gegenseitig und sorgen so gemeinsam dafür, dass wichtige Informationen weder verloren gehen, noch von findigen Kerlchen zum eigenen Profit verwendet werden können.

Denn Wissens-Egoismus stinkt. Eure Doris

PS.: Und jeder der nun denkt, dass dies nicht richtig ist, oder dagegen etwas einzuwenden hat, der kann dies gerne in einem Leser-Email kund tun, das wir gerne in der nächsten Ausgabe veröffentlichen.

Im Gegenzug könnt Ihr uns natürlich auch Fragen zusenden, die wir gerne veröffentlichen um Euch bei Problemen zu helfen. Traut Euch ruhig, keiner kann alles wissen und vielleicht liest ja genau der Richtige Eure Anfrage und kann Euch die gesuchte Antwort darauf geben. KEINE Frage ist dumm, scheut Euch nicht!!

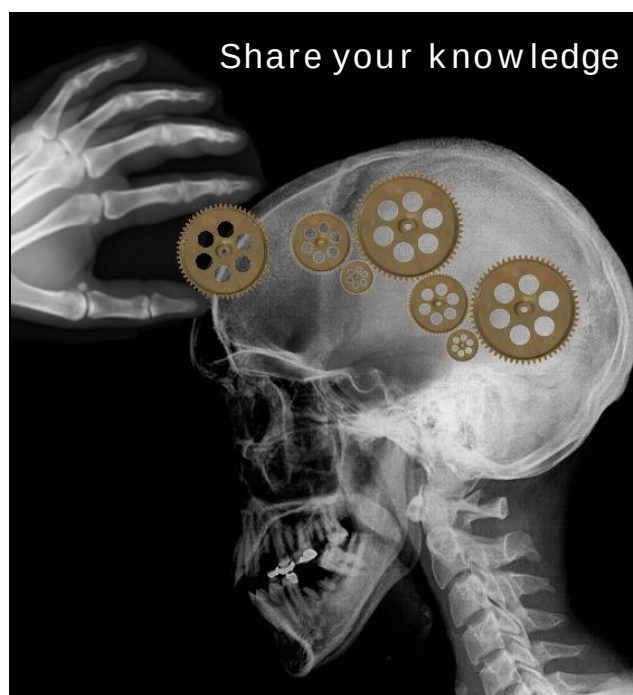
Wir sind kein Forum und niemand wird Euch inkognito wegen Euren Fragen „schief an-posten“. Wir sind hier um zu helfen und zu vermitteln. Das ist der alleinige Sinn.

Und für diejenigen die nun denken, DA MUSS ein Haken sein - Nö, da ist keiner, wir sind einfach so ;)

Zuschriften per Email Bitte an:

doris.zanotti@the-daily-rust.com

Kennwort: Wissens-Egoismus





Photostrecke - Zu Gast auf der AutoZum

19.01.2013 - Internationale Fachmesse/Messezentrum Salzburg



Die AutoZum - Int. Fachmesse für Autowerkstatt- und Tankstellenausstattung, Kfz-Ersatzteile und -Zubehör, chemische Erzeugnisse und Umwelttechnik
Web: www.autozum.at



YouTube Videolink:

QR-Code für Smartphones
(rechts)

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=TMHE2IomHNk





17de MVK Lichtstoet in Sint-Katelijne Waver

Terugblik - Davy Deckers en zijn Mini - De eerste plaats in de categorie kleine Wagens!

WAT?

Ich wollte diesen Bericht gerne in der Originalsprache, in diesem Fall also niederländisch beginnen, um Euch zu zeigen woher uns manche Berichte erreichen ;)

In diesem Fall stammt er aus:

Land: Belgien
Region: Flandern
Provinz: Antwerpen
Ort: Sint-Katelijne Waver



Hier findet jedes Jahr am 26. Dezember ein großer Licherumzug statt, bei denen die Teilnehmer und ihre Vehikel um die Wette und den Sieg leuchten. Damit bei der Bewertung durch die Jury auch alles gerecht zugeht, treten sie dabei in unterschiedlichen Fahrzeugkategorien an und natürlich gibt es auch hier eine eigene Kleinwagen-Wertung.

Doch die eigentliche Geschichte beginnt bereits zwei Monate zuvor, als Davy Deckers von einem anderen Mini Enthusiasten darauf angesprochen wird, ob sie nicht auch teilnehmen sollten. Dabei handelte es sich natürlich nicht um einen normalen Mini, sondern um einen Oster-Mini den sie bereits zwei Jahre zuvor gestaltet hatten.



FEMKE & the BIG SISTERS • 3M8S • KERSTSPECIAL

ST.-KATELIJNE-WAVER CENTRUM

EEN AVONDJE UIT VOOR HET HELE GEZIN

17€ LICHTSTOET

WOENSDAG 26 DECEMBER 2012

START: 18U • INKOM: € 6 - VVK: € 4 - KINDEREN GRATIS (tot 12 jaar)

GRATIS SHUTTLEDIENST VAN PARKING MECHELSE VEILINGEN

www.mvk.be • MVK secretariaat: Mechelseveilingen 307, 2800 Sint-Katelijne-Waver tel. 015/36 91 21 - fax 015/55 05 61 - e-mail info@mvk.be



Davys erste Idee war es, den vorhandenen Mini Anhänger rot zu lackieren, aber dann musste natürlich aber auch der Mini farblich dazu passen und so wurden schließlich beide umlackiert.





Dann kam Davy noch die Idee einen Schlitten mit einigen Rentieren auf den Anhänger zu montieren, doch nachdem der Schlitten ein wenig zu groß geriet, blieb es für dieses Jahr bei dem Schlitten.





Die Schneemanngrafik auf dem Anhänger war eine gemeinsame Idee von Davy und seiner Freundin, die fleißig mithalf den Mini in ein standesgemäßes Weihnachtsmobil zu verwandeln. Da Davy aber nicht von der Idee begeistert war auch auf dem Mini einen Weihnachtsmann zu haben, entschieden sie sich schließlich für Pinguine, die seine Freundin so gerne hatte.



Alles andere, wie die Geschenke, der kleine Schneemann und der Weihnachtsbaum, waren gemeinsame Ideen, die sie einfach alle umsetzten und dies sollte sich auch lohnen!





In diesem Sinne möchten wir Davy noch einmal recht herzlich zu seinem wohlverdienten 1. Platz gratulieren und im weiters dafür danken, dass er uns von seiner Geschichte erzählt hat!



Bilder: Davy Deckers



Messe Essen - For Drivers and Dreams

Haitian Heroes freuen sich über Spendenerlöse durch die Essen Motor Show!

(Presseinformation) Fahren für eine gute Sache: Die Besucher der Essen Motor Show 2012 haben 1.000 Euro für das Projekt Haitian Heroes gespendet, mit dem haitianische Strassenkinder unterstützt werden.

Während des täglichen Programms in der Motorsportarena in Halle 7.0 hatten die Besucher die Möglichkeit, für einen Spendenbeitrag von fünf Euro als Taxigast an den Driftfahrten teilzunehmen. Hierdurch kamen an den zehn Messetagen rund 1.000 Euro für das Projekt zusammen. Dieses Geld kommt nun dem Aufbau von zwei weiteren Schulen in Haiti zugute.

Das Projekt Haitian Heroes will das Potential, das Kinder in sich tragen, stärken. Um weitere Spenden zu sammeln, haben Fotografen und Journalisten rund 20 Straßenkinder begleitet.

In dem vom Erdbeben immer noch stark gezeichneten Port-au-Prince, Haiti, dokumentierten sie das Leben der Kinder, ihre Hoffnung Träume, ihre Ängste und Unsicherheiten, ihre Pläne für die Zukunft.

Es sind Kinder, die zu Alltagshelden werden, weil sie trotz geringster Aussicht auf Erfolg an ihren Plänen festhalten.

Das Haitian Heroes Projekt erzählt ihre Geschichten. Und es zeigt diese Kinder von Haiti als starke kleine Persönlichkeiten, die letztendlich die Kraft besitzen, die Zukunft eines ganzen Landes zu verbessern.

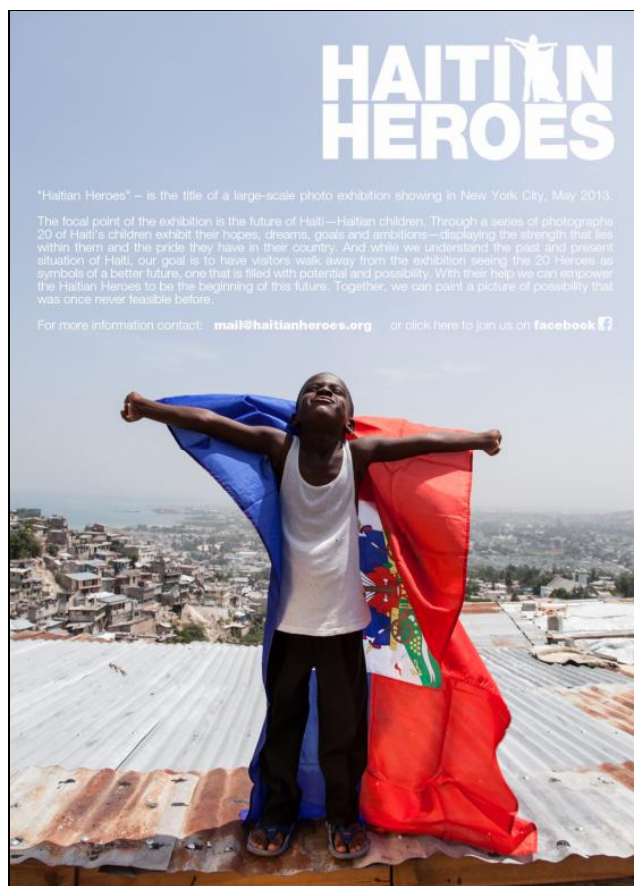
Durch die Ausstellung, die im Frühjahr in New York stattfindet, soll auf die Umstände in Haiti aufmerksam gemacht und weiter Spenden gesammelt werden um die Kinder von Haiti zu unterstützen.

Web: www.messe-essen.de

Web: www.essen-motorshow.de

Web: www.haitianheroes.org

Web: www.facebook.com/HaitianHeroesOrg





Must-Haves für die Sommersaison 2013

Shoppingtipps von Sara Letzner.

Stilecht auch „drunter“? Der Stringtanga mit Mini – Motiv macht es möglich, die Minileidenschaft auch mit der Unterwäsche zu zeigen.

Web: www.shopneu.derkleinedruckshop.de



Immer und überall zeigen, dass der Mini ein fester Bestandteil in Eurem Leben ist? Dieses Mousepad macht es möglich: egal ob daheim oder auf dem Schreibtisch im Büro.

Web: www.shopneu.derkleinedruckshop.de/



Diese Damenhandtasche aus dem Hause Mercedes-Benz wurde aus italienischem Leder gefertigt, hat einen Reißverschluss, Handyinnentasche und eine Mercedes-Benz Stern Niete auf der Seite. Artikelnummer: B66950989

Web: <http://shop.mercedes-benz.com>



Den muss man einfach zum Knuddeln lieb haben: roter SLS aus Plüsch. Das etwa 30cm lange Plüschauto hat Sternenlogo auf den Felgen, der Front und dem Kofferraum. Artikelnummer: B66950491

Web: <http://shop.mercedes-benz.com/>





Andere Länder, andere Sitten...und auch Gesetze!

Auf dem Weg zum IMM in Italien gibt es einiges zu beachten. Ein Bericht von Sara Letzner.

Bald ist es wieder so: das IMM 2013 im Ausrichtungsland Italien ruft und viele von uns werden sich auf den Weg machen, in das Land von Pasta, Pizza & Co. Wie in jedem Land, gibt es auch in Italien einiges an Besonderheiten, die nicht „typisch“ Deutsch sind und auch Differenzen zu den Regeln in Österreich mit sich bringen. Da diese Info im vergangenen Jahr gut angenommen wurde (ich wurde bereits in der Warteschlange der Anmeldung darauf angesprochen :-D), gibt es sie auch dieses Jahr wieder:

Promillegrenze



In Österreich gilt eine Grenze von unter 0,5 Promille, also bei einer Zwischenübernachtung nicht zu tief ins Glas schauen.



In Italien gilt eine Grenze von 0,5 Promille. ACHTUNG: Fahranfänger (3 Jahre) und für Personen unter 21 Jahren gelten 0,0 Promille. Bedenkt dieses bitte auch, wenn ihr am Morgen nach einer durchfeierten Nacht „nur mal eben“ Brötchen holen möchtet (Restalkohol).

Telefonieren am Steuer



In Österreich ist das Telefonieren mit dem Handy im Auto nur mit einer Freisprecheinrichtung zulässig (Strafe 50,00 €).



Telefonieren OHNE Freisprecheinrichtung kann in Italien sehr teuer werden (ab 150,00 - 500,00 €).

Licht am Tag



Keine generelle Pflicht, tagsüber das Abblendlicht zu verwenden (außer Motorräder).



Außerorts besteht in Italien tagsüber die Pflicht, das Abblendlicht ein zu schalten. Auch hier kann es bei einer Strafe teuer werden (ab 38,00 €). Das Mitführen von Ersatzbirnen ist zwar nicht vorgeschrieben, auf Grund der Lichtpflicht aber sinnvoll.

Notruf



ÖAMTC Pannendienst: 120, Polizei: 133, Rettung: 144, Feuerwehr: 122, Ländervorwahl: 0043



ACI Pannenhilfe: 116, Polizei/Carabinieri: 112, Verkehrspolizei / Polizia stradale: 113, Rettung: 118, Feuerwehr: 115, Ländervorwahl: 0039



Warnweste



Neben Verbandskasten, Warndreieck und Warnweste bestehen keine zusätzlichen Mitführpflichten. Zum Thema Warnweste: Der Lenker eines mehrspurigen Kraftfahrzeuges muss eine Warnbekleidung mitführen, die der ÖNORM EN 471 (beim ÖAMTC erhältlich) entspricht. Die Reflexbekleidung muss grundsätzlich der Lenker anziehen, wenn er auf Freilandstraßen, Autobahnen oder Schnellstraßen ein Pannendreieck aufstellt oder wenn er sich außerhalb des Fahrzeuges auf dem Pannestreifen einer Autobahn oder Schnellstraße aufhält. Der ÖAMTC empfiehlt, für jede Person im Fahrzeug eine Warnbekleidung mitzuführen, vorgeschrieben ist das aber nicht.



Die Person, die das Fahrzeug außerhalb geschlossener Ortschaften verlässt, z.B. um das Warndreieck aufzustellen, benötigt in Italien eine reflektierende Warnweste mit dem Kontrollzeichen EN471. Daher am Besten für jede im Fahrzeug befindliche Person eine solche Warnweste mitführen. Diese Pflicht gilt nicht für Motorradfahrer. Der Verbandskasten muss den EU-Richtlinien entsprechen.

Gurtpflicht



Kindersicherung - Der Lenker des Kfz hat dafür zu sorgen, dass Kinder unter 14 Jahren im Fahrzeug entsprechend gesichert werden. Bis zu einer Körpergröße von 150 cm muss eine der Größe und dem Gewicht des Kindes entsprechende Rückhalteeinrichtung gem. ECE Regelung Nr. 44 verwendet werden. Ab einer Körpergröße von 135 cm darf ausnahmsweise ein höhenverstellbarer Dreipunktgurt ohne Kindersitzpolster benutzt werden, wenn sichergestellt ist, dass der Schultergurt nicht über den Hals des Kindes verläuft. Größere Kinder müssen den Sicherheitsgurt verwenden. Ist das Fahrzeug nicht mit Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtungen ausgerüstet, dürfen Kinder unter drei Jahren nicht befördert werden und ältere Kinder dürfen nicht auf den Vordersitzen befördert werden. Kinder dürfen auf dem Beifahrersitz nur dann entgegen der Fahrtrichtung befördert werden, wenn der Airbag deaktiviert wurde.



In Italien gilt die Gurtpflicht auf allen Plätzen im Fahrzeug. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, dass alle Insassen dieser Pflicht nachkommen. Er haftet für minderjährige Fahrzeuginsassen und im Falle eines Unfalles sogar für alle! Hunde müssen ebenfalls angegurtet werden.

Höchstgeschwindigkeit



Für PKW, Wohnmobile und LKW bis 3,5t gelten in Österreich folgende Höchstgeschwindigkeiten: Autobahn 130 km/h (110 km/h*), Schnellstrasse 100 km/h, Sonstige Strassen 100 km/h. Für Autos mit Anhänger gelten diese Höchstgeschwindigkeiten: Mit leichtem Anhänger (bis 750 kg) Autobahn 100 km/h, Schnellstrasse 100 km/h, Sonstige Strassen 100 km/h



Für PKW gelten in Italien folgende Höchstgeschwindigkeiten: innerorts 50km/h, außerorts 90km/h, auf der Schnellstraße 110 km/h (bei Regen 90km/h), auf der Autobahn 130km/h (bei Regen 110km/h). Für Gespanne gelten andere Höchstgeschwindigkeiten: innerorts 50km/h, außerorts 70km/h, auf Schnellstraßen 70km/h und auf der Autobahn 80km/h. Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen zwischen 22 und 7 Uhr werden um ein Drittel höhere Beträge erhoben. Gerade in der Urlaubszeit ist in Italien mit verstärkten Kontrollen zu rechnen.



Mautpflicht



In Österreich gilt die Mautpflicht. <http://www.asfinag.at/maut/typen-und-tarife>



Auch die Nutzung der italienischen Autobahnen ist mautpflichtig.
<http://www.tolltickets.com/country/italy/telepass.aspx>

Rettungsgasse



Ab 1. Jänner 2012 müssen alle Verkehrsteilnehmer wie Pkws, Motorräder, Lkws oder Busse auf allen Autobahnen und Schnellstraßen bzw. Autostraßen vorausschauend die Rettungsgasse bei Staubildung oder stockendem Verkehr bilden. Alle Verkehrsteilnehmer auf der linken Spur müssen sich möglichst weit links zur Fahrbahn einordnen. Verkehrsteilnehmer auf der rechten Spur müssen so weit nach rechts wie notwendig. Dabei soll der Pannestreifen befahren werden. Bei mehrspurigen Fahrbahnen gilt: Fahrzeuge auf der linken Spur nach links, alle anderen nach rechts. Bei Behinderung von Einsatzfahrzeugen sowie widerrechtliches Befahren der Rettungsgasse drohen Strafen bis zu 2.180 Euro. Mehr Infos: www.rettungsgasse.com

YouTube Videolink:

QR-Code für Smartphones
(rechts)

http://www.youtube.com/watch?v=1UbZFYuPEE&feature=player_embedded



Auch hier muss eine Rettungsgasse für Rettungsfahrzeuge gebildet werden.

Das „D“ braucht sich niemand auf den Mini kleben, wenn der Wagen mit dem Euro – Kennzeichen auf der Straße unterwegs ist. Das gilt für Italien, Österreich und die Schweiz.

Wir wünschen Euch eine angenehme und pannenfreie Fahrt zum IMM nach Italien und würden freuen, viele von Euch dort zu treffen!

Euer TDR-Team ☺

(Einschub von Doris) Mit unserer Polizei ist auch nicht zu scherzen!
Hier noch ein Video-Schmankerl aus der Serie „Kottan ermittelt“
bzw. Kottans Kapelle:

YouTube Videolink:

QR-Code für Smartphones
(rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=4P7givLMfXQ>





Wir backen uns unsere eigenen Ersatzteile!

Schokoladiger Zylinderkopfdeckel - Ein Backtipp von Simone Rother.

Das Rezept:

250g Altöl (alternativ Margarine oder Butter)
250g Zucker
1 Pkt. Vanillezucker
3-4 Eier
500g Mehl
1 Pkt. Backpulver
1/8 l Milch
50g Backkakao
3 Eßl. Milch

Margarine, Zucker, Vanillezucker und Eier
miteinander verrühren.

Anschließend das Mehl und das Backpulver
löffelweise unterrühren.

Milch und Kakao dazugeben. Falls nötig nochmals
ca. 3 Esslöffel Milch einrühren. Der Teig sollte locker
und leicht sein.

Alufolie unten in den Deckel legen um die Löcher der
Schrauben zu verschließen. Das Öleinfüll-Loch von
außen mit Alufolie schließen. Einfetten nicht
vergessen!



Das Ganze kommt dann bei 175-200° 50-60 Minuten
mittig in den Ofen. Da der Deckelschief stehen
würde, einfach ein Ausstecherle als Stütze drunter
packen.



Wenn der Kuchen fertig ist 10 Minuten in der Form
abkühlen lassen. Anschließend in Höhe der Form
...äääh des Ventildeckels gerade abschneiden. **Dann
erst stürzen.**

Falls der "Einfüllstutzen" abbricht, kann man aus dem
abgeschnittenen Teil mit einem kleinen Glas einen
Kreis ausstechen und oben drauf setzen. Je nach
dem wie dick das Abgeschnittene ist noch einen
weiteren etwas kleineren draufsetzen. Kuvertüre im
Wasserbad schmelzen und den Kuchen damit
übergießen. Fertig ist der Altölkuchen ☺



Text & Bilder:

Simone Rother



Do it yourself - Verzinnen? Na klar...!

Ein Erfahrungsbericht von Markus Letzner.

Verzinnen... die klassische Form des heutigen Spachtelns ist heutzutage beim Hobbyschrauber kaum noch bekannt, bestenfalls in Profi-Karosserie-Werkstätten ist diese Form der Dellenbeseitigung und des Modellierens noch zu finden.

Warum ist dies so?

Ich denke dafür gibt es mehrere Gründe, nicht zuletzt der im Vergleich zum Spachteln höhere Arbeits-, Zeit und Kostenaufwand wird schon die Meisten zur Kunststoffmasse greifen lassen.

Und natürlich die Angst vor dieser, als schwierig verschrien Arbeit an sich! Und genau diese Angst möchte ich dem interessierten Leser nun hiermit versuchen zu nehmen.

Vorbeugend sei gesagt: Mir geht es hier nicht darum eine weitere Diskussion anzuzetteln ob verzinnen nun eine sinnvolle Alternative zu spachteln ist oder nicht. Es wird, wie in allen anderen Bereichen auch, immer Befürworter und auch Gegner dieser Bearbeitungsart geben.

Für alle die es versuchen wollen, hier nun meine Erfahrungen in den Einstieg des klassischen Verzinnens:

Liest man sich die meisten „Anweisungen“ hierzu durch ist es allerdings ein Leichtes, sich als „Verzinnen oder Nicht-Wackelkandidat“ eher dagegen zu entscheiden. Prophezeien diese Anleitungen doch dem Laien eine Erfolgsquote von **maximal** 50 %, beim Auftragen des Zinns auf das Blech.

Entsprechend vorgewarnt (um es nicht „eingeschüchtert“ zu nennen) vertraute ich hier doch einmal mehr meinem Geschick und bestellte mir im „Korrosionsschutzdepot-Dirk Schucht“ ein „Starter-Set“ mit allen notwendigen Utensilien (ca. 60,00 €). „Jetzt gibt es kein Zurück mehr“, dachte ich mir, entweder es klappt, oder nicht.

Web: www.korrosionsschutz-depot.de

Schon vor geraumer Zeit hatte ich mich mit dem Gedanken auseinandergesetzt, mich an einer meiner „Mini-Karosserie-Baustellen“ doch mal an das Verzinnen zu wagen.

Mein aktuelles Winter Projekt- ein 91er Vergaser Mini-Cooper, sollte als „Versuchsobjekt“ dienen und so fing ich also, nach mehrmaligem Durchlesen der Anleitung an, mir alle Sachen bereit zu legen:

Eine handelsübliche Lötlampe (aus dem Baumarkt, mit Gaskartusche ca. 15 Euro, nicht im Starter Set enthalten)

Starter Set:

Lötzinn-Stangen (kein Dachdecker-Zinn)
Holzspatel (zum Verteilen des aufgetragenen Zinns)
Leinöl (zum Schutz des Holzspatels vor der Flamme)
Verzinnungspaste (als Haftvermittler)
Grobe Raspel (zum Abtragen und ersten Glätten)
Kleiner Pinsel (zum Auftragen der Verzinnungspaste)
Eimer Wasser mit Topfschwamm

Es geht los:

1. Als erstes muss die zu verzinnende Fläche **absolut rostfrei und rein** von Verunreinigungen sein. Ggf. mit einer zopfbürsten- bestückten Flex Rostansätze mechanisch entfernen und mit Aceton oder Bremsenreiniger fettfrei machen.

2. Danach streicht man ein Teilstück (je nach Bedarf - ca. 5x5 cm) mit der Verzinnungspaste ein (dünn, aber deckend!)

3. Anschließend wird dieses Teilstück mit der Lötlampe langsam erhitzt bis die Paste zu einer silbrig glänzenden Fläche verläuft. Wichtig ist danach diese silbrige Fläche gründlich mit viel Wasser und dem Schwamm zu reinigen. Restliche Feuchtigkeit ggf. mit der Lötlampe abtrocknen.

Fortsetzung Seite 60



4. Sollten sich in der silbrigen Fläche schwarze Flecken gebildet haben sind diese Stellen nicht ganz sauber gewesen und müssen noch mal erneut eingestrichen und erhitzt werden.



5. Dann kann man beginnen dieses vorbehandelte Stück Blech langsam mit der Lötlampe zu erhitzen. Mit der anderen Hand schon mal eine Zinnstange in die Nähe der Flamme halten, damit sich Diese leicht mit erwärmt. In diesem Schritt geht es erst mal darum kleine Zinnbrocken auf das Blech zu bekommen, noch **nicht** um eine glatte Fläche zu erhalten!



Das Zinn und das Blech müssen auf eine Temperatur zwischen 180 und 250 Grad gebracht werden damit das Zinn aufgetragen werden kann. Das hört sich jetzt ziemlich schwer an, doch mit etwas Geschick und Beobachtungsgabe findet man diesen Temperaturbereich ganz gut heraus.

Mit leichtem Druck wird das Ende der Zinnstange gegen das Blech gedrückt und Beides weiter langsam erhitzt. Irgendwann stellt man fest, dass das Ende der Zinnstange leicht anfängt zu schmieren, dann ist das Blech schon mal auf Temperatur.

Dann die Flamme etwas mehr auf den Zinn halten, bis dieser „weich“ wird, das merkt man ganz gut durch den leichten Druck aufs Blech.

Ist das Ende der Stange weich genug, (die Oberfläche wird schon leicht glänzend) dreht man mit leichtem Druck ein Stückchen von der Stange ab und „schmiert“ es so aufs Blech.

Hört sich schwer an, ist es aber gar nicht so sehr. Sicherlich wird einem ab und an ein Bröckchen herunterfallen. Das ist ganz normal! Bis man ein bisschen Gefühl für die Temperaturbereiche und den „Weichegrad“ des Zinns, bekommt dauert es ein Weilchen.

Fortsetzung Seite 61



6. Dieses Prozedere wiederholt man dann einige Male bis man genug Zinnbröckchen aufs Blech „geklebt“ hat.



7. Der nächste Schritt besteht darin, die Zinnbröckchen und das Umgebungsblech nacheinander Stück für Stück wieder zu erhitzen. Kurz bevor einem das Zinnbröckchen „davonrinnt“ also schon sehr weich ist, wird es mit dem Holzspatel (den man die ganze Zeit schon in die Nähe hält) in die gewünschte Richtung „verstrichen, bzw. verschmiert!“

Dies macht man nacheinander mit allen Bröckchen bis die Stelle komplett verzinkt ist. Immer darauf acht, das das Blech auch erhitzt wird, sonst schiebt man den Zinn nur übers Blech und er geht keine Verbindung ein!



8. Das wird anfänglich auch nicht sehr glatt und gleichmäßig sein, ist aber auch nicht tragisch.

Überschüssiges Zinn kann man mit der Raspel abtragen und glätten. Bei Arbeiten mit der Maschine bitte unbedingt einen Atemschutz und Schutzbrille tragen! Dies ist sowieso zu empfehlen.

9. Das Ganze wird dann so oft wiederholt bis die gewünschte Fläche „gefüllt“ ist.

Wie man erkennt ist das Ganze schon zeitaufwändig und nicht ganz so einfach, aber wenn man erst mal die ersten Stücke geschafft hat, fängt es sogar an richtigen Spaß zu machen.

Und als so schwer wie es vielfach beschrieben wird empfand ich es jetzt nicht. Ich denke ich habe es geschafft ca. 80 % des Zinns aufs Blech zu bekommen und das bei einer senkrechten Fläche. Zum Üben ist es sicher einfacher erst einmal eine waagerechte Fläche zu versuchen. Aber die hat man ja nun nicht immer!

Das Ergebnis konnte sich durchaus sehen lassen und der Spalt der Heckschürze war komplett und glatt mit Zinn verfüllt. Ich freute mich über das Ergebnis und war einigermaßen überrascht, dass es doch so „einfach“ ging. Zumindest einfacher als ich erwartet hatte.

Ich möchte auf diesem Wege alle die schon mal daran gedacht, aber sich nicht getraut haben, ermutigen...versucht es einfach. Es ist wirklich nicht sooo schwer. Und wenn man es dann doch nicht hinkriegt...das Set wird man sicher mit leichten Verlusten im hiesigen Auktionshaus wieder los.

In diesem „Zinne“... Einfach mal versuchen und eigene Erfahrungen sammeln. Es wird schon klappen.

Bericht & Bilder: Markus Letzner



STICKER BOMB

THE STYLE CONCEPT BY AUTOAUFKLEBER24

HIGHEST RESOLUTION PRINTS,
7 YEARS BEST QUALITY VINYLs,
LAMINATED CARWRAP FILMS,
WITH MORE THAN 600 DIFFERENT
GRAPHICS, CARTOONS & LOGOS

AVAILABLE IN MORE
THAN 10 COLOR-STYLES!

GET IT AS XS-INTERIEUR FILMS, ORIGINAL-SIZE OR XL-EDITION

STICKERBOMB.de **AUTOAUFKLEBER24**
THE STYLE CONCEPT BY AUTOAUFKLEBER24 CARSTYLING & MORE



Sternenstaub - Mein langer Weg zum W123

Am Anfang war der Stern - Ein Bericht von Sascha Rother

Ja, es sollte wieder ein Auto mit Stern werden, dachte ich mir. Nach dem Examen, wenn ich mal wieder etwas Geld übrig haben sollte. Wenn möglich ein schöner gepflegter W123. In dieses Modell hatte ich mich schon vor langer, langer Zeit verliebt. Es war das feste Versprechen, was ich mir innerlich gegeben habe - damals, als ich meinen 220 E (W124) mit der einen oder anderen Träne im Auge abgegeben habe. Heute steht er in der Garage, der 123. Ich habe ihn auch vorhin noch besucht. Aber fangen wir mal ganz von vorne an.

Meine erste und für mein Leben prägende Begegnung mit einem Mercedes-Benz der Baureihe W123 war im Spätherbst 1979. Meine Eltern waren mit mir und meinem Bruder gerade frisch in unser neues Haus in Fröndenberg an der Ruhr gezogen und hatten mich dort im katholischen Kindergarten angemeldet.

Zum Kindergarten existierte damals ein Fahrdienst, für den die Gemeinde einen orts-ansässigen Taxiunternehmer beauftragt hatte. Taxi Siebel hatte drei 123er: eine Limousine (200 D), ein T-Modell (240 TD) und als Krönung einen W123 lang (240D). Wir Knirpse wurden in der Regel aufgrund des grandiosen Platzangebotes mit der Langversion chauffiert.

Der evangelische Kindergarten holte seine Schützlinge mit einem Ford Transit ab. Wie gut, dass ich katholisch war. Ich kann mich noch daran erinnern, dass ich mittags ganz aufgeregt meinem Vater erzählt habe, in was für einem tollen großen Mercedes ich mitfahren durfte. Wir fuhren damals „nur“ einen Peugeot.

Eine Automarke, die ich lange Zeit weder richtig aussprechen geschweige denn richtig schreiben konnte. Ich genoss jedenfalls jeden Tag aufs Neue den Blick auf das 123-Armaturenbrett und fand es für mich damals schon deutlich schöner als das von unserem Peugeot. Ich glaube aber, dass ich heute für einen gut erhaltenen Peugeot 504 GL Automatik der ersten Serie in cremeweiß sogar töten würde.



230CE Baujahr: 1981/1

Eine weitere 123-Bekanntschaft machte ich auch ungefähr in dieser Zeit. Onkel Manfred fuhr einen 230er - einen Schalfer in Kaledoniengrün mit beiger Innenausstattung und Schiebedach. Leider waren Begegnungen mit diesem Fahrzeug sehr, sehr selten, da Tante Ria und Onkel Manfred in Neukirchen-Vluyn am Niederrhein wohnten.

Da freut man sich dann bei einem angekündigten Besuch der beiden auf den Mercedes und was passiert: die kommen doch tatsächlich mit Tante Rias Renault (noch so eine Automarke, dich ich nicht buchstabieren konnte). Das konnte ich als kleiner Junge damals absolut nicht nachvollziehen. Bei Besuchen unsererseits am Niederrhein habe ich dann in Onkel Manfreds Garage direkt geschaut, ob der Benz noch da war.



230CE Baujahr: 1982/2



Die Jahre vergingen. Der cremeweiße 504 endete im Winter an einem Baum (meinem Papa ist nichts passiert), der nachfolgende 504 fährt wahrscheinlich heute noch in Namibia. Taxi Siebel gibt es schon lange nicht mehr, genauso wie den 230er von Onkel Manfred. Es sollte noch ziemlich lange dauern, bis ich selber hinterm Stern sitzen würde und noch länger bis ich auch meinen Vater erfolgreich bekehren sollte.



Passat Variant Diesel Baujahr: 1983/1

Mit 18 im Jahre 1994 hatte ich dann natürlich kein Geld für einen Benz und war froh über den Passat Variant Diesel, den mein Patenonkel Winfried mir für die Übernahme der letzten TÜV-Gebühr überlassen hatte. Kurz nach Beginn meiner Lehre zog mich dann irgendwie die aufstrebende Tuningszene in ihren Bann und ich investierte mein erstes verdientes Geld in einen Jetta II GT. Tiefer, härter, breiter, lauter - fand ich damals ziemlich cool.

Der Ausflug in die Tuningszene fand an einem verregneten Samstagmorgen im Juni 1997 ein jähes Ende, als ein Ford Escort auf der damals noch niveaugleichen Kreuzung am ADAC in Dortmund komplett bei rot quer über die B 1 und mir direkt vor den Kühler gefahren ist. Der Jetta war einen Meter kürzer - ich war Gott sei Dank heile geblieben.

Auf der Suche nach einem neuen Auto erinnerte ich mich jetzt daran, dass ich ja eigentlich seit meiner frühen Kindheit Mercedes fahren wollte. Plötzlich waren die Bilder vom 123 wieder im Gedächtnis und ich begann mit der Suche.



Jetta GT Baujahr: 1988/2

Ich wollte natürlich unbedingt ein Coupe haben, das hatte Stil. Warum soll man auch unten anfangen?

Der erstbeste 230 CE wurde gekauft für damals 3.000,00 DM. Zypressengrün und innen beige mit Automatik. Ich hatte natürlich überhaupt keine Ahnung, wo man bei einem 123er genauer hingucken sollte. Mein neuer Liebling entpuppte sich - natürlich - sehr schnell als Grotte.

Ich frage mich bis heute, wie der TÜV bekommen hatte. Den hätte ich am besten direkt in Dortmund Hörde neben den Hochofen von Hoesch stellen sollen. Aber es war der Anfang vom 123-Virus. Mein Bruder hat ihn dann noch auf seinen Fahrten zum Marinestützpunkt Eckernförde aufgebraucht. Noch mal TÜV war dann nicht...

Bereits im Spätherbst 1997 kaufte ich dann das zweite Coupe. Ich gab mir jetzt etwas mehr Mühe bei der Suche und fand einen 230 CE in petrolmetallic. Sah deutlich besser aus und hatte sogar ein E-Schiebedach. Super! Gekauft! Der lief auch super und ich hatte auch noch keine wirklich große Roststelle gefunden.

Nachdem das erste Mal ein Ölwechsel fällig war, fragte mich dann aber der Mechaniker meines Vertrauens, ob mir denn bewusst sei, dass der Wagen schon mal hinten ziemlich platt gewesen sein muss. Nö, wusste ich nicht. Toll! Aber warum sollte man auch bei einer Probefahrt mal im Kofferraum unter den Teppich gucken?



Den folgenden Winter fuhr ich den Wagen dann durch, für den Winter 1998/99 nahm ich mir aber vor, ein Winterauto zu organisieren. Ich erhielt eines Tages eine SMS von meinem Bruder: „An der DEA steht n alter Benz zu verkaufen.“ (Anmerkung: DEA hießen eine Zeit lang mal Tankstellen, die ganz früher TEXACO hießen). Warum nicht auch ein Mercedes als Winterauto?

Der alte Benz entpuppte sich als 280E Bj. 1980. Silberdistel, innen dunkelgrün mit Klimaautomatik und Automatikgetriebe für 2.800,00 DM VB. Ja, so was gab es 1998 noch. Ein 280er! 185 PS! 18 Liter Super auf 100 km, im Winter gerne mal etwas mehr. Egal - ich hatte im Sommer die Abschlussprüfung bestanden und verdiente ja jetzt richtig Geld.



280E Baujahr: 1980/3

Ich kaufte den Wagen für 2.500,00 DM und ich kaufte ihn in der Tat als Winterauto, da ein Mercedes ja so hervorragende Fahreigenschaften im Winter hat. Besonders ein 280er mit 185 PS auf der Hinterachse. (Gut, dass der Winter 98/99 kein wirklicher Winter war) Warum hat mich damals eigentlich keiner erschossen? Der Wagen sollte sich als mein bis dahin bester 123 herausstellen. Ich hätte besser das Coupe im Winter weiterfahren sollen...

Das Coupe verkaufte ich dann schon im Frühjahr 1999 als ich zu meiner damaligen Freundin nach Köln gezogen bin. Warum hat mich da eigentlich keiner erschossen? Platz für zwei Benzen war da nicht und der 280er hatte sich als sehr zuverlässig erwiesen.

Mit der Zeit wuchs aber mein Verlangen nach einem etwas neueren Mercedes. Ein 124er sollte es werden. Den treuen 280er verkaufte ich für 800,00 Mark - in Worten ACHTHUNDERT - an irgendeinen Abdulla-Auto-Export. Ich frage das mit dem Erschießen jetzt nicht noch mal... Gedanklich führt er für mich jetzt ein friedliches Leben neben unserem alten 504 in Namibia, wo wahrscheinlich auch der 200er meines Schwiegerpapas herumfährt - aber dazu später mehr.

Bei der Suche nach dem 124er gab ich mir wieder mehr Mühe. Ich hatte ja aus den Fehlern gelernt. Nicht zu schnell euphorisch werden. Im Frühjahr 2000 fand ich einen 220 E mit der Erstzulassung im Dezember 1992. Sportline, Almandinrot, schwarzes Leder, Klima, Schiebedach, grüne Colorverglasung. Es war einer der letzten „echten“ 124er, also noch keine „E-Klasse“. Das zeigt sich ja heute noch bei der Rostvorsorge als sehr vorteilhaft. Den 220er habe ich bis 2008 gefahren und ich habe ihn sehr geliebt. Im Sommer 2008 musste ich ihn dann leider abgeben, aber das ist eine andere Geschichte. Wieder vergingen ein paar Jahre ohne Stern.

Da zeigte mir meine Frau dann im Dezember 2010 die Bilder eines Mercedes 230.6 /8. Da ist ein lang ersehnter Traum in Erfüllung gegangen hieß es nur. (Anmerkung: Fahrzeug ist der Redaktion bekannt). Ich muss mit ziemlich offenem Mund vor diesen Bildern gesessen haben. „So ein traumhaft tolles Auto. Ach, du wolltest doch auch irgendwann mal....“ Schon war der PC an und Autoscout und Mobile wurden bis in den letzten Winkel nach alten Mercedes durchkämmt.

Zwei Bedingungen hatte ich mir gesetzt: Guter Pflegezustand und Automatikgetriebe. Farbe und Motorisierung waren mir fast egal. Und da stand doch in Unna (20 km von Hagen) ein 200er (Bj. 1978) in englischrot, so wie ihn mein Schwiegerpapa 16 Jahre lang gefahren hat. Der wäre toll, meinte meine Frau direkt, in dem Auto bin ich groß geworden. (Bilder siehe nächste Seite!)

Ich wusste irgendwie da schon innerlich, dass der für mich bestimmt war, außerdem sah er schon auf den Bildern aus, wie frisch aus dem Werk.



Ich habe mir dann aber noch einen /8 in Münster angeguckt. (Danke an Markus fürs Mitkommen - der Wagen war aber ja nun wirklich nichts).



123 Schwiegerpapa Baujahr 1976/1



Also ab nach Unna und den 200er mal unter die Lupe nehmen. Und jetzt bloß sachlich bleiben. Von allen Seiten habe ich ihn mir angeguckt, alle Teppiche hochgehoben, auf Spaltmaße geachtet, und die mir nun bekannten Stellen abgearbeitet. Der Wagen war in einem traumhaften Zustand.

Sollte er auch bei einem Preis von 5.800,00 EUR. An Ausstattung hatte er nicht wirklich viel zu bieten: Servolenkung, Automatik und das originale Becker Europa. Nicht mal ein rechter Außenspiegel. Egal - der Zustand zählt. Die beigen Polster hatten keine Risse, keine Flecken und hinten scheint noch nie jemand gesessen zu haben. Laut Originalbrief war er von 1978 bis 2004 in Ersthand bei einem älteren Ehepaar (beide 1916 geboren).

Danach war er 6 Jahre abgemeldet. So wie er aussah und noch heute aussieht, hat er immer trocken gestanden und wohl nie einen Winter draußen auf der Straße erlebt. Das wird er auch bei mir nicht. Bei mir bekommt er ja nicht einmal Regen zusehen (Ja Sara, er hat definitiv eine Regenallergie). Nach kurzer Überlegung habe ich ihn dann adoptiert.

Nun waren alle meine Wunschkennzeichen für das Auto in Hagen belegt. MB 123, W 123, MB 200, DB 200..... nichts zu bekommen. „Schatzi, was hatte denn dein Papa auf dem Nummernschild?“. „HA-JZ 99“!“. War frei. Eine Fügung des Schicksals.

Man darf sich den Blick und die Reaktion meiner Schwiegereltern vorstellen, als wir das Auto dann präsentiert haben. „Kann nicht meiner sein, der bestand nur noch aus Prestolith,“ meinte mein Schwiegervater. Wie gesagt, der ist sicherlich heute auch in Namibia.

Fast auf den Tag genau 13 Jahre nachdem ich den 280er nach Namibia geschickt hatte (Gnade!), habe ich *meinen* 123 gefunden. Den, mit dem ich alt werde. (Bild siehe nächste Seite)

Bilder & Bericht: Sascha Rother

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

www.supper-mini.com
norbert@supper-mini.com

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 21/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

März 2013



YouTube Videolink:

QR-Code für Smartphones
(rechts)

**W 123: Ein Kind der 70er
und Kult der 80er**
<https://www.youtube.com/watch?v=1ZDxri5xris>





Backblech glühen - Mürbe Mini Pick Ups

Der herz hafte Keks aus unserer Versuchsküche - Ein Backtipp von Sara Letzner.

Plätzchen sind süß, haben Schokoglasur und sind nichts für richtige Männer? Fehlanzeige! Wir haben wir Euch was lecker – würziges getestet und sind zu dem Entschluß gekommen, dass diese Kekse wunderbar zu einem Glas Wein oder dem Feierabendbier in der Garage passen!

150 g	weiches Abschmierfett (Butter)
180 g	Karosseriedichtmasse (geriebener Greyerzer Käse, alternativ kann Appenzeller, Bergkäse oder alter Emmentaler verwendet werden)
1/8 l	Verdünnung (Sahne)
1/2 TL	Spachtel (Salz)
1 Msp.	Härter (geriebene Muskatnuss)
1/2 TL	Rostumwandler (Backpulver)
250 g	+ zum Arbeiten Lack (Mehl)
2 Stk.	Handschuhe (Eigelb)



- ❖ Zum Garnieren können Schrauben, Nägel und Späne genutzt werden (gehackte Mandeln, Pistazienkerne, Kümmel – und Mohnsamen).
- ❖ Zum Ausstechen eignen sich für den Schrauber natürlich Autos in jeglicher Form und Werkzeuge.
- ❖ Butter und Käse in einer Schüssel vermischen. Salz, Sahne und Muskat unterrühren. Das mit Backpulver vermischte Mehl hinzu geben und zu einem Teig kneten. Teig halbieren und in Folie etwa 2 Stunden ruhen lassen.
- ❖ Zwei Backbleche mit Backpapier auslegen und den Ofen auf 200°C (180°C Umluft vorheizen). Den Teig auf einer bemehlten Arbeitsfläche ausrollen (ca. 5mm dick), mit dem gewünschten Motiv ausstechen und auf die Backbleche legen.
- ❖ Die Eigelbe verquirlen und die Plätzchen damit bestreichen. Nach Geschmack können die Plätzchen nun mit Nüssen, Mohn oder Kümmel bestreut werden bevor es für 10-15 Minuten in Backofen geht.
- ❖ Auskühlen lassen und genießen!!!



Rusty Review - Die Bremen Classic Motorshow

Eine Messe, bei der Träume wahr werden konnten! Ein Bericht von Sara Letzner.

Eine gefühlte Ewigkeit schien es her zu sein, das Saisonende im vergangenen Herbst. Regen, Schnee & Salz, das unangenehme Grau in Grau draußen – alles Dinge, die der Oldiefahrer nicht braucht und sich den Sommer herbei sehnt.

Der Besuch der *Bremen Classic Motorshow* verhalf den Liebhabern klassischer Fahrzeuge dabei, dieses trübe Wetter zu vergessen und sich auf die kommende Saison einzustimmen.

Bereits zum elften Mal fand die beliebte Veranstaltung in den Bremer Messehallen statt und lockte, wie schon in den Vorjahren, zahlreiche Besucher (40.377 Besucher) in die Hansestadt.

Rumgesprachen hatte es sich in der Szene, dass gerade diese Messe Träume wahr werden lassen kann und diese dort noch bezahlbar sind. Autos und Motorräder aus Kinder - und Jugendtagen, Fahrzeuge mit denen viele der Besucher groß geworden sind oder das erste Auto, das damals eben einfach nur ein altes Auto war.

So unterschiedlich die Bindungen zu den verschiedensten Fahrzeugen ist, so unterschiedlich waren auch die Absichten der Besucher. Einfach schauen war ebenso so möglich wie die Ersatzteilbeschaffung oder gar der Kauf eines Klassikers.



Clubs und Interessengemeinschaften stellten ihre Schätze in Halle 7 aus, nicht selten kam es deshalb vor, dass Aussteller und Interessierte direkt in tiefe Gesprächen abtauchten, fachsimpelten oder sich gegenseitig mit Tipps und Ratschlägen zur Seite standen.

In dieser Halle präsentierte auch der Bremer Mini Club „Mini Fun Club Smile“ drei Rennminis auf einem liebevoll gestalteten Stand. Young – und Oldtimer im Sporteinsatz wurden in der kommenden Halle präsentiert.



Das dieser Bereich sehr umfangreich ist, wie viele unterschiedliche Serien es gibt und es eigentlich nichts gibt, was es nicht gibt, darüber könnten sich die Besucher hier informieren und gleichzeitig die „alten“ Renner bestaunen. Nicht nur ab Werk PS-starke Porsche standen hier im Mittelpunkt, am Stand von „Kampf der Zwerge“ zeigten Mini, Auto-bianchi und NSU TT, dass auch die Zwerge auf der Strecke ordentlich glänzen können.



Die Sonderfläche „JUNGE KLASSIKER“ ließ viele in Grübeln kommen, wie schnell doch die letzten Jahre vergangen sind. Waren die ausgestellten Fahrzeuge die von Ende der 60er bis in die 90er Jahre gebaut wurden, nicht noch ein festes Bestandteil im Straßenbild? Zumindest bis vor wenigen Jahren war es so und nun haben sie großes Wertentwicklungspotenzial.

Stolz präsentierten sich hier ein originaler Citroen 2CV, besser als „Ente“ bekannt, mit einem Tachostand von 1.500 Kilometern, eine Mercedes S-Klasse (280SE) aus dem Jahre 1977 ebenfalls mit fast jungfräulichem Tacho (40.000km) und ein marino-gelber VW Passat aus dem Jahre 1974.

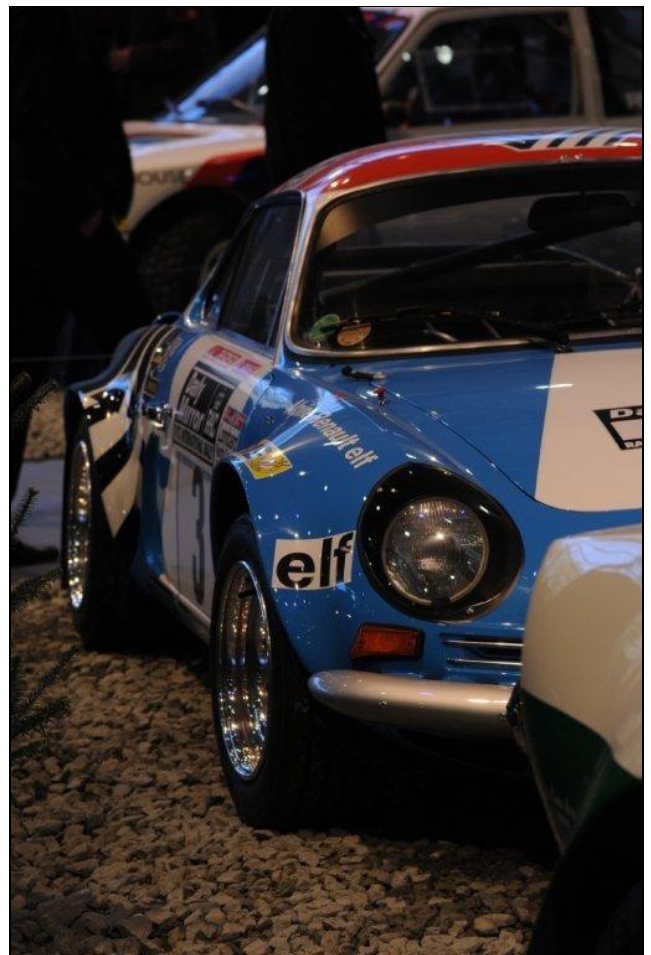
Eine Seltenheit war hier sicherlich der weiß-blauer Ford - Transit - Reisebus mit 15 Fenstern für die Panoramasicht.



Laut dem derzeitigen Besitzer bauten die Kölner Ford – Werke nur ungefähr 15 Exemplare von diesem Fahrzeug. Doch auch ein Opel Manta B, ein Lancia Delta Integrale Evoluzione und ein Renault R5 Turbo hatten ihre Anhänger, war das ganz klar aus den „Aaahhs“ und „Oooohhs“ der Besucher zu verstehen.



Quelle: Jan Rathke





Wer noch nicht genug gestaunt hatte, konnte das bei der Sonderausstellung „Rennen und Rallye – die wilden Jahre“ fortführen. In Halle 5 präsentierten sich die Stars des Motorsports auf 4 Rädern der 70er – und 80er Jahre. Ford Capris RS, Schnitzer - BMW 2002 Turbo und der Porsche, mit dem John Fitzpatrick in der Saison 1978 mehrfach auf die ersten Plätze in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft fuhr. Hans-Joachim „Strietzel“ Stück, der damals mittendrin war, eröffnete im Übrigen die diesjährige Bremen Classic Motorshow.



Fortsetzung Seite 73



Da nicht jeder nur zum Staunen nach Bremen gekommen war, sondern auch die Teilesuche war ein großes Thema, denn der Oldie möchte schließlich pünktlich zum Saisonstart wieder auf der Straße.

Mit Einkaufslisten bewaffnet (Anmerkung der Redaktion: wir haben selber eine lange Liste dabei gehabt ;-)) konnte man sich in den Hallen 2 bis 4 in das Getümmel des Teilemarktes werfen. Wer bei der riesigen Auswahl (220 Aussteller) nicht wenigstens zum Teil fündig wurde, der wird auch so nicht das finden, was er sucht.

Der Ersatzteilmarkt in Bremen bot alles: Karosserieteile, Elektrik, Lampen, Dichtungen, Handbücher und sämtliches Zubehör, dass in keiner Schraubgarage fehlen darf.

Noch kein Oldie in der Garage? Dann war das Parkhaus der ideale Ort um den Traumwagen zu finden. Das Parkhaus, das an die Messehallen angegliedert ist, hatte sich in den Tagen der Messe zu einer Verkaufsfläche umfunktioniert. Auf drei Ebenen wurde alles angeboten, was einen neuen Besitzer suchte.

Klein – und Kleinstwagen waren ebenso im Angebot wie luxuriöse Klassiker, Geländewagen und schicke Cabrios. Für jeden Geldbeutel gab es das Passende, einige der Fahrzeuge waren schon Samstag mit dem Schild „Verkauft“ bestückt.



Auch die Zweiradfans kamen voll und ganz auf den Geschmack: in der ÖVB-Arena gab es ebenfalls einen Teilemarkt, Clubs und das Angebot ganzer Fahrzeuge, aber für Zweiräder.



Der Termin für kommendes Jahr steht schon fest:

31.01. bis 02.02.2014

Eintrittspreise:

- Parkgebühr 4,00 €
- Tageskarte 15,00 €
- Zwei-Tageskarte 22,00 €
- Ermäßigungskarte 13,00 €
- Vorzugskarte für Oldtimerclubs 13,00 €
- Freier Eintritt für Kinder unter 14 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen

Essen & Trinken:

- Kaffee 2,00 €
- Latte Macchiato 2,50 €
- Cola 2,00 €
- Pommes rot / weiß 2,50 €
- Bratwurst mit Pommes 5,30 €
- Currywurst mit Pommes 6,00 €
- Bremer Braunkohl mit Pinke, Kochwurst und Salzkartoffeln 9,50 €

Bilder & Bericht:

Sara Letzner

Web:

www.classicmotorshow.de







**Sternfahrt zum
UR-ALP HAPPENING**

7. Minitreffen in Vorarlberg



www.ur-alp.at



29. + 30. Juni 2013

in AU im Bregenzerwald/Vlbg
direkt an der Bundesstrasse Nr. 533

Klassik Minitreffen mit Sternfahrt zur "UR-ALP" in
Au im Bregenzerwald.
Liveband am Samstagabend





Dank an unsere Sponsoren, die uns immer wieder bei unseren Aktionen unterstützen!



Talk to us - Leserbrief, Foren und Facebook

Chatten, simsen, posten - The Rusty Contact

Eure Meinung ist uns wichtig! Daher freuen wir uns sehr über positive Posts in den unterschiedlichen Foren, persönliche Emails, Facebookeinträge und auch Bilder von Euch.

Doch wir brauchen nicht nur Lob, Eure Kritik ist uns ebenso wichtig, denn wir können uns nur ändern, wenn wir auch über Schwachpunkte Bescheid wissen. Darum scheut Euch nicht, schreibt uns oder sprecht uns auf diversen Treffen an.

Bolla 17 (www.mini-forum.de):

Und wieder eine sehr, sehr gute Ausgabe von meiner zweitliebsten Zeitschrift! (an erster Stelle liegt immer noch die FHM 0) Na ganz im ernst, ich freu mich jedes Mal wieder wie das Kind aufs Christkind, wenn die neueste Ausgabe zum Download bereit steht! Super Arbeit vom ganzen Daily Rust Team!!!

Racer (www.w201forum.com):

Ganz toll... :-)!
Vielen Dank + herzliche Grüße
Joachim



Dieses Bild sendete uns **Bart Vanreusel** per Facebook zu ☺



Die Wilden Minis (www.die-wilden-minis.de)

Als ich diesen Eintrag auf ihrer Homepage gesehen habe, wäre ich vor Freude fast vom Sessel gefallen ;)

Da wir ja selten 'was zum Schrauben und Basteln haben, nahmen wir uns die
Bastelbögen aus "THE DAILY RUST" vor 😊 :

Nach 10 Stunden schweißtreibender Arbeit, 8 Litern Kaffee, 2 Flaschen
Sambuca, 3 angeschnittenen Daumen, 5 durchstoßenen Zeigefingern, einer
kurzzeitig verlorenen Fingerkuppe, 3 Meter Verbandsmaterial, ständiger Aufsicht
und fachkundiger Betreuung, durch einen Arzt sowie einer
Psychologin, präsentieren wir stolz die Früchte unserer Arbeit:

10 Papierminis waren der Anfang...



Nun ist die Serie nahezu komplettiert



Benzingespräche - Talk to: Katja Schygulla

Laute Motoren, Benzin in der Luft und eine rasende Katja. Ein Bericht von Sara Letzner.

Katja Schygulla ist Minifahrerin aus Leidenschaft. Bereits seit Jahren fährt sie ihren roten Mini Cooper „Pocito“ während der Sommermonate im Alltag, doch vor zwei Jahren reichte dies nicht mehr aus.

Es gab einen weiteren Mini für die 37-jährige Kiersperin, dieser wird seitdem von der zweifachen Mutter im Rennsport eingesetzt. Ohne die Unterstützung ihres Mannes Christian wäre das alles nicht machbar, aber die Familie lebt „Mini“ und somit stehen alle hinter der erfolgreichen, jungen Frau.

The Daily Rust: Katja, war der Mini schon immer dein Traumauto? Wie bist du auf den kleinen Engländer gekommen?

Katja: Nein, eigentlich nicht. Darüber hatte ich mir bis zu meinem 18. Geburtstag auch keine Gedanken gemacht. Erst als ich meinem Mann (damals noch Freund :-)) sagte, dass ich einen Fiat 500 total klasse finde und er mir dann ein Foto von einem Mini zeigte, war mir sofort klar das das mein Auto sein sollte.

The Daily Rust: 16 Jahre sind eine lange Zeit. Hat der wartungsintensive Kleinwagen dir in dieser Zeit nie die Nerven geraubt? Rost und Elektrikprobleme bringt er ja leider mal mit.

Katja: Klar gab es hier und da mal Probleme mit dem Kleinen, aber die Nerven habe ich dabei nie verloren. Ich hatte wirklich Glück in den ganzen Jahren das nicht mehr kaputt ging als bei jedem anderen Fahrzeug auch.

Wir beide haben schließlich ziemlich entspannt die 200.000 km geknackt: ohne Motorschaden, Getriebe-geräusche oder sonst irgendwelchen großen Reparaturen. Na gut es hat vier Kopfdichtungen gedauert bis wir festgestellt haben, dass ein Mini nun mal das bekommt was er benötigt, ausreichend Sprit.



Photo: Bernd Erlhof

Aber alles kann man ja nicht gleich wissen und durch zahlreiche Gespräche mit anderen Miniverrückten erfuhren wir, dass der Mini zu mager läuft und dadurch ständig überhitzt. Aber sonst lief bzw. läuft mein Kleiner ziemlich gut.

2010 hab ich mich entschlossen, meinem Kleinen sein Herz zu erneuern und aus einem 1.275 ccm wurden stolze 1.380ccm. Ich habe sehr darauf geachtet, dass möglichst viele Originalteile wieder an seine alte Stelle kamen. Tipp an alle Frauen: "selbst mal Hand anlegen hilft" (*Katja schmunzelt*).

The Daily Rust: Scheinbar hat es dir nicht gereicht, den Mini nur auf der Straße zu bewegen?! War es schon lange der Wunsch, einen Mini im historischen Rennsport zu bewegen?

Katja: Hhhhhmmmm, da ich leider als Frau ziemlich gern schnell fahre und schon immer gefallen an Rennwagen und Rennstrecken hatte, hab ich irgendwann aus Spaß zu meinem Mann gesagt, dass ich auch gern mal bei der BCT mitfahren würde. Aus Spaß wurde Ernst und ohne das ich je damit gerechnet hätte, hab ich einen ziemlich verrosteten Mini zum Geburtstag geschenkt bekommen.



An der Seite einen Aufkleber "Rennsaison 2011, Katja Schygulla". Als ich das sah, war ich völlig aus dem Häuschen. Zahlreiche Stunden später, in denen mein Mann wirklich alles gegeben hat, ging ich im Juni 2011 mit dem Kleinen in Zolder das erste Mal an den Start.

The Daily Rust: Wie hast Du Dich an Deinem ersten Tag vor dem Startschuss gefühlt? Was ging Dir so durch den Kopf?

Katja: Ehrlich gesagt ging vorher alles drunter und drüber, das ich kaum Zeit hatte, richtig darüber nachzudenken was da gleich auf mich zu kommt. Der Mini war noch nicht richtig fertig und ich bin in Lackgrundierung gestartet. Was aber das kleinste Problem war.

Ich kam zu spät, die Fahrerbesprechung war gerade zu Ende (sie ist eigentlich Pflichtteil (Danke Silke) und das Rennen ging kurz darauf los. Da der Kleine noch nicht mal abgeladen war, wurde es ziemlich hektisch. Alle die noch etwas Zeit hatten, halfen mit, Nr. kleben, TÜV Abnahme, Scheiben putzen, Gurte einstellen usw. Danke an alle fleißigen Helfer, ohne Euch wär es schief gegangen.

Zur Startaufstellung waren wir noch nicht fertig, so dass ich kurz darauf aus der Box starten musste. Es war beim Einsteigen ein kurzer Moment in dem ich dachte "Was mach ich hier eigentlich, fahr nach Hause und back den Kindern einen Kuchen". Nach dem Rennen wusste ich, was es heißt Adrenalin im Blut zu haben. Es war der absolute Hammer, mit den anderen über die Piste zu jagen.

The Daily Rust: 2010 hast du deine erste Saison im Feld der BCT (British Car Trophy) gefahren. War es schwierig, den Platz in dieser Serie als Frau zu behaupten?

Katja: Hier und da gab es schon den ein oder anderen blöden Spruch oder Andeutungen das ich als Frau fahre, aber die waren nie ernst gemeint.



The Daily Rust: Kommen die Männer damit zu Recht, dass sie hinter dir die Ziellinie überqueren?

Katja: Ich denke schon. Bis jetzt habe ich noch nix Negatives gehört. Ganz im Gegenteil, ich bekomme Lob über meinen Fahrstil und das ich eine sehr saubere und faire Linie fahre.

The Daily Rust: Wurdest Du schon mal innerhalb der Rennfahrerriege gemobbt?

Katja: Nein, auf gar keinen Fall. Eigentlich finden es alle ziemlich cool, dass man als Frau unter den ganzen Männern mitmisch.

The Daily Rust: Was sagen Familie, Freunde und Kollegen zu diesem etwas anderen Hobby?

Katja: Das ich verrückt bin. Am Anfang dachten einige, dass es nur eine kurze Spinnerei ist, aber mittlerweile wissen alle, dass es mehr als nur mal eben ein bisschen Spaß ist. Es steckt Ehrgeiz dahinter!

The Daily Rust: Würdest Du Deinen Kindern später auch erlauben dieses Hobby auszuüben?

Katja: Klar, sofort! Besser kann man Auto fahren nicht lernen. Allerdings würde ich darauf bestehen, dass sie hier und da auch mal mit schrauben um zu verstehen wenn es Probleme gibt, was da passiert bzw. kaputt ist.



The Daily Rust: Begleitet Dich Deine Familie an die Rennstrecke?

Katja: Meine Familie habe ich immer dabei. Ich finde, es ist etwas was ich gern mit ihnen teile und sie auch mit mir. In den Wintermonaten fragt mich meine Kleine immer, wann es denn wieder losgeht.

The Daily Rust: Kannst du dich an dein schönstes Erlebnis auf der Strecke erinnern?

Katja: Mein schönstes Erlebnis war als zweite durchs Ziel zu fahren.

The Daily Rust: Gab es auch schon Situationen, in denen es brenzlig wurde?

Katja: Ja, die gab es leider schon das ein oder andere mal. Auf einer Ölspur auszurutschen und sich dabei unkontrolliert zu drehen ist nicht sehr nett. Aber das schlimmste Erlebnis war letztes Jahr im Juni am Nürburgring. Bei Tempo 150 ist mir vorne links die Antriebswelle im Bereich der Zentralmutter gebrochen.

Beim anbremsen einer Schikane hatte ich auf der vorderen Bremse keine Bremswirkung mehr was zur Folge hatte, das die hintere Bremse trotzdem packte und ich mich um 180 Grad gedreht habe. Ich glaub, dem Fahrer hinter mir ging es mindestens genauso schlecht wie mir, da wir uns auf einmal von vorn ansehen konnten, nur das ich verkehrt herum stand.

The Daily Rust: Was war bisher dein größter Erfolg?

Katja: Im letzten Rennen am Nürburgring lief es so super für mich, das ich für drei Runden in meiner Gruppe auf Platz eins fahren durfte. Nach einem blöden Fehler musste ich diesen Platz leider wieder abgeben, wurde aber dennoch Zweite, was für mich schon ein ziemlich krasses Gefühl war.

Einschub - Hier wird Katja live zu sehen sein:
<http://british-car-trophy.de/aktuelles/vorlaufiger-terminplan-fur-2013.html>



The Daily Rust: Auf welches Rennen freust du dich besonders in diesem Jahr?

Katja: Da wir dies Jahr wahrscheinlich auch in England (Brands Hatch) an den Start gehen werden, freu ich mich da ganz besonders drauf. Was kann es Schöneres geben als mit dem Mini in seinem Heimatland zu fahren.

The Daily Rust: Hast du Ziele für die kommende Saison 2013?

Katja: Nach dem 2. Platz im Gesamtsieg in 2012 würde ich mich riesig über den 1. Platz in diesem Jahr freuen.

The Daily Rust: Vielen Dank für das nette Gespräch! Im Namen des gesamten The Daily Rust – Teams möchte ich dir eine erfolgreiche Saison 2013 wünschen! Gib Gas!

DANKE - Auch auf diesem Wege möchte ich mich noch mal bei Katja und ihrer Familie für den netten Nachmittag bedanken. Schön, dass wir hinter die Kulissen einer Rennfahrerin schauen durften!

Die Fragen wurden gemeinsam von Doris und mir für dieses Interview zusammengestellt.

Bericht: Sara Letzner



Krankenakte Dusty (11-12/12)

Ein Mini erzählt - Dokumentation von Krankenschwester Sara L.



Hallo liebe Leser, schon wieder sind zwei Monate um und ich habe wieder einmal so viel zu berichten und leider auch zu Beichten. In meinem letzten Bericht habe ich erzählt, dass ich hinten schon wieder auf meinem HiRa stehe, doch leider war das reinstes Wunschdenken oder man hatte mir starkes Betäubungsmittel gegeben, dass meine Gedanken nicht mehr klar denken ließ. Der angedachte Zeitplan schien auf jeden Fall mächtig aus dem Ruder zu laufen...

Das neue Heckblech war eingeschweißt, doch im Kofferraum tauchten immer mehr neue, kleine Löcher auf. Theoretisch hätte man das gesamte Blech ab dem Rücksitz tauschen müssen. Naja, Markus flickte mir meinem Kofferraum mit größter Sorgfalt und war davon leider mehr als einmal stark genervt. "Ein Loch mache ich zu, zwei neue Löcher entstehen", das hörte ich ihn einen Abend sagen.

Doch damit war ja leider nicht genug, der rechte hintere Radkasten war sogar über der Reifenlauf- fläche durchrostet. Ein passendes Blech wurde auch dafür extra angefertigt und ordentlich eingesetzt. Da erst mein Hinterteil völlig in Ordnung sein sollte, störte Markus sich erstmals nicht an meinem durch- gegammelten rechten Schweller und der Innen- schweller hatte auch schon die ersten Blessuren der braunen Pest. Nun, bevor es dort weiterging, verzinnte Markus die Schweißkante.

Gespannt waren meine beiden Retter, denn das Verzinnen hatte Premiere bei den Beiden und man entscheid sich, mich als Versuchskaninchen zu nehmen. Dazu wurde ein Verzinnset beim Korrosionsschutzdepot bestellt und direkt ausprobiert. Warum wir uns für Zinn statt Spachtel entschieden haben? Spachtel kann reißen oder hat auch leider manchmal das Problem, dass er einfällt.

(Anmerkung der Redaktion: Lest hierzu bitte auch den Bericht Verzinnen auf Seite 59).

Als Markus damit fertig war, wurde der Kofferraum- boden von innen und außen mittels Zopfbürsten- aufsatz auf der Flex blank gemacht und dann ging es endlich mal mit einem richtig positivem Ereignis weiter: die erste Schicht *Yachtcare* ließ meinen Hintern in einem schönen Einheitsgrün aufstrahlen. Web: www.korrosionsschutz-depot.de

Markus freute sich wie ein Schneekönig, das endlich mal ein einheitliches Bild vorhanden war und nicht mehr der pure Blech-Flickenteppich.

Ich kleiner Mini fragte mich nun, wie es wohl weiter gehen würde... Hoffentlich würde nichts unentdeckt bleiben, ich hab es langsam satt, überall diese Rostnester zu haben. Und ja, Markus entdeckte meinen maroden rechten Schweller genauso wie das Loch im Innenschweller. Bevor er da allerdings weiter machte, kam allerdings noch viel, viel mehr!

Mein rechtes Dreiecksblech, das mittlerweile sicherlich drei Mal so dick war durch den aufblühenden Rost als es üblich ist, musste runter, denn auch hier witterten die Menschen weitere Gefahr. Und es kam wie es kommen musste, dahinter hatte sich im Laufe der Jahre auch die braune Pest breit gemacht. Immer wieder hörte ich Markus fluchen, Sara versuchte ihn immer wieder zu beschwichtigen, denn sie scheint ein noch größeres Herz für mich zu haben als er!

Und dann lief wieder dieses Lied von Seeed im Radio "deine Augen machen bling bling und alles ist vergessen" - hallo Menschen, kommt doch bitte mal vorne rum, ich will euch mit meinen schönen Runden Augen anblincken, euch beschwichtigen, ich kann da doch nix zu das es mir so schlecht geht! Und ehe ich mich versah, fehlte mir schon mein rechtes Augen, da war nun nichts mehr mit bling bling und dann ging auch schon die Flex wieder an.



Ich wusste gerade nicht warum, aber dann merkte ich es schnell, denn mit meinem noch vorhandenen Auge konnte ich einen Blick auf den Kotflügel werfen, der nun auf dem Boden vor mir lag. Darüber war ich etwas geschockt, bei den belauschten Gesprächen war immer nur die Rede davon, dass alles nur ausgebessert und repariert werden sollte. Wenige Minuten später sollte ich den Grund zu hören bekommen, als mal wieder Krisensitzung angesagt war.

Meine Menschen überlegten gemeinsam, wie es nun weiter gehen sollte, ob es Sinn machen würde, nur einem Kotflügel zu tauschen oder die gesamte Front. Ein paar Piekser in meinem Blech und die Entscheidung war gefallen: am kommenden Wochenende sollte die gesamte Front entfernt werden und auch der Motor sollte mir vorübergehend genommen werden. Puh, dachte ich mir erneut, wie gut habe ich es nur, hier gelandet zu sein...

Am folgenden Samstagmorgen ging es dann weiter, doch bevor es mit der eigentlichen Arbeit los ging wurde mein Hinterteil nun endlich beweglich gemacht. Erschrocken war ich, als ich meinen alten, gammelige HiRa (*) spürte – „Gibt man mich nun doch auf???", das schoss mir durch den Kopf.

Beruhigt war ich dann, als ich hörte, dass dieser nur übergangsweise genutzt werden sollte um mich damit mit einem Kartwagen zu verbinden. Klar, der neue Rahmen, der schon in tiefem Schwarz glänzte, sollte von dem Flexstaub nichts abbekommen. Sara hatte mich in der Zwischenzeit von den restlichen Lampen und Blinkern befreit, die Stoßstange in Sicherheit gebracht, so dass Markus samt Flex nun direkt alles raustrennen konnte.

Auch das linke Dreiecksblech, das mein Vorbesitzer mehr als lieblos eingeschweißt hatte, wurde entsorgt. Ehe ich mich versah, war mein Motor ausgebaut und die gesamte Front entfernt. Ziemlich nackig und wehrlos stand ich nun in der Garage... Markus machte sich wieder mal auf den Weg zu Faxe Racing, um neue Teile für mich zu holen, Sara besorgte schon die StickerBomb-Folie, in Bremen auf der Messe suchten sie gemeinsam nach Dingen, die sie für mich benötigten.

(*) HiRa - Hilfsrahmen

Tagein, tagaus wurde an mir gewerkelt. Markus hatte das Stehblech an der A-Säule und die Bodenwanne auf der Fahrerseite gemacht, die rechte Seite war gut vorbereitet, doch dann stand Sara plötzlich in der Garage. Ein Schauer lief über mein Dach, „bitte nicht wieder so ein Schweißanfänger, bitte nicht“ schoss durch mich durch den Kopf.

Weglaufen war nicht, also ließ ich die ersten Schweißversuche von ihr über mich ergehen und musste feststellen, sie hat es 1000Mal besser gemacht, als so manch einer meiner „lieben“ Vorbesitzer.

Kräftig unterstützte Sara meinen Retter Markus auf der Seite, der Innenschweller wurde durch ein kleines, neues Stück ersetzt, die Bodenwanne wurde eingeschweißt und ich sah schon wieder verdammt gut aus! Der Außenschweller passte sehr gut, da war ich auch sehr froh drüber, den Markus hatte ja wirklich mehr als ausreichend mit mir zu tun.

Heute ist nun schon Sonntag, der Sonntag vor der Veröffentlichung der neuen Ausgabe. Es sind nur noch wenige Tage, aber so wie es heute scheint, geht Markus Plan auf und ich bin bis Mittwoch komplett geschweißt. Heute hat er den vorderen HiRa (*) leer gemacht und ihn vorübergehend wieder eingebaut, damit die neue Front angepasst werden kann. Ich bin sehr gespannt, ob der Zeitplan gehalten werden kann.

Natürlich werde ich mich in den kommenden Wochen auch bemühen, so viel wie möglich aufzuschreiben um Euch meine Genesung in der Mai-Ausgabe weiterhin präsentieren zu können und mich dann stolz mit frischem TÜV präsentieren zu können. Schade, dass ich Euch alle nicht auf dem IMM sehen werde, denn da fährt mein Kumpel Checky hin.

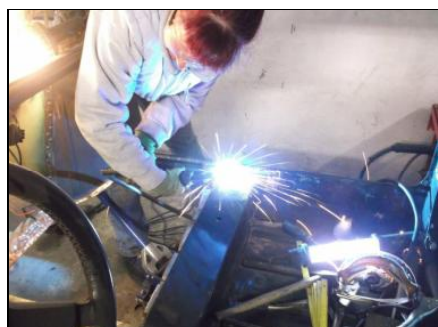
Markus sagt, Checky ist das IMM-Auto *schnief* aber ich werde sicherlich zu anderen Treffen mal mit dürfen!

Macht es gut und pflegt Eure Autos gut!
Euer Mini Dusty

Bericht & Bilder: Sara Letzner



Fortsetzung Seite 84





Rusty Marketplace - Kleinanzeigen

Privater Oldtimer Marktplatz - Fahrzeuge, Teile & Co.

ZU VERKAUFEN

Neuer Tank für Polo 86c Steilheck, Baujahr 1988

Der Tank war nur ein Monat verbaut und ist so gut wie neu.

Preis: 80,00 €
Kontakt: Simone Rother
Email: simone.rother@the-daily-rust.com
Standort: D-58119 Hagen



Symbolphoto

Verkaufe Mini-Metro-Turbo-Motor

- ❖ Auf einem MK1 Rahmen
- ❖ Mit Ladeluftkühler
- ❖ 130 PS Rollenprüfstand
- ❖ Laufleistung 1000 km
- ❖ Inkl. 10 Zoll 4Kolbenbremse
- ❖ Alle Anbauteile
- ❖ Fertig zum Einbauen

Preis: VB 5.000,00 €
Kontakt: R. Stadick
Email: stadick@ecu-gmbh.de
Telefon: +49 / 171 7293380
Standort: D-85599 Parsdorf

Photos vorhanden!

Bitte um kurzen Kontakt an doris.zanotti@the-daily-rust.com

ZU VERKAUFEN

Verkaufe Estate

- ❖ Bj 2/1977
- ❖ H-Zulassung
- ❖ 26 kW
- ❖ 1000 ccm

Preis: VB 5.000,00 €
Kontakt: R. Stadick
Email: stadick@ecu-gmbh.de
Telefon: +49 / 171 7293380
Standort: D-85599 Parsdorf





News für Leser - Der Tellerrandgucker

Dies & Das - News für Leser.

Für Euch gesucht & getestet: Schutzbrille

Bollé „Pilot“ im Praxistest

Flexen, Schweißen, Bohren – da kommt kaum ein Autoliebhaber drum herum. Der Schutz der Augen sollte dabei nicht vernachlässigt werden, schließlich brauchen wir die Augen noch zum Fahren unserer Schätze.

Schutzbrillen gibt es ohne Ende, doch entweder sie rutschen, beschlagen vom Atem oder es rollt einem dennoch etwas ins Auge, wenn man unter dem Wagen liegt. Diese Probleme kennt Ihr?

Damit kann nun Schluß sein, denn mit der Schutzbrille „Pilot“ aus dem Hause *Bollé* sind diese Probleme Schnee von gestern! Das flexible Gestell passt sich sehr gut dem Gesicht an, schließt komplett ab ohne zu Beschlagen und sitzt durch ein verstellbares Gummiband perfekt. Das Sichtglas kann bei Bedarf ausgewechselt werden und die Brille ist gut über einer Korrekturbrille zu tragen.

Unser Fazit: Seit Wochen befindet sich diese Schutzbrille bei uns im Einsatz und wir können sagen, die Anschaffung dieser Brille hat sich gelohnt!

Selbst bei Arbeiten unter dem Auto sind die Augen gut geschützt, sie sitzt angenehm, aber dennoch fest. Preis / Leistungsverhältnis ist gut, denn der Preis von ca. 20€ ist völlig angemessen für den Komfort, den diese Schutzbrille bietet!

Web: <http://www.bolle-safety.de/vollschutzbrillen/pilot-pilopsi#prop0>

Bericht von: Sara Letzner





StickerBomb: Am Rande der Schrauberei...

...kommen so manche Ideen

Draußen ist es noch nass und kalt, der Wunsch nach Sonne und sauberen Autos bleibt nicht aus. Zumindest ein paar Grad wärmer könnte es langsam werden, liegt doch hier schon StickerBomb Folie zum Bekleben vom Winterarosa und unserem Mini „Dusty“!

Während Markus in der Garage am Schweißen war, kam mir einen Nachmittag die Idee, einfach mein Handy mit der StickerBomb – Folie zu versehen. Jetzt müssen sich wohl die Autos dem Handy anpassen, denn mein iPhone strahlt nun mit neuer Deko.

Mehr Infos und coole Folien findet Ihr auf:

http://www.autoaufkleber24.de/sticker_bomb_bombing/sticker_bomb_bombing.htm#flowerbomb
und

http://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=JR8Z-lyNF7s

Bericht von: Sara Letzner



Achtung beim Parken bei BILLA!

Hier werden Minis abgeschleppt ;)

Dieser Schnappschuss erreichte uns von Patrick Stellwag und stammt von einem seiner Kollegen aus dem Raum Kassel.





Termine 2013 - 2014

Was tut sich im neuen Jahr!? *Neue Termine wurden rot markiert*

	07. bis 10. März 2013	Retro Classics Stuttgart	Web: www.retroclassics.de
	22. bis 24. März 2013	Automesse Salzburg	Web: www.automesse-salzburg.at
	07. bis 17. März 2013	Genfer Autosalon	Web: www.salon-auto.ch
	09. bis 10. März 2013	Technorama Kassel	Web: www.technorama.de
	23. März 2013	OSCO Oltimerteilemarkt	Web: www.osco.at
	24. März 2013	Heaven on Wheels	Web: www.howtuningday.be
	05. bis 07. April 2013	Auto & Bike	Web: keine
	27. April 2013	Oldie-Schrauber Hirnsdorf	Web: www.die-oldieschrauber.at
	11. bis 14. April 2013	25. Techno Classica 2012	Web: www.siha.de
	19. bis 20. April 2013	Wachau Classic	Web: www.wachau-classic.at
	21. April 2013	Oldtimertreff Attendorn	Web: www.oldtimertreff-attendorn.de
	27. April 2013	STOGC Oldtimerteilemarkt	Web: www.osco.at
	25. bis 27. April 2013	Südsteiermark Classic	Web: www.suedsteiermark-classic.at
	26. bis 28. April 2013	VW Treffen Wittenberge	Web: www.vwtreffen-wittenberge.de
	01. Mai 2013	Maikäfertreffen	Web: www.kaefertreffen.de
	01. bis 05.05.2013	Schweinerallye	Web: http://schweinerallye.com
	03. bis 05. Mai 2013	Bulli-Days	Web: www.bulli-days.de
	05. Mai 2013	Zeche Zollverein	Web: www.oldtimertreff-zollverein.de
	05. Mai 2013	SLM Bergslalom Mühlbach	Web: www.slm-autoslalom.at



04. bis 05. Mai 2013

Technorama Tulln

Web: www.technorama.de



09. bis 10. Mai 2013

Bergfrühling

Web: www.bergfruehling-classic.de



09. bis 12. Mai 2013

Tuning World Bodensee

Web: www.tuningworldbodensee.de



09. bis 12. Mai 2013

German Race Wars

Web: www.german-racewars.com



11. bis 13. Mai 2013

Geeste air-cooled show

Web: www.kaeferfreunde-emsland.de



17. bis 20. Mai 2013

Internationales Mini Meeting

Web: www.imm2013.eu



19. Mai 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



19. Mai 2013

Stock-Car Lambrecht

Web: www.msc-schloessl.at



19. bis 26. Mai 2013

MB Frühjahrstreffen

Web: www.slclub.at



24. bis 26. Mai 2013

Wolfgangsee Classic

Web: www.wolfgangsee-classic.at



30. Mai bis 02. Juni 2013

Klassikwelt Bodensee

Web: www.klassikwelt-bodensee.de



31. Mai bis 01. Juni 2013

Kustom Kulture Forever

Web: www.kustom-kulture-forever.com



29. Mai bis 01. Juni 2013

Gaisbergrennen

Web: www.src.co.at



02. Juni 2013

Stock-Car Roßbach

Web: www.msc-schloessl.at



06. bis 09. Juni 2013

Vespa Alp Days

Web: www.vespa-alp-days.at



07. bis 09. Juni 2013

Bockshorner Oldtimermarkt

Web: www.oldtimermarkt-bockhorn.de



14. bis 16. Juni 2013

ADAC Eifelrennen

Web: www.adac-eifelrennen.de



16. Juni 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



15. bis 16. Juni 2013

Tauplitzalm Bergpreis

Web: www.alpenstrasse.at



21. bis 22. Juni 2013

Hartberg Historic

Web: www.hartberg-historic.at



21. bis 23. Juni 2013

Volkswagen Veteranentreffen

Web: www.uraltkaer.de



22. bis 23. Juni 2013

Brands Hatch

Web: www.brandshatch.co.uk



26. bis 28. Juni 2013

VW-Bus-Festival

Web: www.vwbus-treffen-berlin.de



27. bis 30. Juni 2013

Braunschweiger Mini Tage

Web: www.mini-bs.de



28. bis 29. Juni 2013

Höllental Classic

Web: www.e4cc.com



28. bis 30. Juni 2013

Tuning Expo Saarbrücken

Web: www.tuningexpo.de



30. Juni 2013

SLM Platzslalom Berndorf

Web: www.slm-autosslalom.at



29. bis 30. Juni 2013

Mad Mini Treffen

Web: www.madminis.at



12. bis 14. Juli 2013

US Car Convention

Web: www.us-car-convention.de



14. bis 14. Juli 2013

Int. VW Blasen

Web: www.vw-blasen.de



19. bis 21. Juli 2013

German Race Wars

Web: www.german-racewars.com



21. Juli 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



30. Juli 2013

SLM Platzslalom Wagrain

Web: www.slm-autosslalom.at



27. Juli 2013

Motore Italiano

Web: www.oldtaliener.at



26. bis 28. Juli 2013

Golden Oldies

Web: www.golden-oldies.de



04. August 2013

Graggerer Oldtimertreffen

Web: www.stainztal.at



11. August 2013

Stock-Car Uttendorf

Web: www.msc-schloessl.at



09. bis 11. August 2012

41. AvD Oldtimer-Grand- Prix

Web: www.avd.de



10. bis 12. August 2012

Polotreffen Hamburg

Web: www.polocruisen.de



18. August 2013

SLM Bergslalom Obertrum

Web: www.slm-autosslalom.at



18. August 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



23. bis 25. August 2013

Miniholiker Treffen

Web: www.anonyme-miniholiker.de



25. August 2013

Stock-Car Schwand

Web: www.msc-schloessl.at



30. bis 31. August 2013

Classic Mini Fahrertraining

thomas.wuertenberger@partner.bmw.de



01. September 2013

SLM Bergslalom Schlössl

Web: www.autoslalom.at



31.08.-01. September 2013

Schöne Sterne

Web: www.mercedes-fans.de



06. bis 08. September 2013

Minitreffen Rottenmann

Web: www.miniclubrottenmann.at



06. bis 08. September 2013

German Race Wars

Web: www.german-racewars.com



12. bis 22. September 2013

IAA

Web: www.iaa.de



13. bis 15. September 2013

Goodwood Revival

Web: www.goodwood.com



15. September 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



15. September 2013

Stock-Car Lambrechten

Web: www.msc-schloessl.at



15. September 2013

SLM Bergslalom Geretsberg

Web: www.slm-autoslalom.at



27. bis 29. September 2013

Rossfeldbergrennen

Web: www.rossfeldrennen.de



29. September 2013

Stock-Car Schlössl

Web: www.msc-schloessl.at



10. bis 13. Oktober 2013

Jochpass Memorial

Web: www.jochpass.com



13. Oktober 2013

SLM Platzslalom Wildenau

Web: www.slm-autoslalom.at



18. bis 19. Oktober 2013

Salz & Öl

Web: www.src-co.at



18. bis 19. Oktober 2013

Classic Expo

Web: www.src-co.at



19. bis 20. Oktober 2013

HistoriCar

Web: www.historicar.net



27. Oktober 2013

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



30.11. bis 08.12.2013

Essen Motor Show

Web: www.essen-motorshow.de



18. bis 20. Juli 2014

Bullitreffen in Kals

Web: www.bullitreffen.at



01. bis 04. August 2014

Internationales Mini Meeting

Web: www.imm2014.co.uk



Das dicke Ende

Impressum - Was es sonst noch zu sagen gibt.

Wichtiger Hinweis - Mini ist eine Marke der BMW Group. Die Namen Mini und Mini-Cooper sowie das dazugehörige Logo werden in dieser Zeitschrift nur zu Kennzeichnungszwecken verwendet. Diese Zeitschrift steht in keinerlei Verbindung mit der BMW Group oder der Marke Mini.

Haftungshinweis - Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links bzw. Verweise. Für den Inhalt der aufgeführten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Termine - Für das tatsächliche Stattfinden der angegeben Termine wird keine Haftung übernommen! Daher bitte immer direkt und persönlich beim entsprechenden Veranstalter vorab erkundigen! Die Kontaktadressen findet Ihr natürlich immer unter dem jeweiligen Beitrag bzw. Termin.

Namentliche Nennung - Es lag mir fern, jegliche genannte Personen in den Texten oder gezeigten Bildern in irgendeiner Art und Weise zu beleidigen oder anderweitig zu verärgern, sollte dies jedoch der Fall sein, entschuldige ich mich hierfür und entferne natürlich den betreffenden Beitrag prompt von dieser Homepage.

Copyright - Viele der hier gezeigten Grafiken stammen von uns, die fremd entnommenen Grafiken unterliegen zum Teil dem Copyright. Sollte ich irrtümlich eine geschützte Grafik verwendet haben, entferne ich diese natürlich umgehend aus dem entsprechenden Artikel wenn der Eigentümer dies wünscht.

Bereicherung - Diese private Zeitschrift erscheint absolut kostenlos. Es werden keine Profite aus der Verteilung dieser und weiterer Auflagen gezogen. Sie dient lediglich zur Information.

Irrtümer, Druckfehler und Änderungen genannter Preisen vorbehalten.

Unser Team

Redaktion Österreich

Doris Zanotti
A-5020 Salzburg

Web: www.the-daily-rust.com

Email: doris.zanotti@the-daily-rust.com

Co-Redaktion Deutschland

Sara & Markus Letzner

Email: sara.letzner@the-daily-rust.com

Technik Support & Race Department

Norbert Supper

Web: www.supper-mini.com

Email: norbert@supper-mini.com

Creative Department "Rusty-Bastl"

Simone Rother

Email: simone.rother@the-daily-rust.com

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

www.supper-mini.com
norbert@supper-mini.com

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 21/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

März 2013

