



Von Z bis A - Die Schweinerallye 2013 *Im Schweinsgalopp quer durch Österreich*

Unsere Wahl, ein Roadtrip durch Österreich, innerhalb von fünf Tagen alle Bundesländer erfahren und dies von..



Field Rumble - Die 12 Stunden von Bohnhorst *Wenn Mofas den Acker beben lassen*

„12 Stunden Mofarennen? Hmmm ok, wird schon Spaß machen“, ... dachte ich mir. So ein bisschen im mit den kleinen „Jollen“ im Kreis fahren kann ja nicht so schlimm..



Das IMM 2013 - The (perfect) Italian Job? *16. bis 20.05.2013 in Mugello - O Sole Mini...*

Toskana, Italien - zwei Worte, die vielversprechend auf das IMM 2013 (International Mini Meeting) blicken ließen!

Aus sämtlichen Ecken Europas und weit darüber hinaus hatten sich Minis sämtlicher Baujahre sowie auch einige MINIs (die seit 2000 von BMW produzierten Nachfolger des englischen Klassikers) auf den Weg gemacht, um das IMM gemeinsam zu erleben.



175/50 R13 - Ende der 13" Bereifung beim Mini *Verfügbarkeits-Ende von 175/50 R13 und 195/45 R13*

Euch gefällt die 13" Bereifung beim Mini bzw. besitzt Ihr einen SPI oder MPI die werksmäßig mit diesen ausgerüstet worden sind? Dann habe ich jetzt eine sehr schlechte Nachricht für Euch...



Geschichten um`s Auto - Mein erstes eigenes Auto

Mobile Lebensgeschichte - Eine motorisierte Zeitreise von und mit Harald Metz (Teil 3)

Nach all den „Mühen“ mit der Fahrschule etc. ging es nun darum an ein eigenes Fahrzeug zu kommen. Mit einem monatlichen Einkommen von 320,00 DM konnte man da keine großen Sprünge machen, hatte ja der Führerschein schon insgesamt fast 300,00 DM (inkl. Gebühren etc.) gekostet, es musste also ein Fahrzeug her das einigermaßen intakt und trotzdem erschwinglich war.

Leider gab es da noch ein gravierendes Problem: Wir waren damals mit 18 Jahren noch nicht volljährig, sondern erst mit 21 Jahren und brauchten zur Anmeldung eines Fahrzeuges die Unterschrift eines Erziehungsberechtigten oder eines bürgenden Erwachsenen. Da meine Eltern dem nie zustimmen würden bekam ich mit einigem Zureden meinen Großvater dazu mir die Unterschrift zu geben.

Zuvor aber musste ich mich natürlich um ein Auto umsehen. Und wie das so ist in Freundeskreisen, da weiß immer einer von einem anderen, dass da gerade einer ein Fahrzeug verkaufen will.

So konnte ich am 13.09.1967 einen blauen VW Käfer Baujahr 1950, Standardmodell anmelden und mein eigen nennen. Es war ein so genannter „Brezelfenster-Käfer“ den ich damals für sage und schreibe 100,00 DM inkl. einiger Ersatzteile erwerben konnte.

Das Getriebe war nicht synchronisiert, also mit „Zwischengas“ zu fahren. Das mit dem Zwischengas musste ich mir dann erst noch verinnerlichen, doch nachdem ich einige Zeit nach dem Prinzip „schönen Gruß vom Getriebe, der Gang ist drin“ gefahren bin, hatte ich auch das raus: Gas geben, Kupplung treten, Gang raus, Gas geben, Kupplung treten, Gang rein, Gas geben!

Das Fahrzeug hatte damals noch Diagonalreifen, denn Gürtelreifen waren zwar schon 1948 auf Anregung von Citroën bei Michelin in Frankreich entwickelt worden, aber erst im kommen und für uns fast unerschwinglich. Wenn das Profil abgefahren war, wurde es zumeist einfach „nachgeschnitten“, mit einer Maschine die einer Stichsäge sehr ähnlich war, nur vorne statt der Säge ein entsprechendes U-Profil-Messer hatte.



Bereits am Samstag den 16.09.1968, also nur 3 Tage danach, ging es das erste Mal mit dem Auto in die Disco, nach Bichl in den „Pferdestall“. Mein Käfer dröhnte durch die Ortschaft wie ein Schwadron Porsche, denn der Auspuff hatte ein Loch und ich noch keinen neuen gekauft.

Gegenüber dem „Pferdestall“ stand dann auch prompt ein dunkelgrüner Käfer mit der Aufschrift „POLIZEI“ und einer von zwei Herren in Uniform winkte mich gleich zu sich: „Bua, des woast abascho, dasd mid dem Auto nimma fahrn derfst, do is jo da Auspuff hie“ Ich faselte etwas von gerade gekauft und zeigte meine Papiere. „Jo, bist mit 5 Mark zufriedn?“ fragte er mich. Ich antwortete ganz verdattert: „Ja wenn Sie damit zufriedn san.“ 5 Mark gezahlt, noch eine Ermahnung den Auspuff sofort reparieren zu lassen und das Thema war erledigt, einen Bußgeldkatalog gab es damals noch nicht.

Am Montag sofort für 25,- DM beim VW-Händler einen neuen Auspuff besorgt und mit Hilfe meines Freundes Helmut eingebaut.

Fortsetzung Seite 3



Meine Erste Beule im Auto handelte ich mir dann bei meiner ersten Nachtfahrt ein (In der Fahrschule gab's die damals noch nicht): Ich war gerade allein auf dem Nachhauseweg und vor Einöd kam mir ein Fahrzeug mit aufgeblendeten Scheinwerfern entgegen. Ich wurde unsicher und kam mit dem rechten Hinterrad auf die Bankette. Es tat einen Schlag und ich sah noch im Rückspiegel etwas weißes fliegen.

Beim nahen Gasthof in Einöd hielt ich an um mir den Schaden bei deren Hofbeleuchtung anzusehen und sah eine Delle im rechten hinteren Kotflügel. Das „weiße“ muss ein Straßenpfosten gewesen sein die damals z.T. noch aus solidem Holz bestanden.

Eines Tages fand ich einen „Zettel“ bzw eine Karte in meinem Auto, ich hatte das Seitenfenster ein paar mm offen gelassen, was man sofort als „Briefeinfurfschlitz“ zweckentfremdete. Es war ein Zettel für ein „Date“ - bei der Polizei. :-)

Auf der Karte stand sinngemäß: „Ihr rechtes Vorderad weist nicht mehr genug Profil aus und befindet sich unter dem zugelassenen Minimum. Sie haben Zeit bis spätestens zum ..., 22:00 Uhr, auf der Polizeiwache Geretsried das Fahrzeug mit behobenem Mangel vorzuführen, andernfalls ...“ Mist, was nun? Kasse leer bzw. kein Geld für einen neuen Reifen!

Da es damals die Pflicht, zwei gleiche Reifen auf einer Achse, noch nicht gab, hätte ja einer genügt – aber kein Geld! Ich fuhr zu dem Freund von dem ich das Auto gekauft hatte, da ich wusste, dass der noch einiges an Ersatzteilen im Keller hatte und fragte ihn ob er nicht einen Reifen, wenigstens leihweise, für mich habe, denn leider war auch das Reserverad für diesen Zweck nicht zu gebrauchen.

Er hatte einen Reifen, komplett auf Felge, allerdings statt 16 Zoll nur 15 Zoll (neuerer Käfer) und die Felgenlöcher stimmten überein. Ein weiteres Manko: Der Reifen hatte an der Außenseite, ziemlich nahe an der Lauffläche einen ca. 5 cm langen Schnitt, nicht durchgehend, klaffte aber an in der Mitte ca. 5 mm auseinander.

Ich überlegte und sagte dann: „Leih mir das komplette Rad bis morgen aus, ich bringe es Dir dann wieder.“ Gesagt, getan. Ich montierte das 15 Zoll Rad rechts vorne, verschmierte den Schnitt mit Dreck und fuhr kurz vor 22:00 Uhr, als es schon richtig finster war vor die Polizeiwache.

Ich stellte das Fahrzeug mit nach rechts eingeschlagener Lenkung so hin, dass der Schnitt nach unten kam und die gute Lauffläche gleich zu sehen war. Danach ging ich in die Wache und zeigte meine Karte und meine Kfz-Papiere mit Führerschein vor.

Ein Beamte sah sich das an, bewaffnete sich mit einer Taschenlampe und ging mit mir nach draußen. Er leuchtete auf die Lauffläche und meinte dann nur noch „Na also, geht doch!“ und verschwand wieder im Gebäude. Mir viel ein Felsbrocken vom Herzen!

Frechheit siegt könnte man sagen, aber Dummheit hat mit dieser Frechheit ziemlich viel Ähnlichkeit, ging es doch um meine eigene Sicherheit.

Am nächsten Tag dann zum Autoausschlächter und für 8,00 DM ein komplettes Rad mit einem einigermaßen guten Reifen geholt und montiert und den 15 Zoll-Reifen wieder meinem Freund zurück gegeben.

Übrigens, Sprit kostete damals gerade mal so um die 50 Pfennig, als ca. 25 Cent.

Jetzt ging es darum dem schlichten Blau des Fahrzeugs entgegenzuwirken: Also Beule raus und Farbe ausgesucht: ein Ferrari-Rot! Spritzpistole etc. beim Farben-Basteky ausgeliehen und in der Halle unseres damaligen Kohlenhändlers (!) lackiert! Das Ergebnis konnte sich trotzdem sehen lassen.



1967 Mein Freund Helmut in der Jachenau



Das hielt aber nur ca. ein halbes Jahr - die Farbe Rot Uni wurde schnell langweilig und es verlangte der Zeit gemäß nach mehr „pepp“:

Während wir den Mercedes 170 S, Baujahr 1951, unseres Freundes Franz auf „Hippie-like“ trimmten und so nebenbei in der Zeitschrift BRAVO den 2. Platz bei einem Wettbewerb gewannen, entschied ich mich für etwas martialischeres: Ich wollte einen „Firebird“ das klang schnell und aufreißerisch und sah super aus, ein echter Hingucker!



Die vorderen Kotflügel stammen von mir :)

Mit den beiden Autos ging's dann z.B. nach München ins „Big Apple“ nach Schwabing, das machte was her! Bei der Fahrt dorthin, „Am Harras“, hatte ich bei einem Ampelstopp, in der Sonne, die damals winzigen Bremslichter des Mercedes zu spät gesehen und meine Stoßstangenhörner rutschten mit einem „Klong“, trotz bremsen, unter die Stoßstange meines Freundes.



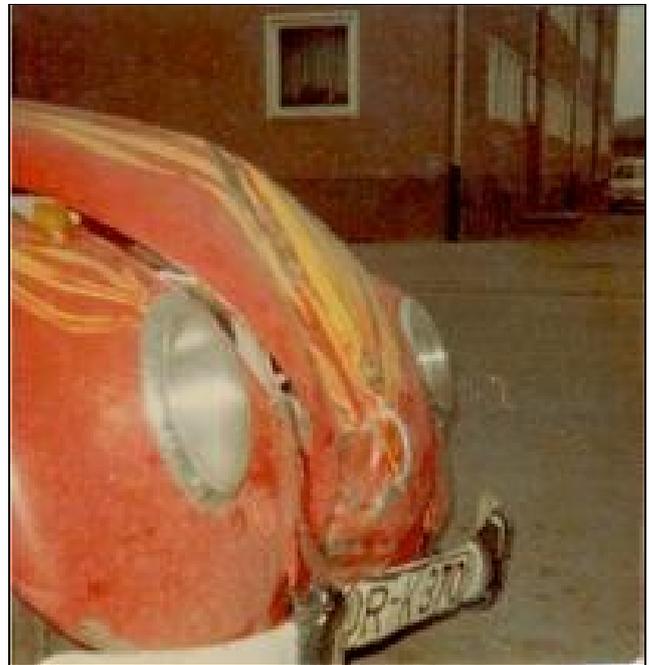
Die Leute blieben gleich stehen und erwarteten jetzt wohl eine Schimpfkanonade der beiden Fahrer. Doch, wir stiegen einfach aus, lachten, drückten den Käfer nach hinten unten weg, stiegen wieder ein und fuhren weiter. Da blieben dann am Straßenrand einige Münder offen stehen.

Doch dann, eines Tages, als ich morgens zur Arbeit fuhr, passierte es wirklich: Als ich auf der schmalen Betonstraße um die Kurve kam, bog aus einer Firmeneinfahrt, linker Hand, ein Kombi in die Straße ein, nahm mir praktisch die Vorfahrt und brauchte dabei die ganze Fahrbahn.



Ich zwar geistesgegenwärtig auf die Bremse, aber der auf dem Beton liegende Kies und Sand wirkte wie ein Kugellager und mein Käfer bewegte sich stur geradeaus, aus der Kurve heraus direkt auf einen ca. zwei Meter hohen Eckpfeiler eines Firmenzauns zu.

Krach!!! Auto steht, Betonpfeiler schräg über mir, nur noch vom Maschendrahtzaun gehalten. Der ca. 12 x 12 cm starke Betonpfeiler mit Armierung war auf der Höhe der Stoßstange durchgebrochen. Mir war zwar „Gott sei Dank“ nichts passiert, trotz damals noch nicht vorhandener Sicherheitsgurte, aber mein Käfer sah aber nicht mehr so toll aus.



Aber nun brauchte die neue Haube auch eine neue Farbe und da ich die Flammen nicht noch mal nachmalen wollte und zudem damals gerade „Porsche gelb“ mit Rallyelook in bzw. „hipp“ war, gab es gleich eine Rundumerneuerung.



Allerdings fuhr er noch! Und der andere? - Einfach weg! Was also tun? Den Schaden hab ich dann bei der Firma, deren Zaun betroffen war, gemeldet. Der zuständige Herr kannte meine Eltern und meinte nur: „Ach von den Pfosten hab ich noch genug da liegen, gib mir 20,00 Mark für die Arbeiter und dann ist des gegessen.“

Puh, das ging ja gut aus. Das Mittelteil konnten wir ausbeulen und eine neue Haube gab's für 10,00 DM vom Autoausschlächter. Das war mein erster richtiger Unfall - gerade noch mal gut gegangen.



Also wieder das Prozedere mit Farben etc. und die Kiste optisch schneller gemacht - äh. bei 24,5 PS wohlgemerkt. Und damit das auch technisch-optisch rüberkam besorgte ich vom Autoausschlächter in Bad Tölz noch eine Motorklappe vom Käfer Cabrio. Das ergab zusätzliche Luftschlitzte. Durch das Ausstellen der Haube wurde zusätzlich der Eindruck eines stärkeren Motors erweckt.



Anfangs fuhr ich dann oft noch mit 16 Zoll Winterreifen, auch im Sommer, was mir im Gelände oder auf schlechten Straßen gegenüber meinen Freunden einige Vorteile verschaffte.

Naja, ins Gelände fuhr man damals halt gerne wegen der „Zweisamkeit“, denn, von wegen ein Mädchen einfach mit nach hause nehmen und z.B. mit den Worten „Hallo das ist die Christel“, an den Eltern vorbei ins Zimmer rauschen, das ging damals nun gar nicht. Wenn man nicht gerade eine andere Gelegenheit hatte, dann musste eben das Autos erhalten.

Beim Kauf oder auch bei der Besichtigung einer Neuerwerbung eines Freundes war die erste Frage „Hat der Liegesitze?“. - Ja wegen dem Schlafen im Auto im Urlaub - warum sonst wohl?! ;-). Dafür gab es übrigens sogar Nachrüstsätze zum Selbstumbau! Nun der Käfer hatte aber auch eine „ausreichend“ große Rückbank. :-)

Bei einer solchen „Rückbank-Aktion“ kam es dann auch prompt zu einer etwas komischen Situation: Wir (meine damalige Freundin und ich) fuhren mit meinem „Firebird“ so tief wie möglich in den Wald, sogar den Weg verlassend, damit man das knallige Auto nicht so schnell entdeckt.

Soweit so gut! Als wir allerdings wieder abfahren wollten fing das Problem an, wir hatten waren wohl zu leidenschaftlich und die Räder hatten sich im weichen Waldboden tiefer eingegraben, zwar nur ein paar Zentimeter, aber genug um in der Mitte des Fahrzeugs auf einem kleinen Buckel aufzusitzen und kam dadurch nicht mehr weg.

Das Auto einfach zu zweit über den Buckel schieben klappte auch nicht. Da hatte ich eine glorreiche Idee! Wenn das Auto mit Person(en) zu schwer war um vom Fleck zu kommen und wir allein nicht die Kraft hatten, dann eben folgendes vorgehen: Auto anlassen, 1. Gang rein, ich hinten auf die Stoßstange damit die Antriebsräder Bodenberührung bekamen und sie schieben! Und - es funktionierte!

Nur musste ich nun sehen, dass ich schleunigst ins Auto kam bevor dieses am Ende der Lichtung sich mit Bäumen vergnügte, aber auch das in letzter Sekunde geschafft.

Es sollte in meiner „Sturm- und Drangzeit nicht mein letztes Abenteuer dieser Art bleiben: Es war schon spät als uns wieder einmal die Naturverbundenheit überfiel, nur dieses mal waren wir ja schlauer und ich hatte ein paar Tage vorher eine kleine Scheune ausgemacht, die abseits einer Nebenstraße im Wald lag und über einen Feldweg erreichbar war.

Also dort hin und alles war paletti, außer wiederum unsere Abfahrt: Es hatte zwischenzeitlich in Strömen geregnet und der Standplatz meines Käfers hatte sich in ein Morastloch verwandelt, da half kein Stoßstangentrick oder Zweige unter die Räder etc. Die Antriebsräder waren einfach soweit eingesunken, dass das Fahrzeug aufsaß und sich im Schlamm regelrecht festsaugte.

Zur Straße vor waren es zwar nur ca. 150 bis 200 m, jedoch kam um diese Zeit höchstens noch Fuchs und Hase vorbei! Also, Freundin blieb beim bzw. im Auto und ich Fußmarsch, knappe 3 km, nach Bairawies, dort brannte beim ersten Hof noch Licht.



Als ich denen dort schilderte, dass ich da mit meinem Käfer inkl. Freundin im Schlamm festsaß und zur Rettung einen Bulldog (Traktor) bräuchte verwandelte sich das zuerst etwas unwillige Gesicht in ein breites Grinsen und er holte seinen Traktor und zog uns raus. Ich gab ihm, für damalige Verhältnisse die stolze Summe von 20,00 DM und war froh das Thema vom Tisch zu haben.

Eine andere Story passierte drei Freunden und mir dann mal in Bad Tölz.

Ich hatte damals ein Prinzip, welches ich „Gott sei Dank“ bis heute beibehalten habe: „Kein Alkohol am Steuer“. Dies führte natürlich immer dazu, dass ich „der Fahrer“ war und meine Freunde lieber meinen damals „etwas forschen Fahrstil“ vorzogen gegenüber der Gefahr ihren Führerschein aufs Spiel zu setzen.

Doch an diesem Abend, warum weiß ich heute nicht mehr, hatte ich leider auch etwas getrunken. Zwar nicht viel aber es reicht für mich, dass ich mich weigerte heim zu fahren. Da alle anderen auch etwas getrunken hatten kam es auch nicht in Frage einen der anderen fahren zu lassen.

Da es Samstag war und wir am nächsten Tag nicht zur Arbeit brauchten und kein Bus mehr fuhr, entschlossen wir uns im Auto zu übernachten. Gesagt getan. Das böse Erwachen kam am nächsten morgen als ich startete und los fahren wollte, das Auto reagierte auf die Lenkung etwas eigenartig: Alle vier Reifen platt!

Da hatte uns doch wohl jemand die Luft raus gelassen. Das einzige intakte Rad war das Reserve-rad. Also was tun? mit 3 Rädern zur nächsten Tankstelle, ca. 3 km Berg abwärts und wieder Berg aufwärts, das erschien uns etwas „hart“.

Da hatte einer meine Kumpels die rettende Idee: Mensch, nur ein paar hundert Meter von hier, bergauf ist doch einer der Autoausschlächter, vielleicht ist da jemand da (damals war es durchaus üblich, das solche Unternehmer auch Sonntags auf ihrem Gelände arbeiteten) bzw. dort wohnten.

Also einer blieb beim Auto und wir zu dritt losmarschiert und tatsächlich wir hatten Glück und trafen den Besitzer dort an und schilderten ihm unser Problem.

Er gab uns drei, nicht mehr ganz taufrische Reifen mit Felgen für 5,- DM das Stück und wir zogen wieder Leine. Jetzt schnell alle vier Reifen gewechselt und vorsichtig zur Tankstelle gefahren um die Luft in den Reifen zu prüfen und ggf. nachzufüllen etc.

Die Heimfahrt gestaltete sich dann, durch die zusätzlichen drei Reifen im Inneren des Wagens (ein Reifen ging ja im Tausch für den Reservereifen vorn unter die Haube), für die Mitfahrer nicht besonders bequem. Zu hause wurden dann die Schläuche, (jawohl, Schläuchel!) geflickt, denn durch die ersten Meter Fahrt ohne Luft, zudem auf Kopfsteinpflaster, überstanden dies die Schläuche nicht.

Bei meiner ersten Fahrt nach München, wieder mal voll besetzt, fing es auf einmal im Auto an verbrannt zu riechen.

Zuerst kam der Verdacht auf, das einer seine Zigarettenkippe hat fallen lassen, aber es war ein anderer, mehr beißender Geruch, der auch bei jeder Unebenheit mit einem „brzzt“ begleitet wurde.

Ich hielt an einem Parkplatz an, lies alle aussteigen und machte mich auf die Suche. Meine Nase führte mich zur Rückbank und ich hob die Rückbank an und fand des Rätsels Lösung: Auf der dort befindlichen Batterie war gar kein Schutzdeckel und die Quer verstrehten Metallfedern unter der Rückbank stellten unter dem Gewicht der hinten sitzenden Personen bei jeder Unebenheit einen Kurzschluss zwischen „+“ und „-“ her.

Also leichteste Person über die Batterie und schwerste Person vorne auf den Beifahrersitz, zudem ein zufällig vorhandener Pappkarton als Isolierung über die Batterie gelegt. Problem gelöst!

Etwas kurioser war da schon das Problem mit den Seitenscheiben und Türöffnern: Als ich das erste mal in Wolfratshausen über die Bahnüberführung an der B11 fuhr machte es „kling“ und als ich dann nach der Bahnüberführung rechts in den damals noch vorhandenen Feldweg mit Schlaglöchern einbog machte es nochmals „kling, kling“ und dann dann ein lautes „rumms“, und auf einmal zog es im Auto, denn ich hatte kein Seitenfenster mehr!

Fortsetzung Seite 8



Es war schlicht und einfach in die Türe abgerauscht indem sich Halterung und vorher auch die Türöffner und Kurbeln mit „Kling“ verabschiedeten. Letzteres merkte ich als ich aussteigen wollte und die Türen nicht öffnen konnte. Mein Vorbesitzer hatte einfach vergessen die Splinte bzw. Splintschrauben wieder einzusetzen und die Türöffner etc. einfach nur auf die Verzahnung gesteckt. Hinzu kam, dass er die Scheibhalterung nicht sauber fixiert hatte. Hat trotzdem verhältnismäßig lang gehalten.

In meinen „Rallye-Käfer“ kam dann auch noch erlesenes Interieur hinein:

- ⤴ Leder bezogenes Lenkrad (Eigenleistung)
- ⤴ Himmel: weißer BMW Himmel mit winzigen schwarzen Tupfen (Eigenleistung)
- ⤴ Mittelkonsole (Autozubehör vom Arbeitgeber – neu auf dem Markt - II. Wahl)
- ⤴ Schaltknopf aus Holz (II. Wahl vom Arbeitgeber)
- ⤴ Seitenteile mit schwarzem Kunstleder bezogen
- ⤴ Armaturenbrett mit mit schwarzem Kunstleder bezogen, Radio etc. mit Palisanderholzfurnier beklebt (Eigenleistung)
- ⤴ Sitzbezüge aus dem BMW Himmel mit Schwarzen Sitzflächen (Hat meine Großmutter genäht)
- ⤴ „Zweipunkt“-Sicherheitsgurte, aufgrund des Unfalls, selbst eingebaut („Dreipunkt“-Gurte kamen erst später auf den Markt. Auch mussten die Gurte noch von Hand straff gespannt werden!)



Die Materialien erhielt ich als II. Wahl bzw. Verschnittmaterial von meinem damaligen Arbeitgeber, der EMPE-Werke die Interieurteile an Ford in Köln, BMW in München usw. lieferte. Beim beziehen der Seitenteile haben mir die Arbeiterinnen der Firma die Teile nach den alten aus Hartfaserplatten geschnitten und sie dann entsprechend bezogen.

Beim Radio handelte es sich noch um ein Röhrengerät mit Zerhacker! Radiohören in dem man das Radio einfach ohne Motor laufen ließ führte innerhalb kürzester Zeit zu einer leeren Batterie (6 Volt!). Bei einer schwachen Lichtmaschine hatte das einen ähnlichen Effekt.

Und außen: da kamen noch sportliche Zierfelgen hinzu von denen mir zwei gleich wieder geklaut wurden. Hinten kam eine Exportstoßstange dran, die hatte allerdings, ehrlich gesagt mehr praktischen Nutzen, da sie stabiler war als die normalen Stoßstangen von denen ich aufgrund der „optimalen Sicht nach hinten“ bereits zwei Stück „verbraucht“ hatte.

So ging eine z.B. bei einem weiteren Besuch im „Pferdestall“ in Bichl drauf: rückwärts eingeparkt und beim wegfahren in der Dunkelheit nicht mehr daran gedacht und auch nicht geschaut (mit den Gedanken wahrscheinlich noch bei den Mädels), dass hinterm Auto, das „ganze Rückfester“ verdeckend, eine große Kastanie stand.



Rückwärtsgang eingelegt und Stoßstange gekillt. :-)

Die zweite ging bei einem meiner Besuche bzw. beim abholen meiner damaligen Freundin drauf. Auto rückwärts eingeparkt dabei zwar in den Rückspiegel geschaut, im mittleren nichts gesehen und im linken und rechten war alles frei, also mit „Schmalz“ zurück: Ein lautes „Dong“ verkündete dann die „Verabschiedung“ der zweiten Stoßstange, denn genau im toten Winkel befand sich ein kleines, längliches Gemüsegärtchen mit einem max. 40 cm hohen Zäunchen und einem Gartentürchen, bestehend aus mindestens 5 cm Durchmesser dicken Rundpfosten. Mit dem „Dong“ hab ich dann das Gartentürchen im Rückspiegel gesehen, als es davon flog.

Als ich zum 01. Oktober 1968 zur Bundeswehr einrücken musste stellte sich die Frage was ich mit dem Auto während der Grundausbildungszeit machen soll. Zum einen mussten wir damals mit der Bahn anreisen, Sammelplatz Hbf München und Sammelzug nach Nürnberg, denn so einfach mit dem Auto anreisen, das war nicht drin. Zum anderen gab es alle 14 Tage eine Wehrsoldauszahlung von nur 65,00 DM - gegenüber den vorher verdienten 320,00 DM im Monat, - also ziemlich happig! Hinzu kam damals noch, dass man während der Grundausbildung sowieso erst die Kaserne das erste mal verlassen durfte wenn die Grußabnahme mit Vereidigung erfolgt war und das war meist erst nach ca. zwei Monaten und das noch ca. 200 km von zu hause entfernt. Bis dahin also „eingesperrt“!

Gravierend war dann noch, dass ich das Auto nicht bei mir zu hause auf unserem Grundstück abstellen durfte, mein Vater erlaubte das nicht und ich hätte mich damals nie getraut dagegen anzugehen oder das Verbot zu missachten. Auf der Straße wollte ich das Fahrzeug dann auch nicht drei Monate stehen lassen.

Die Lösung bot sich in folgender Form an: Ein Freund suchte übergangsweise ein Auto, wollte oder konnte aber noch keines kaufen, also schlug ich ihm vor meinen Käfer für die drei Monate zu mieten. Ich vermietete ihm dann mit einem einfachen, selbst geschriebenen Mietvertrag, den Käfer für 30,00 DM im Monat sowie anteilige Versicherung und Steuer. Von ihm verursachte Schäden gingen auf sein Konto (diese Passus trat „Gott sei Dank“ nie in Kraft).



Nach der Grundausbildung wurde ich nach Lagerlechfeld versetzt und dort erst mal in die Neujahrs-Dienstbefreiung geschickt, jetzt konnte ich meinen Käfer wieder an mich nehmen und ihn für die Fahrten zwischen Geretsried und Lechfeld sowie für Fahrten im Umfeld der Kaserne einsetzen. Er fing dann aber an zu schwächeln und lief nur noch auf drei „Töpfen“.

Ein anderes Fahrzeug musste her. Am 24. Februar 1969 meldete ich mein erstes Fahrzeug ab. Ich bot ihn noch VW an, denn das Fahrzeug hatte inzwischen 378.000 km angesammelt - auf dem ersten Motor! Von dort antwortete man mir zwar freundlich, gab mir aber zu verstehen, dass sie mehrere alte Käfer hätten die bereits über 500.000 km drauf haben. Als Beigabe erhielt ich ein Buch über Wolfsburg mit einer Widmung, welches sich noch heute in meinem Besitz befindet.

Der Käfer mit Brezelfenster wäre mir heute aber lieber.

Also schaffte ich mein treues Auto, mit einem lachenden und einem weinenden Auge zum Autoausschlächter und erhielt dafür noch 60,00 DM.

Bilder und Bericht: Harald Metz
Web: www.harald-metz.de



1. Lauf der Salzburger Landesmeisterschaft

05.05.2013 - Erstmals durchgeführt vom MSC Mühlbach/Hkg.

Ungewöhnlich früh machten wir uns dieses Mal auf dem Weg zum ersten Bergrennen der Saison, denn immerhin galt es unseren Fiat Cinquecento Novitec erstmalig der technischen Abnahme vorzuführen.

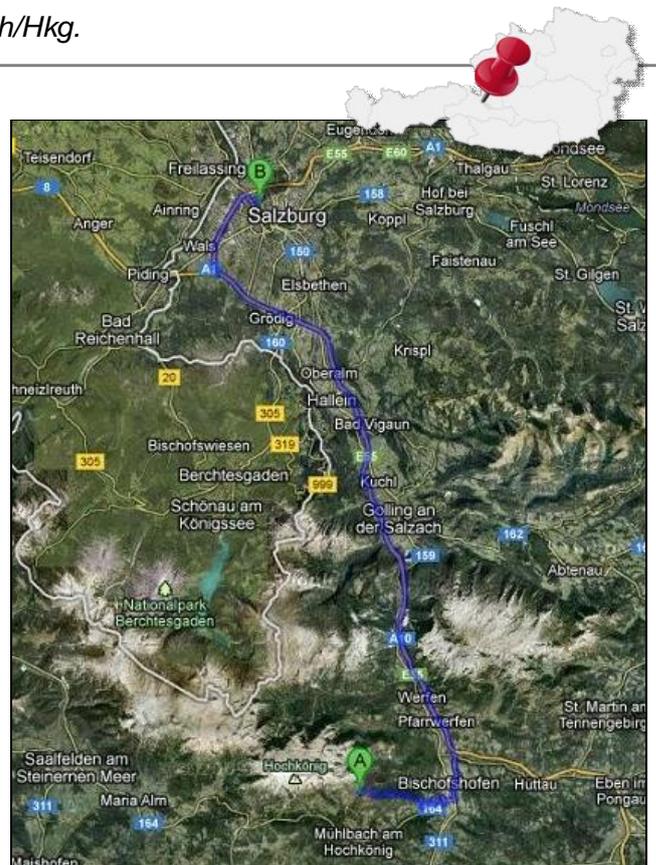
Und da es sich um einen Straßen zugelassenen Wagen mit Einzelgenehmigung handelt, gingen wir eigentlich davon aus, das wir in der Serien-Klasse starten würden die immer am Vormittag stattfindet...dazu später aber mehr.

Es ist schon ein lustiges Gefühl wenn man sozusagen auf „eigener Achse“ zu einem Rennen rollt und vor allem angenehm unkompliziert. Kein mühsames Auf- und Abladen und keine lästigen Geschwindigkeitsbegrenzungen durch den Hängertransport, das hat schon was für sich!



Und so manövierten wir unseren kleinen Turbo quer durch das Land zum ersten Lauf der Salzburger Landesmeisterschaft, das diesjährig erstmals vom MSC Mühlbach am Hochkönig im schönen Pongau ausgerichtet wurde.

Alleine schon das letzte Stück der Anfahrt zum Veranstaltungsort, hätte man eigentlich in die Wertung mit einberechnen können - scharfe Kurven, Kehren, starke Steigung - 10 Spaßpunkte und perfekt um die Reifen auf Rennbetrieb zu bringen!





Vermutlich war das ein cleveres Auswahlverfahren - Kommst Du da nicht hinauf, brauchst Du erst gar nicht mitfahren ;)

Leider verdeckte zu Beginn fieser Hochnebel das traumhafte Panorama das sich rund um den Veranstaltungsort ausbreitete. Erst ziemlich am Ende des Rennens, öffnete sich der Himmel ein wenig, wobei noch dieses Photo entstand.



So wieder zurück - wir standen da also um 09:00 auf ca. 1.500 m am Fuße des Hochkönigs bei der Anmeldung und freuten uns über die Startnummer 313 die wir bekommen hatten (1.Division / 3.Klasse).

Also eine Startnummer für die Klasse wie wir uns es gedacht hatten (1100 ccm x 1,7 Turbozuschlag).



Division 1 / Klasse 3 von 1601 bis 2000 ccm
Startzeit: 10:45

In der Zwischenzeit vertrieben wir uns die Zeit damit die Strecke zu erkunden und uns die Läufe der vorherigen Klasse anzusehen.



Klar zum Start! Endlich war es so weit und wir reihten uns zur technischen Abnahme.



Und nun kam der große Schock - Was? Der Turbo-umbau ist aber nicht original - Der lief niemals so vom Band und dann auch noch ein offener Luftfilter und ein Pop-Off Ventil - Nein, das geht gar nicht - ab in die 7. Klasse!

Die 7. Klasse in der 2. Division???? *kreisch*



Beschreibung Division 2 Verbesserte Fahrzeuge

(Auszug) Krümmer und Auspuffanlage sind freigestellt, jedoch sind Flammrohre nicht erlaubt. Reifen und Felgen sind freigestellt, sie dürfen jedoch nicht über die Karosseriebreite hinausragen. Slick-Reifen sind erlaubt. Eine behördliche Anmeldung ist nicht erforderlich.

Ich zeig Euch mal, was das in Bezug auf die Klasse sieben bedeutet:

- 702 - Ford Escort MKI
- 705 - Ford Fiesta S 16V
- 706 - Ford Escort
- 709 - Honda Civic Type-R
- 717 - VW Golf GTI



Start Nr. 706

Ja gut, unser Fiat Cinquecento lief nicht genauso vom Band, aber das tut ein AMG-Mercedes schließlich auch nicht.

Er lief vom Band, wurde von der Firma Novitec umgebaut und erhielt in Zuge dessen eine Einzelgenehmigung.

Cinquecento Turbo - Für die Basis des Cinquecento Sporting (1.108 cm³) bieten bzw. boten die Tuningfirmen Novitec, Hörmann, G-Tech und Merkur Turbo-Umbausätze mit Straßen-zulassung an, welche den kleinen Cinquecento in 7,9 s auf 100 km/h beschleunigen.

Mit entsprechender Getriebeabstimmung ist damit für den Cinquecento die 200-km/h-Grenze kein Hindernis mehr. Die zu erzielende Leistung für diese Umbausätze ist mit 74 kW (101 PS) angegeben, einige wenige Novitec-Ausführungen hatten sogar 82 kW (112 PS).

Die Zahl der entsprechend umgebauten Autos dürfte unter 1.000 liegen. (Auszug Wikipedia)

Aber was hilft's wenn die technische Abnahme anderer Meinung ist und so starteten wir nach einigen Stunden Wartezeit mit unserer kleinen Keksdose zwischen den wesentlich stärkeren Boliden...



Start Nr. 702



Start Nr. 705

Fortsetzung Seite 13



Auf welchen Platz wir bei der Wertung landeten ist wohl klar, oder? Hier noch eine kleine Bestzeiten-gegenüberstellung vom Schnellsten und uns:

Platz Nr. 1 - 38:15

Platz Nr. 7 - 49:17

Differenz: 11:02

Ich weiß ja, dabei sein ist alles und man muss es sportlich sehen, aber wo bleibt der Spaß wenn man bereits im Vorhinein weiß, dass es klar ist, das man auch bei den zukünftigen Rennen definitiv Letzter sein wird?

Und da uns das irgendwie gewurmt hat, schrieb ich eine Email an den Leiter der Salzburger Landesmeisterschaft und erklärte ihm das Problem ziemlich genauso wie Euch jetzt.



Reaktion: Keine Antwort ist auch eine Antwort...also das hat mich persönlich schon ziemlich enttäuscht. Wenn man als Teilnehmer nicht mal eine Rückantwort wert ist...na danke.

Fazit: Wir werden mit unserem Fiat bei keiner Veranstaltung der Salzburger Landesmeisterschaft mehr antreten.

Bildgalerie & Co.

Sämtliche Bilder von der Veranstaltung findet Ihr wir wie immer auf unserer Facebookseite!

Link: www.facebook.com/The-Daily-Rust/





Die Klasse 5 hat es diesmal hart erwischt, insgesamt fünf Teilnehmer vielen wegen diverser technischer Probleme aus.

An dieser Stelle möchte ich auch noch einen recht schönen Gruß an „Fuzzi“ & Co. hinterlassen!





Pro & Contras:

Dafür, dass der MSC Mühlbach erstmalig eine Salzburger Landesmeisterschaft veranstaltete, war sie ausgesprochen gut organisiert. Für Speis und Trank war ausreichend gesorgt und bei eventuellen Fragen, war sofort Jemand zur Stelle.

Ich würde nur beim nächsten Mal darum bitten, im Startbereich eine Toilette zu postieren, da die nächste beim höher gelegenen Gasthaus fast so weit entfernt ist, das es unter Umständen in die Hose gehen kann ;)

Schade war auch, dass die Fahrer ihre Zeiten nicht sehen konnten, da der obere Zeitbalken ausgefallen war.

Weiters hätte ich mir auch einen Aushang der Zeiten gewünscht, wie ich es vom MSC Schlössl und MSC Flachgau gewohnt bin.

Dazu muss ich jetzt aber auch anführen, das es vielleicht schon einen Ausgang geben hat, ich ihn aber nicht finden konnte...

Preise:

Startgebühr 20,00 €
Trainingslauf 6,00 €

Bier 0,5l 3,00 €
Radler 0,5l 3,00 €
Limo 2,50 €

Bosna 4,00 €
Frankfurter 3,50 €

Web:

www.geomix.at/verein/msc-muehlbach-hkg
www.slm-autoslalom.at

YouTube Videolink

Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=k6Q6hs7Smio>



Auch ein Fernsichteam des RTS (Regional TV Salzburg) war vor Ort. Den dazugehörigen Beitrag findet Ihr hier in der Mediathek:

Link: <http://www.rts-salzburg.at/content/show/id/2799>

Bei Minute 02:08 ist auch Norbert bei einem seiner Läufe zu sehen!





KnowledgeSharing - Der Porsche Spyder 550

Technische Details - Die doppelte, elektrische Benzinpumpe Autopulse 500 (6V/12V)

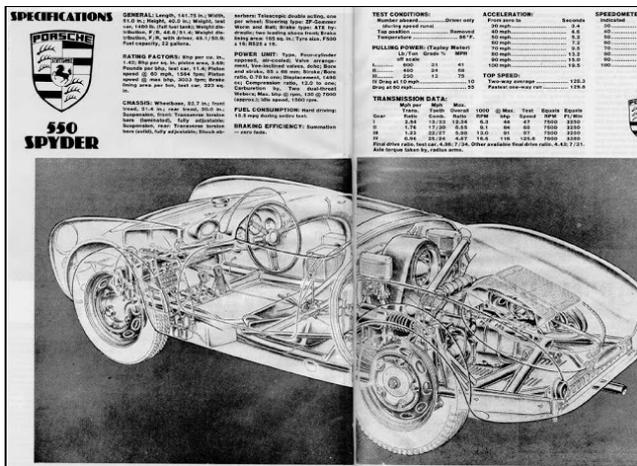
Der **Porsche 550** ist ein Sportwagen der Dr.-Ing. h. c. F. Porsche KG, weiterentwickelt aus dem Porsche 356. Durch seine Leichtmetallkarosse, die mit einem zweidimensionalen Rahmen aus Rohren (Leiter- bzw. Flachrahmen) verbunden ist, erreicht der Wagen ohne Treibstoff ein Fliegengewicht von ca. 550 Kg.

Soweit so gut, diese Details lassen sich alle in den diversesten Quellen nachlesen, was jedoch nur selten erwähnt wird, ist das dieses Modell auch eine doppelte, elektrische Benzinpumpe besaß und genau so eine viel mir zufällig in die Hände.

Autopulse 500 (6V/12V)

Es war gar nicht so leicht etwas über diese amerikanische Benzinpumpe herauszufinden. Laut Auskunft des Besitzers erreichen funktionierende Modelle vierstelliger Verkaufssummen im Internet.

Da wäre sie mir vor Schreck fast aus der Hand gefallen ;)



Von diesem Porsche wurden 1955 insgesamt nur 90 Stück gebaut und nur 78 Stück gelangten in den Verkauf. Von diesen Wägen importierte der Besitzer des Autohauses Competition Motors in Hollywood, John von Neumann, fünf Stück in die Vereinigten Staaten.

Einen dieser besagten fünf Stück erstand James Dean im September 1955, in dem er auch sein tragisches Ende finden sollte.

...aber wir verlassen jetzt mal das Geschichtliche und tauchen etwas tiefer in die Technik ein. Der Porsche 550/550A war mit einem „Fuhrmann-Motor“ (Typ 547) bestückt, ein luftgekühlter 4-Zylinder-Boxermotor mit vier Nockenwellen (zwei auf jeder Seite), die von Königswellen angetrieben wurden. Weiters besaß er eine Doppelzündung mit zwei getrennten Zündventilern und zwei Zündspulen mit zwei Doppelfallstromvergäsern.

AUTOPULSE

(THE ELECTRIC FUEL PUMP)

by Ireland & Mattheus

THE AUTOPULSE CORP.

Since the introduction of AUTOPULSE four years ago, this efficient magnetically controlled fuel pump has revolutionized fuel supply systems to the point that AUTOPULSE is now standard equipment of the engines of foremost boat and engine builders the world over.

Now the AUTOPULSE Corporation, who have taken over the manufacture of AUTOPULSE, have made this already successful electric fuel pump even more reliable.

The New AUTOPULSE has a maximum emergency capacity of over 20 gallons per hour when lifting fuel 30 inches. It provides a high degree of performance that gives your boat greater power and higher sustained speeds. AUTOPULSE delivers a constant and positive flow of clean filtered gasoline to the carburetor regardless of the speed, or position of the boat. The flow is automatically regulated by the needs of the motor.

Write at once for detailed information on AUTOPULSE.

Read What These Boat Owners Say

The Capital to Capital race for cruisers from Olympia, Washington, to Juneau, Alaska, of 508 nautical miles in the longest race for power boats in the world. The Sandpiper II made gratifyingly a non-stop run. The running time was 103 hours and 42 minutes. The engine was a 6 cylinder 65 h.p. and the gas was delivered to this engine by an Autopulse.

"Two Autopulse pumps through this long race are handled for me."

"The two sets of Autopulse pumps, installed in my power cruiser 'Sea Dream III', are still functioning perfectly; as a matter of fact, I have not paid them the slightest bit of attention since they were originally installed. I cannot speak too highly of your product."

These Leading Boat and Engine Builders Use and Endorse AUTOPULSE

Albany Boat Works, Boston Boat Works, Buffalo Boat Works, E. E. Dyer Boat Works, Elms Works, Great Marine Motor Co., Grosvenor Boat & Motor Co., Haskins Boat Co., Hull-Scott Motor Company, Lakeside Motor Co., Packard Motor Co., Newport News Ship Bldg. & Dry Dock Co., Starbo-Scott Co., Stevens & Sons Boat Co., Williamson Boat Works, New York, Inc. and numerous others.

The New AUTOPULSE is stocked by leading marine dealers everywhere. If your dealer cannot supply you, write us.

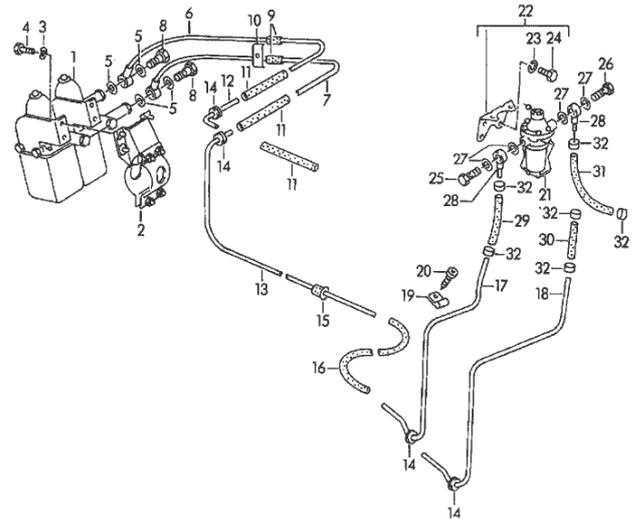
Maxwell McTear, Bureau, 313 St. at 43rd Ave., New York

Since the introduction of the AUTOPULSE, who have never failed to deliver the most satisfactory, which give your boat increased power and speed.

Since the introduction of the AUTOPULSE, who have never failed to deliver the most satisfactory, which give your boat increased power and speed.



Ersatzteile fand ich bei:
Web: www.autoatlanta.com



Bei meinen Internetrecherchen stolperte ich auch zufälliger Weise über einen Anschlussplan für dieses Fahrzeugmodell!

Bei Interesse bitte melden!
Email: doris.zanotti@the-daily-rust.com



Das IMM2013 - The (perfect) Italian Job?



O Sole Mini - Ein Rückblick von Sara Letzner.

(16.-20.05.2013) Mugello, Toskana, Italien - drei Worte, die vielversprechend auf das IMM 2013 (International Mini Meeting) blicken ließen.

Aus sämtlichen Ecken Europas und weit darüber hinaus hatten sich Minis sämtlicher Baujahre sowie auch einige MINIs (die seit 2000 von BMW produzierten Nachfolger des englischen Klassikers) auf den Weg gemacht, um das IMM gemeinsam zu erleben.



Links, rechts, vorne, hinten, egal wohin man blickte: Minis und MINIs! Die Mini - Enthusiasten konnten sich ein Lächeln nicht verkneifen, denn schließlich sieht man nicht mehr alle Tage so viele Minis auf einem Haufen und schließlich hatten alle seit einem Jahr auf DAS Treffen des Jahres gewartet.



Da es Mitten im Herzen Italiens am Pfingstwochenende „very british“ zugehen sollte, merkten auch Außenstehende an der Zahlstelle der Autostrada in Mugello.

Selbst tiefste Pfützen kurz vor dem Autodromo del Mugello konnten die weit gereisten Kleinstwagen nicht daran hindern, ihr Ziel endgültig zu erreichen und dabei ist Feuchtigkeit, Regen und Nässe bekanntermaßen einer der größten Feinde der betagten Elektrik.

Fortsetzung Seite 19



Dass ein großer Teil die Reise unbeschadet überstanden hatte merkte man an der recht langen Schlange vor der Anmeldung, doch diese wurde recht zügig passiert.



Endlich auf dem Gelände, ging die Suche nach dem „richtigen“ Stellplatz los. Die heiß begehrten „Stromplätze“ waren ebenso schnell gefüllt wie die befestigten Stellen, da der Boden des schönen Geländes durch den tagelangen Regen im Vorfeld leider stark durchweicht war.



Die erste Sorge vor einer wirklichen Schlamm-schlacht blieb zum Glück aus, aber die Ballerinas waren fehl am Platze - Gummistiefel oder hohes, festes Schuhwerk sollte uns das Mini-Wochenende begleiten. Regenschirm und Poncho waren ebenfalls ein treuer Begleiter, zumindest noch am ersten Abend.



Auf der Suche nach etwas Essbaren traf man schon die ersten Bekannten, die meist auch hungrig von der langen Anreise waren (z.B. Sara & Markus 1300km / Doris & Norbert 700km).

Verlockend sah das große IMM-Hauptzelt aus, dort schien auf die Entfernung gesehen, ein riesiges Speiseangebot aufgebaut worden sein? Jaaa, endlich ein leckeres Stück Pizza!!! Aber,...wo ist sie denn?? Leider Fehlanzeige, dabei hatten wir uns doch alle auf das Traditionsgericht aus Italien gefreut und nahmen mit der Pasta vorlieb.





In der ersten Nacht zeigte Petrus den Minileuten noch einmal richtig wer das Sagen hat und ließ es kräftigst regnen und stellte damit so manches Zelt auf eine harte Bewährungsprobe.

Glücklicherweise hat der Wettergott dann doch ein Herz für die Veranstalter und die Minifahrer: pünktlich zum Frühstück waren die letzten Wolken hinter den Toskanahügeln verschwunden und die gute Laune tauchte auf!





Offene Motorhauben durften natürlich nicht fehlen, denn wo Minis sind, darf oder wahrscheinlich „muss“ auch geschraubt werden.

Ein kleiner Routinecheck war das kleinste Übel, schließlich gehört Ölstand kontrollieren bei jedem Minifahrer zur Tagesordnung. Es gab aber auch „schwerere“ Fälle: hier ein Radlager, dort eine Kupplung, der Auspuff kann schnell durch einen neuen ersetzt werden...



Und wie sollte es anderes sein, wenn eine Motorhaube geöffnet ist? Da ist immer ausreichend Gesprächsstoff vorhanden, die Sprachbarrieren schnell überwunden, schließlich haben alle eines gemeinsam: Mini!



Der riesige Teilemarkt brachte auch Kaufmuffel dazu, das Portemonnaie zu zücken und den schon lange durchdachten Kauf endlich abzuwickeln.

Fortsetzung Seite 22



Es gab wirklich nichts, was es nicht gab: von A wie Antriebswelle über B wie Blechteile, K wie Kipphebelwellen bis Z wie Zündspule. Aus den Blechteilen hätte man sich vor Ort einen neuen Mini zusammen schweißen können, gab es doch wirklich alles zu kaufen. Tolle Accessoires für und rund um den Mini waren auch reichlich vorhanden.

Taschen, Shirts und sogar knappe (Unter-)Höschchen mit dem begehrten Objekt des Wochenendes kamen natürlich besonders gut bei den weiblichen Fans hervorragend an.



Bella Italia konnte aber auch gerade den Anhängern des Innocenti – Minis (der Kleinwagen wurde von 1965 bis 1975 im Innocenti Werk für den italienischen Mark gebaut und unterschied sich durch einige spezielle Bauteile vom englischen Mini) einiges an seltenen Teilen bieten.





Regenschirme hatten sicherlich höheren Absatz als von den Händlern erwartet wurde, auch wenn sie zum Glück nur aus reiner Vorsicht gekauft wurden, da der Regen , wenn überhaupt, nur noch nachts für eine nasse Dusche sorgte.





Samstags fand die jährliche Präsidentensitzung statt (hierzu gibt es einen Extra-Bericht auf Seite 32). Ungünstig gelegt war der Weltrekordversuch mit möglichst allen Minis auf der Rennstrecke. Wir konnten daran leider nicht teilnehmen, da die Aufstellung schon im vollen Gang war, als wir aus dem Meeting kamen.



Abends lockte das große Partyzelt die Partywilligen zum Tanzen und Feiern. Am letzten IMM-Abend spielte sogar eine Liveband, doch nicht alle ließen sich davon locken.

Gemütlicher ging es in der Zeltstadt zu, dort saß man abends gemütlich beieinander, der Duft von frisch Gegrilltem lag in der Luft zu dem es ein kühles Bier gab und dort durften natürlich die Fachsimpelleien nicht fehlen.



Schnell stellte die Mini-Gemeinde fest, dass auch dieses Wochenende schneller um war als man es glauben wollte. Hinzu kommt erschwerend, dass es bis zum kommenden IMM nicht nur 12 Monate sind sogar 14 ½, da es 2014 in der Heimat England stattfinden wird!

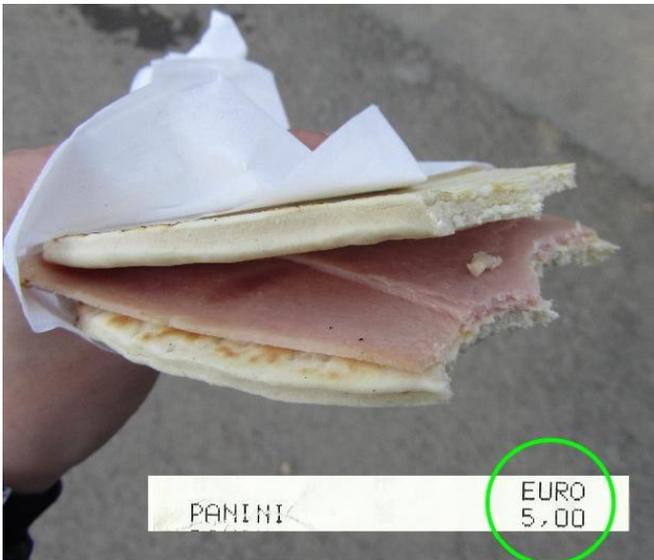


Unser Fazit: The Italian Job - was it perfect?

Anmeldung: Schnelle Abwicklung, es ging zügig voran, obwohl die Schlange bei unserer Ankunft schon recht lang gewesen ist. Etwas Wartezeit zur Stoßzeit ist völlig ok! *This Italian Job was good!*

Essen: Beim ersten Anblick des großen IMM-Zeltes schoss dem gesamten TDR-Team ein „Wow“ durch den Kopf. Da hat man ja richtig was für uns vorbereitet, dachten wir weiter. Die Realität holte uns schnell zurück auf den Boden der Tatsachen: Pizza? Fehlanzeige!

Pasta, die kalt war und Portionen für kleine Kinder zu überteuerten Preisen. Das Gegrillte sah gut aus, aber der Preis war abschreckend. Eine Portion Pommes für 4,00 € ist wohl auch etwas übertrieben, vor allem musste man auch hier aufpassen, dass man keine Kalten erwischte. Die gelangweilte Bedienung spiegelte das Essen eigentlich perfekt wieder. Lustlos wurde der Parmesan über die Nudeln gegabelt. Ich dachte immer, für so etwas ist ein Löffel praktischer... *This Italian Job wasn't good!*



IMM Camping Area ↔

Autobahnraststation A22
(Highway Rest MO-Brennero) ↑



Contorni € 4,00
Insalata Mista
Patate Fritte → € 5,00 (Pommes Frites)
Olive Ascolane
Zucchine Fritte

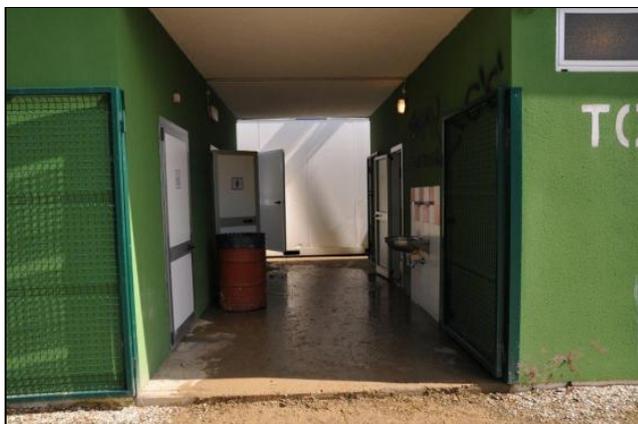




Sanitäre Anlagen: Einen Schrecken jagten die italienischen WCs sicherlich erst mal jedem ein. Mindern hätte man dieses gekonnt, wären sie sauber und mit ausreichend Klopapier bestückt gewesen. Hätten zumindest die Schlösser, das Licht und die Spülungen ordnungsgemäß funktioniert, hätte dies die Hock-Toiletten schon um einiges erträglicher gemacht.

Da aber nichts wirklich klappte, wurde jeder Gang zum stillen Örtchen lang aufgeschoben und das eigene Klopapier im Beutelchen immer griffbereit gehalten. Die Duschen waren eng, so eng, dass ein großer Teil der IMM-Gäste mit ein und demselben Schuh zur Dusche ging und auch duschte. Das hatte zur Folge, dass der Schlamm vom aufgeweichten Boden rings um die Sanitäranlagen mit hinein getragen wurde – man kann fast von einer Schlamm Schlacht sprechen.

Ich selber habe einen Morgen in einer Dusche gestanden, in der das Wasser auf Grund von Schlamm kaum abfließen konnte und es stetig anstieg. Zusätzlich gingen die von mir genutzten Duschkabinen ALLE nicht zu verschließen. Das einzig Positive war, dass das Wasser immer schön heiß gewesen ist. *Sorry, but this Italian job was bad!*



Infopoint: Sprachprobleme waren hier genauso vorhanden wie ganz viel Unwissenheit! Fragen, die dort eigentlich geklärt werden sollten, brachten eigentlich noch viel mehr neue mit sich! An die Crew konnte man sich nicht wenden, denn diese war bis auf eine Ausnahme, nicht anwesend oder von den normalen Besuchern nicht zu unterscheiden! *This Italian Job was not good!*

Security: Nachdem mir aufgefallen war, dass man am ganzen Wochenende keine Sicherheitsleute auf dem Gelände gesehen hat, habe ich in meinen Unterlagen herum gesucht und bin auf die Aufzeichnungen des Präsidentenmeetings 2012 aus Ungarn gestoßen.

Dort versprochen uns die italienischen Veranstalter, dass es Sicherheitspersonal sowie auch Kameras zur Überwachung des Geländes geben sollte. Wo sind die denn gewesen???

Da Minileute friedlich sind, gab es von dieser Seite her nicht zu befürchten, aber wie sich im Nachhinein herausstellte, ist es zu einigen Gelddiebstählen und aufgebrochenen Fahrzeugen gekommen (Quelle: www.miniforum.de). Kann man so etwas nicht vermeiden, indem Sicherheitsleute auf dem Gelände streifen laufen?

Eingangskontrollen für Tagesbesucher gab es scheinbar nur nach Lust und Laune. Zwei dem TDR-Team bekannte Pärchen hatten uns einen Besuch abgestattet: Paar A kam ohne Fragen und Zahlung von Eintritt hinein. Paar B zahlte pro Person 15,00 € *Sorry, but this Italian Job was bad, too!*

Gelände: Die direkte Nähe zur Rennstrecke gab dem Treffen etwas Besonderes, hinzu kam die schöne, unvergleichbare Landschaft der Toskana. Ausreichend Platz für Alle war gegeben. Knifflig wurde es im Bereich der Stromplätze, aber diese Probleme lösten sich schnell. Für den Boden, der durch den tagelangen Regen im Vorfeld dieser Großveranstaltung stark durchweicht war, konnte niemand etwas, daher muss man über diesen Punkt einfach hinweg sehen. *This Italian Job was perfect!*

Text: Sara Letzner
Bilder: Markus Letzner



YouTube Video Sara
<http://www.youtube.com/watch?v=IFYLuKTDolM&feature=youtu.be>



YouTube Video Doris
http://www.youtube.com/watch?v=0RiAysiJXLk&feature=m-upload_owner



Aus unserer Versuchsküche - Pizza Fahrzeuge

Pizzabrötchen mal anders - Ein automotives Rezept von Sara Letzner.

Zutaten:

- 250g Mehl
- ½ Würfel frische Hefe
- 150ml lauwarmes Wasser
- Salz
- 1EL Oliven –oder Trüffelöl
- Nach Belieben 2 Zehen kleingehackten Knoblauch
- Geriebener Käse z.B. Gouda
- Tomatenmark
- Pesto
- Kräuter



Zubereitung:

Die Hefe im lauwarmen Wasser auflösen, Mehl mit Salz vermischen.

Das Hefewasser sowie das Öl hinzugeben und zu einem glatten Teig verarbeiten.

Soll das Brot etwas aromatischer sein, dann die gehackten Knoblauchzehen mit ein den Teig einarbeiten.

Den Teig solange zugedeckt an einem warmen Ort gehen lassen, bis er sich sichtbar vergrößert hat.

Noch einmal durch kneten und auf einer bemehlten Arbeitsfläche ausrollen.

Nun kann der Teig beliebig ausgestochen werden, anschließend auf ein mit Backpapier belegtes Backblech legen.

Die Pizza-Fahrzeuge nun mit Pesto / Tomatenmark bestreichen.

Die mit Tomatenmark bestrichenen Autos zusätzlich mit etwas getrockneten Kräutern bestreuen und zum Schluss mit dem Käse belegen.

Die Pizza-Fahrzeuge erneut an einem warmen Ort so lange gehen lassen, bis sie sich vergrößert haben.

Ober-/ Unterhitze: 200°C vorgeheizt.

Nun muss der Lack noch eingebrannt werden, dazu müssen die Autos für 15 - 20 Minuten in den Backofen!

Am besten warm genießen ☺

Rezept & Bild:

Sara Letzner



Rusty Review - Die Murtal Classic

18. bis 19. Mai in Knittelfeld/Steiermark - Ein Bericht von Hannah Leitner.

Am 18. Und 19. Mai 2013 hat die Murtal Classic wieder 160 begeisterte Oldtimerfans angezogen. Nach dem spektakulären Start in Knittelfeld ging's übers Gaberl nach Voitsberg, über Reichenfels nach Obdach bis Judenburg.



Wer die Pack erfolgreich gemeistert hat, konnte sich am Red Bull Ring beweisen: den vier rasanten Runden wollte aber nicht jeder Oldtimer ohne „Weh-Wehchen“ standhalten.

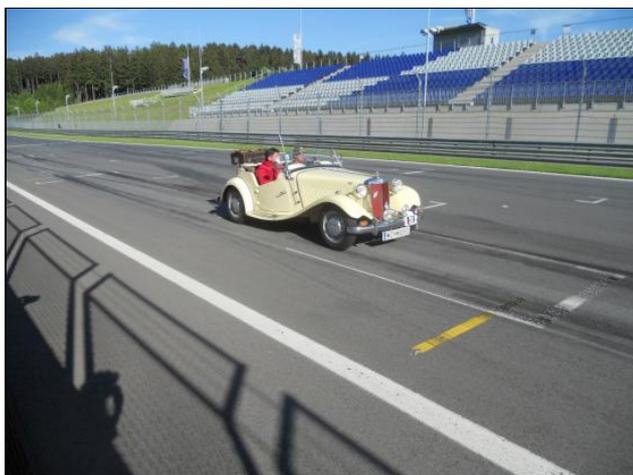
Fortsetzung Seite 24





Der nächste Tag bot eine flotte Spritztour über die kurvigen Straßen des Tauern nach St. Johann, Gaishorn, über Kammern bis St. Stefan ob Leoben.

Danach wurde zum Stadt-Grand-Prix gebeten: die 160 Fahrzeugen bretterten durch die Knittelfelder Innenstadt, Richtzeit zwischen 30 und 65 Sekunden.





Sonntagabend wurde schließlich der Gesamtsieger gekürt - der stolze Besitzer eines Porsche 911 Targa.

Ob es eine Murtal Classic 2014 geben wird, ist bis dato noch unklar. Josef „Pepe“ Kribernegg, bisheriger Veranstalter, tritt von seiner Position als Organisator zurück, hofft aber auf einen würdigen Nachfolger.



Denn eins ist fix: Die Murtal Classic ist jedes Jahr aufs Neue ein voller Erfolg und Entertainment pur für Jung und Alt.

Bilder & Text: Hannah Leitner
Web: www.murtalclassic.at





Technik-Ecke - Mini Getriebe im Vergleich

Im Vergleich - Ein „normales“ schrägverzahntes & ein geradverzahntes JKD Getriebe.

Viele von uns wissen wie ein „normales“ schrägverzahntes Mini Getriebe aussieht und haben es bestimmt auch schon in der Hand gehabt. Aber wo genau liegen die Unterschiede zu einem geradverzahnten JKD (Jack Knight Development) Getriebe, außer das hörbare „Singeräusch“? Der Unterschied liegt Größtenteils in der Machart:



(Das schrägverzahnte Getriebe)



(Das geradverzahnte Getriebe)



Weitere Unterschiede zeigen sich auch in der Lagerung:



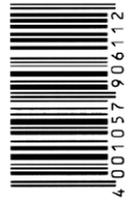
(Bild links)
(Bild rechts)

Das geradverzahnte Getriebe
Das schrägverzahnte Getriebe



(Bild links)
(Bild rechts)

Das geradverzahnte Getriebe
Das schrägverzahnte Getriebe



Das IMM2013 - The (perfect) Italian Job?



Behind the scene - Die Präsidentensitzung

Die Präsidentensitzung begann dieses Jahr mit einem ziemlichen Kuddelmuddel.

„Normalerweise“ findet sie immer am Samstag zur Mittagsstunde statt, sicherheitshalber haben wir uns nach den bisherigen Erfahrungen vor Ort bereits einen Tag zuvor erkundigt, was sich aber als sinnlos herausstellte, weil der „Info-Point“ genauso viel wusste wie wir...

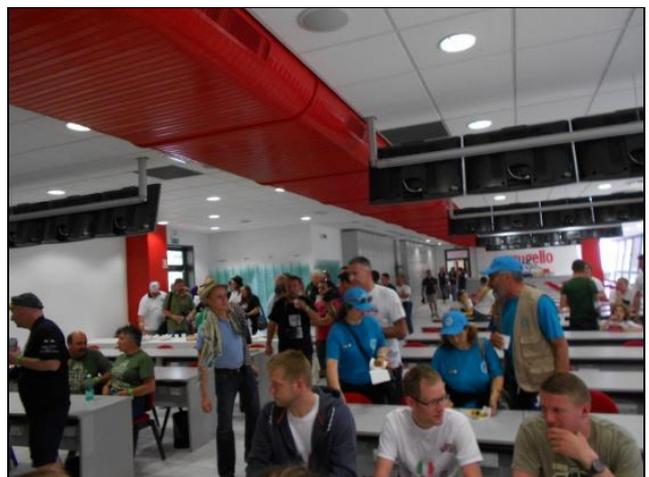
Am nächsten Tag stellen wir uns mittags brav zum „Info-Point“ wo der Treffpunkt sein sollte, doch irgendwie kam keiner? Erst ein wenig später und nach genauerer Erkundung, stellte sich dann schließlich heraus, dass diese auf 15:00 verschoben wurde.

Die allgemeine Freude darüber hielt sich ziemlich in Grenzen, vor allem da bereits abzusehen war, das es zeitliche Probleme mit der Fahrt auf den Ring geben würde...

Erst später sah ich, dass sogar auf einem „Blättchen“ am Pfosten des „Info-Points“ dezent auf die Verschiebung der Präsidentensitzung hingewiesen wurde (siehe Bild).



Nachdem wir dann alle, nach einem kleinen Wander-ausflug, alle dort angekommen waren wo wir hingehörten, begann der offizielle Teil.



IMM 2013 Italien

Die genaue Zahl der Anmeldungen war nicht genau bekannt, nur das nach dem Anmeldeschluss insgesamt 8.500,00 € durch den Ticketverkauf eingenommen wurden.



Am Freitag befanden sich anscheinend 5.000 Personen (inkl. Besucher) auf dem Gelände und rund 2.000 Minis.

Diese Behauptung wage ich mal schlichtweg zu bezweifeln, da Tagesbesucher die am Freitag kommen wollten für 3-Tage zahlen sollten d.h. 60,00 € pro Person.

Erst am Samstag sank der Preis pro Person auf immer noch sehr hohe 15,00 €, was wiederum nicht zu der Aussage passte, das sie das IMM den Einheimischen dort näher bringen wollten.

Wer bitte bezahlt 15,00 € Eintritt um dann dort noch horrenden Preise für Speis und Trank zu bezahlen, wenn er nicht irgendetwas mit dem Thema Mini zu tun hat? Aber sei's drum...

IMM 2014 England

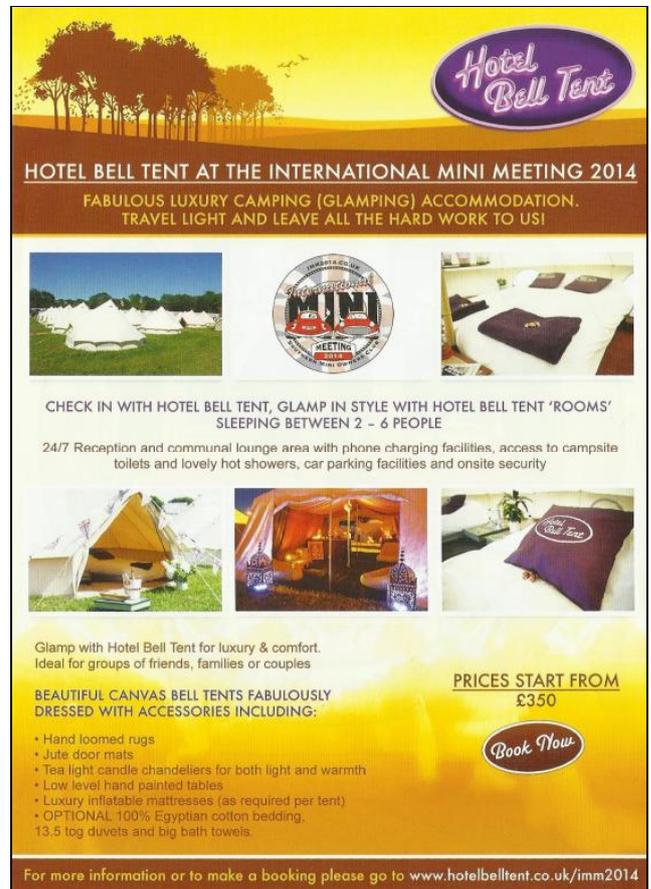
Der Vortrag begann mit dem Satz: „Wir haben Sitztoiletten“ und es gab regelrecht Standing Ovations im Saal ;)

Insgesamt vier Clubs werden dieses IMM organisieren, am gesamten Gelände werden den Besuchern Sanitäre Anlagen zur Verfügung stehen und ein umfangreiches Rahmenprogramm wird für zusätzliche Unterhaltung sorgen (Stunt Shows, London Trips etc.)

Zusätzlich fand ich in der „Willkommenstasche“ die wir bei der Ankunft erhielten diesen Flyer. Wie es scheint wird auf dem IMM Gelände in Kent ein Luxus Zelt-Hotel errichtet in das man sich einmieten kann!
Web: www.hotelbelltent.co.uk/imm2014
(siehe Bild rechts oben)

Weiters wurde auch ein traditionelles englisches Frühstück versprochen. Dazu habe ich noch ein Bild von 2009 in Birmingham gefunden ;)
(siehe Bild rechts unten)

Auch ausgesprochen fair und nett fand ich, dass der IMM Ticket Preis von 55,00 Pfund für eine Woche verlängert wurde, so dass auch die Daheimgebliebenen davon profitieren konnten.



Hotel Bell Tent
HOTEL BELL TENT AT THE INTERNATIONAL MINI MEETING 2014
FABULOUS LUXURY CAMPING (GLAMPING) ACCOMMODATION.
TRAVEL LIGHT AND LEAVE ALL THE HARD WORK TO US!

CHECK IN WITH HOTEL BELL TENT, GLAMP IN STYLE WITH HOTEL BELL TENT 'ROOMS'
SLEEPING BETWEEN 2 - 6 PEOPLE

24/7 Reception and communal lounge area with phone charging facilities, access to campsite toilets and lovely hot showers, car parking facilities and onsite security

Glamp with Hotel Bell Tent for luxury & comfort.
Ideal for groups of friends, families or couples

BEAUTIFUL CANVAS BELL TENTS FABULOUSLY DRESSED WITH ACCESSORIES INCLUDING:

- Hand loomed rugs
- Jute door mats
- Tea light candle chandeliers for both light and warmth
- Low level hand painted tables
- Luxury inflatable mattresses (as required per tent)
- OPTIONAL 100% Egyptian cotton bedding, 13.5 tog duvets and big bath towels.

PRICES START FROM £350

Book Now

For more information or to make a booking please go to www.hotelbelltent.co.uk/imm2014



Fortsetzung Seite 34



Die Anmeldung

Sie ist eigentlich extrem einfach aufgebaut und **kann** total reibungslos funktionieren wie bei Sara, die eine Kreditkarte besitzt, wenn dies jedoch nicht der Fall ist wie bei mir, dann wird es schon etwas schwieriger. Denn eine andere Zahlungsweise ist mit diesem Programm nicht möglich.

Sehr positiv muss ich jedoch anmerken, dass der Kontakt zum IMM Team ausgesprochen schnell funktioniert und sie sich Mühe geben zu helfen wo sie nur können :)

Momentan müssen nur die Personen angegeben werden und ob man einen Wohnwagen dabei hat. Die Frage nach der T-Shirtgröße und dem Essen wird erst später kommen. Beides ist aber bereits im Preis enthalten.

Litauen VS Serbien

Unterschiedlicher hätten die Präsentationen gar nicht ausfallen können. Serbien präsentierte vorab ein 4 minütiges „Serbien-Promotion-Video“ von DJ Reeplee, danach wussten wir mal, das man gut in den städtischen Diskotheken feiern konnte, aber sonst auch nichts.

Anschließend wurde der bereits bekannte PDF-Flyer heruntergelesen. Der Beifall war zögerlich.

Und dann kam Litauen! Dieses junge Team legte eine dermaßen lustige und außergewöhnliche Präsentation hin, das sich nach tosendem Applaus eigentlich gar nicht mehr die Frage stellte, wer nun die Wahl gewinnen würde.

Der Veranstaltungsort befindet sich auf einer Insel, die nur durch eine Strasse zu erreichen ist. Diese Insel diente bereits des öfteren als Ort für diverse Großveranstaltungen.

YouTube Videolink Bewerbungsvideo Litauen

QR-Code für Smartphones (rechts)

http://www.youtube.com/watch?v=tIE2fp_YjII



Die „Insel der Freundschaft“ (Lake Zarasas, 44ha)



Zusätzlich besitzt das zukünftige IMM Team, als Veranstalter der Baltic Mini Challenge, bereits Erfahrung in der Planung von größeren Events.

Nachdem nach dürfen wir uns wohl auf ein gut organisiertes Treffen 2015 freuen :)

Web: www.imm2015lithuania.com

Die Abstimmung selbst verlief wieder in gewohntem italienischen Kuddelmuddel ;)



Kaffeekränzchen mit Motoröl - Cars & Coffeeday

01. Mai 2013 - Schöne Autos bei Kaffee & Kuchen für einen guten Zweck. Ein Bericht von Sara Letzner.

Das V8-Geblubber der großhubraumigen US Cars gemischt mit dem Dieselklang des alten Schlüter – Traktors und das inmitten von Wiesen.

Gibt es nicht? Doch, genau das gab es am 01.Mai 2013 im Industriegebiet Drolshagen-Scheda.

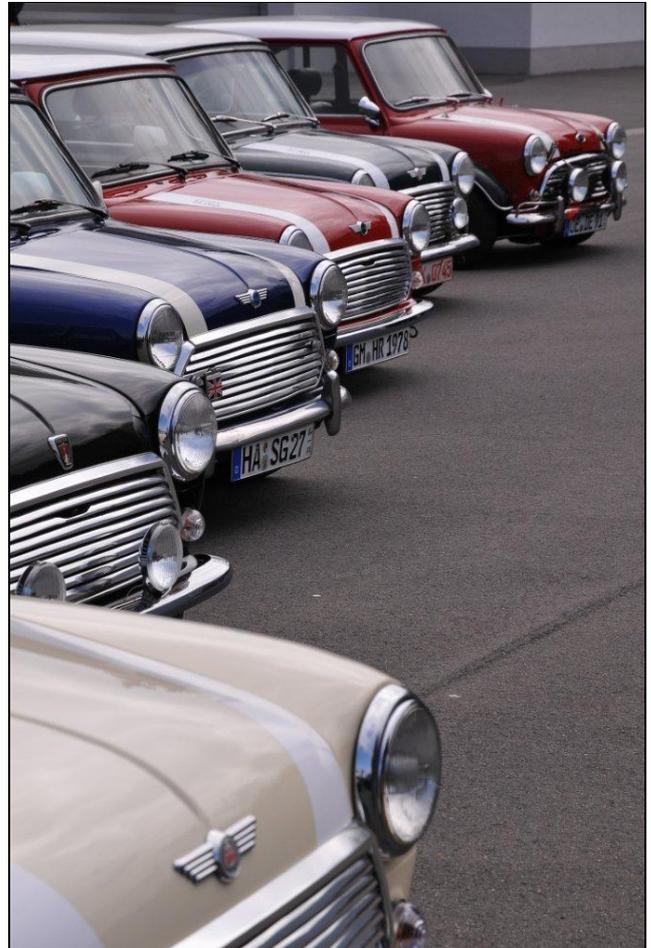


Udo Berg, Veranstalter des *Cars & Coffeeday* hatte nach dem großen Erfolg im vergangenen Jahr erneut dorthin eingeladen.

Einen kleinen Ortswechsel gab es zum vergangenen Jahr, war dort der Platz doch recht schnell ausgefüllt gewesen, bot in diesem Jahr das großzügige Gelände der Hermes Logistik ausreichend Platz für alle Besucher.



Im US Car Bereich wurden die amerikanischen Klassiker, Muscle -Cars und Hot Rods bestaunt, auf der gegenüberliegenden Seite gab es buntgemischte Klassiker aller Herren Länder und auch Baujahre: Citroën Diane, Mercedes Benz SEL und der englische Klassiker, Mini, sind nur ein kleines Beispiel.



Zahlreiche Motorräder statteten dem gelungenen Treffen einen Besuch ab, schließlich war das Wetter ideal dafür, das Zweirad mal aus der Garage zu holen. Kaffee, Kuchen und alkoholfrei Getränke wurden gegen eine Spende ausgegeben. Diese Spende kommt dem Kinderhospiz Balthasar in Olpe zu Gute.

Bericht: Sara Letzner
Web: www.kinderhospiz-balthasar.de

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

<http://www.youtube.com/watch?v=NwiZe8OXKLU>





175/50 R13 Ende 13" Bereifung beim Mini & Co

Das Verfügbarkeits-Ende der Reifengröße 175/50 R13 und 195/45 R13

Euch gefällt die 13" Bereifung beim Mini bzw. besitzt Ihr einen SPI oder MPI (*) die werksmäßig mit diesen ausgerüstet worden sind?

Dann habe ich jetzt eine sehr schlechte Nachricht für Euch...

Diese Informationen erreichten mich von einem sehr engagierten Minifahrer (Name der Redaktion bekannt) auf dem diesjährigen Internationalen Mini Meeting in Italien.

Vorab noch eine kleine Einführung für unsere Leser aus den anderen Fahrzeugsparten:

1959 bis 1982 Felgengröße 10 Zoll
1983 bis 1989 Felgengröße 12 Zoll
1990 bis 2000 Felgengröße 13 Zoll

Die Mini`s aus den Baujahren 1990 bis 2000 wurden werksmäßig mit der Felgengröße **175/50 R 13** ausgestattet.

Diese Reifengröße ist leider seit einigen Jahren auf dem Weltmarkt lt. Internetrecherche nicht mehr erhältlich. Die Lagerbestände wurden bis Ende 2012 aufgebraucht.

Aus diesem Grund wurden die Fahrzeuge nachträglich auf Reifen der Größe **195/45 R 13** gemäß TÜV Automotive GmbH (Tech. Bestätigung HA 04/99) umgerüstet.

Diese Reifengröße war jedoch auch nur noch bis Ende 2012 verfügbar.

Und jetzt kommt`s....

Es ist laut Internetrecherche und Händlerabfragen innerhalb Deutschlands

- die Reifengröße **175/50 R 13** (Restbestand YOKOHAMA)
- die Reifengröße **195/45 R 13 nicht mehr erhältlich**

(*) SPI Single-Point-Injection, MPI Multi-Point-Injection



Offizielle Anfrage diesbezüglich bei Dunlop am 06.05.2013:



(Auszug) „Vielen Dank für Interesse an unseren Produkten. Die angefragte Reifengröße 195/45 R13 wird von unserem Konzern nicht mehr gebaut.“ Customer Service & Competence Center.

Offizielle Anfrage wegen eines Lösungsvorschlages beim Bundesverband für Reifenhandel am 26.05.2013:



(Auszug) „Das wird sicherlich nicht einfach, für die in Rede stehenden Dimensionen einen Produzenten zu finden, zumal wir der Handelsverband und nicht der der Hersteller sind.“

Alle Unterlagen liegen der Redaktion in Kopie vor.

Ich konnte das zuerst auch nicht glauben, vor allem weil die Einstellung dieser Reifendimension nicht nur die klassischen Minifahrer betrifft, sondern auf andere Fahrzeugmodelle (z.B. Fiat) und somit eigentlich ein Garant für gute Umsatzzahlen sein sollte (?)

Fortsetzung Seite 38



Und jetzt?

Was sollen wir jetzt machen? Sämtliche SPI und MPI Modelle die sich noch auf den Straßen befinden, auf eigene Kosten auf 10" oder 12" umzurüsten (wenn überhaupt möglich), damit wir sie noch fahren können?

Noch mal zur Erinnerung, wir sprechen hier von den **jüngsten** klassischen Mini Modellen aus den Baujahren 1990 bis 2000.

Der Witz an sich - jedes noch so kleine Ersatzteil, ja sogar eine komplette Mini Karosserie kann man momentan **neu** im Internet erstehen - bis auf passende 13" Reifen...

Was soll das?

Genau aus diesem Grund sendete ich am 29.05.2013 eine Presseanfrage an die Reifenhersteller Dunlop und Yokohama mit der Bitte um Stellungnahme zu folgenden Punkten:

- Wurde die Produktion dieser Reifendimension tatsächlich weltweit eingestellt?
- Besteht die Möglichkeit einer Wiedereinführung?
- Wenn ja, was müsste unternommen werden?
- Welche Beweggründe gab es dafür?



Antwort YOKOHAMA am 04.06.2013:

(Auszug) „Leider muss ich Ihnen bestätigen das unser A539 in 175/50 R 13 nur bis 6.0 J Felgenbreite die Freigabe hat, YOKOHAMA fertigt nach E.T.R.T.O. Richtlinien. Die Dimension 195/45 R 13 haben wir leider nicht im Lieferprogramm.“

Weiters wurde uns mitgeteilt, dass erst ab August/September feststeht, welche Reifen sich in der Sommerkollektion 2014 befinden und ob der 175/50 R 13 V A539 TL 72V verfügbar/bestellbar sein wird.

(Zitat) „Wir in Österreich sind uns der Situation bewusst und versuchen natürlich so viel als möglich zu bestellen.“

Stellungnahme zu den Fragen:

- *Es gab anscheinend nur eine Handvoll Hersteller, von denen sich nach einem Verkaufsrückgang einige entschlossen die Produktion einzustellen.*
- *Die Nachfrage vom Markt muss so hoch sein, das sich eine Produktion für den Hersteller rechnet (vermutlich Stückzahlen über 10.000).*
- *Vermutlich die geringen Verkaufszahlen.*



Von Dunlop erhielt ich bis heute leider keine Antwort.

Rechtliches



24.06.2013 - Heute erreichte mich die Information, dass des Weiteren auch bereits mit der TÜV-Prüfstelle in Alzenau ausführlich über dieses Problem gesprochen wurde.

Der zuständige Diplomingenieur H. Fleckenstein bestätigte, das der Wunsch zur Eintragung eines von der Dimension her größeren Reifens, leider nicht möglich sei, da für diese Reifengröße eben nie eine Herstellerfreigabe vorlag.

Womit auch keine Einzelabnahme bei einer normalen TÜV-Prüfstelle möglich ist.

Das Selbe gilt für die Umrüstung von 13 Zoll auf eine 10 oder 12 Zoll Bremsanlage. Bei einem solchen Umbau müssten diverse Bremstests, Tachoprüfung, Fahrhandlung usw. durchgeführt werden, weil auch für diesen Fall keine Herstellerfreigabe vorliegt.

Laut mir vorliegender Information, ist dieser Umbau nur bei Charlie Fuhrländer (Werkstatt TÜV-Prüfung in Siegen) möglich.

Fuhrländer Automobile
Auf der Schemscheid 27
57072 Siegen



Fazit:

Erreichen konnte ich nichts und auch nichts klären, aber ich kann Euch zumindest davon erzählen.

Ich kann Euch durch das Engagement eines Einzelnen aufzeigen, was uns in Zukunft erwarten wird und wie wenig wir dagegen tun können -

Jedoch bleibt bei mir die Hoffnung bestehen, dass ich mit diesem Bericht viele Betroffene erreiche und sich die Nachricht durch die Szenen trägt.

Denn vielleicht - ja vielleicht haben wir alle Zusammen eine Stimme die laut genug ist, dass sie von der Reifenindustrie nicht überhört werden kann!

Gebt uns die Möglichkeit unsere Autos zu fahren!

Darum bitte ich Euch, erzählt es in Euren Clubs weiter, fragt eure Händler und postet es in den Foren und/oder Facebook!

Denn wenn die Restbestände erstmal aufgebraucht sind und bis dahin keine Lösung bzw. ein Hersteller gefunden wurde, wird dies für viele betroffene Wagen ein unausweichlicher Todesstoß werden.

R.I.P. 13" Mini





Bunter Rückblick - Das Youngtimer Festival

Am 05. Mai 2013 fand auf Zeche Ewald das Youngtimer Festival statt.

Unsere Leser Barbara Stallheinrich und Uwe Barcinski stellten uns die Bilder für diese Ausgabe zur Verfügung! Vielen Dank dafür nach Bochum!







Web: <http://youngtimervestival.de/>



Das IMM2013 - Auf der Händlermeile

IMM Shopping - Windabweiser von ClimAir Car Comfort



Schon seit Jahren spreche ich davon, dass ich gerne Windabweiser für meinen Mini hätte und dieses Jahr hat es geklappt!

Nachdem wir ca. 700 km nach Italien gereist sind, habe ich schließlich diese deutschen Windabweiser bei einem englischen Händler auf der Camping Area erstanden ;)

Die Montage ist sehr einfach und sie tragen auch optisch nicht so auf wie andere Modelle.

Die gecannte Montageanleitung findet Ihr auf unserer Homepage unter der Rubrik "Montage Anleitungen / Classic Mini." zum download.

ClimAir Car Comfort
PLAVA Kunststoffe GmbH
Am Spitzacker 22
D-61184 Karben

Tel.: 0049(0)6039 - 9163-0
Fax: 0049(0)6039 - 2185
Email: info@climair.de
Web: www.climair.de





Korkenknallen - Happy Birthday CoMiC`s!

30 years Cologne Mini, 10th Cologne Mini Days - zwei Gründe zum Feiern. Ein Bericht von Sara Letzner.

30.05. bis 02.06.2013 - Minimäßig ging es mal wieder auf dem Gelände der Festhalle in Gladbach bei Vettweiß zu. Wie schon in den vergangenen Jahren nutzte der CoMiC (Cologne Mini Club) das große Gelände für sein Treffen mit Minifreunden aus ganz Deutschland und auch Österreich.



Dieses Jahr gab es direkt zwei Gründe, das Treffen auf 4Tage auszudehnen: der Club kann sein 30jähriges Bestehen feiern und außerdem auf 10 erfolgreich ausgerichtete Treffen zurück blicken.



Bereits am Donnerstag waren auf der Wiese neben der Festhalle viele Minis anzutreffen.



Bei Sonnenschein wurde gerne der CoMiC-Teller (Nackensteak, Pommes und Krautsalat) gegessen, dabei ein frisch gezapftes Kölsch getrunken und für all diejenigen, die lieber was Süßes mochten, war wieder Michel mit seiner „Crossen Crabbe“ dabei und zauberte leckere Crêpes, die ebenso himmlisch schmeckten, wie sie auch aussahen!

Liebe CoMiCs, eines muss man Euch echt lassen: Eure Preise sind total human für die großen Portionen und das leckere Essen! Dafür kann es sich nicht lohnen, den Grill selber anzuwerfen!



Fortsetzung Seite 45



Gefeiert wurde abends dann wieder kräftig in der großen Festhalle, ganz nach dem Motto „Viva Colonia! Auch 2013 simmer dabei...“, hierbei dürfte natürlich der berühmt-berüchtigte CoMiC-Schluck nicht fehlen.



Die Festhalle ist auch ideal, wenn der Wettergott es mal nicht so gut meint und bietet somit eine trockene Rückzugsmöglichkeit für alle Miniverrückten, so das in Ruhe weiter gefachsimpelt werden kann.



Zum Fachsimpeln gibt es ja bei dem kleinen Engländer immer ausreichend, denn wer sagt, er habe nie Probleme, der lügt oder fährt seinen Mini nicht! Egal ob Gast über das gesamte Wochenende oder nur als Tagesgast, der Empfang war immer herzlich.

Für viele ist sicherlich gerade diese „kölsche“ Art ein Grund, auch 2014 wieder dabei zu sein, wenn die 11th Cologne Mini Days eingeläutet werden!



Bilder & Bericht: Sara Letzner

**YouTube Videolink
Video zum Artikel:**

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=fqtaYaeU04s>





On the road - Der Mini Club München e.V.

Der Mini Club München e.V. verband das IMM mit einer Reise nach Sardinien by Harald Metz.

15 Fahrzeuge, darunter auch 5 (New) MINI meldeten sich zu dieser Tour an.



Erster Treffpunkt am 17.05.2013: Autobahnraststätte Holzkirchen mit Ziel Abfahrt um 08:30 Uhr, was natürlich, wie soll's anders sein, nicht klappte.

Da hatte doch einer glatt vergessen den Anderen bescheid zu geben, dass ein Fahrzeug nicht zum Treffpunkt kommt und erst in Italien zu uns stösst. Grrr! Nach mehr als einer halben Stunde Wartezeit konnte das Problem per Anruf geklärt werden und um ca. 09:15 Uhr ging's dann los.

Wetter: perfekt!



Nach der österreichischen Grenze traf man dann auch „Kollegen“ des MCM 1980 die zu IMM unterwegs waren. Das gute Wetter hielt dann auch noch bis zum zweiten Treffpunkt, ersten AB-Raststätten nach Sterzing, an.

Noch alle da?!



Aber dann, öffnete Petrus seine Schleusen und die Cabriofahrer beeilten sich ihr Dach hoch zu bekommen.

Fortsetzung Seite 47



Vor Modena gab's dann eine Fahrerpause in Form eines 6-km-Staus. :-)



Allerdings hatte Petrus dann wieder ein Einsehen mit uns und begrüßte uns mit Sonnenschein, so dass man die Landschaft nun wieder genießen konnte.



In Castelfranco Emilia, nach Modena, gab es dann einen ganz besonderen Zwischenstopp bei der Firma Pagani, einer Edelschmiede für Sportautos, z.B. Pagani Zonda.

Diese Firma baut Fahrzeuge die man mit unserem „Taschengeld“ nie erwerben kann und selbst im Lotto muss man da schon einen kleinen Jackpott knacken, denn die „Billigversion“ kostet gerade mal 1,2 Millionen EUR + Mwst! Dafür bekommt man dann einen 12 Zylinder-750 PS AMG-Motor mit Carbonkarosserie vom feinsten. Jedes (!!!) Teil trägt dann auch den Schriftzug „Pagani“, selbst die letzte Schraube.

Nach diesem technischen „Woauwh“ wollten wir wieder unsere Mini's „brüllen“ hören, aber das klang dann leider schon ein bisserl mickrig gegen das was wir da gerade zu hören bekamen.

Also schnellstens das nächste Ziel ansteuern: unser Hotel „Il Palzaccio“ in der Via Rezzano 9 in Galliano del Mugello. Im Internet steht „Zufahrtsstraße in gutem Zustand, mit ca. 800 Meter nicht asphaltierter Straße“.

Ich habe mich dann gefragt wie sieht eine Straße in „nicht gutem Zustand“ aus? Ein Wunder, dass keiner seinen Auspuff auf der Strecke gelassen hat.

Beharrliches Zickzack-Fahren um jede zu große Erhebung etc. führte zum Ziel. Allerdings muss man sagen, es erwartete uns ein sehr interessantes und rustikales Domizil mit dem Charme der Toscana.



Aufgrund der für italienische Verhältnisse nicht gerade üppigen Temperaturen war der vorhandene Swimmingpool ohne Wasser. Es gab riesige Wohnräume mit riesigen offenen Kaminen (allerdings nur noch Deko) und zum Teil aus mehreren Zimmern bestehend, rustikal eingerichtet.



Am nächsten Tag ging es dann zur IMM, rein in den Trubel. Mein persönliches Urteil:

Zu teuer, zu unübersichtlich und zu unhygienisch!

Die Preise, vor allem für Essen und Trinken, zogen einem schon „die Schuhe aus“, aber die Hygiene auf den Toiletten waren der absolute „Abschuss“ und ich möchte hierzu keine Details schildern.



Ein Lichtblick war es dabei den beiden Redakteurinnen von „The Daily Rust“ zu begegnen, die fleißig „Parachute“-Moke's zum basteln austeilten.

Auf einem Stand habe ich dann gleich Schienen für meine Scheibe gekauft, da diese beim herunterkurbeln immer wieder hängen blieb.

Christian hat mir die dann auch gleich eingebaut, nochmals Danke!!! Jetzt funktioniert's wieder.



Der Tag klang dann gemütlich bei einer deftigen Brotzeit und Wein aus.

Fortsetzung Seite 49



Nach dem Frühstück: Aufbruchsstimmung. Es ging über Vinci und dem Besuch des dortigen Leonardo da Vinci Museums, nach Livorno zur Fähre.



Dort erwartete uns dann noch eine tolle Überraschung! Unsere Freunde des Fiat 500 Clubs aus Rom unter Führung des „Generali“ Silvano Genga empfing uns dort am Kai mit einem aufgebauten Buffet mit Schinken, Braten, Brot, Wurst und Wein.

Dazu gab es dann noch selbstgemachten Limonetten-Schnaps. Jede(r) Fahrer(in) bekam dann noch persönlich einen Anstecker überreicht. Wir hatten sehr viel Spass. DANKE Silvano und seinem Team!!!



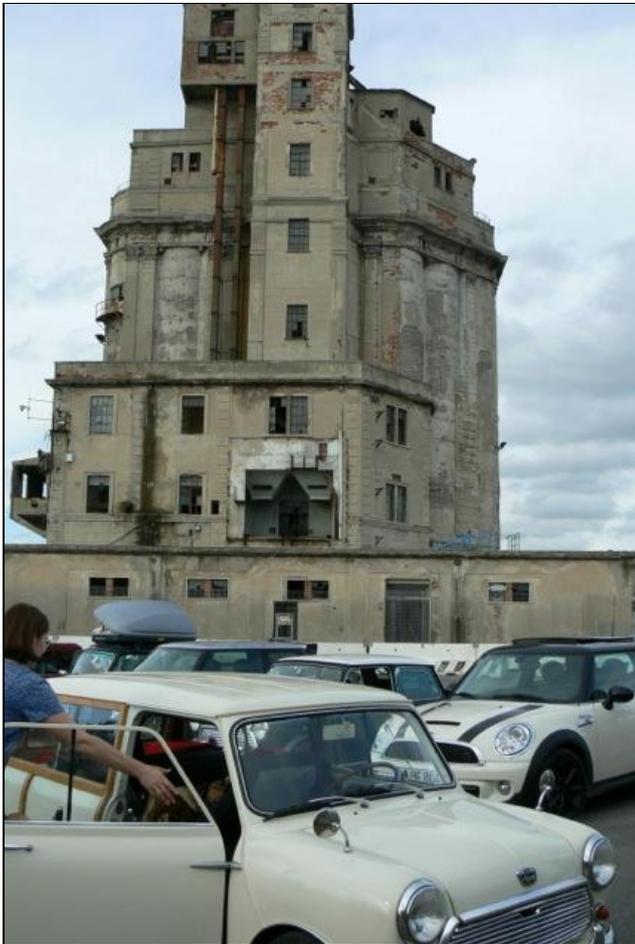
Nach dieser gelungenen Überraschung ging es dann zur Fähre. Zwei unserer Gruppe, Stefan Murgia und Stefan Eismann wollten sich erkundigen wo genau wir da hin müssen und fuhren schon mal los.

Zwischenzeitlich kamen aber die Hafendarbeiter welche der Fähre beim Anlegen geholfen hatten, sie interessierten sich für unsere Mini's und fragten ob wir zur Fähre nach Olbia müssten.

Als wir das bejahten meinten sie wir sollten ihnen folgen und sie brächten uns dorthin. Alle nach Le Mans Manier in die Autos und hinterher.

Die beiden Stefan's standen auf der Strecke an einem Kiosk und sahen uns vorbeifahren: „Schau mal die fahren alle schon, die sollten doch auf uns warten!?“ Also schnell hinterher.

Fortsetzung Seite 50



Von dort ging es dann die Küstenstraße entlang in Richtung Árbatax ans Meer.



In Árbatax wurde Uwe in einem Café noch seine Brieftasche mit Führerschein, Kreditkarten etc. los. Zwar lies er die Karten sofort Sperren aber die Diebe waren schon auf Einkaufstour.

Allerdings konnten die Carrabinieri dadurch feststellen, dass es zwei blonde Deutsche oder Niederländische Motorradfahrer gewesen sein müssen. Man hoffte auf Videoaufnahmen beim Tanken mit der Kreditkarte.

Fortsetzung Seite 51



Die Nacht verbrachten wir dann auf der Fähre und liefen am Morgen in Olbia ein.



In Orroli ging es dann erst mal in ein Hotel das wie ein römisches Kastell aussah. Dort waren die Zimmer für die „Single“ und es gab dort ein gemeinsames „Mittagessen“ - am Nachmittag.



Wenn die Navi's mal nicht konnten, wollten oder unterschiedlicher Meinung waren wurde per „Frauenpower“ navigiert.



- Und wir gelangten ans Ziel!





Die Pärchen fuhren danach ca. 2-3 km weiter nach „Schlumpfhausen“, z.T. wieder über eine Schotterpiste die unseren Kleinen und den Fahrern/-Fahrerinnen ziemlich viel abverlangte. Die Landschaft geradezu wildromantisch!



Am Abend gelang uns, vom Vorstand, dann die Überraschung: Willi Schreier wurde als ehemaligem langjährigen Kassierer unseres Club als erstem Mitglied in der Geschichte des Clubs eine Urkunde zur Ehrenmitgliedschaft überreicht.



Als besonderes Präsent dazu, angelehnt an sein zweites Hobby, eine wertvolle Junkers-Fliegeruhr. Willi lebt seit einigen Monaten im hohen Norden und konnte deshalb die Kassierertätigkeit nicht mehr ausführen.



Adresse: Villagio Antichi Ovili
Loc. Taccu-Oroli
Tel.: +39.0782.847.793
Email: antichi.ovili@tiscali.it

Fortsetzung Seite 53



„Stoßdämpfertest“ bei sardischen Bankübergängen
und Straßen!



Am nächsten Tag dann Sightseeingtour nach Cap
San Marco an die Westküste Sardinien.



Zwischendurch Eintrübung und Regen.



Dann wieder zurück bei herrlichem Wetter.

Am nächsten Tag unternahm so ziemlich jeder für
sich etwas oder auch gar nichts.





Meine Frau und ich sahen uns in und um Orroli um. Shopping in Orroli in einem Laden in dem die Zeit vor 50 Jahren stehen geblieben ist, inkl. Besitzerin:

Der Laden voll gestopft mit Waren bis zur Decke die sich in ca. 4 m Höhe befand, in Schachteln, in Regalen. 2 Schal's die laut Auszeichnung eigentlich 40 EUR gekostet hätten bekamen wir für 20 EUR und ein Mitbringsel das mit 22 EUR ausgezeichnet war für 15 EUR. Während des Verkaufs redete die kleine und schon sehr betagte Dame ununterbrochen auf italienisch, auch nach der Feststellung „no kapischke“ auf uns ein.

In einem Handyladen gab sich der Verkäufer dermaßen viel Mühe für mich einen passenden Adapter zum Laden der Batterien meines Fotoapparates zu finden, das ich, nach dem er sogar einige Verpackungen geöffnet und trotzdem kein Erfolg beschieden war, schon ein schlechtes Gewissen bekam und im beim Gehen wenigstens 2 EUR für die Kaffeekasse gab. Impressionen aus Orroli.

Außerhalb von Orroli liegt der Lago di Flumendosa wie ein norwegisches Fjord mit besonderem Reiz, der allerdings an manchen Stellen schnell sein Ende fand, man hatte dort einfach tote Ziegen und Schafe „entsorgt“.



Ziegen beim „abgrasen“ der Bäume und Büsche. Die sardische Art von „Bäume“ ritzen. (Bild unten)





Schlechtes Wetter am Tag unserer Abreise von Orroli.



Es ging jetzt in Richtung Olbia nach Porto San Pàolo und Petrus hatte ein Einsehen mit uns und vertrieb schon auf der Hälfte der Strecke das schlechte Wetter. In Porto San Pàolo erwartete uns, nach Überwindung der Zufahrtsstraße im üblichen Zickzackfahren, trotz asphaltierter Straße (!!!), die Hotelanlage „Don Diego“, die ein Traum war.



Zwar mussten wir am nächsten Tag um 10:00 Uhr die Zimmer wieder geräumt haben, durften uns aber ausdrücklich bis zu unserer Abfahrt um 17:00 Uhr zur Fähre, in Olbia, dort in der gesamten Anlage aufhalten bzw. sie benutzen: Schwimmbecken, Strand, Liegen usw.



Impressionen aus Porto San Pàolo und Umgebung.
(nächste Seite)





Dann Aufbruch nach Olbia.



Zuerst noch in einen Supermarkt um sich mit „Marschverpflegung“, z.B. sardischen Käse und Wein etc. einzudecken, nebenbei wurde Michaila dann mal gleich das Portmonee geklaut, Gott sei Dank nicht viel drin und keine Kreditkarten etc.



Dann wieder großes Aufreihen unserer „Kleinen“ an der Fähre.



Mit der Abendsonne im Rücken verlassen wir Olbia in Richtung Genua.





Man hält auf der Fähre durch bis Mitternacht, dann knallen die Sektkorken, den Doris und Ulrike haben ab 0:00 Uhr Geburtstag! Vorher wurde schon aus den Supermarkt-Einkäufen das „Abendbrot“ kredenzt und es ging schon ziemlich lustig zu, sehr zum Leidwesen einiger Passagiere die sich ausgerechnet diesen Aufenthaltsraum als Schlafgelegenheit ausgesucht hatten. Sorry!



Am Morgen dann waren die meisten ziemlich geschafft. Genua begrüßte uns dann mit Dauerregen vom feinsten.

Da einige noch Richtung Südtirol um dort noch zu übernachten und andere nicht durch die Schweiz wollten, trennten sich hier unsere Wege.



Wir fahren über die Schweiz um dann als Zwischenstopp bei Kaufbeuren noch eine Tante zu besuchen.



Spät nachts kamen wir dann zu Hause an und fielen nach 2755 km erst ins Bett und schliefen am nächsten Tag mal richtig aus. - Aber schön war es doch!

Bericht & Bilder: Harald Metz

Web: www.harald-metz.de

Web: www.miniclub-muenchen.de



Field Rumble - Die 12 Stunden von Bohnhorst

31.05. bis 01.06.2013 - Wenn Mofas den Acker beben lassen - Ein Bericht von Sara und Markus Letzner.

Eines vorab: beim Wort „Mofarennen“ braucht wirklich niemand lachen, ein solches Event fordert Mensch und Maschinen bis auf das Äußerste, daher UNBEDINGT lesen! ☺

Schon beim Erreichen des Geländes am alten Bahnhof in Bohnhorst konnte man sehen, dass an dem Wochenende etwas Großes in der doch sonst so dörflichen Idylle stattfinden sollte: eine riesige, abgesperrte Wiese und ringsherum eine Zeltstadt aus Pavillons, Zelten, Transportern sogar ganze Team-LKWs standen dort und warteten auf den legendären Startschuss aus der Milchkanne, der am Samstagmorgen um 8:00 Uhr das 12h-Mofarennen in Bohnhorst starten lassen sollte.



Nachdem sich die Teams für das Wochenende eingerichtet hatten (manche Teams verfügten sogar über eigene DIXI-Klos), wurden die wahren Helden des Wochenendes ebenfalls startklar gemacht: die Mofas, die in unterschiedlichen Klassen antreten sollten.

Die Spezialklasse, in der oft nur noch der Motor Mofa war, Mofa – Tuning, in der alles an Leistung aus den kleinen Motörchen heraus gekitzelt wurde und die Damen-Klasse bereiteten sich alle auf das große Rennen vor, doch eines haben alle gemeinsam, denn die Höchstgeschwindigkeit war auf 50km/h beschränkt.



Nach der technischen Abnahme der kleinen Rennmaschinen wurden bei manchen Teams noch kräftig geschraubt, manchmal waren es nur wenige Stundenkilometer, die dafür sorgten, dass die technische Abnahme nicht so glücklich von statten ging wie geplant.

Hier ein anderes Ritzel, dort ein anderer Zylinderkopf während woanders schon die Grills auf Hochtouren qualmten und den Duft von Gegrilltem über dem Gelände verteilten. Kurze Zeit später mischte sich der Geruch von Zweitaktgemisch darunter, unter die Musik der schrille Klang der kleinen Einzylinder – das freie Training war gestartet.



Fortsetzung Seite 60



Einige nutzten dieses Training, um die Strecke kennenzulernen, andere wollten unter die besten 15 kommen, denn die konnten bereits am Freitagabend im Bohnhorst Cup starten.

Während der Bohnhorst Cup (Preisgeld der Firma Fahrzeugbau Wiese GmbH & Co. KG) lief, wurde im Fahrerlager noch kräftig geschraubt, die Gasannahme war noch nicht so präzise wie gewünscht, die Schaltung hakelte oder es wurde einfach noch mal sauber gemacht, damit man wenigstens zur Startaufstellung am Samstagmorgen noch sauber war.

Mit dem Untergang der Sonne wurde es dann auch langsam leiser im Fahrerlager, schließlich hatten alle einen anstrengenden Tag vor sich.



Der Samstag und die 12 Stunden - Nebel liegt über der Strecke, frischer Wind weht durchs Fahrerlager und die Temperaturen waren im Vergleich zum Freitag stark gesunken. Konnte man da noch im T-Shirt herumlaufen, war nun der Griff zur Jacke notwendig.

Über das Wetter machten sich die Fahrer wenig Gedanken, Hauptsache es würde trocken bleiben, denn die Strecke war noch sehr feucht vom Regen der vergangenen Tage und verwandelte sich schon nach den ersten Runden in etwas „Acker“-ähnliches.

Nach und nach sammelten sich die 125 Teams entlang der Strecke zum „Le Mans“ – Start. Auf der Bahnaußenseite wartete ein Helfer des jeweiligen Teams mit dem kleinen Kraftrad auf den Fahrer, der bis zum Startschuss auf der Innenseite der Bahn warten musste.



Und dann endlich fiel er, der Startschuss, pünktlich um 8:00 Uhr, aber nicht aus der Milchkanne, in diesem Jahr sorgte der Kanonenzug des Schützenzugs Essern für den durchdringenden Knall, der die kommenden 12 Stunden den Acker beben lassen sollte.



Fahrerwechsel, tanken, kleine Reparaturen, bei den meisten Teams sah es aus, als wenn sie eine eingespielte Mannschaft sind.

Die Fahrer rannten schnellst möglich zu den Mofa, ein kräftiger Tritt auf die Pedale und da war es wieder, dieses schrille Geräusch, was nur ein Einzylinder mit sich bringt. Schon waren die 125 Mofas auf der Strecke unterwegs, das dichte Starterfeld verteilte sich aber bereits nach einer Runde über die gesamte Fläche, zu unterschiedlich waren Leistung und fahrerisches Können.

Runde um Runde fuhren die Teams ab diesem Zeitpunkt mehr oder weniger gemütlich über die Strecke, dafür wurden zwischen 2.15 Minuten bis weit über drei Minuten für benötigt.





Während helfende Hände am Schrauben waren, brachten andere frische Getränke und Kleinigkeiten zum Essen, denn das die Strecke kraftraubend war, das konnte man auch vom Rande aus begutachten.

Andere kratzten im wahrsten Sinne des Wortes den Dreck aus allen Ecken der Mofas, denn gegen Ende der Mammut-Veranstaltung sah man fast keinen Unterschied zwischen Strecke, Mofa und Mensch. Man konnte fast von einer Schlammschlacht sprechen.



Schade, dass das Wetter sich auch im Laufe des Tages nicht wirklich besserte, so blieb es am Rande der Strecke recht leer, nur wenige Besucher fanden den Weg zur Bohnhorster Rennstrecke. Für das leibliche Wohl war ausreichend gesorgt: Fisch, Crêpes, Pommes, die Liste war lang!



Nach schweißtreibenden 12 Stunden überquerten viele der gestarteten Mofas die Ziellinie, alle schafften es leider nicht, da manche Schäden auch mit vielen helfenden Händen leider nicht behoben werden konnten.

Die Fahrer und die Teams sammelten sich im „Parc Fermé“, hier und dort knallte der Sektkorken und im Stimmgewusel konnte man immer wieder heraus hören, wie stolz alle auf die erbrachten Leistungen von Mensch und Mofas waren!

Auch wir möchten den siegenden Teams auf diesem Wege gratulieren:

12h Rennen Spezial-Klasse:

- 1. Platz - Team RGB
- 2. Platz - Ding Dong Racing
- 3. Platz - Kurvenfresser

12h Rennen Mofa-Klasse:

- 1. Platz - MC Vollgas 2 Wild Digger
- 2. Platz - MSC Hävern
- 3. Platz - Rot-Weiß-Racing

12h Rennen Frauen-Klasse:

- 1. Platz - MC Vollgas 1 Wild Chicken
- 2. Platz - MSC Hävern Mädels
- 3. Platz - MC Eldagsen 4

Ein besonderer Dank für die Einblicke hinter die Kulissen geht an das „BECK racing team“ aus Iserlohn. Dieses junge Team könnt Ihr auch auf der Facebook-Seite verfolgen.

<https://de-de.facebook.com/BeckRacingTeam>



Markus hat dieses Team während dieser 12 harten Stunden unterstützt und schildert nun noch seine Sicht von der Veranstaltung:

“12 Stunden Mofarennen? Hmm ok, wird schon Spaß machen“, ... dachte ich mir. So ein bisschen im mit den kleinen „Jollen“ im Kreis fahren kann ja nicht so schlimm sein.

Vorweg gesagt: Wirklich schlimm war es nicht, aber verdammt anstrengend! Und jedem der darüber lächelt, kann ich nur empfehlen sich dieser Gaudi mal zu stellen, sollte sich die Gelegenheit ergeben. Das Belächeln könnte dann unter Umständen schlagartig einem respektvollen Staunen weichen!



Schon bei der Ankunft auf dem Gelände im „Fahrerlager“ konnte man schnell merken: „Die machen hier ernst!“ Schrauberzelte in allen Größen, Wohnmobile, sogar kleine Racing-Trucks waren zu finden.

Kompressoren knatterten, an allen Ecken und Enden wurde geschraubt, getüftelt, improvisiert und im Anschluss lautstark auf der Wiese ausprobiert.

Überall um uns rum sägten die kleinen Zweitakter tiefe Furchen in die Grasnarben, dann wurde wieder geschraubt. Solange bis man endlich mit der Leistung zufrieden war. Bierchen und Grill fehlten beim Ausklang natürlich auch nicht.

Ich fieberte hingegen meiner ersten Fahrt auf der kleinen Zündapp entgegen, hatte mir schon den Kart-Overall als einzig mir zu Verfügung stehende Alternativbekleidung übergezogen und den Rückenprotektor umgeschnallt.



Um 18 Uhr dann der Startschuss zum freien Training. Nach einer kleinen Einweisung machte ich mich also mit dem, auf gut 10-11 Zweitakt-PS hochfriesierten Motörchen, auf die Strecke und...woow...die geht aber ganz schön ab!!! Schon flog die erste Kurve heran...meine Güte ist das holperig...wie war das jetzt noch mit den Pedalen? Welche Seite oben?

Erst mal Füße überhaupt draufhalten können wäre vielleicht auch ganz gut! So, schalten – Mist, zu früh, der Motor stirbt ab! Höher drehen...rrrräng-däng-däng...jetzt hätt's mich fast runtergehauen, so beißt der kleine Motor zu... „Herrschaftszeiten jetzt reiß Dich mal zusammen!!!“ 12 Stunden??? So??? Ach du liebe Zeit!!



Nach ein paar Runden fahren ging zwar alles schon etwas flüssiger, doch schaute man den 12 Stunden des kommenden Tages auf einmal ganz anders entgegen! Irgendwie nicht mehr so gelassen, irgendwie etwas verunsichert, ja fast schon leicht ängstlich!



Kann doch nicht sein das mir nach ein paar Runden schon die Beine wehtun und ich schwitze wie Sau? Nicht das mich am Ende noch ein MOFA-RENNEN an die körperlichen Grenzen bringt??

Ach was, wird schon!! Hoffentlich ist es nicht so warm!! Abends versuchten wir dann noch den Drehzahlbereich des Motors zu optimieren, brachte er die Leistung doch etwas spitz und unharmonisch auf die Strecke.

Zum Glück war es am Rennmorgen relativ frisch mit Nieselregen und geschlossener Wolkendecke. Den Start und die ersten Runden fuhr (zum Glück) Matthias, der sich gut auf der Strecke behaupten konnte. Doch irgendwann kam dann auch mein erster Auftritt!

Die Nervosität wich ganz schnell, hatte ich doch alle Hände und Füße voll zu tun das Mofa einigermaßen schnell über die Wiese zu bewegen immer auf der Suche nach der „richtigen“ Spur. Die Strecke hatte sich nämlich innerhalb kürzester Zeit von einer holperigen Wiese in einen noch holperigen Acker teilweise mit „Treibschlamm-Effekt“ und tiefen Spur-Rinnen verwandelt. „Nur nicht hinfliegen“, dachte ich immer.



Eigentlich funktionierte dann irgendwann alles ganz gut, doch das Mofa wieder setzte sich immer mehr den Befehlen der Gashand und wollte eigentlich nur noch Vollgas mit Drehzahlorgien akzeptieren. Das machte das Fahren natürlich noch anstrengender.



Kurzerhand wurde ein anderer Zylinder verbaut und schon ging es wieder auf die Strecke, leider ohne wesentliche Besserung der Symptome.

Trotzdem schlugen wir uns eigentlich ganz gut und befanden uns nach 6 Stunden immerhin auf Gesamtrang 34.

Wie? Ich bin schon wieder dran?? Mir tun aber immer noch die Beine weh vom ständigen anheben in den Kurven, ganz zu schweigen vom Hintern!

Ok, nutzt nix...wieder drauf auf den Hobel und ab auf die Folterstrecke! Noch etliche Schrauberpausen folgten, doch leider quittierte der Antrieb nach gut 10,5 Stunden mit dem Bruch eines Zahnrades seinen Dienst. Leider!! Leider?? Jaa, leider!



Auch wenn es am Ende echt weh tat und eine körperliche Quälerei war, hätten wir natürlich die Zähne zusammen gebissen und gerne das Rennen mit dem Zieleinlauf beendet. So konnten wir dann allerdings dem Damenteam, unter Hochachtung, nach erfolgreichen 12 Stunden im Parc Fermé unsere Glückwünsche aussprechen.

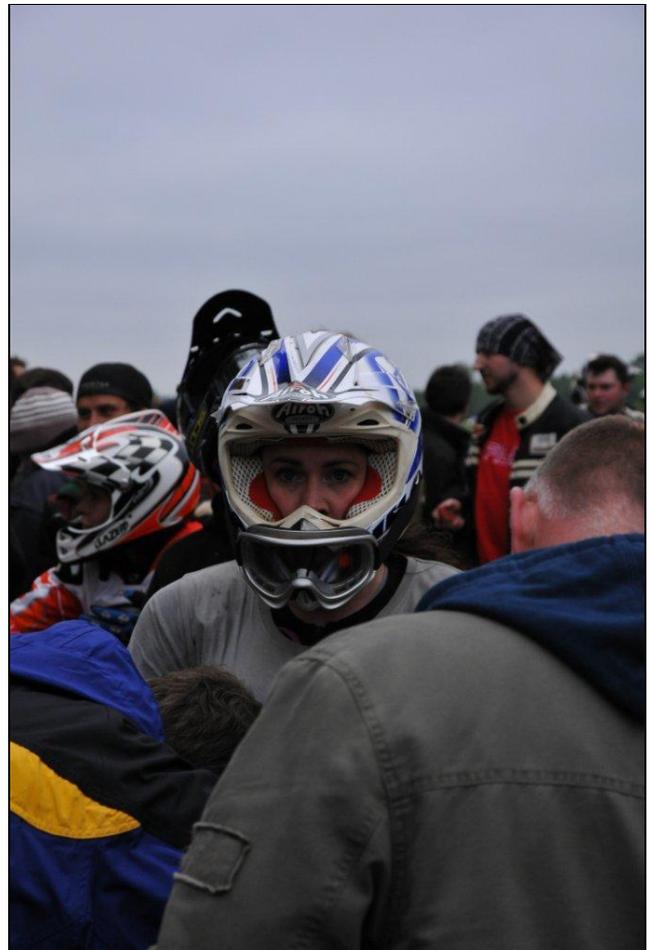
Mein (Markus)Fazit: Spaß hat's gemacht!! Bei aller Anstrengung und körperlichen Blessuren war es eine geile Aktion, die Lust auf mehr macht. Und, wie oben schon erwähnt...jeder der das Mofa-Rennen belächelt sollte es selbst mal versuchen und sich dann noch mal ein Urteil leisten! ...Es fällt garantiert anders aus als vorher!!

Preise:

Eintritt & Parken	Freitag
Kaffee	1,00 €
Kakao (mit Sahne)	1,50 € (2,00 €)
Portion Kibbeling mit Soße	4,00 €
Crêpes	ab 2,50 €
Currywurst / Pommes	ca. 5,00 €

Web: www.rgbohnhorst.de

Text: Sara & Markus Letzner



YouTube Videolink Video zum Artikel -

QR-Code für Smartphones (rechts)

http://www.youtube.com/watch?v=My_yHVjVkg0



YouTube Videolink Video zum Artikel - Gesamtvideo

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=7L925TDhXjY>





Das IMM2013 - Vor Ort live gesichtet

Der Mini Mare - Für Euch vor Ort auf dem Internationalen Mini Meeting gesichtet!



Über diesen Innocenti Strand-Umbau ist nicht sehr viel bekannt. Einige Quellen sprechen davon, dass weltweit nur zwei Exemplare von der Firma O.R.O. (Officine Riparazioni Oslavia) 1968 gebaut wurden, anderswo wird wiederum davon berichtet, das mittlerweile die Existenz von fünf Stück bekannt ist.

Einen davon soll Cavalier Innocenti besessen haben, mit dem er zu seiner Yacht fuhr.

Quelle: <http://maximummini.blogspot.co.at>
Quelle: www.redandwhite.it





Burn the street - German Race Wars

Mein erstes Mal: Den Ponyhof gegen die Rennstrecke getauscht - Von Lea Volkmann.

(09.-12.05.2013) Für mich stand das erste Auto-treffen an. Eigentlich verbringe ich meine Freizeit ja lieber mit meinem 1PS-starken Pony Gina, aber an dem Himmelfahrtwochenende 2013 habe ich mich mal gegen den Ponyhof entschieden und mich mitten in das Getümmel von PS-starken Autos geschmissen.



Leider wurde das Event direkt durch eine sehr lange Schlange an der Anmeldung getrübt, hier standen wir sage und schreibe 2 ½ Stunden bis wir das Gelände endlich befahren durften. Ich war völlig überwältigt von der Menge an Fahrzeugen, die ich zu Gesicht bekam.



Es gab alles zu sehen, was irgendwie Räder hat: Roller, Motorräder, Dragster, getunte Fahrzeuge und auch mein kleiner „Picolino“ (Kia Picanto) war dabei ☺

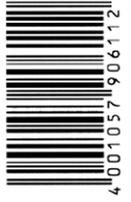




Nach dem wir uns einen vermeintlich ruhigen Platz gesucht hatte und das Zelt stand, haben wir das Gelände und insbesondere die Fahrzeuge genauestens unter die Lupe genommen.

Ich wusste wirklich nicht, wohin ich zuerst schauen sollte. Besonders fasziniert hat mich der Dragster, der seine volle Leistung auf der 1/8 Meile zur Schau stellte.





Mein ganz persönliches Highlight war aber der Gewinn einer Fahrt in einem Wenckstern Hot Rod und das sogar auf der 1/8 Meile. Erste Startschwierigkeiten schreckten mich nicht ab anschließend mit 120km/h über die Piste zu rasen.



An einem Abend bin ich sogar den Ludolfs (bekannt aus dem TV) in die Arme gelaufen. Manni und Uwe machten gerne ein Bild mit mir, wobei ich von Uwe's „Frauen-Fanggriff“ nicht sonderlich begeistert gewesen bin ☺



Abends wurde kräftig gefeiert und eigentlich brach die Party das gesamte Wochenende nicht ab, was natürlich für wenig Schlaf sorgte und ich dann doch froh war, es wieder gegen die Idylle am Stall tauschen zu dürfen. Das Leben ist halt (nicht immer) ein Ponyhof!

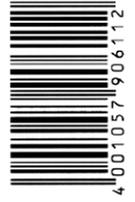
Bericht: Lea Volkmann
Bilder: Daniel Potthoff
Web: www.german-racewars.com

YouTube Videolink
Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=iz6726B2d6I>





Aktuell - Wenn der Griff zur Zapfpistole schmerzt

Spritzkostentagebuch während unseres IMM Trips nach Italien - Ein Bericht von Sara Letzner.

Auf unserem IMM – Trip 2013 haben wir ganz bewusst man die Preise für Benzin notiert. Nicht, weil wir im Nachhinein zusammenrechnen wollten, wie viele Euros wir mit dem Minimotor verbrannt haben, sondern um mal zu schauen, wie unterschiedlich die Preise sein können.

Jeder kennt es, der Blick zur Tafel an der Tankstelle, ein Rollen mit den Augen und das Pokern, ob man nicht vielleicht noch ein bis zwei Tage mit der Restmenge im Tank zur Arbeit kommt um dann feststellen zu müssen, es ist nicht günstiger geworden.

Voll getankt mit dem Benzin der Tankstelle meines Vertrauens machten wir uns auf den Weg, dass es an deutschen Autobahntankstellen nicht günstiger wird als in der Provinz, dass wusste ich auch. Schön war es dann in Österreich zu tanken, dort war der Liter fast 20 Cent billiger als auf deutschen Boden.

Einen riesigen Schrecken bereitete mir der Anblick der Zapfsäule an der italienischen Autostrada A12, hier rief man 1,86€/l Super auf. Mehr als 20 Cent Aufschlag auf die deutschen Höchstpreisen des Jahres. „Hallo versteckte Kamera“, dachte ich, „komm heraus aus deinem Versteck, das kann doch nur ein Scherz sein!“

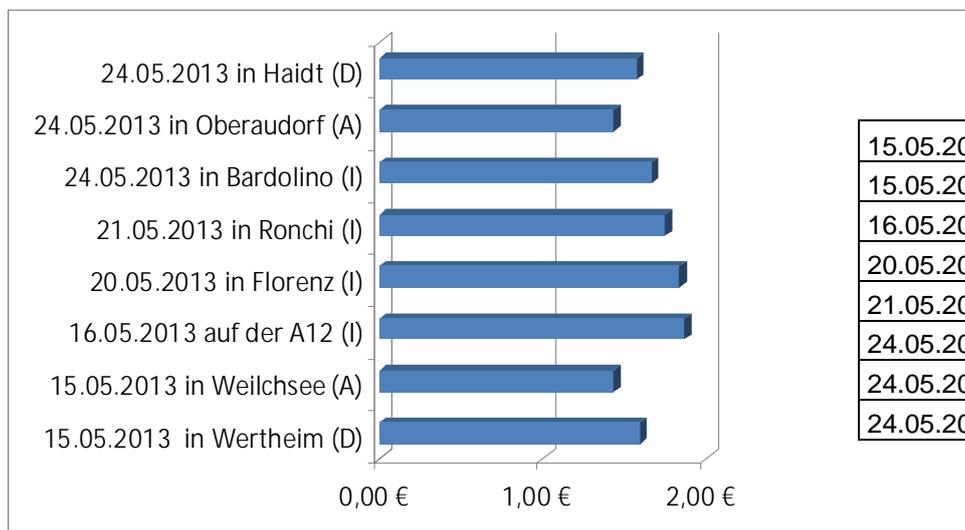
Dieses Preisniveau zog sich durch unseren gesamten Italienaufenthalt, natürlich war es in den kleinen Örtchen durchaus etwas preiswerter, aber immer noch wesentlich teurer als in Deutschland. Ganz klar legten wir auf der Rückreise in Tankstop in Österreich ein, schließlich kann man auch bei einer Menge von 30 Litern einiges sparen.

Gut, ok, ich gebe zu, ich habe das „gewonnene“ Geld direkt in Kaffee und Schokoriegel umgesetzt, aber das interessiert nicht vorrangig ☺

In der Heimat geriet das natürlich schnell in Vergessenheit, obwohl ich der netten Kassiererin an meiner Stammtankstelle erzählen musste, dass es auch hier Spaß machen kann zu tanken, wenn man sich die italienischen Preise mal vor Augen hält.

Tja, es kann immer besser kommen, aber definitiv auch schlechter... In diesem Sinne bin ich heute mal mit den Preisen an der Tafel zufrieden!

Bericht: Sara Letzner



15.05.2013 in Wertheim (D)	1,59 €
15.05.2013 in Weilchsee (A)	1,43 €
16.05.2013 auf der A12 (I)	1,86 €
20.05.2013 in Florenz (I)	1,83 €
21.05.2013 in Ronchi (I)	1,74 €
24.05.2013 in Bardolino (I)	1,66 €
24.05.2013 in Oberaudorf (A)	1,43 €
24.05.2013 in Haidt (D)	1,57 €



Oldtimertreff Attendorn - Auf adeligen Pfaden

Das Oldtimertreff zu Gast auf Burg Schnellenberg - Ein Bericht von Sara Letzner.

(16.06.2013) Das Team des Oldtimertreffs Attendorn ist bekannt für seinen Ideenreichtum und so sollte es natürlich auch in diesem Jahr sein. Daher hatte man die Freunde dessen was gepflegt ist und rollt eingeladen, das Juni-Treffen nicht wie üblich an der Stadthalle zu verbringen sondern auf der Burg Schnellenberg vor den Toren der Stadt.



Das Wetter schien an diesem Sonntagmorgen zunächst nicht gut gestimmt zu sein mit den Oldtimerbegeisterten aus dem gesamten Umkreis und weit darüber hinaus. Grau in Grau war es, die Temperaturen leider nur um 10°C, aber trocken war es und das war auch wichtig.





Eigentlich ideales Wetter um den Oldie auszufahren, diesen Gedanken hatten an diesem Sonntag viele. Schon einige Zeit vor dem Beginn der Veranstaltung um 11Uhr hatten sich zahlreiche Klassiker vor den adeligen Gefilden eingefunden.



Auch Motorräder gab es sehr viele zu bestaunen, obwohl die Temperaturen erst gegen Mittag stiegen und es in der Sonne richtig warm wurde.

Nachdem alle den Esel passiert haben, der friedlich am Straßenrand dafür sorgte, dass das Gras nicht zu hoch wächst, tauchte auch schon das alte, hübsche Gemäuer auf. Schnell füllte sich der Parkplatz, die Ausweichflächen waren ebenso schnell gefüllt wie der Innenhof.

Platzsparend wurden die Minis vor der Mauer des Burggrabens drapiert, denn die nicht vorhandene Länge der kleinen Briten trug dazu bei, dass die Fläche auch wirklich nur ihnen vorbehalten war.





Nachkriegsmopeds, die 70er Jahre Hercules und Simson Schwalbe neben der Suzuki Katana, die mit ihrem futuristischen Design Anfang der 80er für Aufsehen gesorgt hat.

Erst nach mehrmaligen Fragen wurde dem Fahrer geglaubt, dass dieses Schmuckstück tatsächlich schon 30 Jahre auf dem Buckel hat und schon fast so lange in seinem Besitz ist.



Zeitgenössisch wirken dagegen Kawasakis Z1000 und Z900, die ja nur wenige Jahre älter ist. Eine Reihe hinter den Motorrädern ging es kunterbunt zu. Es war nicht nur eine Zeitreise durch die Farbpalette der letzten 60 Jahre möglich, die Motorisierungen boten sicherlich eine genauso interessante Vielfalt.



Das Goggomobil mit seinen maximalen 20PS gehörte sicherlich eher zu den Fahrzeugen, die sehr gemütlich durch die Lande reisen. Nach oben war so ziemlich alles vertreten, die alten Amis kamen standesgemäß mit lautem Geblubber um die Ecke gefahren während die alten getunten Opel und Fords mit weniger Hubraum, aber mehr Leistung für Aufsehen sorgten.





Der Capri galt nicht umsonst als das deutsche Musclicar der 70er und eben diese Wirkung übt er auch heute noch aus.

Viele Mercedes wurden von ihren stolzen Besitzern vorgefahren: vom Nachkriegsmodell bis zum jüngsten Oldtimer aus Sindelfingen, dem 190E (W201), war alles vertreten, was mal auf dem Markt gewesen ist.

Für Gesprächsstoff sorgte ein Golf II, denn da kam dann die Frage auf, ob die schon H-fähig sind oder es sich nur um Youngtimer mit H-Potenzial handelt. (Anmerkung der Redaktion: die Markteinführung des Golf II fand 1983 statt).

Fortsetzung Seite 75



Auf der etwas höher gelegenen Wiese sammelten sich LKWs, Traktoren und ehemalige Militärfahrzeuge wie der Iltis. Ein altes Fahrzeug der Feuerwehr hatte den Weg zur Burg ebenfalls gefunden. Der Burginnenhof füllte sich ebenfalls schnell, die Kulisse war einfach atemberaubend.





Die mit Efeu bewachsenen alten Gemäuer luden dazu ein, den gewienerten Oldie im Sonnenlicht für die Ewigkeit festzuhalten.

Die Bewirtung hat das Restaurant der Burg Schnellenberg übernommen, kalte Getränke und frisch gegrillte Bratwurst dürfen bei einer solchen Veranstaltung nicht fehlen. Abgerundet wurde das Ganze mit dem Eis - und Kaffeeangebot der Attendorner Konditorei Harnischmacher.



Am 18. August wird das zweite Treffen an der Burg stattfinden und sicherlich neue Interessierte locken, die aber auch schon herzlich zum Oldtimertreff am 21.7. zur Stadthalle eingeladen sind!



Preise:

Bratwurst im Brötchen	2,00 €
Cola/ Wasser/ Apfelschorle	1,50 €
Kaffee	1,50 €

Bericht & Bilder: Sara Letzner

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de

Web: www.burg-schnellenberg.de

Web: www.harnischmacher.com

YouTube Videolink

Video zum Artikel:

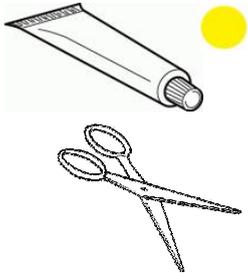
QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=m2WNLN-bCPI>

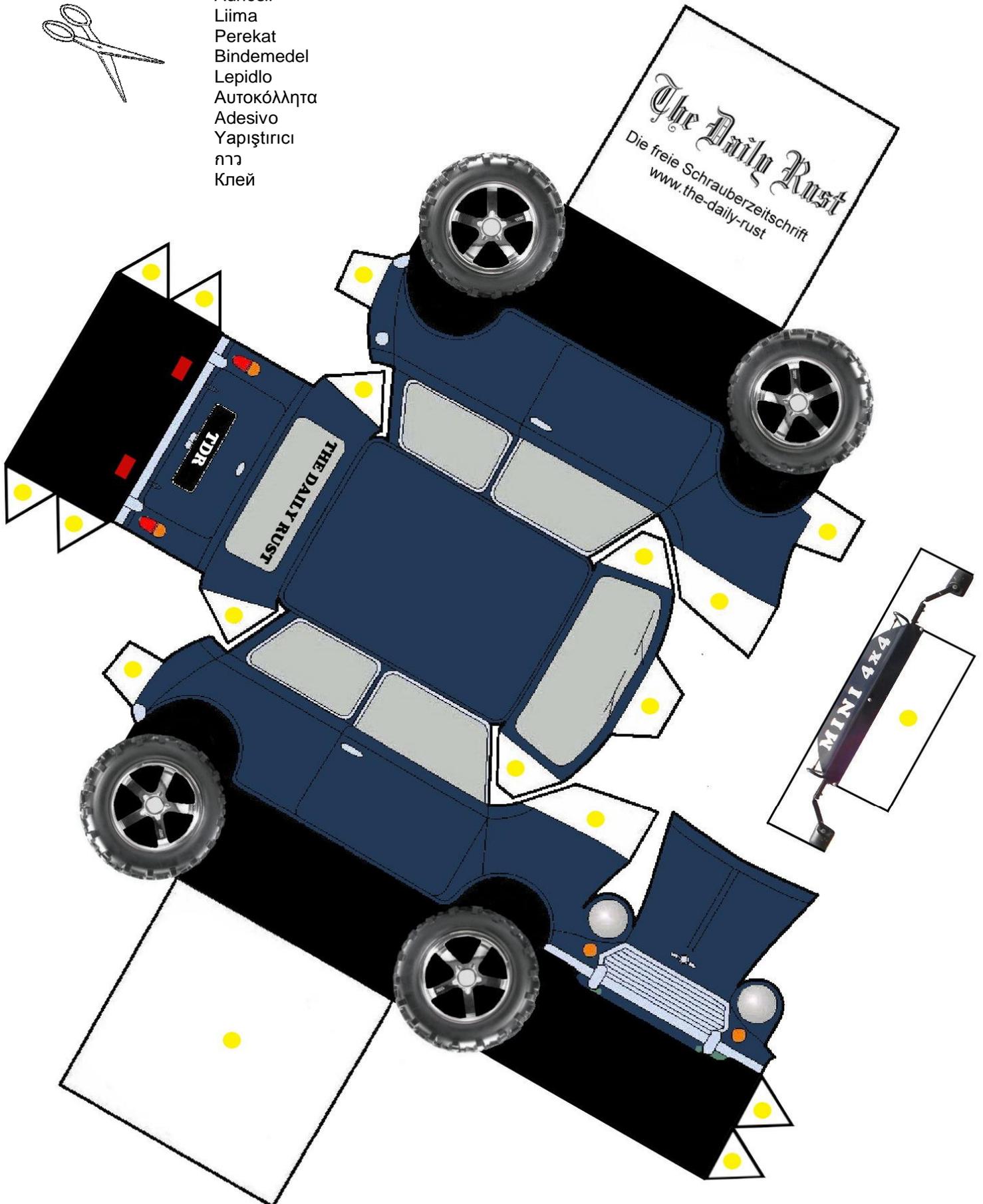


MINI MONSTER TRUCK

IMM Italien 2013



Glue
Klebstoff
Ragasztóanyag
Adhésif
Liima
Perekat
Bindemedel
Lepidlo
Αυτοκόλλητα
Adesivo
Υαρίστirici
גל
Κλεψ

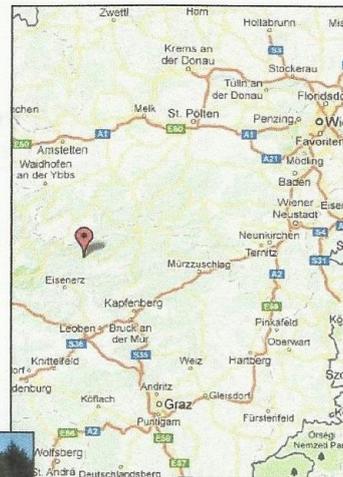




Unsere Redaktion wird vor Ort sein! Es sind bereits über 40 Teilnahmebestätigungen eingegangen!

Wann? 05. bis 07. Juli 2013
Wo? Wildwasserzentrum Wildalpen
Säusenbach 8
8924 Wildalpen
Infos & Anmeldung: Gerd Panhans
0699 / 1722 17 18
gerd@little-oldies-meeting.at

Kosten: Rafting-Tour: 30,00 €
Nächtigung Camping: 8,00 €
Nächtigung Haus: 12,00 €



Powered by:



Web: www.the-daily-rust.com



Web: www.little-oldies-meeting.at



Von Z bis A - Die Schweinerallye 2013

01. bis 05.2013 - Im Schweinsgalopp quer durch Österreich - Ein Bericht von Tanja Salbinger.

Laut Wikipedia ist die *Rallye ein Wettbewerb im Motorsport, der teilweise über mehrere Tage (Etappen) verteilt auf normalen Straßen oder auf Feld- und Waldwegen ausgetragen wird.....*

Privat organisierte Rallye Veranstaltungen für den Hobbyfahrer bekommen in den letzten Jahren immer mehr Freunde und Anhänger. Hierbei geht es nicht um Erreichen von Höchstgeschwindigkeiten auf Schotterpisten, sondern darum mit seinem Fahrzeug, meist ein Young- oder Oldtimer, Land und Leute kennen zu lernen. Die Startgelder bewegen sich in einem bezahlbaren Bereich, und so kann jeder einmal selbst Teil eines Abenteuers werden.

Im vergangenen Jahr sind wir, Thomas Würtenberger und Tanja Salbinger, in 14 Tagen einmal um die Ostsee gefahren, dieses Jahr wollten wir es daher etwas entspannter angehen lassen. Unsere Wahl, ein Roadtrip durch Österreich, innerhalb von fünf Tagen alle Bundesländer erfahren und dies von Z nach A. Gespickt mit netten Sonderaufgaben und Herausforderungen.



Der erste Preis, ein (Grill-) Schwein, Namensgeber der Rallye. Der Mann hinter der Schweinerallye ist Manuel Ribis, viert platziertes der letzten jährigen Allgäu- Orient und somit Rallye infiziert.

Die Idee zur Schweinerallye wurde aus der Absage eines Startplatzes für die diesjährige Allgäu- Orient-Rallye geboren.



2013 das Jahr der Schweinerallye Premiere. Manuel Ribis, ein Mann mit Abenteuer im Blut, denn welcher Abenteuerer nächtigt in einem Hotel? – Keiner, daher war dies verboten ebenso die Fahrt auf Autobahnen.

Erlaubt war, bei Einheimischen um eine Übernachtungsmöglichkeit zu fragen, sowie Camping in jeder Form.

Damit wir im Vorfeld nicht schon Ortsschilder mit netten Namen für die Sonderpunkte-Wertung sammeln konnten wie z.B. Mösendorf oder Bierbaum (gibt es wirklich) waren alle Fahrzeuge mit GPS-Live-Tracking ausgestattet.

Eine magische App die stets die Standorte und gefahrene Strecken aller Fahrzeuge kannte. Ein Foto mit Fahrzeug und Fahrer neben dem entsprechenden Ortsschild knipsen, via App an die Rennleitung senden, erledigt.

Somit wurden alle Bilder mit GPS Daten gespeichert und jedes Fahrzeug wurde auf der Karte der Schweinerallye App live angezeigt.



Um nicht nur das Land, sondern auch seine Leute kennen zu lernen, gehörte zur Sonderpunkte-Wertung auch die Aufgabe mit örtlichen Honoratioren die Landeshymne zu singen (natürlich nur mit Video Beweis), ein Foto mit der Polizei und oder mit der Feuerwehr zu knipsen. Da wir ehrlich gesagt bedenken hatte, wieder nach Hause zu kommen, - hatten wir ausschließlich Kontakt zu Feuerwehrleuten.



Am 01. Mai um 10.00 Uhr fiel der Startschuss in Zell am See, gestartet wurde ganz klassisch alla Les Mans. 26 Teilnehmer Fahrzeuge auf der Jagt nach Ortsschildern. Am 05. Mai fanden wir das letzte Ortsschild, A wie Affenhausen. Weiter ging es zur Siegesparty im Event Area 47 und wirklich das Schwein wartete schon auf alle.



Zwischen dem 01. und dem 05. Mai, lagen wirklich schöne Tage. Wir haben Österreich von vielen Seiten kennen gelernt, nette Menschen getroffen und das erste Mal im Auto geschlafen. Ehrlich gesagt sind wir ein wenig Schweinerallye „geschädigt“. Es vergeht keine Autofahrt, bei der wir nicht auf die Ortsschilder starren, oder wir uns die Frage stellen, „welcher Buchstabe fehlt uns jetzt noch?“. Selbst Grenzsteine übersehen wir nun nicht mehr.

Ab dem 11. September 9.03 Uhr könnt ihr euch für die zweite Auflage der Schweinerallye anmelden.

Web: www.schweinerallye.com
Bericht & Bilder: Tanja Salbinger
Thomas Würtenberger

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

<http://www.youtube.com/watch?v=RLWXjly4Q8c>





Bugs on tour - 30. Maikäfertreffen in Hannover

01.05.2013 - Grosses Krabbeln in Hannover - Ein Bericht von Thorsten Kriesen.

Zum 30sten Mal trafen sich Volkswagenbegeisterte Leute bei herrlichstem Sonnenschein. (ja, das war der Tag in diesem Jahr als die Sonne schien)



Auf dem Hannoveraner Messegelände waren viele gewerbliche und auch private Aussteller. Volkswagen selber ließ es sich natürlich auch nicht nehmen und war mit mehreren Ständen vertreten.



Bei insgesamt 15.000 Besuchern und ca. 3500 Fahrzeugen wurde es schon recht voll und es gab jede Menge zu sehen.



So wurden nicht nur Käfer gezeigt sondern auch Busse vom T1 bis zum T3, Karmann Ghia, Fridolin Lieferwagen und sogar ein Porsche 924 mit Käfermotor im Heck gab es zu bestaunen. Den habe ich dann auf der A2 dann nochmal gesehen. Der Fahrer hatte Mickie Mäuse auf den Ohren. War wohl etwas laut innen.





Auch die Bühne war ein Magnet für alle Interessierte. Dort wurden vom coolsten Moderator der Region die Fahrzeuge mit witziger und lockerer Zunge vorgestellt, und Langeweile kam auch nach dem x.ten Käfer nicht auf. Auch der D.J. hat mit der Musik sein Teil zu der guten Stimmung beigetragen.





Abschließend kann ich sagen das es die größte VW-Veranstaltung war die ich bisher besucht habe.

Trotz der riesigen Menge an Menschen und Fahrzeugen machte organisatorisch alles einen sehr geordneten Eindruck. Die Polizei sperrte zeitweise die Zufahrtsstraße ab und lenkte den Verkehr um, so dass es kaum zu Behinderungen kam.

Das Maikäfertreffen ist definitiv ein Besuch wert. Ich bin 2014 mit meinem LLE auf jeden Fall mit dabei.

Bilder & Bericht:
Web:

Thorsten Kriesen
www.kaefertreffen.de

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

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

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 23/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

Juli 2013

Rusty Marketplace - Kleinanzeigen

Privater Oldtimer Marktplatz - Fahrzeuge, Teile & Co.

ZU VERKAUFEN

ZU VERKAUFEN

Leider keine
weiteren Inserate
vorhanden...



News für Leser - Der Tellerrandgucker

Dies & Das - News für Leser.

Essen Motor Show 2013

Vorverkauf hat begonnen

Zwar öffnet die deutsche Leitmesse für sportliche Automobile erst im November (30. November bis 08. Dezember) ihre Pforten, doch auf Grund der großen Nachfrage hat der Vorverkauf bereits ein gutes halbes Jahr im Voraus begonnen.

Die Besucher können sich freuen, die Preise sind stabil geblieben. Somit kostet der Eintritt an der Tageskasse 16,00 € (Tag), mit Frühbucherrabatt im Onlineverkauf nur 14,00 €.

Special Offer - am 02. Dezember findet der Girls Day statt, der Eintritt kostet an diesem Tag für alle Girls nur 6,00 €.

Am Vater-Sohn-Tag (6. Dezember) wird es ein Kombi-Ticket für Zwei für 18,00 € geben. Zudem gibt es erstmals ein Zwei-Tages-Ticket, das regulär 30,00 € und mit Frühbucherrabatt 27,00 € kostet.

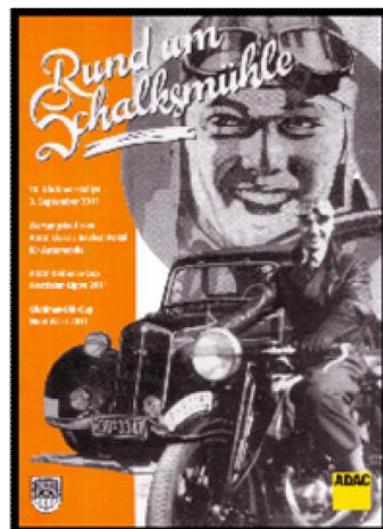
Regelmäßige Neuigkeiten zu dieser Veranstaltung der Messe Essen gibt es auch im Internet unter www.essen-motorshow.de oder bei Facebook unter www.facebook.de/essenmotorshow



20. Oldtimerrallye „Rund um Schalksmühle“

Bald startet im sauerländischen Schalksmühle zum 20. Mal die Oldtimerrallye „Rund um Schalksmühle“, die vom ADAC Ortsclub ausgerichtet wird. Für Rallyeunerfahrene wird zum dritten Mal die Oldtimerausfahrt mit kleinen Aufgaben stattfinden.

Die Ausschreibung sowie das Nennformular gibt es auf www.ocschalksmuehleonline.de





17. Bad Königer Klassikerfestival 13. bis 14. Juli 2013

Im Rahmen des 17. Bad Königer Klassikerfestival, welches im schönen Bad König im Odenwald stattfindet, habt Ihr die Möglichkeit bei der Tombola einen Mini Balmoral zu gewinnen!

Web: www.klassikerfestival.de





Termine 2013 - 2014

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

	Bei diesem Symbol befindet sich eine(r) unserer Reporter(innen) vor Ort! Habt keine Angst uns anzusprechen, wir freuen uns darauf unsere Leser kennen zu lernen!
	Mini Treffen sind zur leichteren Orientierung zukünftig mit diesem Symbol gekennzeichnet!
	Mercedes Treffen sind zur leichteren Orientierung zukünftig mit diesem Symbol gekennzeichnet!

		Termine 2013			
	06.-07.07.2013	5020	GT Rennsportwoche	www.salzburgring.com	
	12.-14.07.2013	45699	18. Int. VW Blasen	www.vw-blasen.de	
	12.-14.07.2013	01067	US Car Convention	www.us-car-convention.de	
	12.-14.07.2013	92318	Fanclub Mini Bavaria e.V.	www.Treffen2013.Fanclub-mini.de	
	13.-14.07.2013	64732	Bad Königer Klassikerfestival	www.klassikerfestival.de	
	19.-21.07.2013		BCT - Spa-Race-Festival 5+6 Lauf	http://british-car-trophy.de	
	19.-21.07.2013	96184	LMM Local Mini Meeting	www.mini-ig-bamberg.de.vu	
	19.-21.07.2013	99820	German Race Wars: Summer Race Party	www.german-racewars.com	
	21.07.2013	5602	SLM Platzslalom Wagrain	www.slm-autoslalom.at	
	21.07.2013	57439	Oldtimertreff Attendorn - Stadthalle Attendorn	www.oldtimertreff-attendorn.de	
	26.-28.07.2013	35435	Golden Oldies	www.golden-oldies.de	
	27.07.2013	8081	Motore Italiano	www.oldtaliener.at	
	28.07.2013	57223	Oldtimertreff Kreuztal	www.oldtimerfreunde-kreuztal.de	
	04.08.2013	8504	Graggerer Oldtimertreffen	www.stainztal.at	
	09.-11.08.2013	53520	41. AvD Oldtimer-Grand- Prix	www.avd.de	
	14.08.2013	5151	Stock-Car Uttendorf	www.msc-schloessl.at	



	09.-11.08.2013	68754	NitrolympX	www.nitrolympx.com		
	10.-12.08.2013	21423	6. Int. Polotreffen Hamburg	www.polocruisen.de		
	16.-18.08.2013		BCT - "Kampf der Zwerge"	http://british-car-trophy.de		
	18.08.2013	5162	SLM Bergslalom Obertrum	www.slm-autoslalom.at		
	18.08.2013	57439	Oldtimertreff Attendorn - Burg Schnellenberg	www.oldtimertreff-attendorn.de		
	24.08.2013	5020	ADAC Salzburgringclassic	www.salzburgring.com		
	25.08.2013	5134	Stock-Car Schwand	www.cdg-schwand.com		
	25.08.2013	57223	Oldtimertreff Kreuztal	www.oldtimerfreunde-kreuztal.de		
	23.-25.08.2013	64678	Miniholiker Treffen	www.anonyme-miniholiker.de		
	23.-25.08.2013	9650	IMMM2013	www.belgianminisontour.be		
	30.-31.08.2013		Classic Mini Fahrertraining			
	01.09.2013	5151	SLM Bergslalom Schlössl	www.slm-autoslalom.at		
	31.08.-01.09.2013	45225	Schöne Sterne	www.mercedes-fans.de		
	06.-08.09.2013	99820	German Race Wars: Season End	www.german-racewars.com		
	06.-08.09.2013	8786	Minitreffen Rottenmann	www.miniclubrottenmann.at		
	08.09.2013	45699	Youngtimer Vestival	www.youngtimervestival.com		
	07.-08.09.2013	5020	Histo-Cup	www.salzburgring.com		
	13.09.2013	5020	1. Sportwagen Festival	www.salzburgring.com		
	13.-15.09.2013		BCT - "Kampf der Zwerge"	http://british-car-trophy.de		
	13.-15.09.2013	75175	Wendelstein Historic	www.wendelstein-historic.de		
	13.-15.09.2013		Goodwood Revival	www.goodwood.com		
	15.09.2013	4772	Stock-Car Lambrecht	www.msc-schloessl.at		
	15.09.2013	5132	SLM Bergslalom Geretsberg	www.slm-autoslalom.at		
	15.09.2013	57439	Oldtimertreff Attendorn - Stadthalle Attendorn	www.oldtimertreff-attendorn.de		



	20.-21.09.2013	5020	50 Jhr. Porsche 911	www.salzburgring.com		
	12.-22.09.2013	10117	IAA	www.iaa.de		
	22.09.2013	57223	Oldtimertreff Kreuztal	www.oldtimerfreunde-kreuztal.de		
	27.-29.09.2013	83471	Rossfeldbergpreis	www.rossfeldrennen.de		
	29.09.2013	49324	4. alles Polo Treffen	www.polobladers.com		
	29.09.2013	41515	ADAC Nostalgietag	www.fsz-grevenbroich.de		
	29.09.2013	5151	Stock-Car Schlössl	www.msc-schloessl.at		
	12.-13.10.2013	5020	Rennsport Messe	www.salzburgring.com		
	13.10.2013	4933	SLM Platzslalom Wildenau	www.slm-autoslalom.at		
	10.-13.10.2013	87541	Jochpass Memorial	www.jochpass.com		
	18.-20.10.2013		BCT - Westfalen Trophy 7+5 Lauf	http://british-car-trophy.de		
	18.-19.10.2013	5020	Salz & Öl	www.src.co.at		
	18.-19.10.2013	5020	Classic Expo	www.src.co.at		
	19.-20.10.2013	47137	HistoriCar	www.historicar.net		
	27.10.2013	57439	Oldtimertreff Attendorn - Stadthalle Attendorn	www.oldtimertreff-attendorn.de		
	33.11.-08.12.2013	45131	Essen Motor Show	www.essen-motorshow.de		
Termine 2014						
	18.-20.07.2014	9981	Bullitreffen in Kals	www.bullitreffen.at		
	01.-04.08.2014		Internationales Mini Meeting	www.imm2014.co.uk		

Achtung - Für das tatsächliche Stattfinden der angegeben Termine wird keine Haftung übernommen!
Daher bitte immer direkt und persönlich beim entsprechenden Veranstalter vorab erkundigen!

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

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

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 23/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

Juli 2013

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

