



Alpines Kehrenkratzen - Alteisen-Tour 2013

...oder zwei Katanas im Tiefflug durch die Alpen

Mein Entschluss stand fest!! Dieses Mal fahre ich mal wieder mit dem alten Schätzchen, wobei altes Schätzchen heißt: *Suzuki Katana GSX1100S* Baujahr '83! Sie sollte mich mal wieder eine Woche durch die...



Unfreiwilliger Tokyo Drift - Nankang & Linglong

Großer Reifen-Sonderbericht - News & Verfügbarkeit

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe berichtet haben (Ausgabe 23/13, Seite 37-39), wurde die europäische Produktion der Reifengröße 175/50 R13 und 195/45



8. Österreichischer Mini-Slalom in Tadten

In Gedenken an Helmut Stumvoll und Bertl Schaufler

Alle Wege führen zum Rübenplatz nach Tadten, wenn Michael Hwezda zum Slalom lädt und so folgten auch wir dem süßen Versprechen von scharfen Kurven und quietschendem Gummi! Und so rollten wir auf eigener...



Klotzen nicht kleckern! - MotorJam 2013

1/8 Meile Rennen, Tuning, Showcars und Händlermeile

(03.08.2013) Bereits zum zweiten Mal hatte Desi (Desiree) Schwan alle Begeisterten von Auto und Scootern ins sauerländische Meinerzhagen eingeladen. Dieser Einladung zum MotorJam waren zahlreiche...



Alpines Kehrenkratzen - Alteisen-Tour 2013

...oder zwei Katanas im Tiefflug durch die Alpen - Ein Bericht von Markus Letzner.

Mein Entschluss stand fest!! Dieses Mal fahre ich mal wieder mit dem alten Schätzchen, wobei altes Schätzchen heißt: *Suzuki Katana GSX1100S* Baujahr '83! Sie sollte mich mal wieder eine Woche durch die Alpen fahren. Wir werden sehen ob sie dies auch getan hat....



Die letzte Tour war immerhin schon 4 Jahre her und wurde damals mit einer GSX-R 1100 (Bj.91) bestritten. Doch diesmal sollte die alte Katana wieder den Vorzug haben.

Einerseits wegen des Spaßes am Fahren, andererseits des gleichen Auftrittes wegen... hat mein Kumpel und Begleiter Karsten doch ebenso eine dieser einstigen Stil-Ikonen der 80er Jahre. Zu zweit macht es dann doch eben noch mehr Spaß!

Da die 2 alten Damen in letzter Zeit leider recht wenig bewegt wurden, galt es sie im Vorfeld also erst einmal ein bisschen zu betüddeln:

Ölwechsel, Bremsen nachgucken inkl. Bremsflüssigkeit-Wechsel, Radlager prüfen, Kette spannen etc. Nicht zu vergessen die Ritzelmutter auf festen Sitz zu prüfen, macht die sich doch nach einiger Zeit gerne mal selbstständig und verhilft dem Ritzel dazu von der Verzahnung zu springen.



Der große Tag kam, die Mopeds wurden im Hänger verstaut und ja ich weiß, die „echten“ Mopedfahrer werden jetzt schimpfen und sich fragen, wie man denn mit dem Hänger losfahren kann?!

Ganz einfach: die 600 km Autobahn bis in die Alpen sind im Auto einfach angenehmer, zumal die Sitzposition „in“ der Katana die Kniegelenke schon nach ein paar „langweiligen“ Autobahn-Kilometern zum Streiken animiert!

Das Gepäck in den Touareg geschmissen ging es dann Samstagabend um 21 Uhr endlich los! Gut 10 Stunden später, kurz vor Mittenwald, fanden wir dann einen adäquaten Platz für Auto und Hänger. Fix ausgeladen und frisch bepackt brummelten die alten 1100er kurz danach ihrer ersten Prüfung entgegen, dem Timmelsjoch 2509 m ü.Nn. (www.timmelsjoch.com)

So, nun erst mal testen was das Fahrwerk zu dem Gepäck sagt, zusätzlich hatte ich den PVM-Felgen auch noch einen Satz Reifen einer anderen Marke gegönnt, zu deren Fahrverhalten ich auch noch nicht viel sagen konnte. Also war erst mal vorsichtiges Schnuppern angesagt...



Zu meiner Beruhigung stellte ich schnell fest: „das fluppt ja wie am Schnürchen“, die alte Lady lag wie ein Brett und der rauhe Motor begeisterte mal wieder, wie seit Jahren schon, mit einer unglaublichen Kraftentfaltung und Durchzug.

So wieselten wir, mit noch etwas verhaltener und hakeliger Fahrweise, die ersten Kehren hoch und hatten einen riesen Spaß dabei. Immer wieder atmete ich tief durch und dieses besagte Gefühl der Freiheit auf dem Moped machte sich breit, unterstützt durch die gewaltige und fantastische Bergkulisse mit frischer Bergluft.

Auf der Passhöhe angekommen wurde traditionell natürlich erst einmal der Kocher ausgepackt und ein leckerer Kaffee gekocht!

Das Gefühl? Unbeschreiblich! Die ersten Gleichgesinnten schlichen derweil um unsere alten Suzukis und rätselten was das denn nun für ein Moped sei!? Hihi - das ist der Katana-Zusatz-Spaßbonus ☺

Wie es zu erwarten war, schossen wir uns relativ schnell wieder auf die alten Böcke ein und es machte einen riesigen Spaß die jüngeren Vertreter der zahlreich anzutreffenden Zweiräder mit den alten Eisen zu ärgern. Einige gaben nach diversen Versuchen uns davon zu fahren resigniert auf und winkten uns ernüchert vorbei.



Die Gedanken der Piloten hätte ich zu gerne gelesen. Wahrscheinlich so etwas wie „um Gottes willen, ich wurde von 2 Ufos mit Schrankwand und Trennscheiben-Reifen überholt“... ☺
Yesss, KATANA is back!!!

Ja, die alten Motoren brauchen sich auch heute wirklich noch nicht zu verstecken, wie einige schmerzlich feststellen mussten.

Gegen Abend, einen Regenschauer und etliche Kurven später, trafen wir dann am Lago di Garda in Bardolino ein, unserem ersten Etappenziel!

Auf unseren Touren haben wir immer nur ein grobes Ziel, dabei macht es riesig Spaß einfach nach Lust und Laune eine Strecke aus der Karte zu suchen und zu fahren und das Ziel ggf. auch zu ändern. Der Tradition folgend, stellten wir auch diesmal wieder unser Zelt für die nächsten zwei Tage auf dem Campingplatz Europa auf.



Diese gingen erwartungsgemäß schnell um und wir stellten uns die Frage, wo es denn nun im Anschluss hingehet. Kroatien war der Favorit, doch bedingt durch ein kleines Handicap (mein Kumpel hatte sich kurz vor der Tour noch den Knöchel verstaucht) und der Entfernung waren wir etwas am Hadern.

Dienstag-mittag dann die Entscheidung: Wir fahren weiter und zwar nach Kroatien.

Der Weg führte uns zurück in die Berge und wir hatten abermals riesig viel Spaß im Kurvengetümmel!



Gegen Abend trafen wir dann eine weitere, wie sich herausstellte, geniale Entscheidung! Wir fahren einfach die Nacht durch, suchen keinen Campingplatz. Schließlich mussten wir etwas verlorene Zeit wieder rausholen, da wir am Lago erst mittags losgefahren waren. Gesagt, getan!



Einen Großteil der Ebene schepperten wir dann allerdings über die Autostrada Richtung Slowenien/Kroatien! In der Abenddämmerung kamen wir dann oberhalb von Triest mit einem fantastischen Blick aufs Meer an. Hammer!

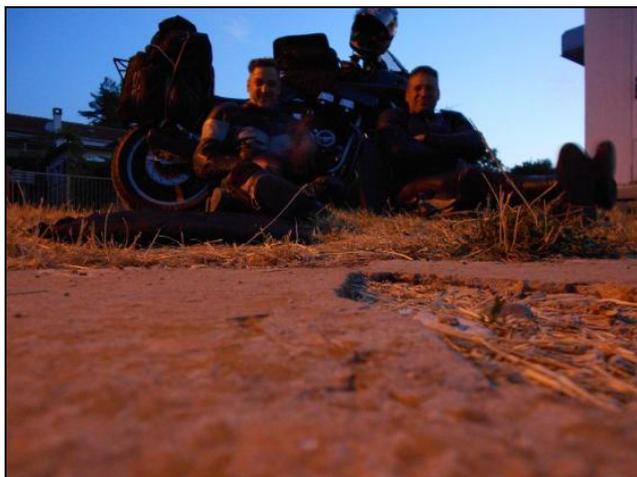




Die anschließende Fahrt durch Triest bei Nacht war einfach unbeschreiblich. Den Meeresgeruch in der Nase fuhren wir am Hafen entlang, die Schiffe und Tanker boten dabei eine wahnsinnig geile Kulisse, ebenso wie die Beleuchtung der Gebäude, der Straße und der mediterranen Anmutung. Unterstützt durch ein laues Lüftchen was durchs offene Visier in den Helm wehte. Gänsehautfeeling!

Seltsam war, durch die Entscheidung einfach des Nachts durchzufahren hatten wir auf einmal alle Zeit der Welt. Und der Kopf quittierte dies mit einer unbeschreiblichen Ruhe und Gelassenheit. In aller Seelenruhe stellten wir erstmals bei Karsten den Scheinwerfer ein, der zuvor eher die Sterne beleuchtete als die Straße.

Dann ging es langsam weiter nach Slowenien. Dort, ebenso am Hafen entschied ich mich nach einem schönen Plätzchen für eine Tasse Kaffee zu suchen und fand einen genialen Platz an einer ruhigen Kaimauer mit Blick auf einen Ozeanriesen der gerade von der Last seiner unzähligen Container befreit wurde.

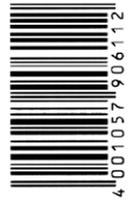


Kocher raus, Kaffee raus, Jacke aus und erstmal nen heißen Kaffee genießen. Ein paar angelnde Slowenen beäugten uns dabei etwas skeptisch, sahen wir in unseren schwarzen Ledersachen wahrscheinlich auch etwas unheimlich aus.



So verbrachten wir dann die nächsten 2 Stunden von 0-2 Uhr in Koper (die einzige Seehafenstadt Sloweniens), kaffeetrinkend am Hafen und ließen die Seele baumeln. Fantastisch. Irgendwann fuhren wir dann weiter nach Kroatien, immer auf der Hut vor Wildtieren.





Gegen morgen legten wir uns dann doch noch in einem kleinen einheimischen Häfchen nebens Moped und schlummerten 2 Stunden bis die Sonne die Nacht verdrängte.

Um halb 9 kamen wir dann am Campingplatz an und ergatterten einen Platz direkt am Wasser, wo wir es uns die nächsten vollen 2 Tage gut gehen ließen. Wir hatten durch die Nachtfahrt ja wieder einen Tag gewonnen!

Freitag früh wurden die alte Damen dann um kurz nach 7 aus dem Schlaf gerissen, da die ersten Teile der Gepäckwand wieder auf die Sitzbank installiert wurden. Aufwachen... Arbeiten ist angesagt! Brummelig folgten gegen 9 Uhr die beiden Zweiräder dem Befehl des Startknopfes und zündeten ihre betagten 4 Zylinder. Weiter geht's... Jippiiiiiie!

Die folgende Route: Zurück nach Triest, dann komplett durch Slowenien, am Ende noch über den Großglockner (www.grossglockner.at) bis nach Zell am See! Trip: 500 km. Wir waren platt!!

Nach einem situationsbedingten Lach-flash schafften wir es noch unser Zelt aufzubauen und waren kurz danach auch schon im Reich der Träume.



Der darauffolgende Tag war nur noch halbe Lunge. Über den Gerlospass (www.gerlosstrasse.at) nach Innsbruck und ehe wir uns versahen standen wir auch schon wieder am Auto!



Eine tolle Motorrad-Tour ging zu Ende. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Alles war gut gegangen, Ross und Reiter gesund und heile wieder am Auto angekommen. Das war die Hauptsache.

Das schnell was passieren kann hatten wir noch auf dem Großglockner erfahren: Dort wurde gerade ein Moped geborgen welches den Weg abseits der Straße eingeschlagen hatte. Unschön!! Doch bei uns war alles gut gegangen!!

Fazit nach 1700 km Berge mit 30 Jahre alter Technik:

Jederzeit wieder!!

Die alten Motorräder machten wieder mal einen fantastischen Job und wuchteten uns mitsamt Gepäck zuverlässig durch die Berge. Wir sammelten dabei unwahrscheinlich schöne Eindrücke. Was will man mehr?

Es muss nicht immer neu sein, manchmal ist der Reiz des Alten größer und sorgt hier und da sogar für ungläubige Gesichter! Zurück in der heimischen Garage warten die Katanas nun auf Ihren nächsten Einsatz! Und der kommt. Bestimmt!

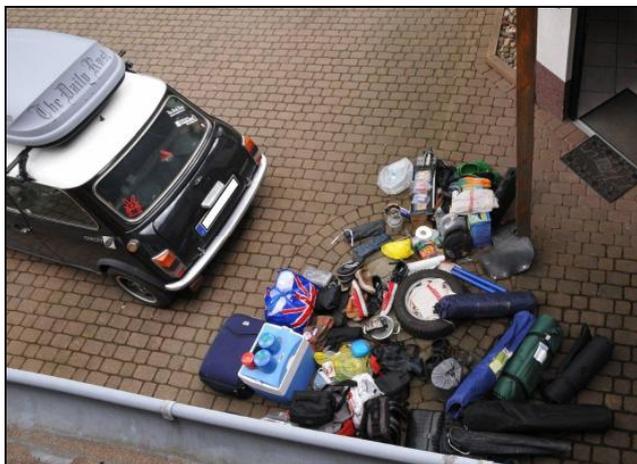
Text und Bilder: Markus Letzner



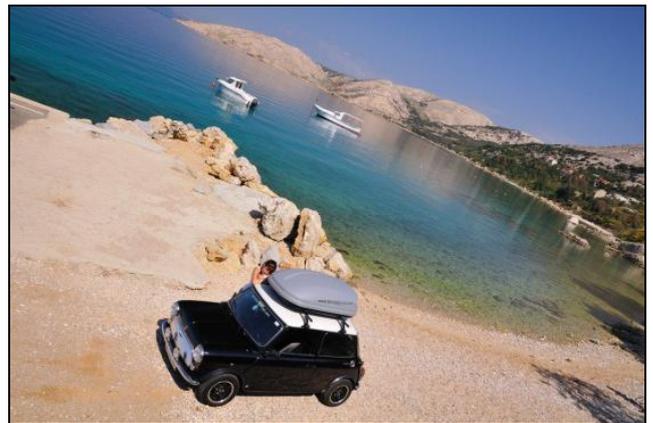
Mit dem klassischen Mini auf Reisen - Es klappt!

Das Raumwunder Mini macht Lust auf Urlaub! Ein Bericht von Sara Letzner.

Vorurteile kennt man, wenn man den kleinen Briten Mini sein Eigen nennt. Doch besonders entgeisterte Gesichter bekommt man zu sehen, wenn man erzählt, dass er als Reisefahrzeug dient oder auf eigener Achse das Treffen im Ausland ansteuern soll. Fragen wie „Nehmt Ihr einen Anhänger mit?“, „Wer fährt denn das normale Auto?“ oder „Das ist nicht Euer Ernst?!“ Doch es ist unser völliger Ernstes passt alles ins Auto hineinman benötigt keinen Anhängerhöchstens eine Dachbox.



Wir haben es in den letzten Jahren ausreichend erprobt, haben viele Länder (Schweiz, Österreich, Italien, Slowenien, Kroatien und Ungarn) bereist oder nur durchfahren, alles mit dem Mini und der Dachbox.



Krk, Kroatien

Klamotten? Waren ausreichend dabei! Selbst Frauen mit „Schuhtick“ haben mehr als ausreichend Platz, ihre Fußbekleidung mit in den Urlaub zu nehmen. Ersatzteile? Hatten wir auch im Gepäck, wenn wir auch nie welche benötigt haben, außer mal etwas Öl.

Campingausrüstung? Zelt, Tisch und Stühle, uns hat es an nichts gefehlt! Selbst die große Kühltasche fand Platz auf dem Rücksitz und somit war immer etwas Essbares mit an Bord, selbst im Stau hatten wir immer mal ein kaltes Getränk dabei!

Wer braucht da schon einen modernen SUV oder den neusten Kombi? Es geht auch mit dem britischen Klassiker!

Wir wünschen Euch ganz viel Spaß mit dem Mini im Urlaub!

Bericht & Bilder: Sara Letzner

YouTube Videolink Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

http://www.youtube.com/watch?v=n_nrxA1CzZs&feature=c4-overview&list=UUDaygyQZdaFz4LpUP8oKXtQ





Review - Schienenklassiker meets Straßenoldies

(07.07.2013) Oldtimertag bei der Sauerländer Kleinbahn - Ein Bericht von Sara Letzner.

Sommer, Sonne, Sonnenschein, das prophezeiten die Wetterfrösche für das erste Juli Wochenende. Und es trat endlich auch mal ein, die Sonne schien, Temperaturen über 25°C, besser hätte es zum 10.Oldtimertag der Sauerländer Kleinbahn nicht sein können. Ich bin mir ganz sicher, dass ich nicht alleine war, wenn man fragen würde, wer sich alles einen Sonnenbrand als Souvenir mit nach Hause genommen hat.



Die Straße angrenzend an das Gelände der Museumsbahn war, wie auch schon in den vergangenen Jahren für normale Fahrzeuge gesperrt, schließlich war der Platz am Huinghauser Bahnhof an diesem Sonntag nur den Oldtimern vorbehalten.



Normal? Wer als Besucher ohne Klassiker beider Sauerländern Kleinbahn dabei sein wollte, musste sein Auto wenige hundert Meter entfernt parken, das Gelände einer benachbarten Firma bot ausreichend Platz und so kam es glücklicherweise nicht dazu, dass Dailys mit Klassikern in einer Reihe standen.





Schon am frühen Vormittag füllte es sich merklich, wurden doch viele von den Sonnenstrahlen vor die Türe gelockt. Einige legten nur einen Zwischenstopp auf der Durchreise ein, andere verweilten längere Zeit am Bahnhof und konnten somit den ständigen Wechsel der Fahrzeuge beobachten.



Standen hier nicht gerade noch zwei Pagoden (Mercedes Benz W 113)? Dieser Platz wurde sofort von einem Neuankömmling belegt, der von den anderen Besuchern gleich direkt in Augenschein genommen wurde.

Hier ein Karmann Ghia, dort ein Käfer mit ovaler Heckscheibe und gar einem Hänger von 1949. Besonders imposant wirkte der ehemalige Mercedes LKW, der bei der Bundeswehr als Krankentransporter eingesetzt wurde. Alleine die Seilwinde, die am Vorderbau befestigt war, wirkte fast grösser als die 12" Räder des Minis, der vor ihm parkte.



In regelmäßigen Abständen fuhr die Dampflok vorbei, um interessierten Besuchern die Möglichkeit zu geben, so Zug zu fahren wie damals... Authentisch gekleidete Schaffner, Koffer aus Zeiten von Oma und Opa, es fehlte nichts!





Es konnten außerdem die Hallen der Museumsbahn genauestens unter die Lupe genommen werden.

Wahrscheinlich jammert jetzt kein Oldiefahrer mehr, wie groß doch die Flächen an seinem Schätzchen waren, als alles abgeschliffen werden musste.

Der Wagon, der gerade eine Verjüngungskur erhielt, zeigte deutlich, dass die Schienenoldies mindestens ebenso mit der braunen Pest zu kämpfen haben, wie die Kleinen auf vier Rädern!



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

<http://www.youtube.com/watch?v=BAYr178Haxc>





Für den Kraftstoff der Besucher war auch ausreichend gesorgt: Waffeln mit Sahne und Kirschen, Kuchen und Kaffee sowie kalte Getränke und Bratwurst.

Am besten merkt man sich schon jetzt den Termin für das kommende Jahr: **06.07.2014**, denn es ist eine gemütliche Veranstaltung, bei der man sich herzlich willkommen fühlt!



Preise: an dieser Stelle lohnt es nicht, die Preise zu notieren...Gerne hat man hier das Wechselgeld mal in die Kaffeekasse geworfen! ☺



Bilder & Bericht: Sara Letzner
Web: www.sauerlaender-kleinbahn.de



Knowledge Sharing - Entrosten mit Putzmitteln

Bakterien und Rostfrei - Tank entrosten mit dem Hygiene-Reiniger

Begonnen hat dieser kleine Ausflug in die Welt der chemischen Reinigungsmittel mit dem Problem, das unser Innocenti-Tank nach der langen Standzeit (ca. 20 Jahre) innen stark verrostet war.



Es gibt zwar die altbekannte Möglichkeit diesen mittels Schrauben und ständiger Drehung (z. B. an einer Mischmaschine befestigt) wieder sauber zu bekommen, doch es musste doch auch weniger aufwendig gehen.

Fündig wurden wir schließlich in einem Motorrad-Forum, die der braunen Pest mit Haushalts-Chemie und Physik zu Leibe rückten und laut den dortigen Kommentaren, damit auch durchaus erfolgreich waren.

Physik? Chemie? Hier ist der Beweis, man lernt doch was für's Leben in der Schule!

Natriumhypochlorit

Beim Umgang mit Natriumhypochlorit (Chlorbleichlaugung, NaClO) ist höchste Vorsicht geboten. Es besteht Explosionsgefahr bei der Reaktion von Natriumhypochlorit mit zahlreichen Stoffen (...) außerdem greifen entstehende Dämpfe beim Einatmen die Schleimhäute stark an. (Auszug Wikipedia)



In diesem Fall handelt es sich aber um einen herkömmlichen Hygiene-Reiniger, der nur über einen Anteil von 1-4 % Natriumhypochlorit (2,8 g per 100 g Flüssigkeit) verfügt und zusätzlich noch mit Wasser verdünnt wird.

Trotzdem: Hirn einschalten, Sicherheitshinweise auf der Verpackung befolgen, für sehr gute Belüftung sorgen und offenes Feuer vermeiden, denn es ist und bleibt Chemie in höherer Menge.



Benötigt wird:

- Wasser
- Reinigungsmittel auf Natriumhypochlorit Basis
- Ladegerät

Zuerst wird der Tank ausgebaut und vollständig entleert.

Nun mischen wir uns die chemische Lösung an, die aus zwei Teilen Wasser und einem Teil DanKlorix Hygiene-Reiniger besteht. Das bedeutet in unserem Fall bei einem Minitank ca. 10 l DanKlorix auf 20 l Wasser.



Der Tank soll damit nahezu vollständig gefüllt werden, jedoch nicht bis zur Oberkante, da die Lösung aufschäumt.



Nun wird der Pluspol des Ladegerätes mitten in die Lösung gehängt, dabei gilt es darauf zu achten, dass dieser nicht die Innenwand des Tanks berührt und einen Kurzschluss verursacht. Der Minuspol wird indessen an eine unlackierte Stelle am Tank geklemmt.

Wir haben eine Edelstahl-Schlauchschele als Hilfsmittel verwendet.



Jetzt heißt es warten (mind. 5-6 Stunden). Bei unserem stark verrosteten Versuchsobjekt, dauerte die Prozedur knapp zwei Woche.

Sobald das erwünschte Ergebnis erreicht wurde, den Tank entleeren und mehrmals mit frischem Wasser gründlich ausspülen. Bei Bedarf die Prozedur erneut wiederholen.



Hier nun die direkte Gegenüberstellung:



Anmerkung:

Nach der Entrostung sollte man den Tank sorgfältig versiegeln, um ein erneutes Rosten zu verhindern.

Fazit:

Für einen kleinen Motorrad-Tank, bzw. einen Tank der nur über einen Winter Rost angesetzt hat, mag dies eine durchaus praktikable Lösung sein.

Für unseren Minitank hingegen, der 20 Jahre vor sich hingerostet hat, ist diese Prozedur einfach viel zu zeitaufwendig und zu wenig effektiv.

Hierfür wäre eine Kombination beider Anwendungen wohl am effektivsten. Zuerst die Mischmaschine bemühen und mit der Danklorix-Mischung nachbearbeiten.

Kostenaufwand:

6 Flaschen Danklorix
1,5 Liter à 3,75 €
25.06.2013 beim BIPA

Danklorix und der Verbleib in der Umwelt

Der Wirkstoff Natriumhypochlorit zerfällt schon während der Anwendung zu Wasser, Sauerstoff und etwas Kochsalz.

Die in Danklorix enthaltenen Alkalien werden bereits im Abwasser neutralisiert und die Tenside sind ebenfalls biologisch abbaubar gemäß EU-Detergenzienverordnung (Auszug Danklorix).

Haftungshinweis:

Solltet Ihr das hier nachmachen, dann auf eigene Gefahr und Haftung! Dieser Stoff und seine Behälter sind der Problemabfallentsorgung zuzuführen.

Quelle: www.das-motorrad-blog.de

Quelle: <http://abgeschweift.de>

Quelle: www.danklorix.de

Quelle: www.wikipedia.at



Review - 8. Österreichischer Mini-Slalom in Tadten

28. bis 29.06.2013 - In Gedenken an Helmut Stumvoll und Bertl Schaufler (Bundesland Burgenland)

Alle Wege führen zum Rübenplatz nach Tadten, wenn Michael Hwezda zum Slalom lädt und so folgten auch wir dem süßen Versprechen von scharfen Kurven und quietschendem Gummi!



Und so rollten wir auf eigener Achse ca. 390 km Richtung Burgenland, zwar guter Dinge, jedoch leider im falschen Mini da der Innocenti noch nicht so weit war.

Dafür wusste Herr Nohl gleich wer da von hinten mit Rückenwind an ihm vorbeigeschossen kam - Flying Chicken ;)



Bei solchen Begegnungen auf der Autobahn frage ich mich immer, wer sich eigentlich mehr über den anderen wundert...



Die Anfahrt gestaltete sich nach der Autobahnabfahrt A4 Mönchhof ein wenig abenteuerlich - ab durch den Acker! Aber so waren das Fahrwerk und das interne Popometer, schon mal optimal für den anstehenden Slalom aufeinander abgestimmt.



Fortsetzung Seite 16



Und es war ein wahres „Speed-Dating“ das uns dort in Tatten erwarten sollte, denn die Schnellsten der Schnellen in der österreichischen Mini-Szene, hatten sich ebenfalls vor Ort eingefunden und ließen ihre Boliden lautstark um die Pylonen fliegen!

Christian Pruggmayer

Mini Cooper 16V
192 BHP / 9700



Michael Zasche

1600 ccm, ca. 130 PS
150 NM, 45er Weber Vergaser





Herbert Vorreiter

MINI 998 ccm Bj.: 73 mit 82 PS bei 8200U/min,
Weber-Split-Vergaser und sehr kurzer Übersetzung:
max. 130 km/h



Walter Vorreiter

Bohrung: 73.5mm, Hub: 76 mm,
Ges.Hubraum 1298ccm, Kopf KAD 16V
Drosselkl. 42mm, Einspritzung Mega-squirt
Jack Knight Dog-Box 4-Gang mit Sperre
160Ps bei 8700 U/min

Dieser Mini wäre zu verkaufen!
(siehe Bilder rechts)





Robert Bosch

125 PS Leistung bei 8000 Drehzahl
Vergaser 45er Weber Splitanlage
310 Grad Nockenwelle mit verstellbarem
Zahnriemenantrieb
Gerade verzahntes 5-Gang Getriebe
Spax-Gewindefahrwerk



Auszug Zeitenliste

Wertungsklasse WK4 - Offene Klasse

Fahrer	Bestzeit
Michael Zasche	00:54,34
Walter Vorreiter	00:56,31
Robert Bosch	00:57,67
Herbert Vorreiter	00:58,63
Christian Pruggmayer	01:02,89





Aber natürlich war jeder Minifahrer, egal mit welcher Motorisierung herzlich willkommen und so bildete das Teilnehmerfeld eine bunte Mischung aus den verschiedensten Baujahren, Modellen und Tuningstufen.





Für Besucher denen die Anreise mit dem eigenen Mini nicht möglich war, standen zwei Club-Minis bereit, die ausgeliehen werden konnten.



Es quietschte, es qualmte, der Gummi flog und auch so manch argloser Pylon sah nachher ziemlich zerknautscht aus - also ein rundherum gelungener „Freier-Fahr-Samstag“ würde ich mal sagen!



Angestachelt von den Testläufen am Vortag, scharrten die meisten bereits früh morgens begierig mit ihren Gasfüßen - man(n) hatte sozusagen „Öl geleck“ ;)

Und so warteten über 40 Minibegeisterte begierig darauf, das Michi endlich die Startflagge schwang und so die offiziellen Wertungsläufe zum 8. Österreichischen Mini Slalom eröffnete!



Und dann war es endlich soweit
STARTING UP OUR ENGINES!





Da man den wahren Sound eines gemachten Motors, die Getriebegeräusche und das Gefühl dabei, wenn er mit quietschenden Reifen um die Ecke sticht, nur sehr schwer mit Worten umschreiben kann, habe ich versucht es in einem Video festzuhalten, um es Euch richtig zeigen zu können:

**YouTube Videolink
Video zum Artikel:**

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=NFQPsZ22MM4&list=UUDaygyQQZdaFz4LpUP8oKXtQ>



Anmerkung Video:

Unsere Rundenbestzeit lag bei 01:27,45 die Gesamtbestzeit bei unglaublichen 00:54,34!



© Tibor Takács





Der Slalom selbst verlief ohne gröbere Pannen, außer einigen harmlosen Besuchen in der angrenzenden Botanik. Für die Verpflegung war ausreichend und sehr gut gesorgt und man hatte untereinander einfach das Gefühl zusammen zu gehören, selbst wenn man sich teilweise noch gar nicht kannte.



Tschuldigung, aber das musste einfach rein ;)

An dieser Stelle möchte ich mich auch noch mal ganz herzlich bei Michi und Gitti für die offizielle „Ernennung“ zur dortigen Presse-Frau bedanken, ich habe mich wirklich sehr darüber gefreut!



Abschließend lässt sich nur sagen, dass der Slalom ein voller Erfolg war und wir wieder wahnsinnig gerne daran teilnehmen würden (wenn es sich Michi und sein Team vielleicht, eventuell doch noch überlegen und dies nicht der Letzte war ...

...Biiiiiiiiiiite)





Anspruch auf Rückerstattung des CO₂ Malusbetrages

Fahrzeugimport innerhalb der EU - Rückzahlung des CO₂ Malusbetrages durch das Finanzamt

Diese Information habe ich erst kürzlich bekommen und war wirklich erstaunt wie gut sie im Internet versteckt ist.

Auszug WKO

(Wirtschaftskammer Österreich)

Der unabhängige Finanzsenat hat entschieden, dass Fahrzeuge, die vor dem 30.06.2008 bereits in der EU zugelassen waren, von der CO₂ Steuer befreit sind!

Demnach sind keine CO₂ Malusbeträge zu bezahlen wenn:

Der Gebrauchtwagen vor dem 30. Juni 2008 in einem EU-Staat zum Verkehr zugelassen war.

Für den Gebrauchtwagen wurde NoVA und CO₂ Steuer bezahlt und keine Vergütung im Sinne des §12 NoVAG wahrgenommen.

Dazu stellen Eigenimporteure einen Festsetzungsantrag der NoVA gemäß §201/3 BAO - dort wird der zu entrichtende NoVA Betrag neuerlich errechnet und Sie können - sofern der Bescheid die CO₂ Steuer enthält in Berufung gehen und erhalten den bezahlten CO₂ Betrag zurück! Dies ist in der Entscheidung des UFS GZ RV/0232-K/11 vom 09.04.2013 begründet!

Direktlink zum Originalbescheid:

<https://findok.bmf.gv.at/findok/showBlob.do;jsessionid=189280BBEB23FCFC208D72087E93083F/UfsBmfPdf-56099.SAVE?rid=56099&base=UfsBmfPdf>

Es gibt natürlich auch einen Haken, soweit ich herauslesen konnte, gilt dieses Urteil nur zwölf Monate rückwirkend und kommt auch nur bei einem Eigenimport in Frage.



Die Rückerstattung an und für sich, ist auch nicht gerade sehr leicht gemacht, wie ich in einigen Foren herauslesen konnte:

Als erstes müsst Ihr zu Eurem örtlichen Finanzamt.

Dort stellt Ihr einen „Antrag auf Feststellung der korrekten NoVA“.

Nun wird auf Basis der Fahrzeugpapiere (*) die Normverbrauchsabgabe neu berechnet.

Diese sollte eine Differenz in Bezug auf den beim Import bezahlten Betrages ergeben.

Der Antrag, die Neuberechnung, sowie die Zahlungsbestätigung der originalen NoVA, schickt Ihr dann zum Finanzamt, die den Differenzbetrag dann rückerstatten sollten. Hierfür gibt es anscheinend nicht mal ein eigenes Formular (?).

(*) Der Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in der EU ist nachzuweisen, etwa durch eine Kopie des Zulassungs-scheines oder eine Zulassungsbestätigung.

Am besten klärt Ihr die Vorgehensweise aber sicherheitshalber noch mal vorab bei Eurem örtlichen Finanzamt ab!

Quelle: <http://portal.wko.at>
Quelle: www.arboe.at
Quelle: www.bmf.gv.at



Bereit zur Ennstal Classic - Wow ein Formel-Vau!

17. bis 20. Juli 2013 - Hinter den Kulissen der Oldtimer Rallyes

Hin und wieder hat unsere Redaktion das Glück, einen Fahrer und sein Fahrzeug ein Stück auf dem, hin und wieder auch mal recht stolprigen Weg, zur Startlinie eines Rennens zu begleiten.



In diesem Fall handelt es sich um einen Formel Vau, einer Markenformel, deren Blütezeit in den 1960er und 1970er lag. Nicht zu verwechseln mit der Formel Volkswagen, die in den späten 1990ern entstand und Bauteile aus der damals aktuellen Modellreihe von VW verwendete. Bei einem Formel-V-Wagen, mussten hingegen wesentliche Bauteile (Motor, Getriebe, Radaufhängung) vom damals gebauten VW Käfer stammen.



Soweit so gut, nachdem die Verkabelung fertig gelötet und einige Ersatzinstrumente zur Gegenkontrolle besorgt waren, stellte sich jedoch heraus, dass die Ursache für den so gut wie nicht vorhandenen Öldruck, wohl doch nicht bei den Instrumenten, sondern am Motor zu suchen war.





Also kam dieser wieder zum Motorbauer...vier Tage vor dem Start!

Natürlich zittert man da auch irgendwie mit, doch dann am Abend vor dem Beginn der Ennstal Classic kam gegen 22:30 endlich der erleichternde Anruf: Wagen läuft, Morgen geht's los!

An dieser Stelle vielen lieben Dank an Manfred Pledl für diese Bilder von der Rennstrecke!



© Manfred Pledl



© Manfred Pledl

Web: www.formel-v.eu

Web: www.ennstal-classic.at



Nebenbei machte ich eine interessante Entdeckung:

Shido Litium Ionen Batterie

www.shido-batteries.com

www.dc-afam.com

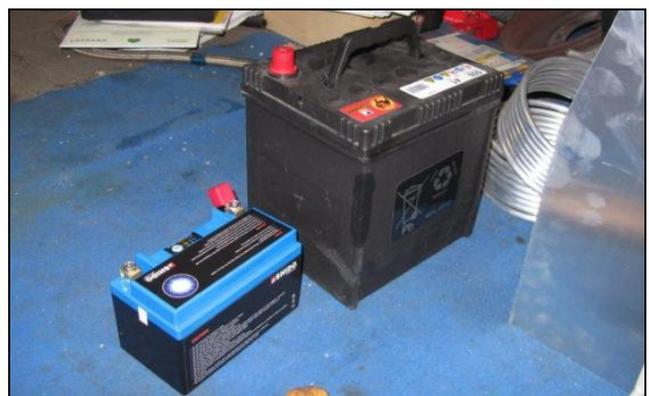
Nein, das ist kein Fake oder ein hohles Ausstellungsstück, diese Batterie ist wirklich so winzig und leicht! Und doch hat sie genügend Kraft für den Formel-Vau-Wagen, wie man an Hand dieses kleinen „Beweisvideos“ schön erkennen kann:

YouTube Videolink

Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=qbVQvKkCd7k&feature=youtu.be>

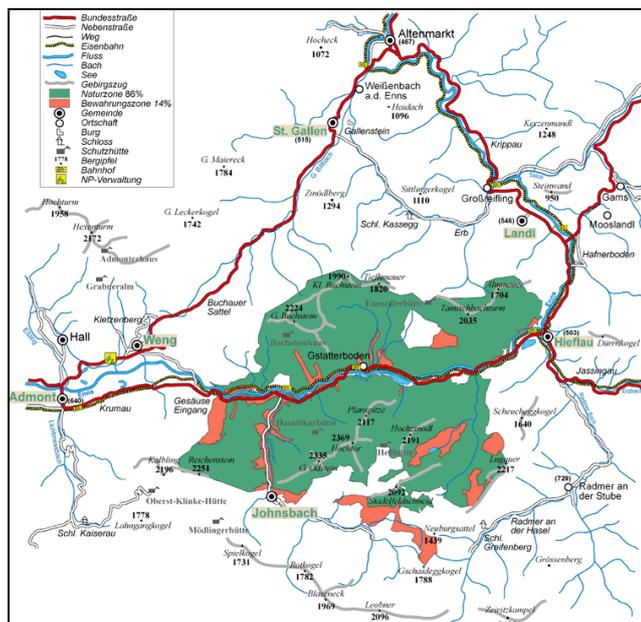




Chrom & Paddel - Das Wildwasser Oldies Meeting

05. bis 07. Juli 2013 im Wildwasserzentrum Wildalpen (Bundesland Steiermark)

Frisch bepackt mit Puck und Sack, machte sich unser kleines Gespann auf den Weg in die schöne Steiermark zum Wildwasserzentrum Wildalpen im Nationalpark Gesäuse.



Der Nationalpark Gesäuse ist der sechste und drittgrößte Nationalpark Österreichs, er liegt im Bereich der Ennstaler Alpen und umfasst im Wesentlichen die zwei Gebirgsstöcke Buchsteinmassiv und Hochtorguppe.

Wer kurvige Strecken, gepaart mit einer wunderschönen, wilden Landschaft sucht, der wird diesen Nationalpark lieben! Ich weiß zwar noch immer nicht, warum uns die ganzen Motorradgruppen begrüßt haben, aber vielleicht war das so eine Art: „Respekt Alter, 16% Gefälle mit Mini und Wohnwagen“ ;)

Und schließlich waren wir da, auf dem Campingplatz der Naturfreunde Wildwasserzentrum Wildalpen, wo bereits die ersten Besucher des „Little-Oldies-Meetings 2.0“ ihre Zelte aufgeschlagen hatten und uns herzlich willkommen hießen.



Dieser Campingplatz, direkt am Ufer der Salza hat so Einiges zu bieten, abgesehen von seinem großen Platzangebot (bis zu 200 Personen) und seinem wildromantischen Flair, besticht er mit modernen Sanitäreanlagen und fix angelegten Grillplätzen direkt am Ufer.



An dieser Stelle möchte ich unbedingt ein ganz herzliches Danke an die Betriebsfeuerwehr vom Gratkorn Sappi Werk und ihre Feldküchen-Köche aussprechen, die uns so gut und lecker versorgt haben!



Doch auch das Auge bekam etwas geboten, bunt gemischt reichte sich hier eine Laverda neben einer APE Piaggio und Minis neben Fiat & Co.





Zeitgleich fand am Gelände die Österreichische Kajak Freestyle Staatsmeisterschaft statt, und sorgte für zusätzliche Unterhaltung auf beiden Seiten - wir fotografierten sie und sie uns ;)





So was macht natürlich hungrig und darum freuten wir uns zu späterer Stunde besonders auf das afrikanisch zubereitete Hühnchen, welches aufgespießt unter der Dose, langsam durch seinen eigenen Saft dampfgegart wird.



So gemütlich und geruhsam wie der erste Tag begann, so aufregend ging es am nächsten Tag weiter, denn das Treffen führt nicht umsonst das Wort „Wildwasser“ in seinen Namen! Also (irgendwie mit einem Schuhlöffel) rein in den Neoprenanzug und ab in die Fluten!



Eine mehrstündige geführte Rafting-Tour stand auf dem Programm (sehr böse Zungen behaupten um die am Tag zuvor genossenen Kalorien wieder abzutrainieren), die uns durch unglaublich schöne Schluchten und auch wildere Streckenpassagen führte.

Wie es war? Ich kann Euch das gar nicht so richtig beschreiben, aber ich kann es Euch mittels eines Videos zeigen, denn ich hatte die GoPro umgeschmalt! Nur noch so viel, das Wasser hatte erfrischende 8 Grad an diesem Tag ;)

YouTube Videolink Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=nuVIPJF-X1c>



Abschließend möchte ich mich noch sehr herzlich bei Gerd Panhans & Co bedanken, die durch ihre Eigeninitiative dieses Treffen erst überhaupt möglich gemacht haben! Es war schön, gemütlich, lecker und aufregend zu gleich und das muss ein Treffen erst mal von sich behaupten können!



Puck packen - Unterwegs mit dem Eigenheim

Oldtimer Wohnwägen - Die Eigenheiten des rollenden Eigenheims

Wer eine Reise macht, der hat was zu erzählen - und lernt nebenbei auch noch Einiges dazu, denn so ein Wohnwagen und sei er noch so klein, hält gerade für Unerfahrene so manche Tücken bereit.

Stau? Kann nicht überholen, bin der Erste!



Ein großes Thema ist mit Sicherheit die richtige Bereifung, sowie der passende Reifendruck bei höherer Beladung.

Nach einer Reifenpanne auf der Autobahn, bei der glücklicherweise nicht mehr geschehen ist, haben wir uns eingehender mit diesem Thema beschäftigt und uns in der Szene umgehört.



Wir bestücken unseren Puck nun mit folgenden Reifen und fahren diese mit 2,5 Bar.

Komplettrad mit Felge
Rad 4.00-8 6 PR - Felge 2.50Ax8 ET 0 4x100
Art. Nr. 090001001
Web: www.frielitz.de

Für das Reserverad, das sich bei uns momentan noch im Puck befindet, fanden wir auf dem diesjährigen IMM auch eine interessante Lösung.



Wie wichtig die richtige Gewichtsverteilung bzw. die passende Stützlast ist, stellten wir dieses Jahr bei starken Windböen auf dem Brennerpass fest.

Der Puck wollte überall hin, nur nicht gerade hinter uns her. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht wussten war, dass sich die Stützlast bei mind. 50 kg bewegen soll, wie wir später erfahren haben.

Wir sind dann mal weg - Checkliste:

- Reifendruck 2,5 Bar
- Stützlast mind. 50 kg



Rusty Review - Das 6. Kom(m)pott im Ruhrgebiet

19. bis 21. Juli 2013 - Die RPMIG hat in den Ruhrpott geladen - Ein Bericht von Sara Letzner.



Passend zum Beginn der Sommerferien gaben auch die Wetterfrösche dem Sommerwetter den Startschuss. Das kam dem Team der Ruhrpott-Mini-IG zu Gute, denn schließlich sollte es „very british“ zu gehen, aber nicht beim Wetter.



Bereits zum 6. Mal hatte der in Dortmund ansässige Club zum KOM(M)POTT eingeladen, so dass sich ab Freitags die kleinen Engländer an altbekannter Stelle, auf der großen Zeltwiese des Hohensyburger Campingplatzes, tummelten.



Damit die regen Gespräche um den Hauptakteur des Treffens, dem Mini, nicht durch lange Toilettengänge unterbrochen werden mussten, gab es in diesem Jahr eine Premiere: ein DIXI-Klo direkt auf der Zeltwiese.

Ein großer Pluspunkt für die Veranstaltung, denn im Mini Forum witzelte man im Vorfeld schon, dass man sich eine professionelle Bergsteigerausrüstung zugelegt habe, um den Abstieg sicher und unfallfrei zu bestehen. Diese wurde zumindest für die Toilettengänge nicht mehr benötigt.

Für eine Erfrischung sorgte der Bierwagen, an dem es natürlich neben kühlem Blondem auch anti-alkoholische Getränke gab. Kaffee gab es, wie schon in den vergangenen Jahren, gratis.



Besonders lecker waren die frisch gebackenen Waffeln, da musste man einfach zugreifen (1,00 €). Mindestens ebenso lecker waren die Würstchen (1,50 €) und Steaks (3,00 €) im Brötchen, die frisch vom Grill kamen.



Morgens und abends trafen sich die Minienthusiasten im großen Festzelt. Klar, abends wurde kräftig gefeiert, wobei natürlich die Ruhrpotthymne „Wir sind das Ruhrgebiet“ von Wolfgang Petry nicht fehlen durfte.



Ruhiger ging es vormittags beim gemeinschaftlichen Frühstück zu. Für 3,00 € konnte man sich am großzügigen Frühstücksbuffet für den restlichen Tag stärken.



Wer an diesen Tagen den Mini nicht komplett stehen lassen wollte, konnte eine Orientierungsfahrt machen, die der Club erneut liebevoll ausgearbeitet hatte.

Im Gespräch mit *THE DAILY RUST* blickte Simone Rother, stellvertretend für die RPMIG, positiv auf das Treffen zurück. 60 Gäste waren mit 39 Minis ange-reist, 25 Minis kamen zusätzlich als Tagesgäste zur Hohensyburg.

Es bot sich ein buntes Bild durch die ehemalige Modellpalette von Austin, Rover & Co.: Midas, Riley Elf (wird auch liebevoll als die Elfe bezeichnet) fanden ebenso den Weg wie Minis sämtlicher Baujahre, Cabrios und Umbauten (das Eichhörnchen von www.ringmini.de).

Bilder & Bericht:

Sara Letzner

Web:

www.ruhrpott-mini-ig.de





Unfreiwilliger Tokyo Drift - Nankang & Linglong

Grosser Reifen-Sonderbericht - News und Verfügbarkeit

Wie wir bereits in der letzten Ausgabe berichtet haben (Ausgabe 23/13, Seite 37-39), wurde die europäische Produktion der Reifengröße 175/50 R13 und 195/45 R13 eingestellt, daran hat sich bis jetzt auch nichts geändert. Dennoch gingen bei uns, durch die Mithilfe vieler engagierter Fahrer, weitere Neuigkeiten zu diesem Thema ein.



Anfrage vom 01.07.2013 an Yokohama
Abteilung Motorsport

Durch verschiedene Quellen habe ich gehört, dass Yokohama die Produktion des A539 in 175/50R13 eingestellt hat. Wie sieht es mit dem A048 in der Größe aus? Wird der Reifen zukünftig noch weiter produziert, oder läuft dieses Format auch als Semislick aus?

(Zitat) „Bei uns sind keinerlei Informationen eingetroffen, dass diese Größe im A048 Programm nicht weiter bestehen bleiben sollte.“



Anfrage vom 16.07.2013 an
MIDLANDwheels, ob es eventuelle
Probleme mit Yoko 12" oder 13" gibt:

(Zitat) "As far as we are aware they are still making these tyres in these sizes and will be getting new stock at the end of September."



Von Dunlop erhielt ich bis heute
leider keine Antwort.

Anmerkung Listen nächste Seite:

Irrtümer, Druckfehler und Preisänderungen vorbehalten.
(k.A.) Keine Angabe bzw. auf der Homepage nicht offensichtlich ersichtlich. Erhältlichkeit - Es wurden nur Firmen angeführt, bei denen der Reifen erhältlich ist, oder zumindest war.

Ersatz aus dem Land der aufgehenden Sonne: Nankang Reifen

Diese Reifen des taiwanesischen Herstellers, wurden bereits in das Lieferprogramm einiger bekannter britischer Mini-Teilehändler aufgenommen.

NANKANG AS1 175/50 R13
NANKANG 165/55 R13



Die Unternehmenszentrale, mit Sitz in Taipeh wurde bereits 1959 gegründet. Die Fertigung erfolgt in zwei Werken, zum einen im chinesischen Zhangjiagang, sowie dem Hauptfertigungswerk in Hsinchu Hsin-Fung, das 1987 das Ford Motor Company Q1 Zertifikat erwarb. 1991 folgte dann schließlich der Erhalt des E-MARK-Zertifikats (Zertifikat für den Export nach Europa). Web: www.nankang-tyre.com

Von unserem Leser Patrick Stellwag erreichte uns die Anregung, eine Auflistung der aktuell tatsächlich verfügbaren Reifen (10", 12", 13") zu erstellen, um etwas Transparenz in die momentane Situation am Markt zu bringen.

Da wir Zuschriften unserer Leser immer sehr ernst nehmen, habe ich die Shops der bekanntesten Händler durchforstet und Listen nach Reifendimensionen erstellt. Die Preisangaben sind vom 11.07.2013.



YOKOHAMA	A008	165/70 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	10.07.2013	1 Stk.	42,74	51,29	£	ja
www.minispaes.com	10.07.2013	1 Stk.	46,00	55,20	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	45,00	54,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	43,21	51,85	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		47,40	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	51,55	61,86	£	k. A.
www.reifendirekt.de	10.07.2013	1 Stk.		77,20	€	ja
www.reifen.com	10.07.2013	1 Stk.			€	ausverkauft

YOKOHAMA	032R	165/70 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	10.07.2013	1 Stk.	48,74	58,49	£	ja
www.minispaes.com	10.07.2013	1 Stk.	52,00	62,40	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	47,08	56,50	£	ja
www.minispeed.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	60,07	72,08	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		58,85	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	57,38	68,86	£	k. A.
www.renn-reifen.com	10.07.2013	1 Stk.		90,00	€	k. A.

FALKEN	FK07E	165/70 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	10.07.2013	1 Stk.	39,61	47,53	£	ja
www.minispaes.com	10.07.2013	1 Stk.	36,00	43,20	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	35,00	42,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	33,79	40,55	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		42,00	£	k. A.
www.woodandpickett.com	10.07.2013	1 Stk.	39,66		£	ja
www.somerfordmini.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	40,62	48,74	£	k. A.
www.reifendirekt.de	10.07.2013	1 Stk.		44,50	€	ja
www.reifen.com	10.07.2013	1 Stk.		45,10	€	k. A.
www.tirendo.at	10.07.2013	1 Stk.		47,79	€	ja



DUNLOP	R7	165/70 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispare.com	10.07.2013	1 Stk.	77,00	92,40	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		93,00	£	k. A.

DUNLOP	Aqua Jet	165/70 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		107,40	£	k. A.

FALKEN	SN807	145/80 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	10.07.2013	1 Stk.	34,68	41,62	£	ja
www.minispare.com	10.07.2013	1 Stk.	30,00	36,00	£	ja
www.mindlandweehls.com	10.07.2013	1 Stk.		39,54	£	k. A.
www.woodandpickett.com	10.07.2013	1 Stk.	35,70		£	ja
www.somerfordmini.co.uk	10.07.2013	1 Stk.	37,49	44,99	£	k. A.
www.reifendirekt.de	10.07.2013	1 Stk.		36,90	€	ja
www.reifen.com	10.07.2013	1 Stk.		36,70	€	k. A.
www.tirendo.at	10.07.2013	1 Stk.		42,99	€	ja

MARSHAL	KR11	145/80 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifendirekt.de	10.07.2013	1 Stk.		38,30	€	ja
www.tirendo.at	10.07.2013	1 Stk.		46,49	€	ja

VREDESTEIN	Sprint Classic	145/80 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifendirekt.de	10.07.2013	1 Stk.		72,80	€	ja

REGAL	69T	145/80 R10				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifen.com	10.07.2013	1 Stk.		56,40	€	ja



YOKOHAMA	A048R	165/55 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	72,50	87,00	£	ja
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	73,00	87,60	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	70,00	84,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	66,38	79,66	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		85,25	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	83,12	99,74	£	k. A.

YOKOHAMA	A539	165/60 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	49,49	59,39	£	nein
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	48,00	57,60	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	48,33	58,00	£	nein
www.minispeed.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	49,60	59,52	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		54,41	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	57,13	68,56	£	k. A.
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		107,90	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		83,60	€	ja

FALKEN	ZE912	165/60 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	43,14	51,77	£	nein
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	41,50	49,80	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	41,67	50,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	39,50	47,40	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		48,60	£	k. A.
www.woodandpickett.com	11.07.2013	1 Stk.	44,95		£	ja
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	42,47	50,96	£	k. A.
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		53,10	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		52,90	€	ja
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		53,99	€	ja



SIME		165/60 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.woodandpickett.com	11.07.2013	1 Stk.	42,00		£	nein

FALKEN	SN-828	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		36,94	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	38,79	46,55	£	k. A.
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		51,40	€	ja

YOKOHAMA	A048	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		29,94	£	k. A.

NOVEX	T-Speed 2	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		36,30	€	ja

LINGLONG	Greenmax	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		39,99	€	ja

NANKANG	CX668	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	26,02	31,22	£	nein
www.minispares-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	24,58	29,50	£	ja
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		29,70	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		42,90	€	ja
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		43,49	€	ja



FEDERAL	SS-657	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	39,89	47,87	£	ja
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		31,70	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		35,80	€	ja

NANKANG Snow SV2	69T BSW	145/70 R12	Winter			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	38,61	46,33	£	ja
www.minispare.com	11.07.2013	1 Stk.	38,00	45,00	£	K. A.
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		30,20	€	ja

HANKOOK	W605	145/70 R12	Winter			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	62,27	74,72	£	nein

MAXXIS	UN-999	145/70 R12				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.		40,10	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		46,60	€	ja
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		40,79	€	ja

MAXXIS	MA-PW	145/70 R12	Winter			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	49,53	59,44	£	ja

YOKOHAMA	F600S	145/70/12	Winter			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispare.com	11.07.2013	1 Stk.	24,53	29,44	£	k. A.

CHUNKY		145/70/12	Winter			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispare-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	24,17	29,00	£	nein



NANKANG	AS1	175/50 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	54,99	65,99	£	ja
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	39,95	47,94	£	k. A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	39,58	47,50	£	ja
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		51,00	£	k. A.
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		65,40	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		65,40	€	k. A.
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		75,49	€	k. A.

YOKOHAMA	A539	175/50 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	59,44	71,33	£	nein
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	59,95	71,94	£	k.A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	59,17	71,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	63,00	75,60	£	
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		71,15	£	
www.woodandpickett.com	11.07.2013	1 Stk.	56,45		£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	65,52	78,62	£	k. A.

YOKOHAMA	A048R	175/50 R13	medium			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	87,74	105,29	£	ja
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	85,00	102,00	£	k.A.
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	84,17	101,00	£	ja
www.minispeed.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	80,00	96,00	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		101,46	£	k. A.
www.somerfordmini.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	98,93	118,72	£	k. A.



YOKOHAMA	A048R	175/50 R13	soft			
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minisport.com	11.07.2013	1 Stk.	87,74	105,29	£	ja
www.minispaes.com	11.07.2013	1 Stk.	83,00	99,60	£	k. A.
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		101,46	£	k. A.

DUNLOP	SP2000	175/50 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	57,50	69,00	£	ja
www.woodandpickett.com	11.07.2013	1 Stk.	59,13		£	

MAXXIS SPORT	MA-Z1	175/50 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	47,50	57,00	£	ja
www.mindlandweehls.com	11.07.2013	1 Stk.		67,20	£	k. A.

NANKANG	XR611	165/55 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.minispaes-online.co.uk	11.07.2013	1 Stk.	37,50	45,00	£	ja
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		41,90	€	ja
www.reifen.com	11.07.2013	1 Stk.		47,70	€	k. A.
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		44,99	€	k. A.

ACCELERA	Gamma	165/55 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		51,00	€	ja
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		54,49	€	k. A.

PIRELLI	P700-Z	165/55 R13				
Händler	Datum	Menge	Preis (netto)	Preis (inkl.)	Währung	Lagernd
www.reifendirekt.de	11.07.2013	1 Stk.		71,30	€	ja
www.tirendo.at	11.07.2013	1 Stk.		76,99	€	k. A.



Special Report - Happy Birthday „Elfer“!

50 Jahre Porsche 911 - Ein Meilenstein der Sportwagengeschichte. Ein Bericht von Sara Letzner.

Wie schnell doch die Zeit vergeht... Das wird man sich vermutlich in diesen Tagen auch bei Porsche denken, denn ihr „Elfer“ wird 50 Jahre alt. Auf der IAA in Frankfurt vom 12. Bis 22. September 1963 wurde der Sportwagen als Nachfolger des Porsches 356 der Welt vorgestellt und findet bis heute Fans, Liebhaber und Anhänger. Für Euch haben wir die Geschichte des Elfers genauer unter die Lupe genommen:

Der Ur-Elfer

- 1963** Vorstellung des Porsche 911 (Ur-Elfer) auf der IAA in Frankfurt als Typ 901
- 1964** Umbenennung auf 911 bei Markteinführung, 6-Zylinder Boxermotor, luftgekühlt, 130PS, Höchstgeschwindigkeit: 210km/h
- 1965** für gemütliche Fahrer folgte nun der Porsche 912 mit 4Zylindern
- 1966** kam der 911S mit 160PS und zum ersten Mal mit geschmiedeten Fuchs-Leichtmetallrädern auf den Markt. Ende des Jahres folgte der 911 Targa als erstes Sicherheitscabriolet mit seinem sehr markanten Edelstahl-Überrollbügel
- 1967** es folgte die „Sportomatic“, ein halbautomatisches 4-Ganggetriebe und mit den Varianten 911T,E und S erfüllte Porsche die strengen, amerikanischen Abgasentgiftungsvorschriften EPA
- 1969** Leistungsgesteigert durch einen größeren Hubraum (2,2Liter)
- 1971** der Hubraum wurde auf 2,4Liter erweitert
- 1972** der Traumwagen bis in die Gegenwart kommt auf den Markt: der 911 Carrera RS 2,7 (210Ps bei fliegengewichtigen 1000kg), außerdem ist er Vorreiter für serienmäßige Heckspoiler bei Serienfahrzeugen.





Nachdem der 911er nun 10 Jahre auf dem Markt gewesen ist, haben die Porsche Ingenieure ihn ordentlich überarbeitet, so dass er im Jahr 1973 als „G“-Modell bezeichnet auf den Markt kam. Seine Anhänger konnten ihn von 1973 bis 1989 erwerben. Keine andere Generation wurde so lange produziert wie eben dieser.

Die markanten Faltenbalgstoßstangen hatte er, um den strengen Crashtestbedingungen der USA standzuhalten. 3-Punkt-Sicherheitsgurte und Sitze mit integrierten Kopfstützen sorgten außerdem dafür, dass die Insassen ausreichend geschützt waren.

Das „G“-Modell

- 1974** Präsentation des ersten 911 Turbo mit Dreiliter-Motor, 260PS und Heckspoiler
- 1977** Eine Leistungssteigerung durfte auch dieser Baureihe nicht fehlen. Der 911 Turbo 3,3 (300PS) und Ladeluftkühler wurde Klassenbesteher.
- 1982** eine Cabrio-Variante kommt für alle „oben ohne“-Fans auf den Markt
- 1983** die Saugmotoren werden abgelöst und somit wird er zum sehr begehrten Sammlerstück (3,2l/ 231PS)
- 1989** Die Stuttgarter knüpften mit einem 911 Carrera Speedster an einen Mythos an





Der Typ 964

Nach 15 Jahren Bauzeit war es 1988 an der Zeit, das Klassische in die Moderne übergehen zu lassen. Porsche präsentierte den zu 85% überarbeiteten 911, der von dort an modern in die Zukunft gehen sollte.

Äußerlich sollten die Unterschiede geringer bleiben als es bei der Technik der Fall gewesen ist. Sichtbar waren zunächst die aerodynamische PU-Stoßstange und ein elektrisch ausfahrbarer Heckspoiler. Neben den sportlichen werten durfte es aber auch nicht an Fahrkomfort fehlen: ABS, Tiptronic, Servolenkung und Airbags waren nun mit dabei.

Am Fahrwerk gab es ebenfalls Neuerungen: Leichtmetall-Querlenker und Schraubenfedern lösten die altbackene Drehstabfederung ab. Eine kleine Revolution war es, dass der Elfer seit Verkaufsbeginn als Carrera 4 geordert werden konnte, mit Allradantrieb. Ein halbes Jahr später kam der Heckangetriebene Carrera 2 ebenfalls auf den Markt.

1990 nach den Carrera-Varianten Coupé, Cabrio & Targa konnte nun auch der 964 Turbo bestellt werden.

1992 und wieder gibt es mal eine Leistungskur: 3,6Liter und 360PS

Besonders begehrt unter den Sammlern sind 911 Carrera RS, 911 Turbo S und 911 Carrera 2 Speedster.





Der Typ 993

Intern wurde dieser von 1993 bis 1998 gebaute 911 „Typ 993“ genannt und ist für viele Porsche-Enthusiasten bis heute ein Wagen, dem sie gerne ihr Herz schenken.

Ein Grund dafür ist sicherlich, dass er der letzte 911 mit luftgekühltem Motor ist. Außerdem galt er als besonders ausgereift und zuverlässig. Durch den Wechsel von Rund- auf Polyellipsoidscheinwerfer brachte auch eine flachere Frontpartie mit sich. Durch das neu konstruierte Aluminiumfahrwerk wurde er noch agiler.

Für alle PS-freudigen kam der 911 GT 2 auf den Markt. Die Turbovariante wurde erstmals mit Hohlspeichen – Aluminiumfelgen ausgestattet.

1995 Die Turbovariante erhält einen Biturbo. 1995 gilt dieser als der emissionsärmste Serien – Automobilantrieb der Welt.

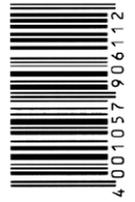
Der Typ 996

In eine neue Ära startete Porsche 1997 mit dem intern genannten 996, doch auch bei dieser Baureihe wurde der Charakter des Klassikers nicht aufgegeben.

Die Linie des klassischen 911 wurde neu interpretiert. Neu entwickelt wurde für dieses Modell der wassergekühlte Boxermotor (300PS), der zukunftsweisend in Emission, Geräusch und Verbrauch gewesen ist.

Modellhöhepunkt war ab 1999 der 911 GT3, der an die Tradition des Carrera RS anknüpfte und ab dem Herbst 2000 noch durch den Extremsportler GT2 gesteigert wurde.





Der Typ 997

Auch bei diesem Modell wurde das traditionelle Design fortgeführt. Neben diesem überzeugten der 911 Carrera und der 911 Carrera S mit ihren Fahrleistungen (3,6l Boxer/ 325PS und 3,8l/ 355PS). Das Fahrwerk wurde für diesen 911er nochmals überarbeitet. 2006 kam dann mit dem 911er Turbo das erste Fahrzeug mit Benzinmotor auf den Markt, dessen Turbolader eine variable Turbinengeometrie hatte. Zwei Jahre später folgte dann noch ein Doppelkupplungsgetriebe.

Happy Birthday, 911!

Auf das in den kommenden 50 Jahren wieder 24 Modellvarianten auf den Markt kommen, die den Fahrern das Herz höher schlagen lassen!

Besondere Termine zum 50. Geburtstag des 911er:

20.-21.09.2013
A -5020 Salzburg
50 Jahre Porsche 911
www.salzburgring.com

04.06.-29.09.2013
D-70435 Stuttgart
Sonderausstellung 50 Jahre 911 im Porschemuseum
www.porsche.com

Bericht & Bilder: Sara Letzner





Knowledge Sharing - Reifenweichmacher im Test

Für Euch getestet - Der Grip Tyre-Softener Reifenweichmacher

Da Rennreifen bekanntlich nicht gerade billig sind und sie bei uns momentan nur sehr selten im Jahr zum Einsatz kommen, um dann wieder ungenutzt herumzuliegen, dachten wir uns, das dies ein schöner Versuch wäre, um gleich bei der nächsten Gelegenheit zu testen, was so ein Reifenweichmacher wirklich bringt.

Laut Hersteller wurde dieses Produkt bereits erfolgreich in England und den USA im Motorsport erfolgreich getestet und eine Traktionserhöhung von bis zu 30% erzielt. Na schauen wir mal...

Vom Prinzip her, soll das Mittel durch die Oberfläche dringen und durch eine chemische Reaktion den Gummi weicher werden lassen, wodurch das Material für einige Wochen bzw. Monate quasi eine „Verjüngung“ erfährt.

Gebrauchsanweisung:

Das Produkt sollte mindestens 3 bis 4 Tage vor dem ersten Einsatz angewandt werden.

Die erste Grundschicht wird satt mit einem Roller oder Pinsel aufgetragen.

Dieser Arbeitsgang muss im Abstand von 20-30 Minuten, abhängig von der Raumtemperatur, 3- bis 6-mal wiederholt werden.

Die so behandelten Reifen müssen zum Einwirken einige Tage, möglichst bei Raumtemperatur, gelagert werden.

Pro Reifensatz ist eine Menge von 0,6 bis 1,5 l je nach Reifengröße für die erste Gesamtbehandlung ausreichend.

1,0 l Grip Tyre-Softener 24,90 €
2,5 l Grip Tyre-Softener 51,90 €

gekauft am 25.07.2013
www.rennreifenshop.de



Gefahrenhinweis:

In gut belüfteten Räumen oder im Freien verwenden. Einatmen vermeiden. Stets Handschuhe benutzen. Bei größerem Hautkontakt mit Seife und Wasser abwaschen. Bei Augenkontakt, Auge intensiv mit Wasser ausspülen. Behälter gut verschlossen halten. Weitere Informationen auf www.griptyresoftener.com

Fazit:

Der Kontakt zum Rennreifenshop ist ausgesprochen nett und die Lieferung erfolgte reibungslos und schnell. 

Die „Gummibärli-Weichigkeit“ eines neuen Slicks erreicht der Reifen zwar nicht mehr (und ja es stinkt erbärmlich), aber Norbert war mit dem Ergebnis mehr als zufrieden und gab als Resultat ein eindeutige 



Klotzen nicht kleckern! - MotorJam 2013

1/8 Meile Rennen, Tuning, Showcars & Händlermeile in Meinerzhagen - Ein Bericht von Sara Letzner.

(03.08.2013) Bereits zum zweiten Mal hatte Desi (Desiree) Schwan alle Begeisterten von Auto und Scootern ins sauerländische Meinerzhagen eingeladen. Dieser Einladung zum MotorJam waren zahlreiche Tuningfans, Racer und Scooteristen gefolgt und erschienen bereits am frühen Samstagvormittag auf dem Gelände des Flugplatzes des kleinen Städtchens.



Die Wettervorhersagen hielten erfreulicherweise das, was sie prophezeit hatten. Die Sonne und richtig sommerliche Temperaturen sorgten dafür, dass die Landebahn und die angrenzenden Wiesen nach einem nächtlichen Schauer schnell abgetrocknet waren.



Darüber waren insbesondere die Starter des Beschleunigungsrennens über die 1/8 Meile froh, schließlich zählt beim Start jeder Sekundenbruchteil um eine möglichst niedrige Zeit auf der 201,2m langen Distanz zu erzielen.



Manche Rennen glichen einem wahren Kampf, dabei spielte es keine Rolle ob Polo neben Polo an der Startlinie standen oder ein Honda S2000 gegen einen Dodge RAM antrat.

Oft staunten die Zuschauer nicht schlecht, wenn der so kräftig wirkende Starter mit dem dröhnenden Motor von dem kleinen, unauffälligen weit hinter sich gelassen wurde.



Besonders spektakulär waren die Starts der Scooter -geduckt und fast mit dem Fahrzeug verschmolzen schossen die kleinen Zweiräder so atemberaubend über die Piste, dass es häufig mächtiges Staunen auslöste.

Ein Blick aufs Handy und schon wussten die Fahrer ihre Zeit, Höchstgeschwindigkeit und sogar die Reaktionszeit. Die Fläche vor dem Hangar war den VIP Cars vorbehalten. Um einen dieser beliebten Plätze zu erhalten musste man sich im Vorfeld bewerben.





Die Jury hatte eine bunte Mischung ausgewählt, wobei die Volkswagen dominierten (Golf I, Golf II, Golf III, Corrado). Dennoch mussten sich Punto, Japaner und Mustang nicht verstecken und schon gar nicht im Schatten der Wolfsburger stehen, denn Schatten gab es glücklicherweise kaum an diesem Samstag.



Auf der Rasenfläche entlang der Start-/Landebahn hatten sich Hunderte liebevoll umgebauter Fahrzeuge eingefunden. Hier konnte man neben dezenten Veränderungen auch fast extreme Umbauten bestaunen.

Ebenso unterschiedlich war das Alter der vielen, unterschiedlichsten Fahrzeuge: ein gerade auf den Markt gekommener Kia Ceed GT neben einen dezent und zeitgenössisch getunten Opel Kadett.



Die meist jüngeren Scooteristen hatte eine große Freifahrtsfläche für die auf Höchstleistung gebrachten Zweiräder, an denen auch während der Veranstaltung teils noch kräftig geschraubt wurde.



Ein paar besonders auffällige Exemplare machten deutlich, dass Geschwindigkeit alleine nicht ausreichend ist sondern auch in diesem Bereich die perfekte Optik eine große Rolle spielt. Neu in diesem Jahr war die große Stahlplatte, auf der Burnouts gemacht werden durften und auch reichlich Zuspruch fand. Die Sichtweite sank bis auf wenige Zentimeter, es lag der Geruch von verbranntem Gummi in der Luft und alle umstehenden feuerten den Rollerpiloten kräftig an.

Während an dieser Stelle der letzte Rest Reifen verbrannt wurde, wurden auf dem Leistungsprüfstand der Firma Dynoteam die munteren Pferdchen in den Motoren derer gezählt, die endlich schwarz auf weiß sehen wollten, dass die Investitionen Früchte getragen haben. Das Dynoteam konnte oftmals ein fettes Grinsen in die Gesichter derer zaubern, wenn sie das Resultat der Leistungsüberprüfung bekannt gaben.



Gleich nebenan fand am späten Nachmittag die DB-Messung statt. Locker moderiert war es auch für alle Zuschauer interessant, bekam doch hin und wieder einer der Teilnehmer einen spitzen Spruch, wenn mit allen Mitteln versucht wurde, die Geräusche künstlich besonders laut zu bekommen.



Sexy Girls dürfen natürlich nicht fehlen, wenn so viel Benzin in der Luft liegt. Knapp bekleidet und mit heißem Hüftschwung sorgten die beiden für die wasserintensive „Pfleger“ der Fahrzeuge. Big Norm sorgte schon zum zweiten Mal in Folge für ein begeistertes Publikum, als er seine Show mit seinem hopping Lowrider zum Besten gab.



Unser Fazit – DANKE an Desi Schwan und ihr Team für diese absolut gelungene Veranstaltung, die durch die bunte Mischung etwas ganz Besonderes ist!

Wir freuen uns schon auf das MotorJam 2014 und hoffen stark, dass es terminlich nicht mit unserer Englandreise zum 55.Geburtstag des Mini und dem Besuch des IMM kollidiert!

Pokale gab es nicht nur für die Teilnehmer der 1/8Meile, sondern auch beim Show & Shine Contest, der in unterschiedliche Kategorien (Best Interieur, Best Paint-Art, Best Rat-Style, Best Ricer, Best US-Car, Best Classic, Best European Best Girly-Car) unterteilt war sowie für die weiteste Anreise (Schweiz).

Nachdem es beim ersten MotorJam im vergangenen Jahr zu langen Wartezeiten an nur einem Imbisstand gekommen war, hatte Veranstalterin Desi in diesem Jahr vorgesorgt und 3 Stationen angeboten.

Klar, dass Curry-/Bratwurst und Pommes nicht fehlen durften, aber für ein kulinarisches Highlight sorgte der Burger LKW an dem es neben klassischen Hamburgern auch die Möglichkeit gab, einen eigenen Burger zu kreieren.

Neben den üblichen Getränken hatte sich Thomas Berg von BergsBar (www.bergsbar.de) am Flugplatz eingefunden um leckere (alkoholfreie) Cocktails zu mixen.

Bilder & Bericht:
Web:

Sara Letzner
www.motor-jam.de

YouTube Videolink
Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=4TPqTKgMy8s>





Knowledge Sharing - Original oder Nachbau?!

Mini Heckschürzen im Vergleich - Ein Erfahrungsbericht von Sara Letzner.

Fragt Ihr Euch auch immer mal wieder, ob Ihr das teure Originalteil kaufen sollt oder doch auf den meist günstigeren Nachbau zurückgreifen sollt?

Diese stellt nicht nur Ihr Euch, auch bei uns muss diese Entscheidung dann und wann mal getroffen werden. Eine Sache, die wir sicherlich nur noch als Originalteil kaufen werden, ist die Heckschürze für den Mini.

Es ist schon eine ganze Weile her, dass wir mal einen Großeinkauf an Blechen bei einem deutschen Händler tätigten. Bleche, die man halt so braucht um einen Mini ordentlich zu restaurieren, unter anderem gab es auch eine neue Heckschürze.

Im Laden hat man uns dazu geraten, den Nachbau zu nehmen, da dieser doch erheblich günstiger sei. Die originale Heckschürze kostet 69.29 €, der Nachbau „nur“ 21.66 € (Stand 09.07.2013). Einige Wochen später kam dann der große Schreck.

Die Anpassungsarbeiten hatten begonnen und beim Anhalten konnte man kaum die ausgeprägte Rundung erkennen.

Es wirkte eher wie ein gerades Stück Blech. Telefon schon in der Hand, haben wir einen Freund gebeten uns aus seinem Lager eine andere Heckschürze zu bringen, ebenfalls einen Nachbau.

Unterschiedlich waren sie, das sah man direkt, doch dann wollten wir es wissen und bestellten ein Originalteil.

Der direkte Vergleich war erschreckend: gerade, Halbrund und ein ausgeprägtes, rundes Blech lagen vor uns. Da man selten bis nie die Möglichkeit hat, einen solchen Vergleich anzustellen, solltet Ihr das zumindest bei Eurer nächsten Shoppingtour bedenken. Wer billig kauft, kauft zweimal...

Bilder & Bericht: Sara Letzner





(Süd-)England lockt mit klassischen Automobilen

Bilderstrecke - Fotos die uns Lust auf mehr machen!

Langsam, aber ganz bestimmt rückt die Saison 2013 dem Ende entgegen. Natürlich freut sich niemand von uns darüber, aber wir schauen aus diesem Grund schon mal etwas weiter in die Ferne – AUGUST 2014! Viele werden sich nun fragen, August 2014? Bei den Minifahrern unter Euch werden die Augen nun zu strahlen beginnen: International Mini Meeting in Kent, Großbritannien.



Das diese Gegend nicht nur für Minifahrer interessant ist, weil dort der Austragungsort für das größte Treffen des Jahres ist, möchten wir ab sofort hier vorstellen: Sehenswürdigkeiten, Museen, Orte an denen man förmlich gewesen sein muss, wenn einem das Benzin durch die Adern fließt. Zum Einstieg gibt es Bilder, die Euch unsere Leser Barbara und Uwe von ihrem Englandbesuch im Sommer 2013 mitgebracht haben. DANKE! ☺

Fotos: Barbara Stallheinrich, Uwe Barcinski









Hitziges Hügel bügeln - Bergslalom Obertrum

18.08.2013 - 4. Lauf der Salzburger Landesmeisterschaft, Veranstalter: MSC Flachgau



Auch dieses Jahr richtete der MSC Flachgau erneut, im Rahmen der Salzburger Landesmeisterschaft, den Bergslalom Obertrum aus und viele bereits bekannte Gesichter fanden sich wieder an der Startlinie ein um ihre Boliden gegeneinander zu messen.





Und auch ein Neues! Denn dieses Mal ging mein Schwager Rudi, mit unserem Mini in Doppelnennung mit an den Start.



Ich weis zwar jetzt nicht, welche Gefühle sich in einem Fahrer so breit machen, aber ich kenne das der Fahrerfrauen nur zu gut ;)

Es ist ein wenig wie ein zweischneidiges Schwert, auf der einen Seite denkst du dir "Hoffentlich passiert nichts, hoffentlich passiert nichts, hoffentlich...", und dann nach dem Start meldet sich die zweite Stimme "TRITT REIN MANN!!!!"



Fortsetzung Seite 58



In diesen Genuss kam dieses Mal auch meine Schwester und sie hat sich für das erste Mal, wie mein Schwager hinter dem Lenkrad, sehr gut geschlagen...wohl auch ein wenig Benzin im Blut, was? ;)



YouTube Videolink (Norbert) Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=oyBsYFI-zOk>



YouTube Videolink (Rudi) Video zum Artikel:

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=9pZqAuQDmHU>



Aber auch unser drittes Teammitglied vom Super-Racing-Team, Alexander Gappmayer war wieder am Start zugegen und jagte seinen frisch restaurierten Ford Escort 1600 den Haunsberg hinauf.



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

<http://www.youtube.com/watch?v=42y9fpytKCM>



Der MSC Flachgau muss wohl einen eigenen Vertrag mit dem Wettergott abgeschlossen haben, denn wie bestellt, strahlte auch dieses Jahr die Sonne wieder voller Kraft auf die Teilnehmer und ließ das Chrom blitzen und sie schwitzen.



Randbemerkung: Wer sehr leicht zu Sonnenbrand neigt, dem kann ich als After-Sun Lotion sehr den *Apoforce Aloe Vera 98% Spray* empfehlen. Erhältlich in der Apotheke.

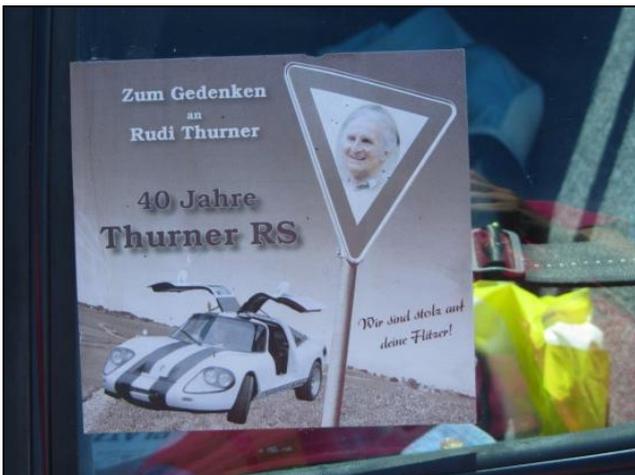


Laut Veranstalter fanden sich dieses Jahr überdurchschnittlich viele Besucher ein, sodaß es zu späterer Stunde sogar zu einem Würstel-Engpass kam! *schreck* ;)





Auch das Besucherfeld am Rande der Rennstrecke, wartete dieses Jahr geradezu auffällig mit vielen schönen und außergewöhnlichen Fahrzeugen auf und verlockte zum Spazierengehen zwischen den einzelnen Gruppenstarts.



Abschließend lässt sich sagen, daß der Bergslalom Obertrum auch dieses Jahr wieder ein voller Erfolg war. Bis auf ein paar kleine unspektakuläre Ausritte in die Botanik und einige ordentliche Sonnenbrände, gab es keinerlei Vorkommnisse, welche die Rennfreude der Teilnehmer und Besucher an diesem Wochenende trübten.

Das Bier war kalt und die Slicks auf perfekter Temperatur - Herz was willst Du mehr :)

**YouTube Videolink (gesamt)
Video zum Artikel:**

QR-Code für Smartphones (rechts)

<http://www.youtube.com/watch?v=isAU DgiGAD0&feature=youtu.be>





#1 Shit happens - Classic Mini - Kupplung

Erfahrungsberichte - Was ist denn jetzt schon wieder?!?



Fahrzeug: Mini British Leyland
Baujahr: 1972

Fehlerbild:

Die Gänge gehen sehr schwer hinein (haken) oder lassen sich nur schalten wenn der Motor aus ist. Der Motor stirbt leicht am Stand ab.

So kommt Ihr noch nach Hause:

Vor dem Schalten ein paar Mal pumpen (auf das Kupplungspedal treten). Am Stand den Gang herausnehmen.

Mögliches Problem:

Luft im Hydrauliksystem der Kupplungsbetätigung
Kupplungsgeberzylinder undicht
Kupplungsnehmerzylinder undicht
Mechanik verklemmt / verbogen / Pedalweg zu gering

Tatsächliches Problem:

Kupplungsnehmer undicht und dadurch Luft im Hydrauliksystem der Kupplungsbetätigung

Behebung:

Neuen Kupplungsnehmerzylinder einbauen.
Neue Bremsflüssigkeit einfüllen und entlüften.



Mach mit!

Ihr hattet auch erst ein Problem mit Eurem Gefährt und möchtet dies in Wort und Bild mit uns teilen? Dann sendet uns doch einfach eine kurze Zusammenfassung (Beispiel siehe oben) mit ein paar erklärenden Bildern, wir würden uns sehr darüber freuen! **Alle Fahrzeugtypen sind willkommen, nicht nur der klassische Mini!**

Zusendungen Bitte an:

doris.zanotti@the-daily-rust.com





Racing dwarfs - Rückblick Zolder Race Festival

Die British Car Trophy 2013 - Fahrer Sebastian Wallner berichtet...

Auch in diesem Jahr ging es für den Kampf der Zwerge und die BCT zum Zolder Race Festival organisiert von der Youngtimer Trophy. Ein paar Besonderheiten gab es schon 2013 denn die klassische Verteilung zuerst Zolder dann Spa hatte getauscht und so ging es für die BCT "erst" im August nach Zolder.

Aufgrund der Urlaubszeit und den dort stattfindenden Test und Einstellfahrten war das Starterfeld der Kampf der Zwerge nicht ganz so üppig wie bei anderen Veranstaltungen aber die BCT stellte - wie so häufig - das größte Starterfeld innerhalb des Kampf der Zwerge.

Zolder bot aber nicht nur durch die Wahl des Termins in 2013 ein Novum, denn mit dem Start der Mini Miglia und Mini7 im Rahmen des Zolder Race Festivals sollte es eine weitere Mini-Serie geben, die in Zolder startet. Die Mini Miglia's ähnlich aufgebaut wie die BCT Gruppe II Fahrzeuge sollten zusammen mit den Mini7 fahren. Die Mini7 rollen mit 1000ccm und profilierten Dunlop CR70 Reifen an den Start. Insgesamt war also der Mini das Vorherrschende Modell im gesamten Fahrerlager.



© Paul Lehmann von <http://minilogie.de>

Fortsetzung Seite 63



© Paul Lehmann von <http://minilogie.de>

So fand auch schon bei der Fahrerlagerwahl eine Vermischung statt denn im Kampf der Zwerge Fahrerlager tummelten sich zwei Miglia Renner und Damon Astin mit seinem Mini7. Damon Astin, sowie auch Phil Harvey legten einen Doppel Start hin und brauchten an den zwei Tagen den Rennanzug gar nicht mehr ausziehen, denn sie fuhren alle drei Läufe bei der Englischen Serie und im Rahmen des Kampf der Zwerge – Respekt!

Für den Kampf der Zwerge ging es Samstagmorgen in den ersten Turn. Die Streckenposten hatten es wohl besonders eilig und winken Sebastian Wallner direkt auf die Strecke, trotz roter Boxenampel – dies wurde direkt gehandelt denn eine rote Ampel soll man nicht überfahren auch wenn gewunken wird. Die Strecke war noch leicht nass vom nächtlichen Regen. Am stärksten spürte man dies in der Krankenhauskurve, wo der Bremspunkt bis zum Ende des Turns für die Slicks kaum Grip bot.

Nichts desto trotz waren die Rundenzeiten schon unter zwei Minuten, was letztes Jahr nicht gelang. Schuld daran ist auch das gute aber nicht zu warme Wetter. Während in den letzten Jahren eine regelrechte Hitzeschlacht in Zolder geschlagen werden musste war es Samstagmorgen zwar schon warm, das steht aber nicht im Verhältnis zu den letzten Jahren.



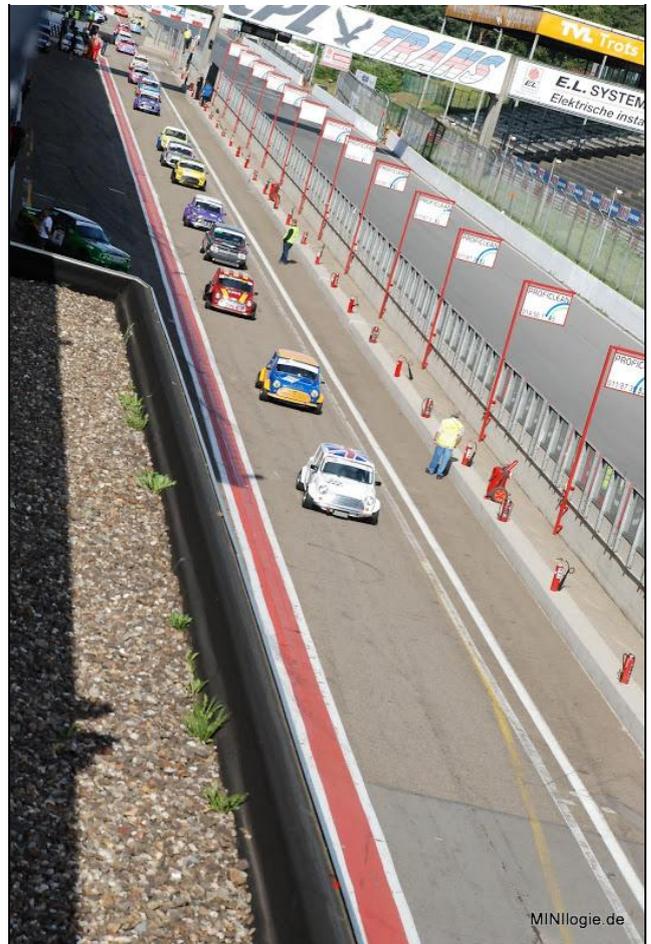
Zur Mitte des ersten Turns legte dann ein Abarth eine saubere Ölspur in die Links nach Start und Ziel und kürte das Ganze mit einem Motorbrand. Die Fahrt in die Rauchwolke hinein wurde später so kommentiert: "Ich habe mich gefühlt bei den Nascars, nur dass dort über Boxenfunk durchgegeben wird, ob man links oder rechts fahren soll bei den 2 m Sicht, die man noch hatte".

Der Brand konnte zum Glück schnell und fast Schadenfrei gelöscht werden, aber die Strecke war bei weitem nicht mehr so schnell. So ging der erste Turn dann auch rasch zu Ende und die Fahrzeuge wurden für den zweiten Lauf vorbereitet. Phil und Damon Astin schafften es gerade ihre Fahrzeuge wieder zu betanken bevor es für beide zum nächsten Lauf mit den Miglia's und Mini7 ging.

Die Zeit zwischen dem ersten und dem zweiten Lauf haben alle genutzt um einen Blick auf die Mini Miglia's und Mini7 zu werfen, sowohl was die Fahrzeuge anbelangt, als auch wie sie sich auf der Strecke schlagen. Und man muss sagen man sieht, dass Sie doch viele Renn Kilometer mehr auf dem Buckel haben. Das machte deren Läufe aber umso spannender und gerade bei den Miglia's ging es bei den Top Fahrzeugen heiß her.

Auch die Mini7 ließen nichts anbrennen und zeigten des Öfteren wo die Haftungsgrenze der Dunlop CR70 Reifen abreist und dies kontrolliert ausgenutzt werden kann. Faszinierend zusehen als die Mini7 im Renntempo auf die Start/Ziel Schikane zugeflogen kommen. Das dortige Öl wurde von den Streckenposten noch nicht erkannt und so gab es ein buntes Durcheinander ohne Blessuren an den Fahrzeugen. Die Läufe sind immens spannend und man sieht auch von außen die Jahrelange Erfahrung der Fahrer.

Gegen späten Nachmittag starteten wir dann in den zweiten Lauf in geordneter Reihenfolge. Diesmal bei einer grünen Boxenampel. Bei Sonnenschein und warmen Temperaturen ging es dann wieder auf die Strecke und die Rundenzeiten purzelten. Das Wetter machte den Bremsen aber schwer zu schaffen. Gerade in der Krankenhauskurve waren viele Bremsen noch zu heiß von der vorherigen Schikane und der ein oder andere kam ganz schön in Bedrängnis.



© Paul Lehmann von <http://minilogie.de>

Arnold Duncan erstmals im Rahmen des Kampf der Zwerge gestartet hatte aber mächtig Spaß auf der Strecke. Der KAD Mitarbeiter ging im Ex-Purple Racing Auto. Leider rollte Wolfgang Drixelius mit technischen Defekt nach der ersten Runde aus. Für die anderen ging es fix weiter um die Strecke. Wieder gab es mächtig Rauch und ein brennendes Heck. Diesmal war es ein Styr Puch, der hier für den Einsatz des Feuerlöschers sorgte. Der Brandt war aber auch schnell gelöscht und er konnte im nächsten Lauf auch wieder zum Start rollen.

Der Abend kam und der ein oder andere hatte doch etwas zu schrauben. Bei Thomas Klingelhöfer – mit Abstand der schnellste – gab es immer wieder Probleme mit der Bremse.



Das M³ Racing Team hatte wieder einmal mit Hitzeproblemen und dem Zylinderkopf zu kämpfen, was sich durch den Einbau eines neuen Kühlers lösen ließ. Wolfgang Drixelius ließ nach der Diagnose seinen Ersatzmotor einfliegen, der dann am Sonntagmorgen schnell noch eingebaut werden musste. Auch bei den Engländern gab es Arbeit und Arnold Duncan konnte seine Qualitäten beim Radlager Wechsel beweisen. Sebastian Wallner beklagte in der letzten Runde fehlende Leistung. Die Diagnose war schnell getroffen – Kiphebel gebrochen. So wurde eifrig geschraubt um die Fahrzeuge zum zweiten Lauf wieder fit zu bekommen.

Der Abend brach an und verlief BCT typisch mit BBQ und gemütlichem beisammen sitzen. Gesamtsieger der BCT 2010 Ken Welch war mit den anderen Engländern auch mal wieder zu einer BCT Veranstaltung gekommen und es juckt ihn in den Fingern seinen alten blauen Renner zurück zu gewinnen um damit das Feld der BCT zu ergänzen.

Für den dritten Turn waren die Wetterprognosen dann nicht mehr so schön. Samstag hatte es der Wetterbericht schon angedeutet, dass es aber am Sonntag so durchwachsen ist, hätte niemand gerechnet. Also war es bis zur aller letzten Minute, und darüber hinaus, noch nicht klar mit welchen Reifen man starten sollte.



© Paul Lehmann von <http://minilogie.de>



© Paul Lehmann von <http://minilogie.de>

Fängt es wieder an zu regnen? Wie sieht es auf der Strecke aus? Slicks, Regenreifen – Was tun. Als es dann in den Vorstart ging stand für die meisten Fest – Regenreifen. Nur Wolfgang Drixelius rollte noch auf Slicks in den Vorstart.

Aber die Entscheidung auf Regenreifen zu wechseln war dort auch schon getroffen und so wurde im Vorstart akribisch versucht die auf diesem Fahrzeug noch nie montierten Regenreifen zu montieren. Als die ersten Fahrzeuge vorn losrollten wurden die letzten Radmuttern festgedreht und noch mal kontrolliert – Besser auf den Punkt geht nicht.

Aber die Entscheidung war richtig. Der Regen setzte ein und jeder wusste, dass man mit Slicks direkt hätte wieder reinfahren können. Zumal in der Einführungsrunde die Ideallinie mit einer durchgehenden Ölspur tot gelegt wurde.

Wohl hat der Fahrer in der zweiten Runde seine eigene Ölspur gesehen, ist nebenher gefahren und hat auch die naheliegendste Alternativroute zur Schlittenpartie gemacht.

Es gab kaum einen, der bei diesen Bedingungen das Querfahren nicht geübt hat. Aber bei solchen Bedingungen trennt sich die Spreu vom Weizen und bei den Gruppe II Fahrzeugen zeigte Thomas Klingelhöfers, dass er nicht nur im trockenen schnell ist, sondern auch mit extrem schwierigen Bedingung umgehen kann.



Legenden der Rennstrecke - A.v.D. Oldtimer G. P.

A.v.D. Oldtimer Grand Prix - Cooper Bristol und Mercedes Benz 190E - Ein Bericht von Sara Letzner.

Beim 41.A.v.D.-Oldtimer-Grand-Prix vom 9. bis 11. August 2013 gab es viele alte, ältere und ganz alte Fahrzeuge zu bestaunen, die noch immer im vollen Einsatz im Kampf um jede Zehntelsekunde über den Nürburgring fahren.

Cooper Bristol:

Cooper - ein Name, den viele mit dem britischen Kleinwagen Mini in Zusammenhang bringen, doch es steckt weitaus mehr dahinter als das kleine Straßengokart, das bis heute die Herzen vieler höher schlagen lässt. Im Jahre 1946 begann Charles Cooper mit seinem Sohn John eigene Rennwagen herzustellen. Für die Formel 1 Saison 1952 baute die Rennwagenschmiede einen 2-Liter-Frontmotorwagen, den T 20, der mit einem Bristol - Motor ausgestattet wurde. Mike Hawthorn wurde mit diesem Fahrzeug beim Großen Preis von Großbritannien Dritter. Erst in den 60er Jahren machte Cooper den Mini fit für den Motorsport und somit zu einer Rallyelegende.



© Achim Gandras von www.o-y-app.com
Cooper Bristol von 1952

Weitere Bilder vom 41.A.v.D.-Oldtimer-Grand-Prix findet Ihr auf der Facebook Seite der Old – und Youngtimer App:

<https://www.facebook.com/pages/Oldtimer-Youngtimer-App/427865330634863?fref=ts>



© Achim Gandras von www.o-y-app.com, Thorsten Stadler aus Hannoversch Münden auf 190E 2498ccm von 1990

Mercedes Benz 190E :

Erst gute 30Jahre später kam er auf den Markt, der Mercedes Benz 190E und mischte unter anderem mit dem Rennfahrer Klaus Ludwig die DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) auf. Noch heute ist dieser Wagen häufig im Straßenbild zu sehen, wenn leider auch nicht als ehemaliges DTM-Fahrzeug, sondern „normaler“ Alltagsklassiker und hin und wieder mal einen 190E Evo II, der sich durch seinen großen und sehr markanten Heckspoiler von der Masse abhebt.



© Achim Gandras von www.o-y-app.com
Jürgen Hornberger aus Ingelheim auf 190E 2462ccm von 1989



Aus der TDR-Versuchsküche - Schrauber Quicki

Fladenbrotpizza - Ein schnelles Rezept für den hungrigen Schrauber von Sara Letzner.

Ein längeres Projekt steht in der Garage, die Zeit rennt, jede helfende Hand wird benötigt und Frau oder Freundin ist natürlich dabei, um den Termin der Fertigstellung nicht zu gefährden. Abends wird es oft spät, die Bedienung vom Imbiss um die Ecke weiß direkt, was Ihr bestellen möchtet, wenn Ihr durch die Tür kommt?

Wir haben einen Tipp für schnelle Leckereien. Ein Arbeitskollege hatte mir mal davon berichtet und in einer solchen Zeitnot-Hunger-Situation habe ich es dann mal versucht und für gut befunden - Fladenbrotpizza.

Zutaten:

- 1 Stück Fladenbrot
- 1 Stück Flasche Grillsauce (z.B. Salsa, Barbecue)
- 1 Beutel geriebener Käse

Für den Belag:

Kochschinken, Salami, Thunfisch, Mais, Zwiebeln

Zubereitung:

Vor Beginn der Zubereitung den Backofen vorheizen, dass spart kostbare Zeit! (200°C Ober/Unterhitze) Das Fladenbrot einmal waagrecht durchschneiden, die Hälfte des geriebenen Käses zwischen den Fladenbrothälften verteilen und "Deckel" wieder auflegen.

Nun die Soße auf dem Brot verteilen, die Hälfte der Flasche reicht meist aus, aber das kann ja durchaus ganz nach Geschmack variieren.

Jetzt ist der Belag der Reihe, der gleichmäßig verteilt und dann mit dem restlichen Käse bedeckt wird. Ab in den Ofen damit (ca.20Minuten) und schon ist ein schnelles Abendessen fertig!

Die Wartezeit kann wunderbar für Bestellungen beim Teilehändler genutzt werden oder um einen Blick auf unsere Facebook-Seite zu werfen ;)

Guten Appetit!





Geschichten um`s Auto - Rollende Bundeswehrzeit

Mobile Lebensgeschichte - Eine motorisierte Zeitreise von und mit Harald Metz (Teil 4/1)

Mein erstes Auto, der VW Käfer, war auch mein erstes Auto während meiner Bundeswehrzeit. Allerdings machte der Käfer bei der Damenwelt nicht mehr so viel her.

1968 Mein Käfer mit
Vollausstattung



Also musste jetzt ein anderes Fahrzeug her, am besten ein „Aufreißerfahrzeug“, denn man wollte ja von den Mädels bewundert werden. Da ich mich als Soldat auf Zeit verpflichtete, stand eine satte Verpflichtungsprämie von 3.500,00 DM an und damit hatte ich die Gelegenheit ein Auto „das mehr her macht“, zu kaufen. Die Suche führte mich über ein FIAT 1500 Sport Cabrio in ockergelb zum Karmann Ghia 1500 S (54 PS, Zwei Vergaser).



1969 Mein Karmann
Ghia in Lechfeld

Der FIAT fiel dann bei der Auswahl durch, da ich in Diskussionen mit anderen von diesen vor der grossen Rost- und Reparaturanfälligkeit des FIAT's (**FIAT = Fehler In Allen Teilen**) gewarnt wurde. Auch sagte man mir, dass Ersatzteile zu teuer und schwierig zu bekommen seien usw. Man muss dazu wissen, dass damals 1969/1970 ausländische Fahrzeuge allgemein das Image hatten reparaturanfälliger und in der Ersatzteilbeschaffung problembehafteter zu sein als deutsche Autos.

Das resultierte vor allem aus den noch dünn gesäten Händlernetzen der ausländischen Hersteller, anders als heute. So waren z.B. japanische Autos, damals kannte man eigentlich nur Honda, absolute Exoten. Englischen Autos, wie z.B. dem Mini, wurde nachgesagt, das man „ewig“ auf Ersatzteile warten müsse usw.

Als Messlatte stand damals, in allen Diskussionen ob man ein deutsches oder ausländisches Auto kaufen solle, natürlich das dichte Händlernetz von VW mit seiner damals exzellenten und preiswerten Ersatzteilversorgung. Wobei wir jungen Leute uns damals die Ersatzteile aufgrund des immer mageren Geldbeutels überwiegend bei so genannten „Autoauschlächtern“ besorgten, aber gerade auch hier gab es natürlich für VW-Fahrzeuge die größte Ausbeute.

Doch zurück zum Karmann Ghia, es war der „große“ Ghia, Typ 34, mit den „Bügefalten“ in der Karosserie, Farbe blau mit weißem Dach den ich da erwarb. Die Zweivergasseranlage war ziemlich durstig, aber dafür war damals man mit 150 km/h schon verdammt flott unterwegs, sogar auf Bundes- und Landstraßen, denn die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h gab es damals noch nicht.

Das mit dem „Aufreißerfahrzeug“ funktionierte nur indirekt: Zwar lernte ich während der Zeit mit diesem Fahrzeug meine heutige Frau kennen, allerdings beim Tanzen, und da wusste sie noch nicht was für ein Auto ich fuhr. Die erste Fahrt, nämlich direkt nach dem Kennenlernen beim Tanzen war dann auch sehr unbequem als wir uns zu viert in den Ghia zwängten.



1969 Christa,
Harald, Marina



Zwar zählt meine Frau nicht zu den großen Personen, allerdings waren Ihre damalige Freundin und Ihre Stiefschwester etwas „größer“. Die beiden letzteren mussten auf die „Strafbank“, denn anders konnte man die Rücksitzbank des Karmann Ghia nicht bezeichnen. Man hatte das Gefühl, dass die Rückbank nur aus Holzbrettern mit ein bisschen Polsterung und mit Stoffüberzug bestand. Aber - die Rücklehne war umklappbar, so dass man im Embryostil dort sogar schlafen konnte; wenn man „extrem harte Matratzen“ mag. Ich hatte das sogar mal selbst durchgezogen.

1969 Mein Karmann Ghia
an der Isar



Man fuhr mit dem Auto auch schon mal an die Isar um es dort zu waschen (heute undenkbar und die Wege dorthin sind inzwischen auch für Autos gesperrt). Irgendwann war mir die Farbe blau/weiß zu langweilig und der Ghia wurde gelb lackiert mit einem schwarzen Mittelstreifen, so wurde er dann auch unser Hochzeitsauto.



1969-12-20 Ghia als
Hochzeitsauto

Eines Tages fuhr ich von der Kaserne nach Geretsried zu meinen Eltern, in Uniform, das war damals (1969) durchaus noch üblich. Man war noch stolz auf seine Uniform und wurde auch als Soldat respektiert. Allerdings trugen wir außerhalb der Kaserne „Ausgehuniform“ und nicht oliv (heute „Tarn“). Es war noch die Zeit des „Kalten Krieges“.

Dies sah ein älteres Mütterchen vor dem Laden meiner Eltern allerdings irgendwie etwas anders:

Als ich nämlich mit meinem gelben Karmann Ghia dort auf den Parkplatz fuhr und in meiner blauen Luftwaffenuniform, mit Schirmmütze, ausstieg, kam das Mütterchen auf mich zu, mit einem Brief in der Hand, den sie gerade in den an der Hauswand befindlichen Briefkasten werfen wollte und meinte ganz aufgeregt: „Ach bitte schön, nehmen Sie doch meinen Brief gleich so mit?“. Mein Gesicht dürfte in diesem Moment wohl ziemlich blöd ausgesehen haben bevor ich der Dame erklären konnte, dass ich trotz gelbem Auto und blauer Uniform nicht der Briefträger, sondern ein Soldat bin.

1969-03-07 Harald
Luftwaffe Schirmmütze



Da wir inzwischen ja geheiratet hatten bekamen wir auch eine Bundeswehrwohnung in Königsbrunn bei Augsburg, so dass wir vorerst keine „Wochenend-ehe“ mehr zu führen brauchten. Ich war inzwischen in die Ulrichskaserne nach Lechfeld-Nord versetzt worden und hatte dadurch nur noch ein paar Kilometer in die Kaserne.

Eines morgen's fuhr ich wieder mal von zu Hause los zum Dienst, als es im Auto etwas eigenartig, stechend verbrannt, roch. Dann sah ich plötzlich weißen Rauch unter dem Armaturenbrett hervorkommen! Ich hab sofort angehalten, den Zündschlüssel raus gezogen und bin aus dem Auto gesprungen, dabei sah ich noch etwas dünnes glühendes auf den Fußboden fallen. Es hatte unterm Armaturenbrett einen Kurzschluss gegeben. Gott sei Dank fing da nichts mehr Feuer, aber - Handy gab's damals noch nicht - also gut einen Kilometer zu Fuß zurück nach Hause und vom Nachbarn aus, wir selbst hatten noch kein Telefon und eine Telefonzelle auf dem Weg dorthin war nicht zu sehen, die Kaserne angerufen und den Spieß informiert.



Danach einen Abschleppwagen organisiert und ab in die VW-Werkstatt. Das hätte ich mir eigentlich sparen können, den kurz darauf glaubte der Motor er hätte seine Schuldigkeit getan und verweigerte auf ziemlich drastische Weise seine Zusammenarbeit mit mir. Nach etwas über einem Jahr Gemeinsamkeit schickte ich den Ghia dafür auf den Schrottplatz. Da sich mein Vater gerade ein neues Fahrzeug kaufen wollte wurde sein VW-Bus (VW Typ 2 T1 mit geteilter Frontscheibe und 34 PS) frei und ich „durfte“ ihn für 500,- DM erwerben.

Der Schritt vom „Aufreißerfahrzeug“ zum „Lieferwagen“ war eigentlich nur konsequent, denn das „Aufreißen“ war als verheirateter Mann jetzt tabu, aber das Transportvolumen, z.B. um die Wohnung einzurichten usw. war gewachsen.



VW-Bus 1200 Ausschnitt

1970 verlegte unsere Einheit von Lechfeld-Nord nach Erndtebrück ins Rothaargebirge/Sauerland und es gab für ein gutes Jahr wieder die Wochenendehe. Der Bully, wie der VW-Bus auch genannt wurde, wurde nun zum „Bayernexpress“. Freitag, meist schon zwischen 12:00 und 13:00 Uhr fuhren wir von Erndtebrück los in Richtung Heimat.

Wir, das waren meist 6 bis 7 Soldaten deren Ehefrauen noch in Königsbrunn wohnten, denn in Erndtebrück gab's noch nicht genug Wohnungen für uns.

In Erndtebrück selbst war mein Bully bei den Kameraden „gern gesehen“, da ich keinen Alkohol trank wurde ich schnell zum „großen Taxi“ für sie und wir hatten eine Menge Spaß - nicht jeder Spaß war da ganz „Jugendfrei“, die hinteren Sitzbänke waren mit ein paar Flügelschrauben schnell entfernt, und der Bully bot dann „viel Platz“ für „viel Spaß“.

Nun, es waren die wilden 70er Jahre der Flower Power Zeit und Oswald Kolle sowie Filme wie „Helga“ klärten das Volk auf und - es gab jetzt die Anti-Baby-Pille, das lies bei manchen die Hemmungen fallen. Ein gängige Frage, wenn „Er“ mit „Ihr“ die „Zweisamkeit“ wollte, war: „Nimmst Du die Pille?“

Da der Bully die Windschnittigkeit eines Kleiderschranks und nur 36 PS hatte konnte es schon mal passieren, dass bei heftigem Gegenwind uns sogar die Lkw's reihenweise überholten; unsere Höchstgeschwindigkeit lag dann so zwischen 60 und 80 km/h.

Eines Tages auf einer unserer „berüchtigten“ Heimfahrten fuhren wir die Autobahn bei Pforzheim es war heiß und es ging ziemlich bergauf. Der Bully stöhnte und ächzte und kam so gar nicht vom Fleck, so dass zwei Mann während der Fahrt die Schiebetür öffneten, raussprangen und versuchten durch schieben den Bully wieder „auf trapp“ zu bringen, dies gelang nur minimal (weniger Gewicht der zwei die schoben, das half halt nur a bisserl).

Als wir dann die Höhe der Kuppe erreichten entschlossen wir uns erst einmal bei der erstbesten Ausfahrt rauszufahren und in einer Wirtschaft Pause zu machen um den Motor abkühlen zu lassen. Als wir wieder ins Fahrzeug stiegen lies ich Rudi fahren. Wir stießen rückwärts auf die Straße und fuhren ca. 100 Meter als es einen riesigen Schlag tat und der Motor seinen Dienst einstellte. Rudi ließ dann den Bully rückwärts rollen (wir waren bergauf gefahren) und nach 3-4 Meter meinte ich zu Rudi: „Lass sein, ich glaub da liegt ein Kolben auf der Straße“.

Und tatsächlich da lagen Metallteile in einer Öllache die eindeutig dem Motor unseres Fahrzeuges zuzuordnen waren. Was jetzt?! Rudi hatte in Pforzheim Verwandte und wir ließen uns dort hin schleppen. Wir konnten dann dort erst einmal Übernachten und fuhren dann am nächsten Tag mit dem Zug nach Augsburg, wo Rudi und ich von Rudi's Frau abgeholt wurden, da Rudi ein direkter Nachbar von uns war.

Die anderen fuhren mit den entsprechenden Nahverkehrsverbindungen zu sich nach Hause.



Der Bully blieb erst mal für eine Woche auf dem Grundstück von Rudi's Verwandtschaft in Pforzheim stehen. Dann kam ich auf die „geniale Idee“ den Bully mit Hilfe eines Kameraden aus Lechfeld mit einem Opel Manta abzuschleppen - mit dem Seil (!!!) - Was für ein Wahnsinn und Abenteuer den Bully über 215 km per Seil abzuschleppen.

Aber wir waren halt jung und naiv. Da beim Abschleppen der Motor ja blockieren würde musste der Gang raus und mit den Bremsen das Seil straff gehalten werden. Die Bremsen hielten das ungefähr die halbe Strecke durch, dann ging's nur noch mit der Handbremse. Die Handbremse befand sich beim Bully T1 in der Mitte stehend und musste nach hinten gezogen werden was auf die Dauer sehr anstrengend war. Ich setzte mich deshalb mehr in die Mitte der durchgehenden Sitzbank und lenkte mit der linken Hand.

Bis wir - oh Wunder - in Königsbrunn ankamen musste ich immer mehr Kraft für die Handbremse aufwenden. Als wir den Bully auf unserem Parkplatz abstellten stieg von den Hinterrädern der Rauch auf - und Bremsbeläge waren da keine mehr zu finden. Mit etwas mehr Hirnschmalz wäre man wohl darauf gekommen, dass es besser gewesen wäre das Fahrzeug gleich in Pforzheim auf einen Schrottplatz zu bringen.

Was dann das „Nachfolgemodell“ betraf, so verhalf mir Rudi schnell zu einem „neuen“ Auto. Er bot mir für 300,00 DM einen VW Käfer Baujahr 1955 mit grossem Stoffschiebedach an - ansonsten Standard. D.h. Getriebe nicht synchronisiert, also wieder mal mit Zwischengas fahren und komplett Seilzugbremsen!

Das Fahrzeug war vom Vorgänger grün/orange lackiert worden.



1972 Mein Käfer Ovali
im Rothargebirge

Was ich schnell langweilig fand, da gab es doch eine knallrote Farbe bei der Bundeswehr, dazu noch ein Pastellgelb, und dann noch ein Paar Augen vorne auf die Haube und schon wirkte der Käfer nicht mehr so langweilig. Die Augen brachten mich dann drauf, gleich ein komplettes Gesicht auf die Haube zu malen und so entstand das Gesicht vom „Wurzelsepp“ und fertig war der „Hingucker“. Kein langweiliger Käfer mehr!



1972 Mein Ovali-Käfer mit
Augen in Feudingen

Der Käfer, ein „Ovali“ (ungeteilte, kleine ovale Heckscheibe), war zwar nicht der schnellste, dafür aber gut im Gelände und auf Waldwegen. Gegenüber meinem ersten Käfer hatte er immerhin 5,5 PS mehr, nämlich 30.

Als Kfz-Kennzeichen fuhr ich dann „BLB“, das hieß damals Bad Berleburg und nicht „Bin Laufend Besoffen“!

Inzwischen konnte ich meine Frau nachholen da ich ein kleines Häuschen abseits der Ortschaft Feudingen, in ca. 15 km Entfernung von der Kaserne, anmieten konnte (inkl. 2.000 m² Grundstück für 290,00 DM kalt).



1972 Unser Miethäuschen
bei Feudingen



1972 Mein Ovali-Käfer mit
Gesicht in Feudingen

Etwas auf einer Anhöhe gelegen. Hier wurde mir dann schlagartig bewusst wie problematisch die Seilzugbremsen im Winter sein können: Nach dem es die Tage vorher nasskalt und matschig war gab es über Nacht Schneefall und morgens Frost. Ich fuhr morgens los den Berg hinunter auf der schmalen geteerten, aber schneeglatten, Straße damit das Fahrzeug nicht zu schnell werden sollte versuchte ich vorsichtig zu bremsen, aber - keine Wirkung!

Dann der Versuch die Handbremse einzusetzen - keine Wirkung! Super, die Seilzüge waren eingefroren und am Ende der Straße kam eine scharfe Linkskurve oder geradeaus der Abhang zum Bach. Ich lenkte einfach nur noch und sah mich schon im Bach liegen, als - was ein Wunder - der Käfer, wie ein lenkbarer Schlitten, brav um die Kurve marschierte und mir erst mal ein Felsklotz vom Herzen viel. Zwei/Drei Kilometer weiter kam dann die Wirkung der Bremsen wieder. Wahrscheinlich ließ der Vereisungseffekt durch mechanische und thermische Einflüsse wieder nach.

Dieser Käfer war dann aber für die langen Fahrten zu meinen Eltern nach Geretsried (ca. 700 km) und zu den entfernten Lehrgängen beim Bund (Feldwebel-lehrgang etc.) doch etwas mühsam. Zudem legten mir Vorgesetzte nahe, dass die Bemalung des Käfers für einen künftigen Feldwebel nicht angemessen sei. Also sah ich mich wieder mal nach einem Fahrzeug um.

Im Gespräch mit dem ortsansässigen Optiker in Feudingen erzählte mir dieser, dass er bei sich zu Hause in Sassmannshausen noch einen beigen Audi 80 stehen habe, der sei zwar abgemeldet und hätte ein paar Mängel, die man aber beheben könne. Für 800,00 DM, die Hälfte als Anzahlung, erstand ich dann das Fahrzeug und versuchte es TÜV-fertig zu machen.

Mit Fiberglas und dem dazugehörigen Harz rücke ich so manchen Karoserieschäden zu Leibe, eine damals beliebte Methode neben dem Blindnieten. Zum Schluss bekam der Audi dann noch eine knallorange Lackierung. Dann fuhr ich zu der Halle in Erndtebrück, unterhalb der Kaserne, (in der sich heute ein BMW Motorradmuseum befindet), zum TÜV. Der hatte, angesichts des vielen Fiberglases statt Blech, absolut kein Einsehen und schickte mich wieder weg.

Deshalb verweigerte ich dem Optiker auch die Restzahlung, was er auch zähneknirschend hinnahm. Irgendwie musste ich nun den Audi loswerden und an ein anderes Auto herankommen. In Bad Laasphe sah ich dann bei einem Renault-Händler einen weißen BMW 2002 ti stehen. Ich fragte den Händler ob er ggf. einen Audi 80 der noch nicht TÜV abgenommen sei (was ja stimmte) in Zahlung nehmen würde - aber das ist eine andere Geschichte.



Wie's weitergeht erfahrt Ihr im Teil 2 der Geschichte. ;-)

Bilder & Bericht:
Harald Metz





Krankenakte Dusty - Die frische Plakette ist der Lohn!

Nach 10 Monaten - I am on the road again! Ein Bericht von Sara Letzner.

Hallo liebe Leser, ja, es gibt mich noch, auch wenn ich mich in der letzten Ausgabe nicht zu Wort gemeldet habe!

Warum ich mich nicht gemeldet habe? Tja, Ende April hat es ja schon damit angefangen, dass mein schwarzer Kumpel etwas zickte (der war echt nur eifersüchtig, aber wartet ab, ich kann das besser), dann waren meine Menschen mit ihm in Italien zum International Mini Meeting in Mugello und machten anschließend sogar noch etwas Urlaub.

Vergessen hatten sie mich während dieser Zeit aber nicht, denn Markus machte sich sogar in Italien auf die Suche nach den letzten fehlenden Teilen für mich und wurde fündig und ich bekam eine aus Italien importierte Abdeckung für mein Armaturenbrett.



Frisch erholt machte er sich so dran und gab meinem Äußeren den letzten Schliff: es wurde gespachtelt und geschliffen, es wurde Rostvorsorge betrieben und zum guten Schluß erstrahlte mein neues Bleckleid in meiner Farbe – British Racing Green!

Das gute Ergebnis wurde leider etwas getrübt, da die Farbdosen scheinbar mit zwei unterschiedlichen Farbtönen gefüllt waren. *(Der Hersteller war bislang zu keiner Stellungnahme bereit. Sobald dieses geklärt ist, werden wir Euch darüber informieren!)*





Als ich dann dachte, es geht jetzt bald richtig los, lies Markus mich wieder im Stich und kümmerte sich um zwei so alte Motorräder ☹

Kurze Zeit später war mir auch klar, warum! Er durfte schon wieder in den Urlaub, während ich weiter darauf wartete, dass ich mal wieder Tageslicht sehen konnte. Zum Glück bemerkte ich, dass Sara sich wenigstens schon weitere Gedanken um mein „Farbkonzert“ machte.

Es kam hier und da ein Päckchen, was sie erstrahlen ließ und es in meiner Garage abgestellt wurde.

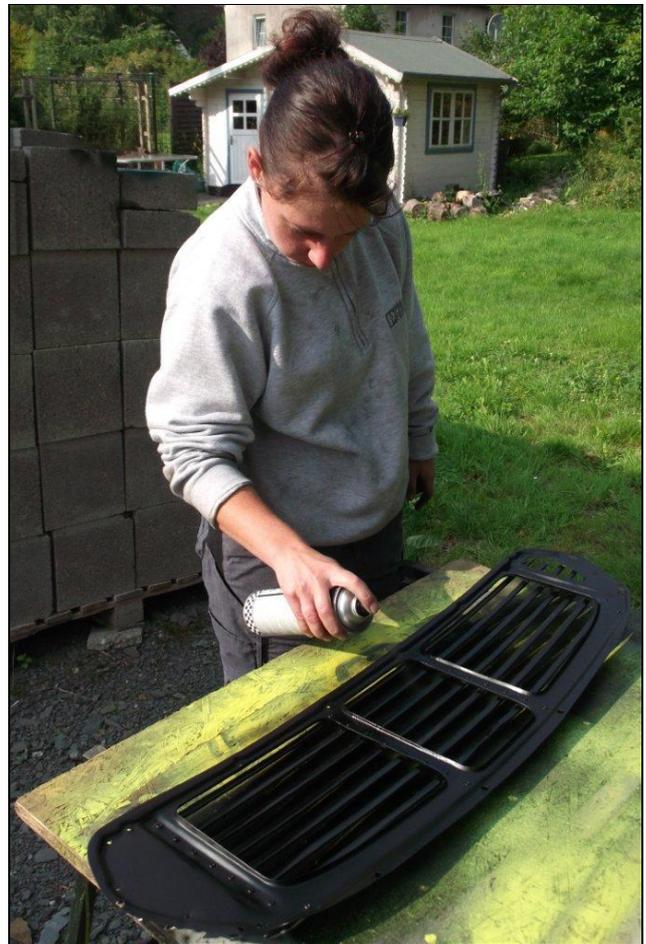


Als Markus wieder zurück kam aus dem Urlaub, da ging es aber wirklich richtig rund! Manchmal dachte ich, will der mich denn gar nicht mehr schlafen lassen? Nach der Arbeit kam er direkt in die Garage bis Spätabends.

Oft war Sara nun auch dabei, lackierte die letzten Kleinteile während Markus mich nach und nach zusammensetzte. Eines Tages bekam ich es dann mit, dass sie sich einen sehr knappen Termin gesetzt hatten. In vier Wochen sollte ich endgültig fahrbereit sein und dem TÜV vorgeführt werden!

Die To-Do-Liste war noch lang: Folie verkleben, Felgen lackieren, beide Hilfsrahmen samt Fahrwerk montieren, Motor einbauen, mein neues Armaturenbrett musste neu verkabelt werden, der neue Teppich, Frontscheibe einbauen und, und, und...

Vermutlich haben Sara und Markus Arbeitsteilung beschlossen, denn jeder werkelt an seinen Dingen herum.



Markus kümmerte sich um die Technik, Sara hübschte die letzten Dinge auf. Dazu gehörten meine Felgen und der Grill. Beides passte überhaupt nicht mehr zu meinem neuen Look und darüber hinaus war mein Grill ziemlich schlimm anzusehen, doch schließlich glänzte es alles wieder, ja es erstrahlte alles in einem Sonnengelb!





Ich war ziemlich geblendet, fragte mich, was man wohl mit mir vorhat. Als dann plötzlich die Folie hier und dort auf mir festklebte, konnte ich den Gedanken langsam folgen – ich sollte mich scheinbar von der Masse abheben ☺



Gemeinsam ging es dann weiter, der Motor wurde an einem Sonntag eingebaut, die Bremsen mussten montiert werden, viele Kleinigkeiten, die doch immer mehr Zeit kosten, als man im Vorfeld denkt. Zwischendurch dachte ich, dass die Saison 2013 für mich nun wirklich gelaufen war, doch dann ging es wirklich noch mal rund, Tränen rollten, als mein Motor beim Drehen des Zündschlüssels wieder zum Leben erwachte. Mini, meine Menschen lieben mich, sonst hätten sie das alles nicht mit mir durch-gestanden!

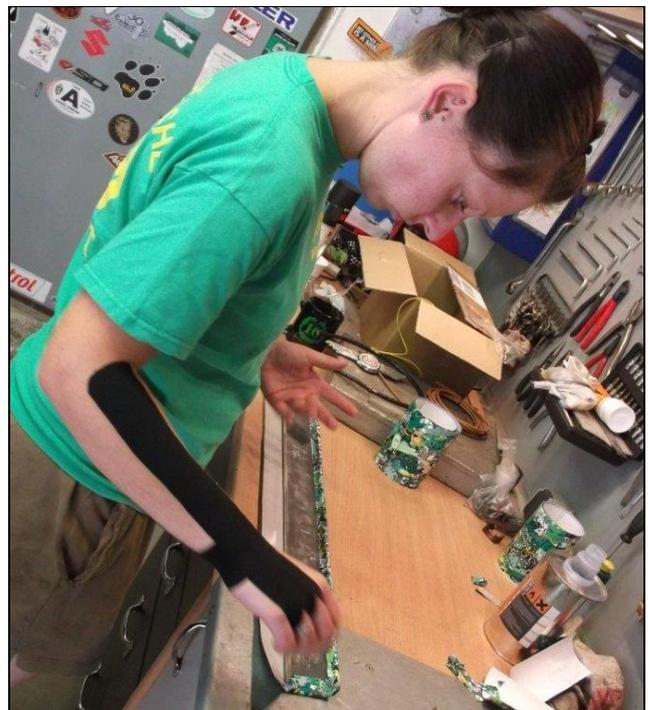
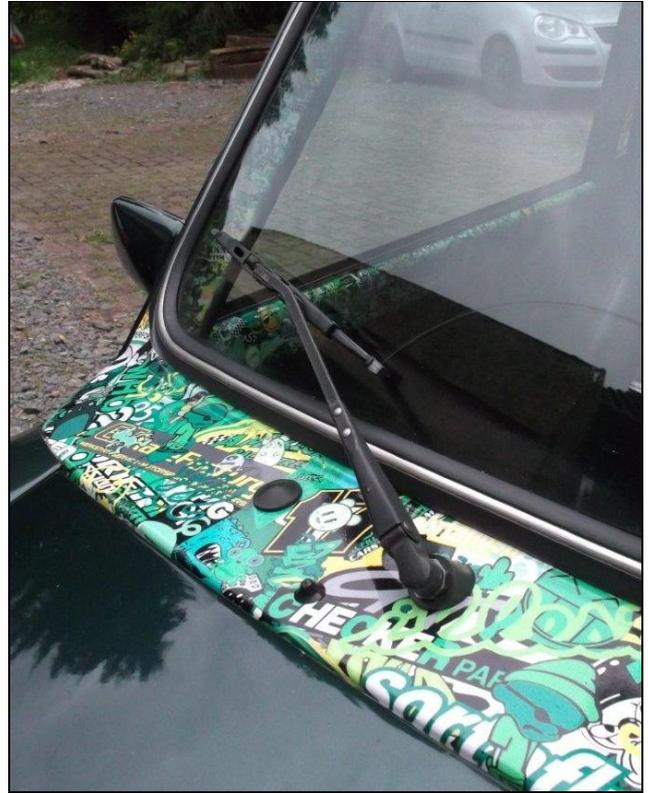
Was ist denn der Bruder von Markus für mich? Mein Onkel? Schließlich ist er ja nicht mein Mensch... Egal, dieser nette Mann kam dann auch noch hinzu und kümmerte sich um meine Elektrik, denn schließlich sollte das Innocenti Armaturenbrett nicht nur in mir verweilen sondern auch funktionieren. Es wurde neu verkabelt, mit einem Kombistecker ausgestattet und angeschlossen – es klappte fast auf Anhieb! Wahnsinn, was hab ich da tolles bekommen, Schade nur, dass ich es selber so schlecht sehen kann.





Am letzten Wochenende war dann ein heftiger Endspurt angesagt: Innenausstattung und Türen sowie ein paar Kleinigkeiten gegen die knapper werdende Zeit. Beim Einbau der letzten Tür fiel meinen Menschen dann auf, dass die leider noch Durchrostungen hatte, die Türhaut sich vom Rahmen löste.

Da war ein erneutes Ausbauen angesagt, Markus fluchte, hatte er meine Tür doch völlig ausgeblendet. Eine komplette Renovierung war nicht mehr drin, die Türhaut wurde festgepunktet und man versprach mir, dass Weihnachten entweder eine neue Türhaut oder gar eine neue Tür für mich unter dem Christbaum liegen wird.



Und dann war es so weit: meine erste Fahrt stand auf dem Stundenplan, zwar wenige Stunden verspätet, aber sie fand statt!



Ich wär minimäßig aufgeregt, ich hab mir mein Zittern aber verkniffen, sonst hätten die Beiden gesucht, wo das Geklapper herkommt *kicher* und los ging es! Bruuuuuuummm, sauste ich los und merkte erst in diesem Moment, dass mir kein Gelenk mehr weh tat, nur musste ich erst mal wieder in meine Spur kommen!



Dazu ging es dann direkt Montagsfrüh zum Doc Fahrwerkeinsteller, der mich erst skeptisch ansah und mein Anblick meines Bauches ein erfreutes Gesicht bekam. Langsam wurde ich nervös, denn schließlich musste der TÜV mir noch meine Gesundheit bescheinigen sowie einiges eintragen.

Ob die Menschen oder ich unruhiger schliefen, das kann ich nicht sagen, doch wir drei waren so froh, als wir das auch hinter uns hatten! Wahnsinn, ich bin wieder topfit, darf jetzt wieder die Landstraßen unsicher machen!

Danke an Alle, die mir meine Rädchen während dieser harten Zeit gehalten haben und an mich geglaubt haben! Und hab ich ein neues Ziel vor Augen: das IMM 2014 in meiner Heimat England, da möchte ich hin! Sehe ich Euch dort? Kommt vorbei, ich bin nicht zu übersehen!

Euer Dusty

PS: Falls Ihr Interesse an meiner Folie habt, schaut doch mal auf www.autoaufkleber24.de vorbei, da gibt es viele verschiedene Sorten!!!



Bilder & Bericht:

Sara Letzner

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

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



Ausgabe Nr. 24/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

September 2013

Rusty Marketplace - Kleinanzeigen

Privater Oldtimer Marktplatz - Fahrzeuge, Teile & Co.

GESUCHT

ZU VERKAUFEN

Fischer-Vergaser gesucht

Für die Fertigstellung meiner Heinkel Perle fehlt mir ein „Fischer“-Vergaser. Bitte alles anbieten!

Jürgen Thiel
Email: yoschuacitro@web.de
oder an arosabraut@web.de

Rücksitz aus Mini Cooper SPI gesucht

Suche gut erhaltene Rücksitzbank aus einem Mini Cooper SPI (schwarz, Teilleder und rotes Keder). Bitte nur aus Nichtraucherfahrzeugen und ohne Löcher anbieten!

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

Leider keine
weiteren Inserate
vorhanden...



News für Leser - Der Tellerrandgucker

Dies & Das - News für Leser.

Ausgabe Nr. 23/13 Juli, Seite 10-15

1. Lauf der Salzburger Landesmeisterschaft



Bis heute erhielten wir, trotz mehrmaliger Anfragen und des Artikels, keinerlei Reaktion von der Leitung der Salzburger Landesmeisterschaft, betreffend der Einstufung unseres Fiats in die 2. Division / 7. Klasse. Sehr schwach...

Geld spielt keine Rolex

Wenn es nicht kostet, ist es nichts wert - oder?

Weil uns immer wieder die Frage gestellt wird, nein, wir verdienen mit dieser Zeitung kein Geld. Sämtliche Unkosten (Aufkleber, Homepage etc.) werden von uns privat übernommen.

Unser Verdienst ist rein Euer Feedback!

Also wenn Ihr uns etwas geben wollt, wenn Ihr der Meinung seit, das The-Daily-Rust sehr wohl etwas wert ist, obwohl sie nichts kostet, dann interagiert mit uns!

Schreibt uns einfach, sei es einfach so, oder vielleicht habt Ihr einen Wunsch, eine Geschichte, Anregungen oder Verbesserungsvorschläge - ganz einerlei - wir freuen uns über jede Zuschrift von Euch!

Thementage für Fachbesucher @ Essen Motor Show 2013

Vom 30. November bis zum 08. Dezember findet die 46. Essen Motor Show statt, zu der mehr als 300.000 Besucher vom Veranstalter erwartet werden. Neu sind in diesem Jahr die Thementage für Fachbesucher, an denen sie gegen Vorlage eines Gutscheines nur 12,00 € statt regulär 16,00 € zahlen müssen.



- 03.Dezember: Autohändler
- 04.Dezember: Werkstätten
- 05.Dezember: Felgen-/ Reifenhändler

Azubis und Berufschüler aus dem Bereich „Automobil“ profitieren vom 02.-06.12. ebenfalls von den vergünstigten Bedingungen (12,00 € statt 16,00 € bei Gutscheinvorlage).

Diese Gutscheine werden vom EMS-Team verschickt, dafür bitte eine Mail an motorshow@messe-essen.de schicken.

Mehr Informationen und News gibt es auf www.essen-motorshow.de oder bei Facebook unter www.facebook.de/essenmotorshow

Foto: Messe Essen





TDR-Läuferinnen beim Firmenlauf in Lüdenscheid

Ein Rückblick der etwas anderen Art... Eigentlich geht es ja bei uns immer ums liebe, alte Blech, anders war es am 05.Juli2013. Als um 19.30Uhr der Startschuss zum 11. AOK Firmenlauf in Lüdenscheid (Märkischer Kreis, NRW) fiel, waren unter den 5300 Läufern zwei Starterinnen mit einem *THE DAILY RUST* – Trikot!

Schon vor dem Start herrschte auf dem Rathausplatz Volksfeststimmung, gemeinsam wurde sich aufgewärmt, gelacht, gequatscht und sich auf den rund 5km langen Lauf quer durch die Stadt vorbereitet. Lea startete bei den Läufern, Theresa hatte sich dazu entschieden als Nordic Walker zu starten! Auch hier möchten wir Euch nochmal für Euren starken Einsatz bedanken!

Hoffentlich wird das Team im kommenden Jahr noch etwas stärker vertreten sein ☺ , denn es soll nicht nur die Gesundheit durch regelmäßige Aktivitäten gefördert werden, sondern ein Teil des Nenngeldes geht in den Spendentopf von „Glücksbringer e.V.“.

Video:

<http://www.youtube.com/watch?v=DeKy2QY2grs&feature=c4-overview&list=UUDaygyQZdaFz4LpUP8oKXtQ>



Leserbilder

Leserin Elisa Wagner hat uns diese Bilder der 1. Silberstromrallye in Schneeberg gesendet. Vielen Dank, Elisa! ☺





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!

	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		
	07.09.2013	46045	1. UMC- Mini- Day	www.mini-forum.de		
	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 Oldtimer- 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		
	30.11.-08.12.2013	45131	Essen Motor Show	www.essen-motorshow.de		
			Termine 2014			
	10.01.-11.01.2014	8700	Winterrallye Steiermark	www.winterrallye.at		
	01.05.-03.05.2014	3390	13. Wachau Historic	www.wachau-historic.at		
	01.05.2014	2070	1. Maiausfahrt ÖMVC	www.oemvc.at		
	04.05.2014	4400	Sterntaler Fahrt	www.omac-steyr.at		
	08.06.2014	3400	5. Int. Höhenstrassenrennen	www.hoehenstrassenrennen.at		
	13.06.-14.06.2014	2540	11. WTOF	www.wtof.at		
	14.06.2014	2340	2. Mödling Classic	www.moedling.at		
	19.06.-21.06.2014	3340	13. Eisenstrassen Klassik	http://klassik.eisenstrasse.info		
	27.06.-28.06.2014	2651	Höllental Classic	www.e4cc.com		

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

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

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 24/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

September 2013

	29.06.2014	4400	3. Täler Classic	www.omac-steyr.at		
	06.07.2014	58813	Sauerländer Kleinbahn	www.sauerlaender-kleinbahn.de		
	18.-20.07.2014	9981	Bullitreffen in Kals	www.bullitreffen.at		
	01.-04.08.2014		Internationales Mini Meeting	www.imm2014.co.uk		
	14.09.2014	4400	Mostviertel Trophy	www.omac-steyr.at		
	20.09.-21.09.2014	3400	Höhenstrassen Rallye	www.ofn.at		
	12.10.2014	4400	Voralpen Tour	www.omac-steyr.at		
	18.10.2014	2651	Schwarzataler Classic	www.e4cc.com		

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. 24/13

Freie Schrauber-Zeitschrift

September 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

