



Ausgabe Nr. 3 | 2009

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



EDITORIAL

Code 180 (Oldtimer Zulassung)

Spricht man mit vier Oldtimer Enthusiasten darüber, sind sechs Meinungen das Resultat. Schon Balthasar Gracian, einer meiner Lieblingsphilosophen meinte: „...von anderer Meinung abweichen wird für Beleidigung gehalten; denn es ist eine Verdammung des fremden Urteils.“ Ich merkte das auch, als ich nach dem Artikel im letzten SwissClassics: „Diskussion: die FIVA-ID als Nachweis bei der MFK“ die Doodle Umfrage: „Vintage Cars original oder weniger /egal oder die Moral“ startete.

Auszug eines Mails, welches ich in der Folge erhielt: „...In der Weisung des UVEK vom 3. November 2008 steht unter Punkt 1.c: die Oldtimer müssen der ursprünglichen Ausführung entsprechen. Dazu gibt es nichts mehr zu sagen.“ Der Ausschnitt dieses UK Inserates möge zur Illustration dienen, was viel passiert: „1937 Aston Martin 15/98 4 door Saloon For Sale ...One of only about 5 saloons left in their original form, this concours winning example is well known to the AMOC. These saloons have suffered in recent decades, many being shortened and used as racing cars.“ Aber eine andere Marke, Riley, zählt wohl die meisten „Specials“ oder im Slang der Gegner: „Seifenkisten“. Grosses Aufsehen erregt in letzter Zeit der „RR Hurricane“. Sicher auf seine Art faszinierend, dieser Flugzeugmotor auf einem Rolls Royce Phantom III Chassis. Aber was auf der RR Hurricane Homepage und in einigen Zeitungsartikeln ver-



Code 180 auf sicher: der soeben von Alex Hahn original restaurierte Martini 1906.

mittelt wird, ist irreführend. Ich bin auch Mitglied im RREC und pflege eine persönliche Beziehung zu Philip Hall, dem langjährigen Kurator der „The Sir Henry Royce Memorial Foundation“. „I wonder“, schreibt er ua: „when, and who in Rolls-Royce was supposed to have confirmed it was for a ‚secret‘ customer? Und weiter: „There have been several Merlin-engined Specials built over the years, and this appears to be just one of them - albeit a very nice one.“ 480 Liter Spritverbrauch / Stunde würde ich zB. nicht unbedingt so an die grosse Glocke hängen. Ein Fachmann: „480 Liter war der ungefähre Verbrauch im Flugzeug bei einer hohen Dauerleistung, zB. Reiseflug... und ist übertrieben!“ Still und leise liess ein prominentes SMVC Mitglied bei Alex Hahn einen 1906 Martini top restaurieren. Das hat Stil. Hörte aber auch, von jemandem anderem -der original restauriert, sich aber auch vor „Specials“ nicht scheut- er verwende für beides dasselbe Material! Oldtimer haben auch eine Geschichte. Die Engländer zB. bauten Vorkriegs Rolls

Royce in Kranken- und Leichenwagen um. Nach dem Krieg wurden die dann öfters durch offene Bodies ersetzt. Die Autos dienten ja auch einem neuen Zweck: dem Hobby nämlich. Und es macht einfach manchen mehr Spass, offen durch die Gegend zu kurven als in einer formalen Limousine kerzengerade auf dem Schandbänkchen des Chauffeurs zu leiden. Original ist OK. Kommt nur drauf an, was darunter verstanden wird. Lediglich die Chassis Nr. ist zu wenig. Wenn aber verlangt wird -extra übertriebenes müssten auch noch die ersten Reifen montiert sein, wird am Ziel vorbeigeschossen. Im Moment ist die Situation kafkaesk: viele Oldtimerfreunde, auch im SMVC, sind verunsichert. Wissen nicht was Sache ist. Von wo der nächste Hammer kommt, noch wer ihn werfen wird. Nochmals der gute Gracian selig: Jeder Dumme ist fest überzeugt, (dass er recht habe); und jeder fest Überzeugte ist dumm. Gesucht ist, meine ich, der „Goldene Mittelweg“. Der heisst so, weil er schwierig zu finden ist. Ein verwandtes Thema ist die Golf 1 Generation. Von vielen belächelt, steht die junge Generation drauf. Bin gespannt, wie die „Zürifahrt 2009“, siehe Seite VII, rauskommt. Wenn wir Junge im Club wollen, sind solche Übungen sehr sinnvoll. Aber das ist Stoff für ein anderes Mal.

Ruedi Müller (r.mueller@smvc.ch)