

Panem et circenses in Juvavum

10. Gaisbergrennen für historische Automobile

Mitten im Herzen der ehemaligen fürsterz-bischöflichen Residenzstadt Salzburg, richtete der Salzburger Rally Club (S.R.C.) heuer bereits zum zehnten Mal das „Gaisbergrennen für historische Automobile“ aus.



IMM 2012 - Mini Run to Balaton

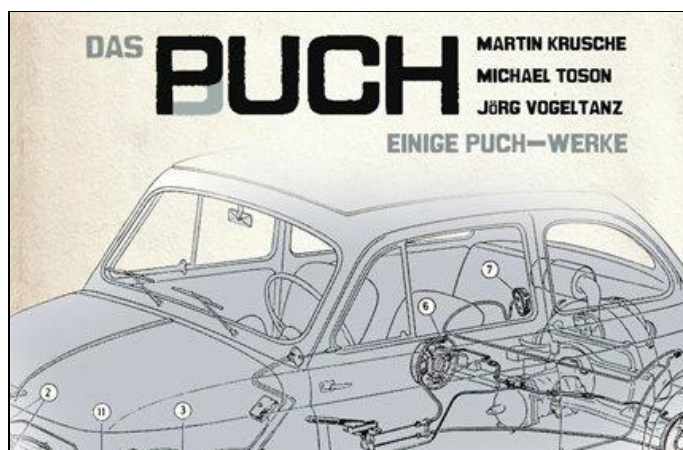
Wenn der Weg für 1.000 Mini zum Balato(füred) führt...

Für Markus und mich fiel der Startschuss für das IMM 2012 schon am Mittwoch, dem 23.05. An diesem Tag machten wir uns in der Frühe auf um die erste Etappe der Strecke hinter uns zu bringen....

Start der Salzburger Landesmeisterschaften

1. Lauf Generali Autoslalom am Messegelände Salzburg

Nach dem der geplante Bergslalom in Mühlbach aus genehmigungs-technischen Gründen nicht durch-geführt werden konnte, fand der erste Lauf des Generali Autoslalom dieses Jahr das erste Mal am Messegelände in Salzburg statt.



Sonderbericht - Das Puch-Buch

Plaudern an historischen Orten - von Martin Krusche.

Stell Dir vor, du bist ein Fan. Sagen wir, ein Fan des Mini. Stell Dir vor, Du darfst mit Freunden eine Party in der alten Garage von Alec Issigonis feiern. Hätte das Charme?

Making waves - "Save me, Bruno!"

Der Thunfisch-Mini von Greenpeace und seine lange Reise.

Als ich diesen Mini das erste Mal sah, fand ich ihn einfach witzig, bis ich die Geschichte dahinter las. Denn dieser ausgefallene Umbau erfolgt keineswegs aus Spaß, sondern sollte Aufmerksamkeit auf ein sehr ernstes Problem lenken - die Überfischung der Meere.



Welchen Weg der Thunfisch-Mini bei seiner Mission dabei zurücklegte und ob warum es wichtig war, das er das tat, beschreibt François Chartier sehr ausführlich in einem Beitrag.



Da ich unbedingt Übersetzungsfehler vermeiden möchte, findet Ihr hier nun den originalen Beitrag in englischer Sprache:

Blogpost by François Chartier
Büro Greenpeace Frankreich
November 20, 2010 at 17:45

For nearly one month, Greenpeace France activists have been following the French Minister of Agriculture and Fisheries, Mr. Bruno Le Maire, wherever he goes with our Tunamobile, a Mini with a 2,5 meter beautiful (but artificial) bluefin tuna attached to its the roof. The Tunamobile also has a powerful loud speaker, so that the Minister can hear the bluefin tuna's mayday call: "Save me, Bruno!"



The Tunamobile began its journey on 25 October with stops at the Ministry of Agriculture and Fisheries, the Elysée, President Sarkozy's residents and the French Parliament complex. At one point, the Tunamobile was lucky enough to be just behind the car of Bruno Le Maire, stuck in a traffic jam, the perfect chance for our activists to engage with him.



You may be wondering why we are targeting the French minister. Well, that's because France plays a key role in the bluefin tuna fisheries, and shares with Spain and Italy the largest share of the quota.

France has a huge industrial bluefin tuna fishing fleet with 17 big vessels. Having supported the CITES listing of bluefin tuna, the French government is now backing off and is only supporting the short-sighted economic interests of a handful of ship owners in the south of France and pushing the European Union for the highest quota possible: the status quo-ta of 13.500 metric tons.

France is a key country for bluefin tuna fisheries management, but it's not really very progressive on bluefin issues and the French government is not on the same page as the public. Here in France, most people know about the dire situation facing the bluefin: a poll released a few months ago revealed that 75% of French people support a ban on the international trade in bluefin tuna products. The reality is that the bluefin, in France, is an iconic species and it's clear to everybody – except the Minister of Tuna Fishermen Le Maire that strong action needs to be taken to protect the "thon rouge" as we call it in French.



Another shocking French bluefin scandal is that in 2007, French fishermen fished over 100% of their annual quota, so according to ICCAT and EU rules, they have to pay back this tuna. This payback started this year: they were ordered to catch 500 tonnes less tuna and next year and 2012 they will catch 1.500 tons less. There is a risk that French vessels will have to stay in port next year- since their quota will be too small to merit any large-scale fishing at all.



Of course, France tried to negotiate some delays in this payback. This is unacceptable. France, like everyone else, should play by the rules- trying to negotiate delays in righting their wrongs sends a very bad signal for the bluefin, for our Mediterranean and for us French people. France must use this situation as an opportunity to support a full closure of the bluefin fishery and not support only the narrow interests of the tuna fishing vessel owners.

On 26 October, the Tunamobile was in front of the European Council building in Luxembourg, where a Fisheries Council meeting was taking place. The EU Member States were discussing the European mandate for the next ICCAT meeting in Paris. The Tunamobile was there to urge all of the governments meeting there to save the tuna, not the fishing industry's profits.



Clearly ignoring the commitments made at the recent meeting of the UN Convention on Biological Diversity (CBD) in Nagoya, the EU committed to restore the health of the bluefin stock before 2020. The French government continues to support a status quo for the next year quota for BFT.

On 10 November, we blocked the main entrance of the fisheries ministry building in Paris with our Tunamobile and activists were chained inside the car and to the roof. It was a good opportunity to again tell the Minister directly that the only way to save the bluefin and the bluefin fishing industry is to close the fishery and protect the species's spawning grounds.

On Friday 19 November, the official opening day of the 17th ICCAT meeting in Paris, the Tunamobile was once again on the scene. After being blocked by French police, we were finally able to park the Tunamobile directly in front of the conference center.

Bilder & Text

Web: www.greenpeace.org

Web: www.dailymotion.com

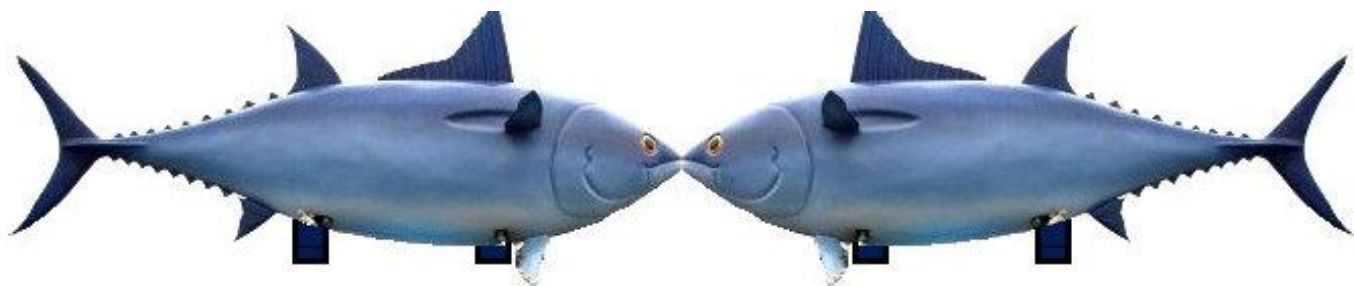


As the Tunamobile was being parked, 4 activists unfurled a big banner with the message "Bluefin Tuna: 8 days to live.", referring to remaining days of the ICCAT conference before a decision is taken on the quota for the coming years.

The ICCAT meeting will run until 27 November. In the hands of the government officials is the future of the iconic bluefin tuna. France is hosting this meeting and must do everything in its power to prevent yet another failure of ICCAT. One thing is clear, though: Greenpeace with the Tunamobile will remind the French government and all ICCAT countries that the bluefin's future hangs in the balance.

François Chartier is an oceans campaigner based in the Paris office of Greenpeace France.



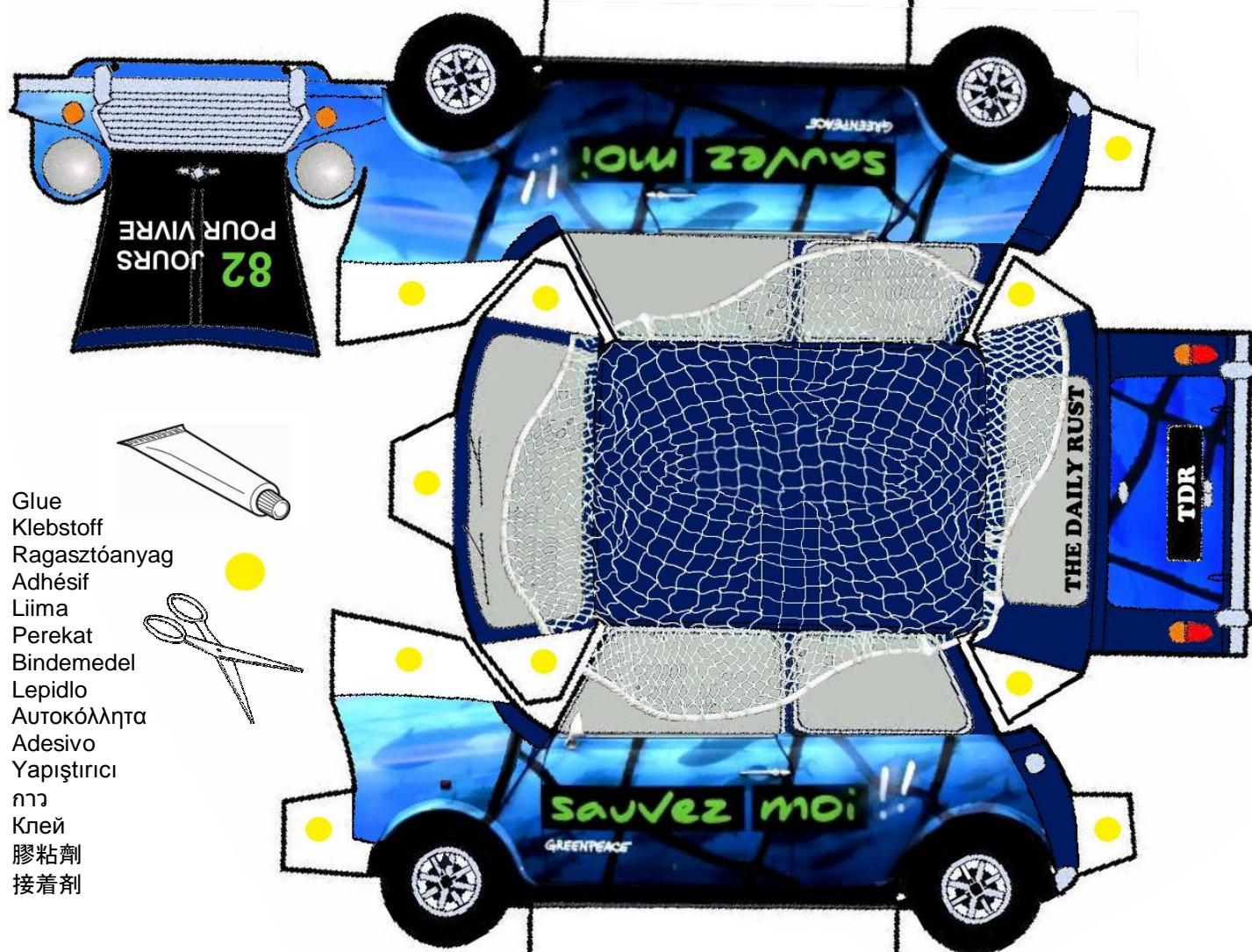


MINI TUNAMOBILE

Greenpeace

The Daily Rust

Die freie Schrauberzeitschrift
www.the-daily-rust



Glue
Klebstoff
Ragasztóanyag
Adhésif
Liima
Perekat
Bindemedel
Lepidlo
Αυτοκόλλητα
Adesivo
Yapıştırıcı
גל
Клей
膠粘劑
接着剂

Read more about the Tunamobile:
Lest mehr über das Tunamobile:

Issue/Ausgabe: Nr. 17/12
Page/Seite: 2 - 4



Love Hurts - Eine mobile Liebesgeschichte

Die Geschichte einer Fahrzeugliebe in fünf Teilen. Ein Bericht von Friedrich Remus. (Teil 4/5)

1978

10. Jänner 1978

Mit der Kraft purer Verzweiflung krallen wir die Absätze unserer Schuhe in die spiegelblanke, festgefahrene Schneedecke. Immer wieder bückt sich Verkäufer-Kollege Peter R. neben mir und reibt sein schmerzendes Knie. 'Selbst schuld..', denke ich, ein wenig herzlos. Aber wer wird sich denn auch mit einer schneebedeckten, ledernen Schuhsohle auf die fettige Kugel einer Anhängerkupplung stellen, um die Antriebsachse zu beschweren?

Völlig klar, dass er nach etwa zwei Zehntelsekunden davon abrutschen musste und mit dem Knie deutlich hörbar auf der Kupplung aufschlug. Konnte doch schliesslich den Kofferdeckel öffnen und sich auf die Kante setzen oder einfach nur schieben. Dabei hätte aber auch das wenig bis nichts genützt.

Unten in Gemünd, da war es noch so leidlich gegangen. Sicher, mit den 235er Pirellis auf frisch fallendem Schnee - das war kein Fahren, sondern Schwimmen. Dennoch, praktisch ohne Gas-Einsatz Driftwinkel jenseits von Gut und Böse zu erzeugen, das machte sogar Laune. Aber Gemünd liegt im Tal, und alle Straßen zurück in die Heimat führen bergan....

Die ersten Kurven waren kein großes Problem gewesen. Hauptsache, die Fuhre blieb rollen. Dann jedoch, mit zunehmender Steigung, wurde es zum Schrittempo, sodass der mitreisende Peter R. sogar während der 'Fahrt' aussteigen und sich als Hinterachs-Gewicht versuchen konnte. Dennoch hatten die Hinterräder bizarre Zickzack-Muster in den Schnee gezeichnet, so lange, bis uns das Schicksal in Form eines weiter oben querstehenden LKW gnädig gewesen war.

Und nun stehen wir in dieser elend steilen Serpentine mitten in der Eifel, lassen uns Haare, Klamotten und Schuhe von dicken Schneeflocken durchnässen und stemmen uns, so gut es geht, gegen die linke Wagenflanke, um den Capri vor dem langsamen Abrutschen zum gegenüberliegenden Straßenrand zu bewahren.

Nur ganz kurz durchzuckt mich der fatalistische Gedanke, den Dingen einfach ihren Lauf zu lassen, so sauer bin ich. Doch die Aussicht, den sicher übel demolierten Wagen später erheblich weiter unten aus der Rur zu fischen, ist auch nicht verlockender. Endlich, nach etlichen Stunden Schiebens und Frierens, erreichen wir dank der Hilfe anderer, ebenfalls liegengebliebener Autofahrer und dem soliden Trecker eines Bauern die Anhöhe.

An diesem Tage haben wir mal gerade zwei Kunden besucht, der Umsatz tendiert gegen null. Und auch die vorwurfsvollen Blicke unserer Helfer angesichts der für solche Einsätze völlig ungeeigneten Bereifung meines Autos habe ich nicht vergessen...

Schön, dann soll es eben so sein. Natürlich musste unser winterliches Abenteuer bei der Vertreter-Tagung vorige Woche auf den Tisch kommen. Und völlig unnötigerweise musste mich der Gebietsleiter danach unter vier Augen darauf hinweisen, dass ich mich zwischen Job und Hobby schon entscheiden müsse. Und als ob der Capri mir meinen Entschluss zum Verkauf obendrein leichter machen wolle, scheint seit ein paar Tagen die Einspritzpumpe zu kränkeln.

Vielleicht ein Hängenbleiben des Raumnockens oder sowas, denn gelegentlich verschluckt er sich heftig beim plötzlichen Beschleunigen. War ich sonst an ein spontanes Losstürmen beim Tritt aufs Gaspedal gewöhnt, kommt da nun erstmal herzlich wenig, wie bei einem viel zu großen Turbolader.

Fortsetzung Seite 7

Auch hat das Klackern der bereits erneuerten Unibal-Gelenke in der letzten Zeit wieder merklich zugenommen. Und erst gestern registrierte ich die recht deutlichen Wölbungen im Blech zwischen den drei Verschraubungen an den Federbein-Domen als das, was sie sind...

So, die Annonce ist raus. Es haben auch bereits ein paar Leute angerufen. Franz B. aus Solingen zeigt ernsthaftes Interesse, will am Samstag vorbeikommen und das Auto gleich mitnehmen, wenn man sich einig wird. Hin und her habe ich überlegt. Behalten und wegstellen? Nur wohin?

Unsere Doppelgarage fasst nur zwei Autos. Und Daddy würde mich für übergeschnappt halten, wenn ich seinen Mercedes unter freiem Himmel parken wollte. Und wovon überhaupt ein vernünftiges, anderes Auto bezahlen? Schon wieder die Bank bemühen? Wollte ich damals nicht.

Vielleicht Dummheit, natürlich, aus heutiger Sicht. Für wenig Geld eine kleine Garage mieten, irgendwo, hätte wohl die richtige Entscheidung gelaute. Das Auto da rein und erstmal wegstellen, gut konserviert. Und irgendwann, wenn es Alter, Freizeit und Kontostand zulassen würden, rausholen und eine gemütliche Komplett-Restaurierung beginnen. Das wär's gewesen. Aber leider kann man ja nicht in die Zukunft schauen...

EPILOG

18. Februar 1978

Franz B. sieht nicht sonderlich begeistert aus. Kann ich ihm nicht verdenken. Zu unfertig wirkt der Capri ohne Frontspoiler, aber mit den dicken Backen. So, als wenn einer will, aber nicht kann. Doch zum Glück habe ich ein paar Fotos von meinem Auto zur Hand, die seinen bisherigen Zustand belegen.

Und so kann ich ihm wenigstens glaubhaft erklären, dass mir gerade justament in der vergangenen Nacht so ein orientierungsloses Karnickel vor den Wagen lief und dem recht tief reichenden Frontspoiler den Garaus machte. Und dass der nun zwecks Reparatur beim Lackierer sei...

Franz B. hat den Capri an diesem Tag natürlich nicht mitgenommen. Den Kaufvertrag machten wir aber dennoch, er leistete eine Anzahlung und ich versicherte ihm hoch und heilig, den Spoiler wieder ordnungsgemäß anzubringen.

Er holte den Wagen dann eine Woche später ab. Dass ich den GFK-Spoiler mit ein paar Harzmatten, Spachtel und einer Sprühdose selbst repariert hatte, fiel nicht weiter auf und ich sah auch keinen Grund, es an die große Glocke zu hängen. Ich erzählte ihm ebenso nichts davon, dass derselbe Spoiler nun bereits zum dritten Mal auf genau die gleiche Art und Weise zu Schaden gekommen war...

- TO BE CONTINUED -

Bericht: Friedrich Remus

Net deppert! - Kleine Schraubertricks

Positionierung des Scheibengummis und Heckklappen Modifizierung für die Rallye

Felgenheber, die normalerweise verwendet werden um den Fahrradmantel über die Felgen zu ziehen, eignen sich hervorragend dafür, den Scheibengummi über die Scheibe zu hebeln. Dies erspart langes, umständliches herumfummeln bei dem im schlimmsten Fall noch die Scheibe zerkratzt werden könnte.



Heckklappen Modifizierung - Ihr kennt das? Ihr steht im Fahrerlager und irgendetwas das sich im Kofferraum befindet (Batterie, Sicherungen etc.) spinnt herum?

Wer keine Lust mehr dazu hat, mitten im schönsten Rennfieber sich sein Kreuz über dem heruntergeklappten Kofferraumdeckel zu verbiegen, dem empfehlen wir folgende elegante Lösung ...



Der ÖAMTC Schutzbrief - Freigegeben ab...

Shit happens - Landesabhängige Altersbestimmungen

Vorab möchte ich anmerken, dass ich den ÖAMTC Schutzbrief für eine tolle Sache halte und ihn auch besitze. Und Gott sei Dank sind wir Mitglieder, denn die „gelben Engel“ haben uns auch schon aus so mancher misslichen Lage gerettet.

Doch wie bei jedem Vertrag gilt auch hier:
Lesen bildet!

Denn auf unserer Rückreise vom Internationalen Mini Meeting in Birmingham, bekam ein junger, liegen gebliebener Minifahrer leider eine für ihn unangenehme Landesbestimmung zu spüren.

Doch beginnen wir von vorne:



Irgendwo in England bei strömenden Regen:
Norbert gab sein Bestes, aber der Mini wollte einfach nicht mehr.



Also - ÖAMTC-Schutzbrief-Nothilfe: +43 / 1 / 25 120 00

- **Fahrzeugrückholdienst aus dem Ausland***

Das geschützte Fahrzeug ist durch Unfall oder Panne im Ausland ausgefallen und kann auch durch Übermittlung von Ersatzteilen in der nächstgelegenen Fachwerkstätte nicht innerhalb von drei Werktagen instand gesetzt werden.

Es ist mit der ÖAMTC Schutzbrief-Nothilfe Kontakt aufzunehmen, da sonst keine Kostenübernahme erfolgen kann.

Der ÖAMTC veranlasst den Transport des fahruntüchtigen Fahrzeuges zu der Ihrem Wohnort in Österreich nächstgelegenen Fachwerkstätte. Es werden die gesamten Transportkosten sowie allfällige Garagierungs- oder Sicherstellungskosten ab dem Datum der Beauftragung der Fahrzeugrückholung übernommen. Belegbare Telefonkosten mit dem ÖAMTC werden zur Gänze refundiert.

Ebenso werden Kosten eines allfälligen Gepäck-Rücktransportes per Bahn zur Gänze übernommen. Für verderbliche Ware wird keine Haftung übernommen. Gutachtenkosten müssen vom Mitglied selbst getragen werden.

() Originalauszug aus dem Versicherungsschutz für die ÖAMTC-Begünstigten
UNIQA Sachversicherung AG*

So, bisher hatte alles super funktioniert, doch nun ging es darum einen Mietwagen zu organisieren. Bis zur Fähre nach Belgien war es kein Problem ihn mitzunehmen, aber dann trennten sich unsere Wege bzw. hatten wir alle einfach zu wenig Platz.

2. Bei der Rückfahrt per Ersatzwagen (z.B. ein Sixt-Mietwagen):
Rufen Sie bitte die ÖAMTC Schutzbrief-Nothilfe an, die sich um die Besorgung eines Ersatzwagens bemühen wird.

Man denkt das sollte jetzt eigentlich kein Problem darstellen, was es in Österreich auch nicht gewesen wäre, da hier das Mindestalter für Fahrzeuganmietungen bei 18 Jahren liegt. In Belgien jedoch...

Belgien - Altersbestimmungen

In Belgien gelten für das Mindestalter und den Führerscheinbesitz folgende Regelungen:

21 Jahre/2 Jahre für Fahrzeuge der Gruppen MCMN bis FYMR sowie ITMR.

25 Jahre/3 Jahre für Fahrzeuge der Gruppen PDMR bis XDAR, SFMR, PFMR, PTMR, LFAR, LFMR, LTMR. (Quelle: www.sixt.at/mietservices/mietinformationen/)

So hieß es für ihn nun leider „Mit dem Mini hin - mit dem Zug zurück“...

Fazit: Wenn Ihr eine weitere Reise in ein anderes Land plant, erkundigt Euch bitte immer VORHER beim ÖAMTC, ob es irgendwelche Altersbestimmungen gibt, die Euch Probleme bereiten könnten! Denn auch der beste Berater kann beim Vertragsabschluss nicht immer an alles denken! Und shit happens nun mal, vor allem wenn Euer Auto wesentlich älter ist als ihr selber.

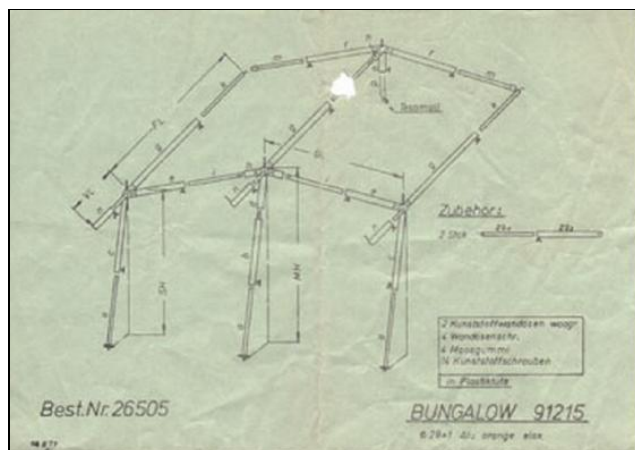
Puckingham Palace - Der Hymer Eriba Puck

Hilfreiches rund um den kleinsten der Eriba Familie.

Das Eriba Vorzelt

Habt Ihr schon einmal versucht etwas zusammen zu bauen, das ihr das letzte Mal vor zwei Jahren gesehen habt und Eure einzige Hilfe ein uralter, wahnsinnig unscharfer Plan aus dem Jahre Schnee ist?

Es hat zwar ein wenig gedauert, aber schlussendlich stand unser Vorzelt dann doch. Und um nachfolgenden Besitzern eines Puckingham Palace ihren Start in den Urlaub auf vier Rädern ein wenig zu erleichtern, findet Ihr hier nun eine Gegenüberstellung des ursprünglichen Planes und Fotografien wie er zu verstehen ist und es am Ende aussehen sollte ;)



Der hilf dir selber - Tipp

„Man darf ruhig keine Ahnung haben - man muss sich nur zu helfen wissen!“ Wenn Ihr Euer Zelt das erste Mal errichtet habt, dann denkt daran, das ihr das auch bei Regen, im Schlamm oder Halbdunkeln in einer passablen Zeit schaffen müsst/solltet. Aus diesem Grund habe ich kurzerhand alle Stangen auf verständliche Weise mit dem Beschriftungsgerät gekennzeichnet.

Zusätzlich haben wir mit einem Marker kleine Markierungen an den Stangen angebracht um sofort die richtige Stangenlänge während dem Aufbau fixieren zu können.



Die Reihenfolge

Um das Zelt über das Gestänge zu bekommen, „werft“ es rücklings über den Wohnwagen, also so das die Außenhaut auf dem Dach aufliegt, dann hängt es als erstes am Hauptsteher ein. Dann beginnt langsam und regelmäßig (am besten zu zweit) das Zelt über das Gestänge zu stülpen. So lauft Ihr nicht Gefahr das Gewebe unabsichtlich einzureißen.

Eine Sorge wenn das Gerüst anfangs relativ wackelig erscheint, spätestens wenn die Zelthaut darüber gezogen ist, stabilisiert sich das gesamte Konstrukt ;)

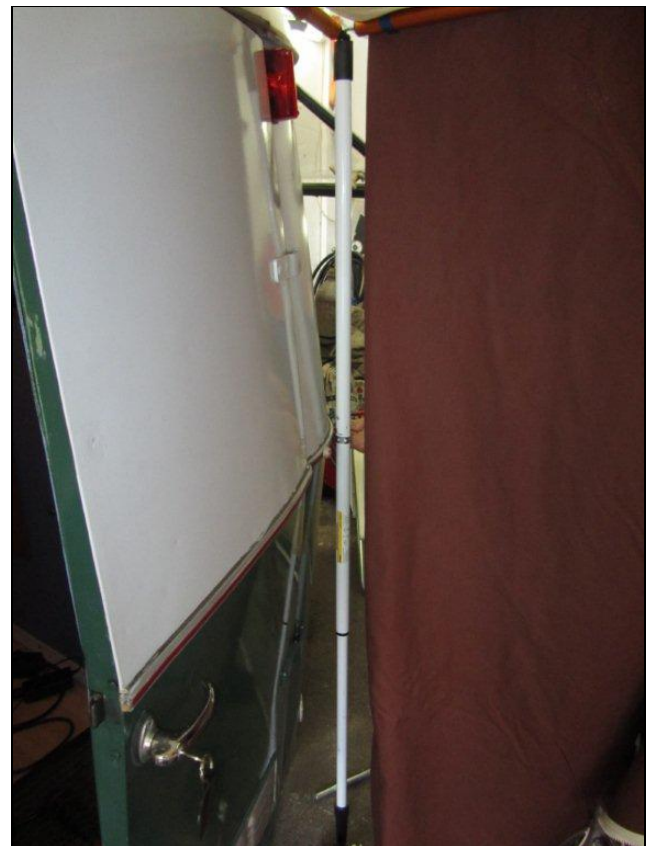


Der Innenbereich

Ich besitze leider keine 360 Grad Kamera, aber ich habe versucht Euch anhand dieser Bilderreihe einen Eindruck zu vermitteln wie das Zelt im Innenbereich aussieht. Selbsttest: Das Zelt bietet exakt den Platz für einen Mini bzw. 4-6 Minifahrern ;)

Anmerkung der Redaktion:

Ein Eriba Puck der ersten Serie ist für das bekannte Vorzelt zu klein. Wir haben uns daher kurzerhand mit einer zusätzlich am Puck montierten Stange beholfen. Sieht vielleicht komisch aus, aber funktioniert ;)



Die Bereifung

Nach einem unerfreulichen Zwischenfall auf dem Weg nach Ungarn zum Internationalen Mini Meeting, stellte sich sehr schnell heraus, das es gar nicht so einfach ist eine passende Bereifung auszutreiben.

So ziemlich jeder von uns kennt diesen ungläubigen oder belustigten Blick des Verkäufers in einem „normalen“ Reifengeschäft auf die Frage nach einer 10“ Bereifung ... dann probiert das mal mit 8“....

Glücklicherweise fand ich hier schließlich passende Kompleträder:

Kompleträder für PKW Anhänger
Reifengröße-Bestellnummer: Rad 4.00-8 – 4x100
Tragfähigkeit Rad: 320 kg
Durchmesser: 420 mm
Breite: 100 mm
Felge: 2.50Ax8
ET: ET0
Radanschluss: 4x100
LI/PR 6 PR LI 70M

Frielitz GmbH
Fahrzeugbau + Zubehör
Herdweg 11
D-73591 Gechingen
Web: www.frielitz.de



Wie der Herr so der Hund - Dog Race Styling

Das passende Styling für den besten Freund des Menschen - Mit Wedel-Garantie ;)



Dog T-Shirts / Clothing

www.amazon.com
www.zazzle.co.uk



Designer Dog Beds

www.spoilurpets.com
www.squidoo.com

Team Axel & Axel - Die Flugrostrallye

(21.04.2012) Die Flugrostrallye des MVCS - Ein Bericht von Alexander Gappmayer.

Eigentlich hat man ja von dieser Veranstaltung bisher nur Positives gehört, aber auch dass es eine schwere Rallye sei, und somit nichts für Anfänger. Da mich aber der Max Lampelmaier aufgestachelt hat, haben wir (Team Alex und Alex) uns schlussendlich trotzdem für die Teilnahme entschieden.

Beide Rallye Neulinge, das konnte ja was werden..... Zu unserem Glück startete die Rallye heuer erstmals um 10.00 Uhr am Vormittag und nicht wie in früheren Ausgaben gerücheweise auch mal mitten in der Nacht. Am Start waren wir noch optimistisch, da wir keine Ahnung hatten, was uns den restlichen Tag erwarten würde.

Aber erstaunlicher Weise fanden wir uns mit dem Roadbook schnell zurecht, und obwohl als einzige ohne Tripmaster unterwegs, hatten wir mit der Navigation keine größeren Schwierigkeiten. Unterwegs von Weitwörth/Nussdorf durch den Flachgau und das südliche Innviertel passierten wir die schönsten Nebenstrassen, die schmalsten Feldwege und Walddurchfahrten (auch auf Schotter!). Und in der zweiten Etappe am Nachmittag nochmals von Nussdorf in Richtung Innviertel, diesmal über Seekirchen Henndorf und Straßwalchen fast bis Ried im Innkreis.



Riesiges Kompliment an den Veranstalter für die tolle Routenwahl! Nach Insgesamt 3 Etappen mit jeweils mehreren Sonderprüfungen (+ 2 Slalomwertungen) erreichten wir geschafft, aber durchaus zufrieden um 18.00 Uhr das Ziel am Golfplatz Innviertel. Immerhin eine Zeitprüfung haben wir (als komplette Neulinge!) genau in der Sollzeit geschafft!

Insgesamt eine absolute Empfehlung, man sollte jedoch ein robustes und halbwegs schnelles Fahrzeug sein eigen nennen. Es handelt sich definitiv um keine gemütliche Kaffeefahrt! Wenn es unser Terminplan zulässt werden wir beim Laubdriften ebenfalls wieder am Start sein!



Pilot: Alexander Gappmayer
Co-Pilot: Alexander Tadla

Bericht & Bilder

Alexander Gappmayer

Ein Mann. Ein Wort. Eine Mini Mission!

Der Marmor Mini - Ein Bericht von Ecke.

Einst ergab es sich .. ich sah mir einen Mini an, wollte ihn eigentlich nicht kaufen und bot einen Preis, wo ich niemals dachte, dass darauf jemand einginge. Schon kurze Zeit später war es meiner.



Ein Mann. Ein Wort. Eine Mission.

Ein Notbesteck an Werkzeug war vorhanden und brauchte nur auf das Wichtigste erweitert werden, und die Möglichkeit Werkzeug zu leihen, bzw. einige Sachen woanders durchzuführen gab es auch. Nach einigen Monaten Suche fand sich auch eine Garage und aufgrund des Geldmangels hieß es anstatt neu kaufen, aufarbeiten, von so vielen Teilen wie irgend möglich.

Am Grill zum IMM2010 verkündete ich die frohe Botschaft, im nächsten Jahr mit einem anderen Mini anzureisen und schon bald stellte sich heraus, dass ich mich da wohl etwas weit aus dem Fenster lehnte.

Die Basis war schnell erkundet und früh zeigte sich, dass meine Vorbesitzer schon einiges geschweißt haben so, dass ich nur eine Tür tauschen musste und einige winzige Kleinigkeiten sehr gut aufarbeiten konnte.

Das lackiert werden musste stand jedoch auch recht fix fest, da der Mini mehr als 6 verschiedene Rottöne besaß.

Aufgrund des knappen Budget nur außen, ausgewählte Stellen innen und die Anbauteile. Des weiteren sollte das Fahrwerk wieder auf Vordermann gebracht werden und längst vergessene Wartungsbaustellen im Motorraum behoben.

Und wenn man einmal dabei ist .. Es kommt dieses noch dazu, und jenes und da man das gerade in der Hand hat, warum nicht auch noch..

So gingen die Monate ins Land, aufgrund von Schnee und Frost wurde es immer schwieriger zur Garage zu gelangen und plötzlich der Schreck, zu Pfingsten ja fertig sein zu wollen.

Dabei blieb eins nie außer Acht; es sollte ja etwas geben, was sonst niemand hat. Marmor. In welchem Klassiker gibt es schon echten Marmor?



Aufgrund meines vorteilhaften Berufes natürlich für nen Appel und ein Ei besorgt und die weiteren notwendigen Materialien gleich mit dazu.

Fortsetzung Seite 18

Nach mehreren verschiedenen Eigenkonstruktionen an Armaturenbretern hatte sich eines zwar nicht als unverbesserlich, aber zumindest als tauglich erwiesen.

Aufgrund der Sicherheitsmängel bei Steinen gibt es den Versuch, diesen bei einem möglichen Unfall am Splintern zu hindern, indem er vollflächig und dauerelastisch, auf einer spannungsfreundlichen Unterlage geklebt ist und vorderseitig mit einer durchsichtigen Folie, wie im Panzerglas überzogen wurde.

Tja, und nachdem der Lack fertig war, die Polster aufgearbeitet, das Fahrwerk überholt, die motorischen Versäumnisse behoben und der Marmor platziert ging es auf zum TÜV.

Nachdem sich wochenlang niemand fand, der solch einen Wagen abnehmen wollte, da einfach zu wenige Unterlagen und Lust sich damit zu beschäftigen, rückte das IMM2011 in der Schweiz immer näher und das Versprechen drohte zu bröckeln.

Zwei Tage vor Abfahrt, beim letzten Anlauf bestand ich gegen 21.30 Uhr(!) das 21ger Gutachten und somit die Vollabnahme des gesamten Fahrzeuges ohne irgendeinen Mangel und sogar mit einigen Eintragungen und Gutachten.

Schon am nächsten Morgen bildeten Arme und Beine eine routierende Scheibe, in deren Mitte mein Telefon.

Selten so viel in so kurzer Zeit telefoniert, um die Karre irgendwie auf die Straße zu bekommen und dank dem glücklichen Mitspielen vieler Freunde und Verwandte gelang es tatsächlich keine 12 Stunden vor Abfahrt die Nummernschilder druckfrisch entgegen zu nehmen.

Am nächsten Morgen, gegen 5 Uhr war der Mini gepackt und stand vor seiner/meiner größten Herausforderung - 1000km, bis in die Schweiz zum IMM und selbiges wieder zurück. Ohne jemals zuvor auch nur mehr als 40km am Stück gefahren zu sein, dass meiste davon auch noch auf dem Hänger...



Nachdem uns anfänglich an jedem Berg die LKW's von der Bahn hupen fand ich schließlich irgendwann einige brauchbare Motoreinstellungen und wir kamen ohne Zwischenfälle nach 13 Stunden Fahrt, in denen es nur eine halbe Stunde Pause und ansonsten nur Tankstopps gab in St. Stephan an. Nachdem mir der Fels vom Herzen fiel, durchstieg mich ein Lächeln... also wenn ich keine Ohren hätt, hätt ich sicherlich im Kreis gegrinst, wie man mir berichtete.



Das ist eben das Schöne, am alten Blech und besonders am Mini, man sägt, bohrt, schraubt, hämmert, schmiert, säubert, manchmal Stunden, manchmal Tage, Wochen, Monate, einige sogar Jahre. Man flucht, beschwört böse Geister und wirft Sachen an die Wand, aber sobald man fertig ist, die ersten Meter auf der Straße steht und an einem Kind mit Mami und Papi vorbei fährt, dass Kind riesengroße, glänzende Augen bekommt und auf das Auto zeigt, während es nach Mami und Papi ruft, damit diese sobald ein tiefes Lächeln durchsteigt .. ist einfach nur Wahnsinn.



Im Mini hat man natürlich neben einigen anderen alten Blechen noch den Kinderbonus auf seiner Seite. ;)



Bilder und Bericht: Ecke

Start der Salzburger Landesmeisterschaften

(10.06.2012) 1. Lauf Generali Autoslalom am Messegelände Salzburg

Nach dem der geplante Bergslalom in Mühlbach aus genehmigungs-technischen Gründen nicht durchgeführt werden konnte, fand der erste Lauf des Generali Autoslalom dieses Jahr das erste Mal am Messegelände in Salzburg statt.



Stillecht im Salzburger Schnürlregen, prügeln die Fahrer Ihre Boliden um die Pylonen und schon nach dem ersten Trainingslauf war klar, wer eine Sperre in seinem Flitzer verbaut hatte und wer nicht.



Dies war auch Frankensteins (unser Rallye-Mini) erster Saisonlauf! Frisch von der Hebebühne gab er, leider noch auf den alten rutschigen Gummis sein Bestes!



Leider war sowohl der Besucher-, als auch der Fahrerandrang eher ein wenig bescheiden, dies kann nun an dem wenig einladenden Wetter gelegen haben oder an der fehlenden Werbung. Sogar wir hätten fast wieder umgedreht, nachdem wir weder Plakate, Wegweiser noch sonstige Hinweise entdecken konnten, dass der 1. Generali Autoslalom auch tatsächlich stattfindet.

Fortsetzung Seite 21

Erst als wir von weiten den ersten Autotransporter heranrollen sahen, der dann hinter der Salzburgerarena verschwand und diesem folgten, trafen wir auf den ersten Einweiser.



Stefan Huetz, 1200er Kawasaki Motor



Ich finde es sehr schade, dass dieser Autoslalom so „geheim“ stattfand. Denn immerhin lag er sozusagen im Herzen von Salzburg und hätte einiges an Kapazitäten zu bieten, sei es nun das reichliche Platzangebot, die vorhandenen sanitären Einrichtungen oder die leichte Erreichbarkeit. Schade darum.

Ansonsten verlief der 1. Lauf des Generali Autoslalom mit routinierter Ordnung, einigen Regentropfen dazwischen und wärmender Verpflegung in der angrenzenden Halle. (www.slm-autoslalom.at)

Schnappschuss des Tages ;)



Newsletter Fundstück - Neues MB „S“-Modell

Danke Google ;)

Durch Zufall stieß ich bei meinen Internetstreifzügen
auf folgenden Beitrag:

+++++

Neues Modell > S <

Beitrag von Jörg M.

Web: http://ticker.mercedes-benz-passion.com/allgemein/12718_neues-model-s/

*Der MBMC hat in seinem letzten Newsletter ein
neues Model vorgestellt. Wir wollen Bild und Text
unseren Lesern natürlich nicht vorenthalten:*

+++++

Bekannt für die S-Klasse, arbeitet man bei Mercedes-Benz zur Zeit an den letzten Feinheiten einer kurz bevorstehenden Vorstellung der „neuen“ S-Klasse: die „S(eniores)-Klasse“! Für diejenigen unter uns, die sich ein Leben ohne die berühmte Kühlermaske und den Stern vor der Nase nicht vorstellen können, bringt uns die „S(eniores)-Klasse“ das, was uns sonst in unseren späteren Jahren gefehlt hätte!

Sehr sparsam im Unterhalt, äußerst leicht in der Handhabung, ist die „S(eniores)-Klasse“ sehr umweltfreundlich, haltbar, und verbraucht weder Benzin noch Diesel-Kraftstoff. Und als Novum, dank seiner „S(eniores)-Klasse“ kommt der stolze Eigentümer nun auch zu seinem ärztlich erwünschtem täglichen Quantum an Bewegung. Wenn das nicht Innovation ist, dann weiss ich nicht mehr weiter!

Der Prototyp wurde vor kurzem von einem sehr bekannten MBMC-Mitglied getestet. Zum Schutz der Privatsphäre wird sein Name allerdings nicht bekannt gegeben, noch zeigen wir hier sein Gesicht. Jetzt bleibt nur abzuwarten, ob es bald ein 1:43 Modell der neuen „S(eniores)-Klasse“ geben wird.

Web: <http://mbmc.mercedes-benz-clubs.com/>



IMM2012 - Mini Run to Balaton

Wenn der Weg für 1.000 Mini zum Balaton(füred) führt. Ein Bericht von Sara Letzner.

Für Markus und mich fiel der Startschuss für das IMM 2012 schon am Mittwoch, dem 23.05. An diesem Tag machten wir uns in der Frühe auf um die erste Etappe der Strecke hinter uns zu bringen. Nach 700 km entspannter Fahrt erreichten wir unser Ziel – Salzburg, Österreich. Ein Umweg, denkt Ihr? Ja richtig, aber wir hatten vor, die weite Strecke gemeinsam mit Norbert und Doris zu fahren. Passend zu unserer Ankunft in der Mozartstadt gab es einen sehr starken Regenschauer, der zum Glück aber nicht den ganzen Abend anhielt, so dass wir noch einen kleinen Abendspaziergang mit Abendessen unternehmen konnten.

Am Donnerstagmorgen kündigte sich meine „Chefin“ per SMS an – Aufregung, denn schließlich hatten wir uns schon wieder ein Jahr nicht gesehen. Kurz darauf sah ich schon Rosinante, Doris’ rosaroten Mini, samt Puck um die Ecke fahren.



Nach der Begrüßung wurde noch unser Mini verkabelt. Beide Minis waren somit mit CB-Funk ausgestattet, so dass wir uns unterwegs kostenlos verständigen konnten. Das wir diesen wirklich noch brauchen würden, daran dachte zu diesem Zeitpunkt noch niemand.



Kurz darauf waren wir schon auf der Autobahn unterwegs, schließlich mussten wir noch 500 km hinter uns bringen, bis wir das Gelände in Baltonfüred, Ungarn, erreichten. Nach einem Überholvorgang mussten wir das erste Mal den Funk bemühen, das Aufstelldach des Pucks hatte sich trotz der starken Verriegelung gelöst.



Wenige km später konnten wir herzlich lachen. Ein riesiger Anhänger mit einer Giraffe überholte Doris und Norbert samt dem Puck. Kurz vor Linz kam sie dann, die große Schrecksekunde. Nachdem wir bemerkt hatten, dass der kleine Wohnanhänger scheinbar in seinem linken Rad die Luft verlor, hatten wir bereits per Funk durchgegeben, dass unsere Freunde den nächsten Rastplatz (ca. 1 km weiter) ansteuern sollten

Doch leider nützte diese Warnung nichts mehr, denn wir mussten leider dabei zusehen, wie der Reifen von dem Anhänger platzte. Fahrerisches Können rettete den schlängelnden Puck in die Nothaltebucht. Das fehlende Ersatzrad (unsere 12" Minifelge war eine Option, aber leider keine Lösung) war daran Schuld, dass sich unsere Wege nach nur 100 gemeinsamen Kilometern trennten.



Die Redaktion begab sich auf den Rückweg nach Salzburg, während unser Weg weiter Richtung Ungarn ging. Die Vorfreude auf das Internationale Treffen war groß, dennoch kreisten unsere Gedanken um den Rosaroten Mini und dessen Besatzung. Ging nun alles glatt, gibt es kurzfristig eine Lösung für den Puck, der immer noch kurz vor Linz in der Pannenbucht auf der Autobahn stand? Während wir unserem Ziel näher kamen, hoffte ich sehr, dass es in Baltonfüred ein weiteres Zusammentreffen geben würde.

Schließlich erreichte uns eine weitere SMS mit der freudigen Nachricht, dass wir in Ungarn nicht alleine sein würden. Zum Glück hatten wir am frühen Abend gegen 18.30Uhr den Campingplatz am Balaton erreicht und reihten uns in die Schlange der Wartenden ein, denn schließlich mussten wir noch die Registrierung „durchfahren“. Nach weiteren 3 Stunden war es dann auch endlich so weit, wir hatten alles erledigt, die Welcome-Packages lagen im Auto, die Dämmerung und leider auch ein starker Regenschauer setzten ein.



Doris hatte uns glücklicherweise bei Bekannten aus der Steiermark angekündigt, so wurden wir vom Eingang weg bis zu unserem Stellplatz geführt. Da die Dunkelheit immer näher kam, wollte ich unbedingt das Zelt stehen haben, doch machte uns der starke Regen schon nach wenigen Minuten einen Strich durch die Rechnung.

Auch wenn wir uns bis dahin nicht kannten, nahmen Gerd & Lisa und Karlie & Elke uns sehr gastfreundlich bei sich im Bungalow auf und begannen noch zu später Stunde für uns Essen zu machen.

Auch hier nochmal ein gaaaanz herzliches Dankeschön! Während wir es anschließend schafften, unser Zelt doch noch halbwegs im Trockenen aufzubauen, erreichte uns wieder mal eine SMS, dass der Rosarote nun wieder „on Tour“ sei. Somit gingen die Spekulationen los, wann nun auch die Beiden Nachzügler ihr Ziel erreichen würden. Unser aller Ziel war es, die Beiden zu empfangen, egal wie spät es würde, doch wir hatten alle nicht mit der Müdigkeit gerechnet.

Sehr unruhig schlief auch ich endlich ein, um immer wieder auf die Uhr zu sehen. 2.47Uhr – und kurz darauf hörte ich einen Mini in unsere Richtung kommen. Licht der Scheinwerfer im Zelt und das Zuschlagen der Türen ließen mich nun endlich in tiefen Träumen versinken.



Das IMM konnte nun also richtig beginnen. Skeptische Blicke am Morgen auf den noch bewölkten Himmel waren überflüssig, denn von dort an sollte das Wetter gut sein mit den Minifahrern aus (fast) aller Welt. Immer mehr trudelten auch noch im Laufe des Freitages am Balton ein. Platzmangel gab es auf dem großen Gelände nicht, es waren ausreichend freie Flächen zur Verfügung um sich einen davon für das 4tägige IMM- Wochenende herzurichten.

Zahlreiche Waschräume ließen auch in den sanitären Einrichtungen keinen Stau aufkommen. Fast rund um die Uhr standen dort Servicekräfte bereit, um alles sauber zu halten. Den Mittelpunkt bildete der große Teilemarkt, der zentral gelegen war. Wer ausreichend Shoppinglaune mit gebracht hat, wurde bei dem großen Angebot sicherlich fündig.



Neben Modellen und Bekleidung konnten sich alle mit den Teilen für das Highlight des Wochenendes, dem Mini, eindecken. Die meisten waren schon mit dem Vorsatz angereist, sich auf DEM Treffen des Jahres mit Teilen einzudecken, da es meist doch etwas günstiger ist. Andere benötigten aber auch Teile, da die (weite) Anreise bereist erste Schäden gefordert hatte.



So kam es auch wieder zu den jährlich wiederkehrenden Bildern von geöffneten Motorhauben und hochgebockten Minis.

Eine Neuheit gab es in diesem Jahr auch. Das sonst meist am Samstagabend durchgeführte gemeinsame Abendessen sowie auch das gemeinsame Frühstück wurde in diesem Jahr von dem „Issigonis“-Penny abgelöst. In den Welcome-Packages befanden sich kleine Beutelchen mit Plastikmünzen. Dieses „Spielgeld“ konnte gegen Essen und Trinken an der offiziellen IMM- Bar eingetauscht werden, so wurden lange Wartezeiten verhindert und jeder konnte sich dann beköstigen lassen, wann der Hunger kam.



Das Angebot reichte von Salat in verschiedenen Variationen über Pizza zu Gulasch. Wünsche dürften bei dem großzügigen Angebot nicht offen geblieben sein. Eine ungarische Spezialität wurde an einem kleinen Wagen angeboten – Kürtöskalacs, eine ungarische Gebäckspezialität - mit Vanille, Schokolade, Zimt, einfach eine Köstlichkeit.



Am Strand konnte man es sich in umgebauten NEW MINI – Strandkörben bequem machen oder dort einfach nur auf die abendlichen Partys im Festzelt warten.

Während des gesamten Wochenendes gab es Tretbootrennen auf dem See. Normale Tretboote??? Das könnte ja jeder!!! Das Team um Lincy und Varga hatten dabei natürlich auch wieder in die Trickkiste gegriffen und zwei Minis zu Tretbooten umfunktioniert.



Fortsetzung Seite 27

Als dann abends der Duft von Gegrillten in der Luft lag, wusste man, das der erste Tag fast vorüber war und man konnte gespannt darauf warten, was die kommenden Tage für die Besucher bereit hielten. Die Sonne weckte am Samstag Vormittag langsam wieder alle, ganz gleich ob im Zelt, Wohnwagen oder Bungalow und auch die, die erst im Hellen im Bett gewesen sind.



Für die Präsidenten der Clubs stand am Samstag Mittag das internationale Präsidentenmeeting auf dem Plan. Die Versammlung in diesem Jahr wird sicherlich als die Kürzeste aller Zeiten in die Geschichte eingehen (siehe auch News auf Seite 31)



Der Automobilhersteller BMW war wieder mit einem Stand vertreten und hatte sich für dieses Jahr auch etwas Besonderes einfallen lassen: Samstag am frühen Nachmittag war Rallyelegende Rauno Aaltonen für eine Autogrammstunde vor Ort.

Kaum war die Aufregung um den berühmten Gast wieder gelegt, folgte auch schon die Nächste.

Fortsetzung Seite 28

Organisator Lincy gab am IMM Samstag auf dem Gelände inmitten aller Minifans seiner Frau das Ja Wort. Ein Übersetzer sorgte dafür, dass alle Anwesenden die Worte der Standesbeamtin verstanden und applaudierten kräftig, als der Bräutigam seine hübsche Frau küsste.



Die feierlustigen Minifahrer fanden sich am Abend wieder im Partyzelt ein, andere grillten wieder gemütlich und fachsimpelten in gemütlicher Runde bei einem Bier vor dem Zelt. Schnell war auch diese Nacht vorüber und der eigentlich letzte Tag brach an.



Die Feier im Familienkreis wird sicherlich nachgeholt, da man Lincy schon kurze Zeit später mit dem Elektroauto über das Gelände fahren und nach den Rechten schauen sah.



Die Teilesuche ging in den Endspurt oder man sprang noch über den eigenen Schatten und führte nun doch endlich den Kauf durch, der schon das ganze Wochenende durchdacht wurde. Am Sonntag Mittag wurde die Hauptstraße vor dem Campingplatz für den normalen Verkehr gesperrt.

In kürzester Zeit verwandelte sich die normale Straße in eine Slalomstrecke, dem *Rauno Aaltonen Slalom Race*. Mitmachen konnte jeder, der Lust dazu hatte. Staunende Blicke bekamen die Fahrer von den Zuschauern am Rande der Strecke.



Noch während der Slalom im vollen Gange war, sah man die ersten Minis vollgepackt die Heimreise antreten. Ein Indiz dafür, dass das IMM 2012 seinem Ende sehr nahe war.



Abends gab es eine letzte große Party und dann war er auch schon da, der Montag und somit der Abreisetag. Nicht leicht fiel der Abschied von alten Freunden und auch denen, die neu hinzu gekommen sind...

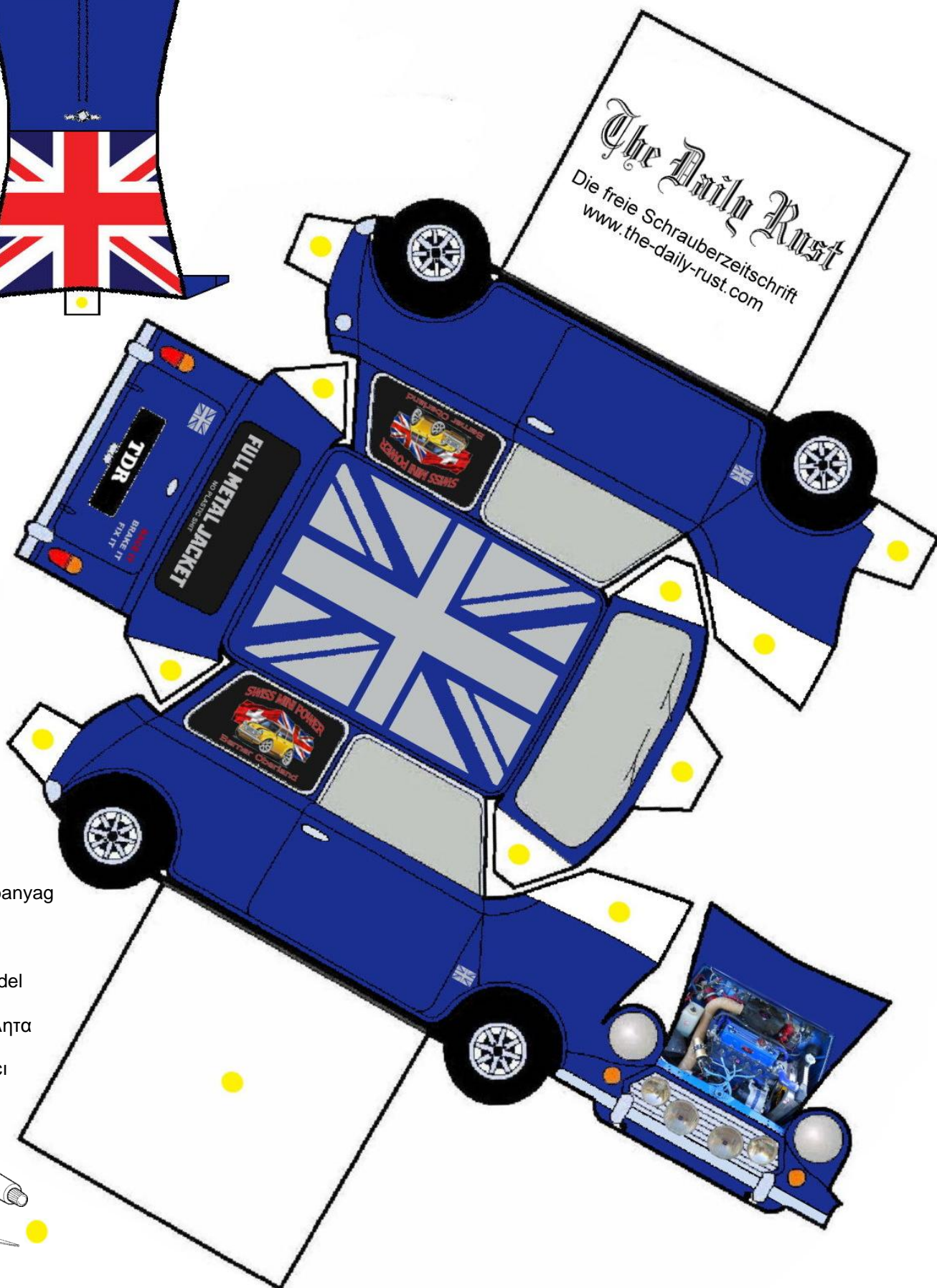
Mein persönliches Fazit:

Das diesjährige IMM war nach Neumarkt 2010 und St. Stephan 2011 mein 3. International Mini Meeting. Da es mir wieder sehr gut gefallen hat, werden auch diesem sicherlich noch viele weitere folgen. Besonders schön fand ich, dass viele unserer Leser auf Doris und mich zugekommen sind, um sich für unsere Arbeit mit der THE DAILY RUST zu bedanken. Das hat mich unwahrscheinlich motiviert!!!

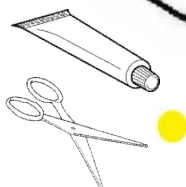
Ein kleines persönliches Highlight war für mich noch die Teilnahme am Slalom, wenn auch nur auf dem Beifahrersitz von Doris Rosinante mit Norbert am Steuer. Vielen Dank, dass ich mitfahren durfte! :-)
Nun heißt es für mich, die Vorfremde auf 2013 kann beginnen. Wir sehen uns in Italien!

MINI SWISS MINI POWER

IMM 2012 Hungary / Balatonfüred



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



NEWS - IMM ITALIEN 2013

(Auszug Präsidentensitzung)

In Italien werden 3 Clubs gemeinsam das IMM vom 17. bis 20. Mai organisieren. Diese Clubs möchten mit rund 600 Mitgliedern für ein reibungsloses Treffen im Herzen Südeuropas sorgen. Für das zweite IMM auf italienischen Boden wurde nach der Zusage ein neuer Veranstaltungsort gewählt.

Dieser befindet nur 10 km vom eigentlichen Gelände in der Toskana entfernt. Dieses Gelände ist größer. Es soll eine freie Platzwahl angeboten werden. Die Zelte können bei den Minis aufgebaut werden.

Die Reinigung der Anlagen soll ständig gesichert sein. Für max. 25 Personen steht ein WC zur Verfügung. Die medizinische Versorgung soll auf dem gesamten Gelände gesichert sein.

Der Campingplatz wird durch Überwachungspersonal und zusätzlichen Sicherheitspersonal gesichert. Auf dem Gelände wird es ein Kinderparadies geben und zahlreiche Helfer werden für die Übersetzung in Englisch sorgen. Kinder bis 12 Jahren haben freien Eintritt am IMM Gelände.

Dem italienischen Mini Innocenti wird eine eigene kleine Ausstellung gewidmet. Eine Kart und Offroad Stecke wird auch vorhanden sein. In der näheren Umgebung gibt es viele Museen und Restaurants.

Italien ist zwar das Land des Weines, aber die Veranstalter werden für Ihre Gäste auch italienisches Bier bereithalten. Viele weitere News folgen in Kürze auf:

www.imm2013.eu



Wo sind wir da eigentlich?

Mugello ist eine italienische Landschaft nördlich von Florenz. Mugello liegt im nördlichen Teil der Provinz Florenz. Er wird von der Sieve durchquert und liegt im Appennino tosco-romagnolo. Der Futapass ist Teil der Landschaft. Die zehn Gemeinden des Mugello haben sich zur Comunità montana del Mugello zusammengeschlossen, blieben aber eigenständige Gemeinden der Provinz.

Im Mittelalter war das Mugello Sitz von zahlreichen Adelsgeschlechtern und deren Schlössern. Das Mugello wurde von der florentinischen Republik erobert.

In der Umgebung Scarperias liegt die Rennstrecke Autodromo Internazionale del Mugello, die dem Automobilhersteller Ferrari gehört. Auf der Piste wird jährlich der Große Preis von Italien im Rahmen der Motorrad-Weltmeisterschaft ausgetragen. Außerdem wird sie von verschiedenen Formel-1-Teams, vornehmlich der Scuderia Ferrari, als Teststrecke genutzt. www.mugellocircuit.it

Nussdorfer Bergpreis - Projekt Titelverteidigung

15. Nussdorfer Bergpreis – Ein Bericht von Alexander Gappmayer.

Nach dem letztjährigen Klassensieg in der Klasse A4 (Autos bis einschließlich Bj. 1975) stand im nun die Titelverteidigung beim 15. Nussdorfer Bergpreis 2012 an.

Auch heuer war die Veranstaltung wieder sehr gut besucht, über 300 angemeldete Fahrer in den verschiedenen Motorrad- und Automobilklassen versprachen tolles Oldtimer-Feeling am Attersee.

Ich hatte dieses mal nichts dem Zufall überlassen und mir wieder die Dienste meines Beifahrers Alex T. (wie schon zuvor bei der Flugrostrallye) gesichert. Leider jedoch begann unser Abenteuer schon bei der Anreise. Kurz vor Thalgau quittierte der Endschalldämpfer des Auspuffs seinen Dienst und suchte das Weite.



Was nun? So aufgeben wollten wir nicht. Weiterfahren war, bis auf die etwas heftige Lärmkulisse soweit auch kein Problem. Und bei den ganzen Motorrädern ohne Schalldämpfung würden wir hier wohl nicht großartig auffallen. Gesagt und getan kamen wir mit etwas geschundenen Ohren schließlich doch noch pünktlich zum Start des ersten Wertungslaufes am Startort an.



Zu den zwei Wertungsläufen ist nur soviel zu sagen, dass wir gut durchgekommen sind, jedoch auch aufgrund der kleinen technischen Panne bei der Anreise etwas die Konzentration verloren haben. So hats leider zu Titelverteidigung nicht gereicht.

Aufgrund der abenteuerlichen Vorgeschichte waren wir aber auch mit dem erreichten 23. Platz in der Klasse zufrieden und machten uns auf den (lauten und daher auch gefühlt sehr langen) Heimweg. Somit bleibt da für die nächste Ausgabe 2013 noch eine Rechnung offen!

Ergebnisse und weitere Bilder:

www.omg-nussdorf.at

Bilder & Bericht: Alexander Gappmayer

Diebstahlschutz - Theft in the tent

Ruhiger und sicherer Schlaf am Campingplatz

Es ist leider eine Tatsache, dass es Diebesbanden gibt, die sich auf Campingtouristen spezialisiert haben. Vorgetäuschte Betrunkene torkeln in fremde Zelte um die Lage abzuchecken und auch von der Verwendung von Narkosegas wird teilweise nicht zurückgeschreckt.

Das ist traurig, doch nicht zu ändern. Aber man muss es ihnen auch nicht zu leicht machen, deshalb findet Ihr hier ein paar (hoffentlich) nützliche Informationen zum Thema Diebstahlschutz am Campingplatz.

Gasmelder & Alarmanlagen

Dies hier ist nur ein kleiner Auszug aus dem im Internet erhältlichen Gasmelder Programm. Es soll nur zeigen was bereits auf diesem Sektor möglich ist! Ich habe sie weder selber getestet noch Erfahrungen damit.



G.A.S.-pro Gaswarngerät - Dieses Gerät aus dem Hause Thitronik detektiert Betäubungsgase, Propan, Butan, und optional Kohlenmonoxid bevor diese eine gefährliche Konzentration erreichen. Der automatische Selbsttest und die Temperaturkompensation sorgen stets für eine einwandfreie Funktion. Das Gerät kann verdeckt mittels Kabelverlegung installiert werden, so dass nur die Sensoren sichtbar sind. Es können bis zu drei Sensoren angeschlossen werden.

(Zusatzsirene mit 110 dB optional erhältlich)
Web: www.thitronik.de

Die bewährte **WAECO MagicSafe MS650** lässt auch die anspruchsvollsten Kunden wieder ruhig schlafen. Diese modular aufgebaute Alarmanlage ist problemlos einzubauen und bietet einen erstklassigen Schutz vor Einbruch, Diebstahl und Demontage. Die umfassende Innenraum- und Außenhautsicherung reagiert sofort – auf Bewegungen im Innenraum, auf das Öffnen eines Fahrzeugzugangs sowie auf die Zündung. Im Alarmfall ertönt für 30 Sekunden die Fahrzeughupe oder die als Zubehör lieferbare Sirene, und die Warnblinkanlage leuchtet auf. Wer sich bedroht fühlt, sollte die Panikfunktion der MS650 nutzen und über den Handsender selber Alarm auslösen.

Web: www.waeco.de.

Diebstahlschutz im Zelt

Das ist ein wirklich schweres Thema, aber folgende Tipps habe ich diversen Foren gefunden:

1. Den Reißverschluss von Innen mit einem Fahrradschloss oder Kabelbinder sichern.
2. Ein Loch graben und die Wertsachen darin verstecken.
3. Das Bargeld auch beim schlafen, immer am Körper tragen.
4. Zitat: „Vors eigene Zelt kotzen und die Kotze nicht wegmachen“ *g*

Zu Punkt drei habe ich ein interessantes Produkte entdeckt - die Tresorsocke ;)

Eine Socke mit Reißverschlussfach außen, waschbar bei 60°.

Sockentresor (Größe: 36-42)
Art. Nr. 5422402

Sockentresor (Größe: 40-46)
Art. Nr. 5422415

Preis: 9,99 €
Erhältlich bei: www.aum.at



Mini Terminkalender - Kom(m)pott 2012

20. bis 22.07.2012 Kommt in den (Ruhr)Pott!

Das **Kom(m)pott 2012** wird vom **20.-22.07.2012** stattfinden. Ihr könnt Freitags ab 15Uhr anreisen und habt bis Sonntagmittags um 12Uhr ausreichend Zeit, ein schönes Mini-Wochenende zu verbringen.

Wo?

Wie gehabt, werden wir unser Treffen auf dem Campingplatz Hohensyburg, Syburger Dorfstraße 69, 44265 Dortmund ausrichten, denn dort gibt es ja bekanntlich ausreichend Platz für „kleine Engländer“!

Brötchen

Wir werden wieder Vorbestellungen für Brötchen entgegen nehmen und diese Samstag und Sonntag morgen um 8Uhr für Euch bereit halten.

Kaffee

Wie schon 2011 möchten wir euch das ganze Wochenende mit frischen, kostenlosen Kaffee verwöhnen

Teilemarkt

Wie schon auf dem Kom(m)pott 2011 stellen wir gerne wieder den Platz für den Teilemarkt zur Verfügung. Ist nicht häufig so, dass man gerade zufällig über das Teil „stolpert“, das man schon lange sucht?! Werdet auf dem Kom(m)pott fündig!

Hunde

Hunde sind auf dem Gelände erlaubt, müssen aber an der Leine geführt werden. „Gassi gehen“ bitte außerhalb des Geländes! Das kann man sehr schön mit einem kleinen Ausflug zur Ruhr verbinden, es gibt einen Rundweg (ca. 30 Minuten), bei dem die Vierbeiner ausreichend schnüffeln können.

Kiosk

Der Kiosk ist täglich von 7-13Uhr sowie von 15-22Uhr geöffnet, Samstag und Sonntags durchgehend.



Infos zum Campingplatz

Die Schranke ist für Fahrzeuge von 7-13Uhr sowie von 15-22Uhr geöffnet. Falls ihr genau während dieser Ruhezeiten eintreffen solltet, könnt ihr den Mini auf dem Parkplatz vor der Schranke abstellen und uns bereits zu Fuß aufsuchen. Oder plant diese Zeiten in die Planung ein, einfach etwas früher starten oder etwas entspannter fahren ;)

Grillen

Das Grillen ist auf der Zeltwiese mit passendem Behälter erlaubt, offene Lagerfeuer leider nicht, aber auch nach uns wollen andere Camper noch eine schöne Wiese vorfinden.

Wir freuen uns auf Euch!!!

Für weitere Fragen stehen wir Euch gerne zur Verfügung.

Schreibt uns einfach: simone@ruhrpott-mini-ig.de

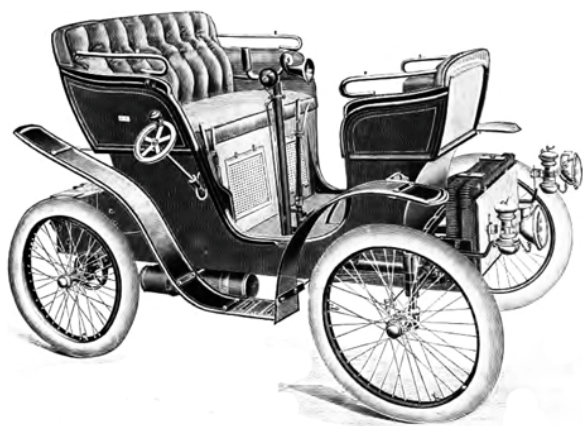
Sonderbericht - Wagen fürs Volk

Auf dem Weg zur Massenmotorisierung - Ein Bericht von Martin Krusche (Part 1/3)

Wenn wir von motorisierten Kutschen absehen und nach eigenständigen Konstruktionen ausschauen, waren am Anfang (fast) alle modernen Autos Kleinwagen. Was gegen Ende des 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts Furore machte, ist in seinen markantesten Beispielen eher zart gebaut worden. Unmittelbar davor hatten sich Fahrräder als individuelle Verkehrsmittel durchgesetzt. Es war auch eine Zeit der segensreichen Nähmaschinen und Schreibmaschinen.

Zum Beispiel: Adam Opel begann mit Schreibmaschinen und produzierte schließlich exzellente Fahrräder, bevor er mit Autos loslegte. Die Gebrüder Wright, von der Geschichtsschreibung anerkannte erste Motorflieger, waren... Fahrradfabrikanten.

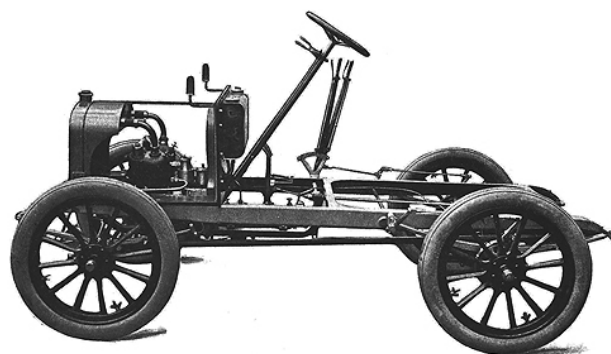
Fahrräder, Nähmaschinen, Schreibmaschinen. Da hatten sich Erfahrungen mit Metallverarbeitung, Feinmechanik und komplexen technischen Lösungen auf ganz neue Art verdichtet. Es war die Zeit, in der sich Wege gabelten. Hier die inspirierten bis genialen Handwerker, Mechaniker, da die neuen „Maschinenwissenschaftler“, die Ingenieure auf ihrem Weg, um soziale und wissenschaftliche Anerkennung zu erringen.



Voiturette 3 HP (Fahrzeugfabrik Eisenach, Quelle: Franz Vogel, Schule des Automobil-Fahrens, Berlin 1902)

Sorgfältiger ausgedrückt: Am Anfang waren nicht alle, aber doch sehr viele Autos Kleinwagen. Damals mußte jeder Leistungsgewinn der Motoren mit erheblicher Gewichtszunahme bezahlt werden. Es hätte also plausibel sein können, nur möglichst leichte, handliche Autos zu bauen. So kam es aber nicht.

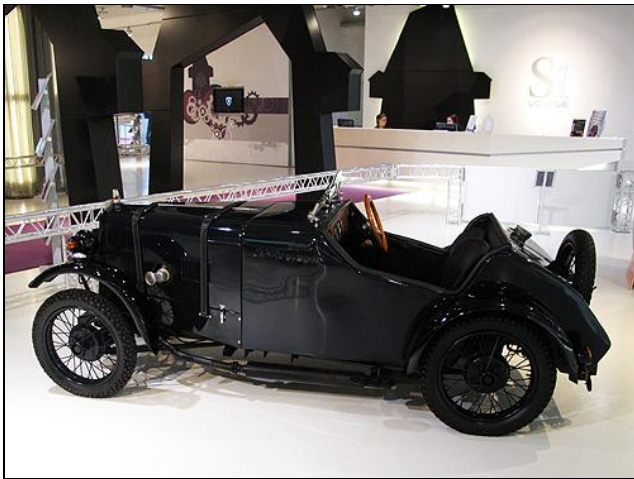
Mit jedem der rasanten Technologiesprünge ging in Europa die Hauptentwicklung in die Richtung großer, repräsentativer Automobile. Diese Fuhren waren sehr wohlhabenden Leuten vorbehalten. Anschaffung und laufender Betrieb sind selbst der gut situierten Mittelschicht lange Zeit zu teuer gewesen. Das dauerte bis mitten in den Zweiten Weltkrieg an, also gut die erste Hälfte des Zwanzigsten Jahrhunderts. (In Amerika gingen Industrie und Publikum andere Wege.)



Puch Voiturette (Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung, 1. April 1906)

In den Jahren zwischen erstem und zweitem Weltkrieg bot so manche Auto-Konstruktion Anlaß, in Fachjournalen zu debattieren, was sich nun als „Volkswagen“ eignen würde; da war der populäre „Käfer“ noch nicht einmal am Horizont erschienen. Die zentrale Frage blieb bis in die 1950er-Jahre: Läßt sich eine preiswerte Konstruktion in Massenfertigung herstellen, um ein Massenpublikum mobil zu machen und dabei über Massenkonsum die Preise weiter abzusinken?

Der Austro-Daimler ADSR „Sascha“, der Austin 7, auch als Lizenz unter Dixi 3/15 und BMW Dixi, der Citroën Type C und seine Raubkopie, der Opel „Laubfrosch“, das waren ökonomisch smart angelegte Wagen, die sich zur Massenproduktion gut geeignet hätten. Es fehlt bloß das zahlungskräftige Klientel in ausreichender Zahl.



Austin 7 Special von 1935 (Quelle: Archiv Krusche)

Eine spezielle Hürde lag in den enormen Kosten einer Umstellung auf Fließbandfertigung. Eine Innovation, die nicht Henry Ford kreiert hat, sondern schon vor ihm Ransom Eli Olds für seine Oldsmobiles. In Europa war Opel in Rüsselsheim 1924 als erstes so weit, Fließbänder für die Autoproduktion einzusetzen.

Als Hitlers Rabauken das Sagen hatten, wurde das Automobil propagandistisch zum Generalfetisch aufgebaut. Die Botschaft besagte unter anderem: Ihr sollt alle am kommenden Wohlstand teilhaben und das eigene Auto wird unser Faustpfand dafür sein.

Hitler heckte mit Ferdinand Porsche das „Lastenheft“ für den kommenden „Volkswagen“ aus. Eines der Hauptprobleme, weshalb dieser „KdF-Wagen“ zur Zeit der Nazi nicht in Serie ging: Der „Gröfaz“ („Größter Führer aller Zeiten“) hatte bestimmt, das Auto dürfe nicht mehr als tausend Reichsmark kosten.

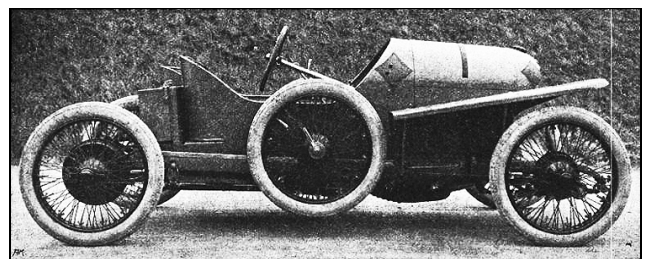
Da wußten alle aktiven Automobilproduzenten des Reiches: Das geht sich ökonomisch nie aus. Wir werden mit der Karre nur Verluste schreiben. Also stand die ganze Branche voll auf der Bremse, um diese Kostenfalle zu vermeiden.

Damit mußte Europa auf zweierlei warten, um bezüglich Mobilität neue Verhältnisse erschließen zu können, auf den Fiat Nuova 500 und auf den Austin Mini. Dabei habe ich jetzt zwar die Geschichte polemisch etwas verkürzt, aber im Kern kommt das hin.

Rechnen Sie dazu, daß smart gemachte Zitate dieser beiden Fahrzeuge, der New Mini und der Fiat Trepino, in den letzten Jahren ein großer kommerzieller Erfolg wurden. Gut, der New Beetle scheint auch nicht wieder zu verschwinden. Sie ahnen, wir reden hier nicht bloß von Sachthemen, sondern vor allem auch von Emotionen und soziokulturellen Phänomenen.

Wenn also auch der „Käfer“ (VW Typ 1) als DER Volkswagen in unsere Geschichte eingeschrieben ist, der italienische 500er und der britische Mini sind als Artefakte wie als Mythen extrem prominent, sobald wir über die Massenmotorisierung Europas reden. Und im Geleit dieser Fahrzeuge ist der österreichische Steyr-Puch 500 mit seinen Derivaten ein interessanter Sonderfall.

Bericht: Martin Krusche



Austro Daimler ADSR „Sascha“ (Quelle: Allgemeine Automobil-Zeitung, 16. April 1922)

Panem et circenses in Juvavum

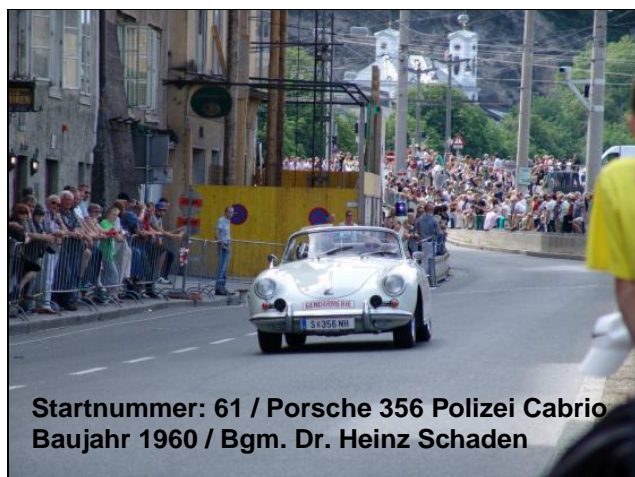
10. Gaisbergrennen für historische Automobile (06. bis 09. Juni 2012)



Mitten im Herzen der ehemaligen fürsterzbischöflichen Residenzstadt Salzburg, richtete der Salzburger Rally Club (S.R.C.) heuer bereits zum zehnten Mal das „Gaisbergrennen für historische Automobile“ aus.

Dieses viertägige benzingeschwängerte Event, welches nach dem Regularity (Gleichmäßigkeitsmodus) ausgewertet wird, lockte erwartungsgemäß zahlreiche Teilnehmer der mobilen upper-class an den Start und bot den Zusehern einen wahren Fahrzeugeschichts- und Pferdestärken Rausch.

Und mitten drinnen waren wir :) Wohl ausgestattet mit Onboardkameras, Unmengen an Speicherkarten und Akkus begleiteten alle drei Tage und mit wehenden Vorhängen wir unser Team 138.



Fortsetzung 38

Seltsamerweise erscheinen in den einschlägigen Print- und Onlinemedien meist immer nur die Selben kurzen Bildausschnitte und ein Abriss des Programms. Da ich das für den enormen Planungs- und Organisationsaufwand einfach zu wenig finde, zeige ich Euch hier nun was sich beim Gaisbergrennen wirklich abspielt, angefangen vom Show & Shine am Kapuzinerplatz bis hin zum Rumble am Salzburgring!

Mittwoch, 06.06.2012

Pre-Opening

Remise Schloss Fuschl

Hier waren wir noch nicht dabei, deshalb folgen nun ein paar Eckdaten:

Zulassungsbestimmungen

Zugelassen sind alle historisch bedeutenden Fahrzeuge, offene und geschlossene, ein- und zweisitzige Touren-, Sport- und Rennwagen, die bis zum 31.12.1969 gebaut wurden. Für Rennfahrzeuge ist keine Straßenzulassung notwendig, dies ist dem Veranstalter zu melden!

Ausstattung der Fahrzeuge

Es sind ausschließlich mechanische Uhren mit Analog-Anzeige erlaubt, sprich mit Ziffern, Zeigern, Schleppzeigern. Das heißt: Uhren mit Digitalanzeigen sind verboten. Als Wegstreckenzähler sind nur rein mechanische Geräte erlaubt. Verboten sind ferner jegliche Art von Funkuhren, auch wenn sie eine Analog-Anzeige besitzen. Verboten sind jegliche elektronische Hilfsmittel.

Technische Abnahme

Die technische Abnahme findet im Fahrerlager statt. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, seine Fahrzeugpapiere mit Originalitäts-Nachweis mitzuführen (FIA und FIVA Wagenpass sind erwünscht), erst nach der Abnahme erhält der Teilnehmer seine Startnummer ausgehändigt.

Wertung

Die vorgegebene Sollzeit ist auf die hundertstel Sekunde zu erreichen. Bei Über- oder Unterschreitung wird die Abweichung wie folgt gewertet. 1/100 sec. ist 1 Strafpunkt. Am Salzburgring kann die Geschwindigkeit frei gewählt werden. (Referenzrunde) Am Gaisberg darf die vorgegebene Sollzeit nicht unterschritten werden. (Schnitt 50 km/h)

Donnerstag, 07.06.2012

Schloss Hellbrunn

08.00 - 12.00 Fahrzeugabnahme

Ausgabe der Rennunterlagen





13.00 Fahrzeugpräsentation
Residenzplatz





15.00 Start Stadt Grand Prix

Streckenprofil

Der "Stadt Grand Prix von Salzburg"



Es wird eine ca. 1,8 km lange Strecke in der Salzburger Altstadt gesperrt! Jeder Teilnehmer hat 5 Runden zu absolvieren. Die Details werden bei den Durchführungsbestimmungen bekannt gegeben.





Freitag, 08.06.2012

Gaisberg Rallye

8.30 Gaisberg Rallye

Streckenprofil

Die Bergstrecke "Gaisberg"



19.00 Eröffnungsabend
(members only)



Drei Wertungsläufe

Streckenlänge: 8652 Meter

Höhenunterschied 672 Meter

Die Wertungsfahrt wird als Gleichmäßigkeits-Rallye durchgeführt und hat eine Streckenlänge von ca. 150 km. Der Gaisberg hat eine Höhe von 1.287 m.ü.A. und ist einer der Hausberge der Stadt Salzburg.



12.00 - 14.00 Mittagspause
14.00 - 18.00 Wertungslauf Gaisberg



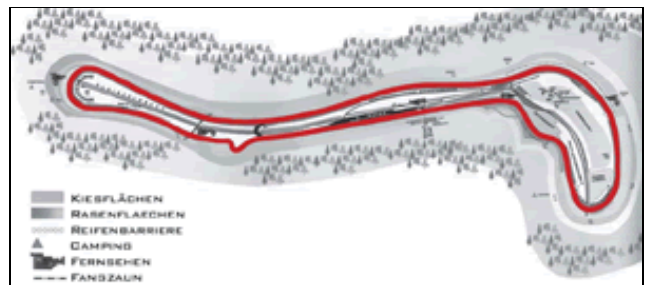
20.00 Galaabend
Schloss Hellbrunn
(members only)

Samstag 09.06.2012

Salzburgring

8.30 Wertungslauf Salzburgring

Streckenprofil
Der "Salzburg Ring"



Länge: 4255 m
Anzahl der Rechtskurven: 6
Anzahl der Linkskurven: 6
Länge Start-/Zielgerade: 750 m.

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

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

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 17/12

Freie Schrauber-Zeitschrift

Juli 2012



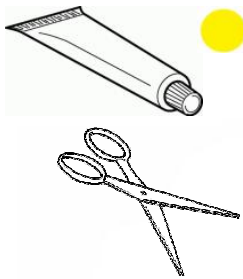
13.00 - 14.00 Mittagspause
14.00 - 17.00 Wertungslauf Gaisberg



20.00 Siegerehrung HANGAR-7
(members only)

Veranstalterkontakt:

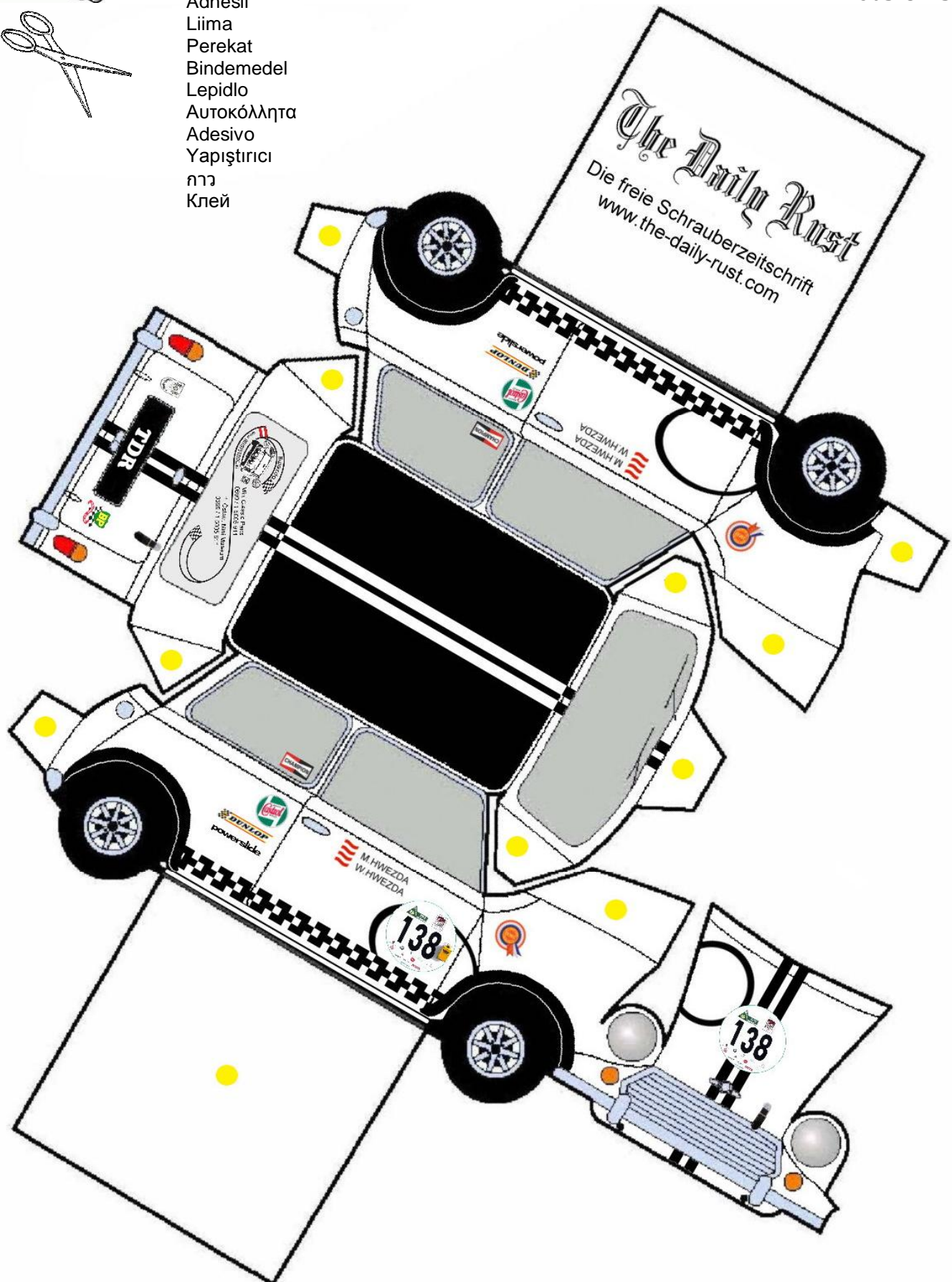
Web: www.src.co.at
Email: info@src.co.at
Tel.: +43(0)662-82 90 32
Fax: +43(0)662-82 90 32-66



Glue
 Klebstoff
 Ragasztóanyag
 Adhésif
 Liima
 Perekat
 Bindemedel
 Lepidlo
 Αυτοκόλλητα
 Adesivo
 Υαρίστηıcı
 கரர
 Клей

MINI HWEZDA

www.ministadl.at



Rust around the world - USA / Las Vegas

Diese Bilder stellte uns Dirk Zörner zur Verfügung. Oldtimerausstellung im Hotel Imperial.



Rückblick - 9th Cologne Mini Days

Minitreffen des CoMiC in Gladbach. Ein Bericht von Sara Letzner.

Das Fronleichnamwochenende (07.-10.06.2012) hatte sich der CoMiC (Cologne Mini Club) schon im vergangenen Jahr im (Mini-)Kalender frei gehalten und somit auch viele Minifahrer waren diesem Beispiel gefolgt.



Im Laufe des Wochenendes füllte sich die Wiese so sehr, dass es am Samstag Mittag schwieriger wurde, einen guten Platz für das Zelt zu finden. Nicht nur Wochenendgäste fanden den Weg nach Gladbach, viele Tagesgäste statteten dem Treffen ebenfalls einen Besuch ab.



Das Bild auf den Straßen um Gladbach bei Vettweiß ließen dieses auch nicht leugnen, so hatten sich zahlreiche Liebhaber des Kultaautos „Mini“ aus großen Teilen Republik auf den Weg gemacht und waren auf der Wiese rund um die Festhalle eingekehrt.



Dafür bot sich besonders der Samstag an, denn wie auch in den vergangenen Jahren gab es am Samstag eine rund zweistündige Ausfahrt ins Bergische, von dem nicht Wenige mit einem breiten Grinsen im Gesicht zurück kehrten.



Im Anschluss daran konnten sich alle mit „Gratis“ - Kaffee und Kuchen stärken, der so lecker war, das gerne eine Spende in die dafür vorgesehene Spardose geworfen wurde. *Danke liebe CoMiCs für den leckeren Kuchen!!!*

Es wurde aber auch Essen für den richtigen Hunger angeboten: fleißig wurde gegrillt und gebruzelt, so dass man sich mit einem leckeren CoMiC-Teller (Nackensteak, Pommes und Salat) und Bratwurst stärken konnte.



Um dem süßen Hunger dem ganzen Wochenende gerecht zu werden, hatte sich gegenüber des Grillstandes Michel und sein Sohn mit der Crossen Crabbe aufgestellt und zauberte köstliche Crepes und Eis. Diese kleinen Kunstwerke sahen toll aus, dass man sich kaum wagte sie zu essen und widerstehen konnte man auch nicht, sie waren köstlich!



Das gemeinsame Frühstück gehörte an allen Tagen, an dem (fast) alle teilnahmen, ebenso zum Programm wie die langen Partynächte mit gut ausgewählter Musik bis zum Morgengrauen. Die Party begannen immer im Anschluss an die EM-Fußballspiele, die natürlich live auf einer großen Leinwand verfolgt werden konnten.

Ein großes Highlight war ganz sicher der Besuch eines Minis, der in den 90er Jahren von Stefan Imhof in Aschaffenburg gebaut wurde.

Dieses Monster (oder auch Kapitänskajüte genannt) war oft von einer Traube Menschen umringt, die sich interessiert den Wagen ansahen, war er doch seit einigen Jahren nicht mehr gesehen worden und viele kannten ihn, wenn überhaupt, nur aus Erzählungen.



Bilder & Bericht: Sara Letzner

Sonderbericht - Kontraste

Das „Pucherl“, ein Fahrzeug des Umbruchs - Ein Bericht von Martin Krusche (Part 2/3)

Das österreichische „Pucherl“ hatte eine eher kurze Blütezeit. Da ein Großteil der Karosseriebleche von Italiens Fiat Nuova 500 stammt, gab es im diesbezüglichen Vertrag allerhand Klauseln bezüglich Exportsperrern. Das schränkte die Verbreitung des „Puch-Schammerls“ erheblich ein. („Schammerl“ = österreichisch für Schemel.)

Sachkundige werden den ursprünglichen Steyr Puch 500 und seine Derivate allerdings nicht für einen Fiat-Klon halten. Zu grundlegend sind die Unterschiede im Grazer Triebwerk, den Bremstrommeln/Radnaben und anderen Teilen des Antriebsstranges.

Rechnet man das hinten erhöhte Blechdach dazu, wurde in Graz-Thondorf ein richtiger Viersitzer gebaut, was man dem italienischen 500er nicht nachsagen kann. Den wesentlichsten Unterschied machte freilich der flache österreichische Boxermotor gegenüber dem hohen italienischen Reihenmotor.

Wir müssen neidlos eingestehen, das Pucherl war recht bald Vergangenheit, als dem Mini die Zukunft gehörte. Der erste steirische 500er rollte 1957 aus den Hallen. 1969 sackten die Verkaufszahlen erheblich ab, also wurde die komplette Karosse von Fiat übernommen und insgesamt gespart was das Zeug hielt. Mit den späten Steyr-Puch 500 S war kein Ruhmesblatt mehr zu verfassen.

Den Abgesang des „Pucherls“ inszenierte man in Thondorf mit Ecken und Kanten. Der kubistische Fiat 126 wurde mit einem Puch-Motor ausgerüstet und verfehlte bei weitem jenes Attribut, das Friedrich F. Ehn ihm in seinem Standardwerk „Puch-Automobile 1900-1990“ anheftete: „Alpen-Mini“. Davon konnte keine Rede sein.

Dieser 126er, wie wir ihn heute noch als *Zastava* im Südosten und als *Polski Fiat* im Ostern Europas finden, ist zwar formal auf flüchtigen Blick etwas in Mini-Nähe denkbar, doch Alec Issigonis hatte seinem Meisterstück ein völlig anderes Konzept verpaßt. Dieses epochale Fahrzeug kam zwei Jahre nach dem Pucherl und dem Fiat Nuova 500 auf den Markt.

Die Fotos der aufgeschnittenen Fahrzeuge mögen verdeutlichen, worin sich der grundlegende Unterschied zeigte. Das „Pucherl“ erweist sich rückblickend als ein Fahrzeug des Umbruchs. Klein, preiswert, selbsttragende Karosserie, Heckantrieb unter dem Heckmotor, massentauglich. Mit dem Mini teilt es den Kultstatus, aber nicht die Verbreitung. Der Brite trug mit seinem vollkommen anderen Layout die Zukunft in sich.



Dieses Schnittmodell im Grazer „Johann Puch-Museum“ macht sichtbar, wo die Puchianer gegenüber dem Fiat Raum gewonnen haben. Der starke Boxer im Heck baut extrem flach und das hinten erhöhte Blechdach schafft mehr Kopffreiheit. (Quelle: Archiv Krusche)



Der gestrippte Mini macht anschaulich, wie grundlegend anders dieses Fahrzeugkonzept ausgefallen ist. (Quelle: Wikipedia, User:geni, GNU-Lizenz)

Rückblick - Cars & Coffee

Ein Treffen für V8 und Oldtimer. Ein Bericht von Sara Letzner.

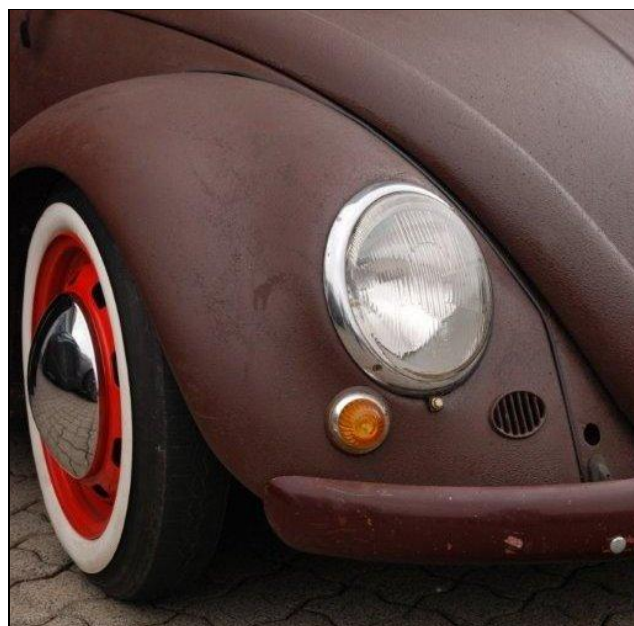
Autos und Kaffee, zwei Dinge denen viele nicht widerstehen können... Das zeigte sich auch am 01.Mai im Industriegebiet von Drolshagen-Scheda.



Zwei große Parkplätze von Firmen waren schnell gefüllt mit Autos aus aller Herren Länder und auch aus allen erdenklichen Baujahren. Getrennt wurden die alten Fahrzeuge nach ihrer Herkunft, so standen auf dem einen Parkplatz alle Fahrzeuge mit amerikanischen Wurzeln und auf der anderen Fläche sammelte sich der Rest, was die Veranstaltung aber keines Falls beeinträchtigte.



Neben einem wunderschönen tiefschwarzen Mustang waren "gut gebrauchte" Amis zu bewundern, zum Beispiel ein Ford, der in den USA im Polizeidienst seine ersten Jahre verbracht hat. Sicherlich sehr gespalten war die Meinung zu einem VW Käfer Cabrio, einer braun-gerollten Käfer-Ratte.



Meine Sympathie hatte der alte Wolfsburger auf jeden Fall sofort gewonnen.

Ein besonderes Highlight ist sicherlich der kurze Besuch eines Mercedes Benz 300SL gewesen. Viele "ahhs" und "ohhs" entlockte dieser alte Silberpfeil den Gästen des Treffens.



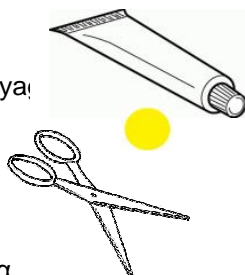
Die Liebe zum Detail steckte bei diesem wunderschönen alten Stern in jeder noch so kleinen Ritze, war er doch in 3500h aufwendig restauriert worden. Kaum hatte der Wagen den Parkplatz wieder verlassen, blubberte ein Hot-Rod-Cabrio die Straße hinauf gefolgt von einer scheinbar nicht enden wollenden Stretchlimousine.

Stärken konnte man sich bei Bockwürstchen sowie Kaffee und Kuchen. Dieser wurde kostenlos an die Besucher abgegeben, lediglich um eine Spende für das Kinderhospiz Balthasar in Olpe wurde gebeten.

Bilder & Bericht: Sara Letzner



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

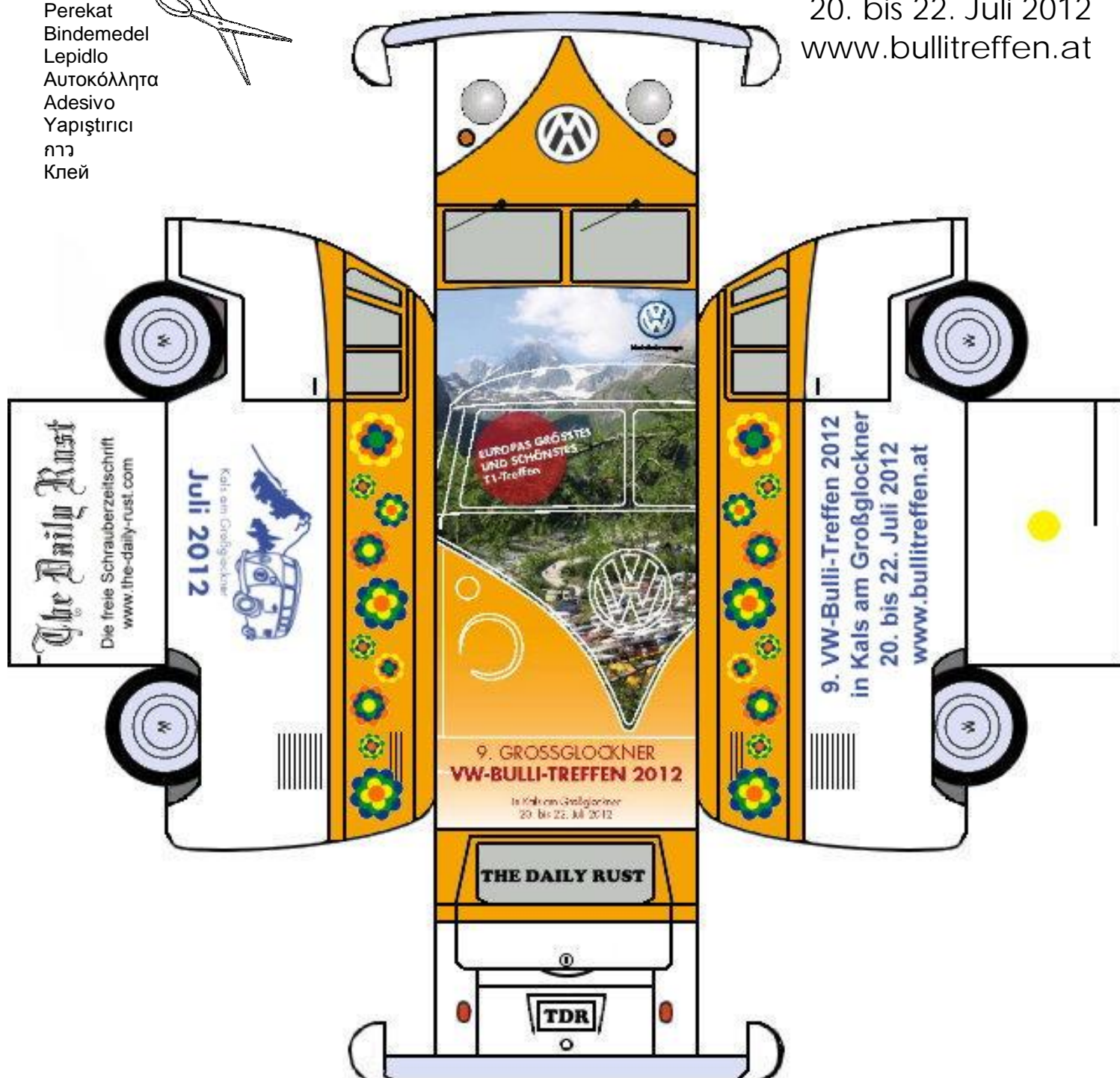


VW BULLI TREFFEN

Kals am Großglockner

20. bis 22. Juli 2012

www.bullitreffen.at



11. Hamburger Stadtpark - Revival

01. bis 02. September 2012

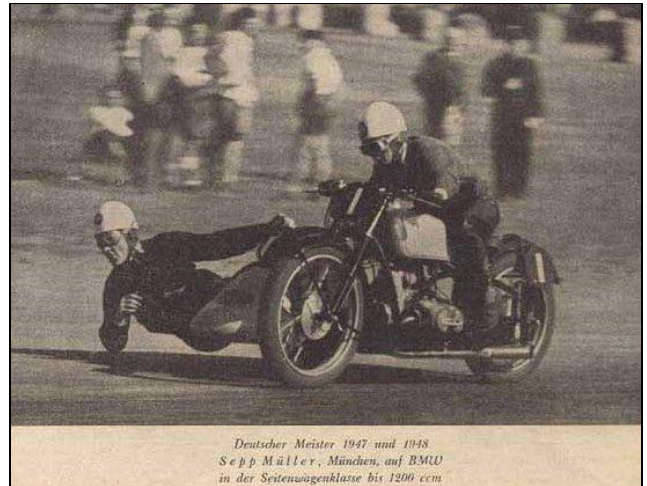
Das Hamburger Stadtparkrennen kann bereits stolz auf eine sehr lange Geschichte zurückblicken und da diese immerhin den Grundstock bildet für das heutige Revival Rennen, möchte ich mit Euch hier vorab ein wenig am alten Benzin schnuppern ;)

INTERNATIONALES HAMBURGER STADTPARK-RENNEN

„Für das am 30. September stattfindende Hamburger Stadtparkrennen, das als Meisterschaft zählt, und außerdem das letzte Rennen der diesjährigen Saison darstellt, ist jetzt die Ausschreibung erschienen. Es werden insgesamt 4 Rennen gefahren, von denen die letzten als Meisterschaftsläufe gewertet werden, während das Rennen den Ausweisfahrern vorbehalten ist. Die Soloräder haben eine Strecke von 180, 18 km und die Räder mit Seitenwagen 150,15 km zurückzulegen.“ (Motor und Sport Ausgabe 17/1934)

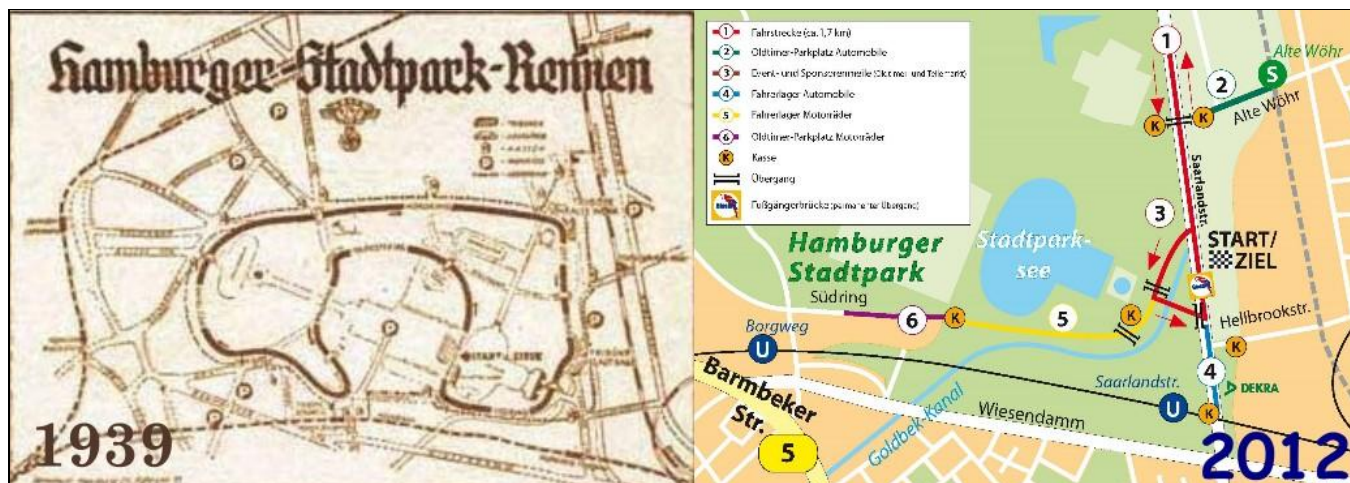


Photo aus dem Hamburger Fremdenblatt vom 01.10.1934. Kampf in der Kurve. Richnow versucht Duvel in der Kurve zu überrunden (Photo: Weber)



Deutscher Meister 1947 und 1948
Sepp Müller, München auf BMW
In der Seitenwagenklasse bis 1200 ccm





Aus dem Programmheft von 1948

10 Gebote für das Hamburger Stadtpark Rennen.

1. Halte D i s z i p l i n - Du hast es ja gelernt!
2. Trage Deine Eintrittskarte sichtbar - sonst glaubt man, Du hättest keine.
3. Leiste den Anordnungen der Polizei und des Streckendienstes willig Folge. Die Männer meinen es gut mit Dir.
4. Bleibe während des Rennens von der Fahrbahn - denn Du bist doch der Schwächere. Sei besonders vorsichtig, wenn durch die Lautsprecher der Beginn des Rennens angekündigt ist - die Fahrer möchten dann gerne unter sich sein.
5. Das Überqueren der Rennstrecke ist nur in den Pausen zwischen den Rennen gestattet. Zum Überqueren sind die besonders bezeichneten Übergänge zu benutzen.
6. Freilaufende Hunde auf der Rennstrecke bedeuten L e b e n s g e f a h r - nicht nur für den Hund.
7. Bewahre bei Unfällen die R u h e und überlasse die Hilfeleistung den Ärzten und Helfern. Sie verstehen' das besser.
8. Schone die Anlagen des Hamburger Stadtparks und achte fremdes Eigentum. Du sollst das Gelände so verlassen, wie Du es anzutreffen wünschst.
9. Vergiß nicht: Hamburgs sportlicher Ruf hängt auch von Deinem Verhalten ab. - Benimm dich entsprechend - Du kannst es ja.
10. Daher zum Schluß nochmals: H a l t e D i s z i p l i n ! Haben wir uns verstanden?

Herzlichen Dank ! HAMBURGER MOTORSPORT CLUB
(HMC) v. 1946 e. V.

Back to today

11. Hamburger Stadtpark Revival

In Erinnerung an die internationalen Hamburger Stadtpark-Rennen für Motorräder und Automobile, findet im Hamburger Stadtpark alljährlich die größte klassische Straßen-Motorsport-Veranstaltung Nord-europas statt. Das erste Stadtpark-Rennen fand im Jahre 1934 statt. Das letzte Rennen wurde 1952 gefahren. Im Jahre 1999 wurde das ehemalige Hamburger-Stadtpark-Rennen als Hamburger-Stadtpark-Revival wieder ins Leben gerufen und aus ganz Europa starten seitdem wieder klassische Rennwagen, Motorräder und historische Fahrzeuge aller Baujahre (bis Baujahr 1978). Kern der Veranstaltung bilden unterschiedliche klassifizierte Motorrad- und Automobiläufe auf einem 1,7 km langen Rundkurs im Hamburger Stadtpark. Es werden sogenannte Gleichmäßigkeits- und Demoläufe veranstaltet. (Presstext)

Die Stecke

Der Revival-Rundkurs

Saarlandstrasse ->
Jahnringsspitzenkehr ->
Saarlandstrasse ->
Südring ->
Stadthallenbrücke ->
Saarlandstrasse

Dieser einmalige und abgesicherte 1,7 km lange Straßenrundkurs bietet den Akteuren alle Schwierigkeitsgrade und viel Abwechslung.



Teilnahmebedingungen

(Kurzer Auszug)

Teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich historische Automobile bis Baujahr 1978, Motorräder und Gespanne bis Baujahr 1978 und Automobile Youngtimer bis Baujahr 1984.

Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt durch den Veranstalter, u.a. nach automobilhistorischen Kriterien mit größtmöglicher Fabrikats- und Typenvielfalt, sowie nach dem Eingangsdatum der Nennung.

„Kombis“, „Bullis“, „Vespas“ o.ä. Fahrzeuge werden vom Veranstalter nicht zugelassen.

Für jeden genannten Teilnehmer hat jeweils 1 Mechaniker kostenlos Zutritt zum Veranstaltungsgelände.

Teilnahmevoraussetzung ist:

(Kurzer Auszug)

Nicht straßenzugelassene Renn- bzw. Lizenzfahrzeuge werden durch den Veranstalter versichert.

Das zusätzlich zur technischen Abnahme alle Fahrzeuge auf überlauten Motorenlärm überprüft werden!

Eine zwingende Teilnahme aller Fahrer an anberaumten Fahrerbesprechungen. Fahrer, die nicht erscheinen, erhalten keine Starterlaubnis.

Viele weitere Informationen findet Ihr unter:

Web: www.motorrevival.de



Young-, Oldtimer & US-Car Treffen am Biggensee

V8 Gebrummel im Biggesand... Ein Bericht von Sara Letzner.

Ein viel versprechender Flyer wurde mir Mitte April zu gesteckt. Grund genug, dass wir uns am 29.04.12 auf machten in Richtung Biggensee um dieses dort angekündigte Treffen zu besuchen.

Ein abgesperrter Parkplatz direkt am Ufer des sauerländischen Biggesees diente als Stellfläche für die zahlreichen Autos. Schon als wir eintrafen, waren überwiegend amerikanische Fahrzeuge dort, doch auch Young- und Oldtimer mit anderer Herkunft wurde die Zufahrt auf den Platz mit einem Wink gestattet.



So kam es zu dem Bild, das ein 65er Mustang neben einem Mini Cooper parkte oder ein VW Derby aus den 80ern neben einem alten Jeep.



Gespräche mit alten Bekannten und neuen Interessierten wurden immer wieder von dem gänsehauterregenden Geblubber der 8-Zylinder Amis unterbrochen, was niemanden wirklich sonderlich störte.

Für Aufsehen und teilweise Erschrecken sorgte ein Doge, der zwischendurch kurz hupte und dann selbstständig startete. Auch ich war kurz irritiert, als ich niemanden hinter dem Steuer entdecken konnte. Kurz darauf sah ich dann unweit des Wagens einen verschmitzt lächelnden Mann stehen...



Würstchen, Kaffee und Kuchen vom Kiosk rundeten die zum ersten Mal ausgerichtete Veranstaltung mit Blick auf den See ab.



Eine weitere Veranstaltung soll im Herbst dieses Jahres erneut durch die Deutsch-amerikanischen Oldtimerfreunde ausgerichtet werden. So bald uns dieser Termin bekannt ist, werdet Ihr ihn in unseren Terminen finden!

Homepage gibbet nicht!!! ;)

Bilder & Bericht: Sara Letzner

Rusty Bastl - Die Lichtschalterumrandung

Ein Basteltipp von Simone Rother.



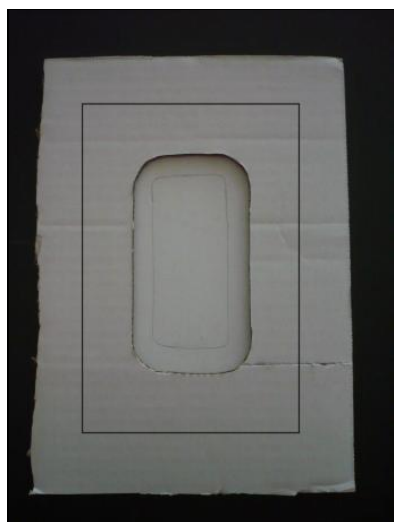
Lichtschalter können auch hübsch aussehen! Einfach um den Lichtschalter festgemacht, schützt der Hingucker auch noch vor Fingerabdrücken auf der Tapete. Praktisch oder?! :-)



1.) Als erstes den Schalter abmontieren.



2.) Den Umriss des Schalterrahmens auf eine dicke Pappe auftragen und ausschneiden.



3.) Um den Ausschnitt ein gleichmäßiges Rechteck zeichnen und zuschneiden.



4.) Dann auf die Rückseite des Wunschmotives auflegen und im Abstand von 2 cm innen ein Rechteck ausschneiden.



Anschließend das Papier innen und außen um die Pappe falten und mit Klebestreifen festkleben.
Das Ganze dann noch mit transparenter Klebefolie bekleben und fertig ist die Lichtschalterumrandung.

Sonderbericht - Das Puch-Buch

Plaudern an historischen Orten - Ein Bericht von Martin Krusche (Part 3/3)

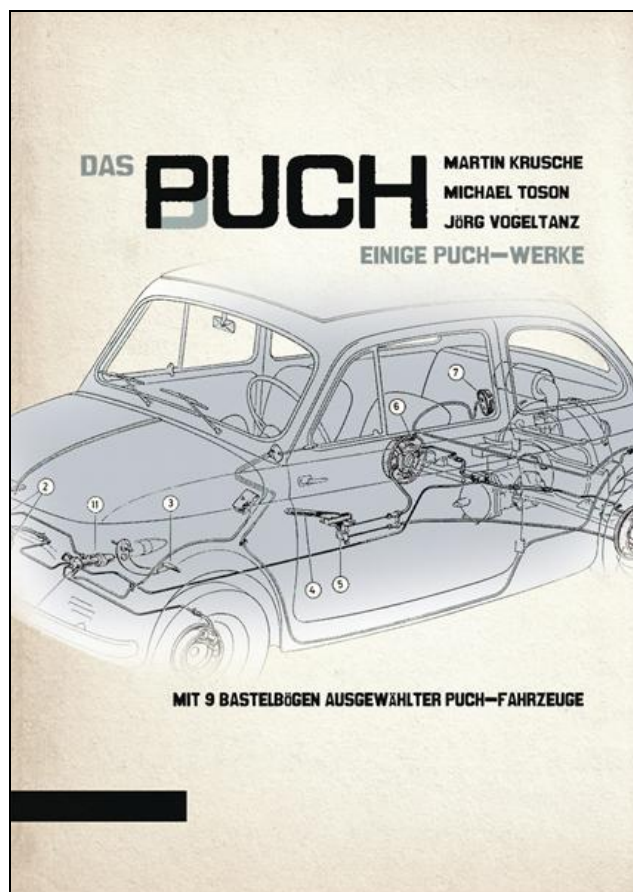
Stell Dir vor, du bist ein Fan. Sagen wir, ein Fan des *Mini*. Stell Dir vor, Du darfst mit Freunden eine Party in der alten Garage von Alec Issigonis feiern. Hätte das Charme? Oder etwas dezenter, Du hast Gelegenheit, in der Villa von Sir Herbert Austin ein Dinner zu geben. Nebenan ist der Salon, in dem sich der Billardtisch befand, auf dem – der Legende nach – ein junger Kerl (Stanley Edge) den *Austin 7* von 1922 zeichnete. (Vielleicht steht dieser Tisch noch da.)

Du wirst mir nachempfinden können: Emotionen zählen. Das „Puch-Schammerl“, der „Puch 500“, amtlich betrachtet der „Steyr-Puch 500“ ist in Österreich mit großen Emotionen verknüpft. Das ergab sich aus vielen Gründen, von denen unser Album, „Das Puch-Buch“ erzählt.

Altmeister Johann Puch starb 1914. Er steht also in keinem direkten Zusammenhang mit den Nachkriegsproduktionen aus dem Werk *Graz-Thondorf*. Aber die Qualitätsstandards, welche der Unternehmer seinerzeit sprichwörtlich gemacht hat, seine Vielseitigkeit und seine Erfolge im Alltagsgebrauch der Fahrzeuge wie im Rennsport, galten als wegweisend, als prägend. Er war übrigens auch ein früher Meister der Reklame und verstand sich auf Geschäftspraktiken, die man heute als Marketing bezeichnen würde.

Hinzu kam, daß der vormalige Keuschlerbub, aus einer eher ärmeren agrarischen Welt der alten Untersteiermark stammend, durch sein handwerkliches und kaufmännisches Geschick eine atemberaubende Karriere absolvieren konnte und eine Marke – eben *Puch* – eingeführt hat, welche über die Grenzen des damaligen Habsburger Imperiums hinaus Bedeutung erlangte.

Nun stell Dir also vor, Du bist gewissermaßen ein Fan wie ich, auf Fahrrädern und Mopeds der Marke *Puch* erwachsen geworden, und zwar in Graz, in der Stadt seines ursprünglichen Wirkens, überdies mit Rollern und einem Motorrad von *Puch* unterwegs gewesen, um schließlich als erstes eigenes Auto...



Das Puch-Buch, ein Album mit Bastelbögen und einer Story über die Geschichte von Steyr, Austro-Daimler und Puch (Quelle: kunst ost)

...genau!, einen Steyr-Puch 500 zu fahren. So war das bei mir.

Und hätte *Puch* auch Kinderwagen erzeugt, ich wäre wohl schon früher...

Fortsetzung Seite 61

Da ist jetzt dieses Album mit Bastelbögen der wichtigsten Nachkriegsfahrzeuge von *Steyr-Daimler-Puch*, inklusive des Prototypen „U3“, der kaum noch bekannt ist. Eine Produktion unseres „Kuratoriums für triviale Mythen“. Ausschneidebögen, die der *Magna Steyr*-Techniker Michael Toson entworfen hat, die Graphic Novelist Jörg Vogeltanz bearbeitete. Ich hab die Geschichte dazu geschrieben, so entstand „Das Puch-Buch“ (Einige Puch-Werke).



Von links: Michael Toson, Martin Krusche und Jörg Vogeltanz mit dem „Puch-Buch“ und den Puch-Modellen (Quelle: Ulrike Rauch)

Und nun, zu meiner besonderen Freude, war mir ein sehr spezieller Rahmen für die Buchpräsentation zur Verfügung. Neben seinen frühen Werkstätten hatte Johann Puch im Süden von Graz sein „Einser-Werk“ errichten lassen. Davon existiert heute noch die „Halle P“, welche ab 1908 erbaut wurde. Sie brachte es ursprünglich auf rund 300 Meter Länge. Etwa ein Drittel davon ist noch im Originalzustand erhalten und steht unter Denkmalschutz.

Die Stützpfeiler und die Dachkonstruktion stammen aus der Zeit, es ist Terrain, auf dem der Altmeister selbst zugange gewesen ist. Das letzte authentische Bauwerk jener *Puch*-Ära auf diesem Terrain am Rande von Graz.



Das „Johann Puch-Museum Graz“ zeigt Fixbestände und wechselnde Leihgaben (Quelle: kunst ost)

Die Halle ist also rund ein Jahrhundert Produktionsstätte und Arbeitsplatz gewesen. Zuletzt war dort die Spezialwerkstatt untergebracht, welche *Magna Steyr* für seine Allrad-Fahrzeuge betrieb, die *Puch G* und *Pinzgauer*. *Magna Steyr* ist der Konzern, in dem die *Steyr-Daimler-Puch AG* nach ihrer höchst wechselvollen Geschichte aufgegangen ist.

Inzwischen hatte sich ein Wunsch von Karlheinz Rathkolb, dem Leiter des „Johann Puch-Museums Graz“ erfüllt. Die „Halle P“ war ihm als neuem Standort für die Kollektion zur Verfügung gestellt worden. Am 27. Juni 2012, dem 150. Geburtstag von Johann Puch, wird dort eröffnet.

Rathkolb war so freundlich, uns dreien, Michael Toson, Jörg Vogeltanz und mir, die Halle schon während der Adaptionphase zugänglich zu machen. Während also Rathkolb mit seinem Team noch Flächen zu versiegeln, Berge von Kies zu verteilen und allerhand Bauarbeiten für die neue Ausstellung zu schaffen hatte, realisierten wir am 10. Mai 2012 dort unsere Session mit einem kleinen Vortrag, einer Lesung, der Präsentation.

Das war meines Wissens die überhaupt erste Kulturveranstaltung an diesem geschichtsträchtigen Ort, Vorbote einer Neudeutung des ehemaligen Fabriksareals und Industriedenkmals.

Zu meiner Freude wurde mir der Abend abgerundet, indem einige erfahrene „Puchianer“ unter den Gästen waren. Etwa Franz Tantscher, der die über hundert Jahre alte Puch *Voiturette* wieder zum Laufen gebracht hat, oder Ferdinand „Fredl“ Thaler, der nicht nur bis heute als Mechaniker „Pucherln“ optimiert, sprich: sehr viel schneller macht, Thaler hatte etwa als Monte Carlo-Copilot von Johannes Ortner in den 1960er-Jahren legendäre Phasen des Automobilrennsports miterlebt.

Du siehst, das war also etwa so gut wie ein Dinner in der Villa von Sir Herbert Austin. Zugegeben, ich weiß jetzt gar nicht, ob der eine Villa gehabt hat. Aber wir Menschen sind ja sowas wie *sinnsüchtige* Wesen. Wenn Dinge keine Bedeutung bekommen, keinen Sinn erlangen, fällt uns das Leben sehr schwer. Also liegt auch umgekehrt ein besonderes Vergnügen darin, sich selbst wenigstens für Momente ganz greifbar in das Sinngefüge einer Jahrhundertgeschichte verwickelt zu finden.

Martin Krusche, Jahrgang 56, ist Autor und Projektleiter der soziokulturellen Drehscheibe *kunst ost*, wo Mobilitätsgeschichte eines der Hauptthemen ist; neben Gegenwartskunst, Frauen & Technik, Alltagskultur und Medienkompetenz:

Web: www.kunstost.at

Die Puch-Buch-Präsentation:

Web: www.van.at/myth/set01/album.htm

Eine Puch-Webdoku:

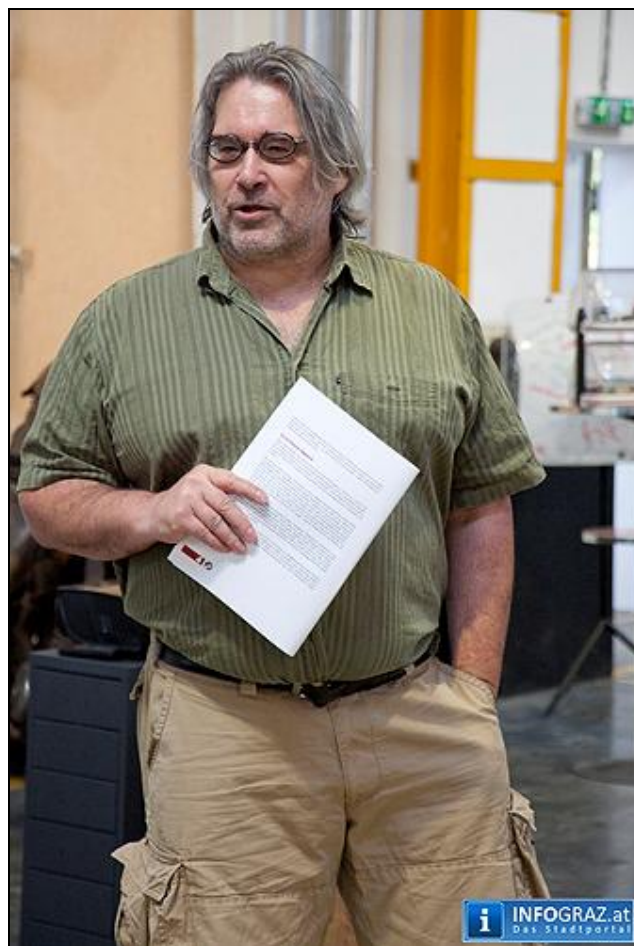
Web: www.van.at/flame/puch/

Das Johann Puch-Museum Graz:

Web: www.johannpuchmuseum.at

Das Johann Puch-Museum Graz auf Facebook:

Web: www.facebook.com/jpm.graz



Autor Martin Krusche bei der Präsentation im „Johann Puch-Museum“ in Graz (Quelle: Ulrike Rauch)

Martin Krusche Michael Toson Jörg & Vogeltanz

Das Puch-Buch (Einige Puch-Werke)

Eine Puch-Story und neun Bastelbögen

Preis pro Stück

Euro 9,00 € zzgl. Versandkosten

Zu beziehen bei:

kunst ost

Florianiplatz 8

A-8200 Gleisdorf

Email: krusche@kunstost.at

Web: www.kunstost.at

Goodwood am Berg - Rossfeldrennen 2013

Zurück im neuen Gewand - Der „Internationale Edelweiß Bergpreis Rossfeld Berchtesgaden“

(Presstext) Der „Internationale Edelweiß Bergpreis Rossfeld Berchtesgaden“ wird vor der grandiosen Kulisse der Berchtesgadener Alpen einer nostalgische Zeitreise in die 60er Jahre mit ihren unvergesslichen Berg-Europameisterschaftsläufen am Rossfeld. Mit diesem „Goodwood am Berg“ schlagen wir aber auch eine Brücke zu den legendären Salzbergrennen auf der Schotterstrasse zwischen Berchtesgaden und Obersalzberg.

Mit der Neuauflage bereiten wir am letzten September-Wochenende 2013 eine einmalige Bühne für die faszinierenden Sport-, Touren-, Renn- und Formelwagen dieser Zeit. Historische Servicefahrzeuge, Renntransporter, Polizei- Feuerwehr- und Krankenwagen werden das Bühnenbild für die Fahrerlager darstellen. Viele Automobilhersteller und Sammler öffnen ihre Schatzkammern und bringen die entsprechenden Juwelen nach Berchtesgaden. Weiters werden Zeitzeugen – wie Rennfahrer, Sprecher, Funktionäre- neben der authentischen Dekoration zu einer beeindruckenden Atmosphäre beitragen.

Die Besucher sind mit der passenden Bekleidung und ihren Oldtimern Bestandteil der Veranstaltung, wo sie historische Omnibusse zu den einzelnen Stationen an der Strecke, bzw. in die beiden Fahrerlager bringen. Drei Präsentationsläufe auf Gleichmäßigkeit und ein Demonstrationslauf von Fahrrädern vor Bj. 1930 sind pro Tag geplant, sowie regelmäßige Vorführungen mutiger Steilwandfahrer mit ihren alten Indians.

Das Schönste und Sinnvollste am „Internationale Edelweiß Bergpreis Roßfeld Berchtesgaden“ ist jedoch der Benefizgedanke! Der komplette Reinerlös kommt geistig behinderten Menschen im Berchtesgadener Land zugute und hilft mit, deren Leben zu erleichtern und zu verschönern.

Web: www.rossfeldrennen.de



Gesucht werden für die Gestaltung des Fahrerlagers:

Der zeit entsprechende Renntransporter, Servicefahrzeuge, Einsatzfahrzeuge (wie Polizei-, Kranken- und Feuerwehrautos), Wohnwagen/mobile und andere passende „Deko-Fahrzeuge“.

Für eine Sonderausstellung und jeweils einen Demonstrationslauf pro Tag suchen wir Motorräder vor 1930.

Vorläufiges Programm

Freitag, 27.09.2013

- 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr: Willkommensfeier mit Fahrzeugabnahme und -Präsentation in der Fußgängerzone von Berchtesgaden anschließend Überstellung der Fahrzeuge in die Fahrerlager am Roßfeld
- 20.00 Uhr: Eröffnungsabend mit Fahrerbesprechung im Hotel Edelweiss

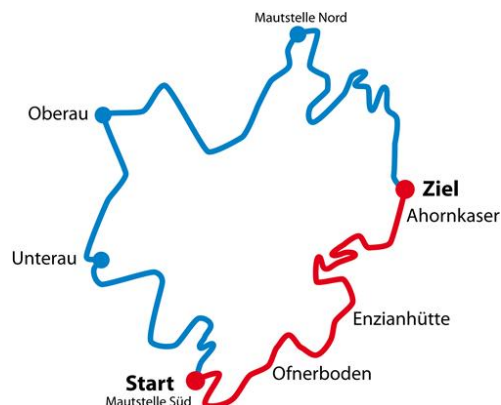
Samstag, 28.09.2013

- 09.00 Uhr: Erste Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 10.00 Uhr: Start zum ersten Trainingslauf im ½-Minutentakt
- 11.30 Uhr: Pause mit Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 12.30 Uhr: Start zum zweiten Trainingslauf im ½-Minutentakt
- 14.00 Uhr: Pause mit Demonstrationsfahrt der Motorräder und Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 15.00 Uhr: Start zum dritten Trainingslauf im ½-Minutentakt
- 16.30 Uhr: Letzte Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 20.00 Uhr: Fahrerabend im Bräustüberl Berchtesgaden



Sonntag, 29.09.2013

- 09.00 Uhr: Erste Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 10.00 Uhr: Start zum ersten Wertungslauf im ½-Minutentakt
- 11.30 Uhr: Pause mit Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 12.30 Uhr: Start zum zweiten Wertungslauf im ½-Minutentakt
- 14.00 Uhr: Pause mit Demonstrationsfahrt der Motorräder und Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 15.00 Uhr: Start zum dritten Wertungslauf im ½-Minutentakt
- 16.30 Uhr: Vorläufige Siegerehrung am Ahornkaser
- 17.00 Uhr: Rückführung der Siegerfahrzeuge über die Strecke
- 17.30 Uhr: Letzte Shuttelfahrten der Oldtimerbusse
- 20.00 Uhr: Festabend mit Siegerehrung für die Teilnehmer



Zu den Gleichmäßigkeitsrennen zugelassen werden: Vorkriegsrennwagen ohne Baujahrsbeschränkung (bevorzugt 1926 bis 1928), Sport-, Touren-, Renn- und Formelwagen, deren Typen bereits zwischen 1958 und 1973 teilgenommen haben (siehe Daten-bank Internet), historisch bedeutende Bergrennfahrzeuge (Im Ausnahmefall auch jüngeren Baujahrs). Beifahrer sind nicht zugelassen und es dürfen nur mechanische Uhren und Wegstreckenzähler verwendet werden. Erwünscht sind zeitgenössische Helme und Bekleidung.

Die Fahrzeuge werden vom Veranstalter ausgewählt und von ihm eingeladen. Rennteilnehmer bezahlen ein geringes Nenngeld. **Bewerbungsschluss ist der 01. April 2013**

Der Charity-Fotowettbewerb der L.O.G e.V.

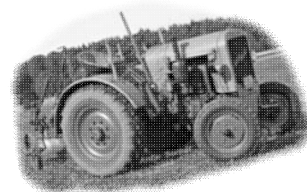
Fotowettbewerb der Linauer-Oldtimer-Gemeinschaft e.V. für den guten Zweck

(Presstext) Wir suchen die originellsten, witzigsten, skurrilsten und phantasievollsten Fotos mit einem Oldtimer, Schlepper, Auto, Motorrad; Landmaschinen wie Mähbinder, Mähdrescher, Dreschkasten, völlig egal, die Fotos sollen/ müssen aber mindestens eine der genannten Eigenschaften haben.

Also: Frisch geputzter Trecker auf frisch gemähten Rasen und denn: „**Muddi, drück mal auf den Auslöser!**“ das reicht nicht!

Aus allen Einsendungen wird eine Jury der L.O.G die besten Bilder auswählen. Aus diesen werden wir dann einen mal etwas anderen Oldtimerkalender für das Jahr 2013 entwerfen und herstellen lassen. Unsere Kalender sind nach Ende der Aktion bei uns zu erwerben.

Der Verkaufserlös wird in voller Höhe an das Waldpiraten-Camp gespendet. Das Waldpiraten-Camp ist eine Einrichtung der Deutschen Kinderkrebsstiftung. Unter dem Motto „MUT TUT GUT“ haben die Kinder und Jugendlichen, sowie ihre Familien hier die Möglichkeit sich von der schweren Krankheit zu erholen und neue Herausforderungen zu wagen. Wir finden dieses Projekt klasse und möchten es mit unserer Aktion unterstützen. Weitere Informationen zu den Waldpiraten findet ihr unter www.waldpiraten.de.



Zusätzlich zur Auswahl für den Fotokalender werden die 3 besten Fotos bei unserem „Abglühen“ am 07. Oktober 2012 prämiert. Also rufen wir alle kreativen Köpfe auf, uns bei dieser Aktion mit der Einsendung eines Fotos zu unterstützen. Denn nur mit Eurer Hilfe kann diese Aktion ein Erfolg werden!

Solltet Ihr Interesse an unserer Spendenaktion gefunden haben, aber selber kein Foto einsenden wollen, dann kauft doch einfach unseren Kalender. Ab sofort kann man sich auf unserer Homepage registrieren lassen. Automatisch werdet ihr nach Fertigstellung der Kalender informiert.

Auch suchen wir Firmen, die uns beim Druck der Kalender unter die Arme greifen, denn leider bekommen wir diese nicht kostenlos gefertigt. Wir möchten diesen Spendern eine kleine Werbefläche auf unserem Kalender zur Verfügung stellen. Den aktuellen Sachstand zu unserem Wettbewerb findet Ihr unter dem Menüpunkt „Fotowettbewerb“.

Ebenfalls unter dem Menüpunkt „Fotowettbewerb“ findet Ihr weitere Informationen zur Teilnahme.

Web: www.log-linau.de

Anmerkung der Redaktion:
Ich mach mit! :)

Rusty Marketplace - Kleinanzeigen

Privater Oldtimer Marktplatz - Fahrzeuge, Teile & Co.

ICH SUCHE

Typenschein Innocenti Mini 1300 Export

Ich suche einen österreichischen Typenschein für einen Innocenti Mini 1300 Export. Würde mich über eine positive Rückmeldung freuen.

Kontakt:

fredy.binder@aon.at

Eriba Puck Ersatzteile

Ich suche für unseren Eriba Puck
Baujahr 1958 diverse Ersatzteile.
Einfach alles anbieten!

Frontverbau für Kawasaki ZZR500

Gesucht wird ein Frontverbau für unsere
Kawasaki ZZR500.

Typenschein Mini Metro Turbo

Wir suchen für unsere Sammlung noch einen
österreichischen Mini Metro Turbo Typenschein!

SU HS4 Doppelvergaseranlage

7J x 13 Felgen für unseren Mini

Kontakt:

doris.zanotti@the-daily-rust.com

Anmerkung der Redaktion: Ihr habt etwas zu verkaufen oder sucht etwas? Dann sendet mir eine kurze Beschreibung mit 1-2 aussagekräftigen Bildern und Eure Kontaktdaten. Die Annoncen sind natürlich kostenlos! Bitte nur Anzeigen einreichen, die dem Thema der Zeitschrift entsprechen, d.h. bitte keine Waschmaschinen (es sei denn sie hat einen Webervergaser und tankt Benzin ;)

Nächster Erscheinungstermin: 01. August 2012

ZU VERKAUFEN

2 x Hardy Spicer coupling type output
Setpreis VB: 40,00 €

3 x Topfgelenke
Stückpreis VB: 20,00 €

Negativ Set für Hinterachse (Sturz)
Setpreis VB: 20,00 €

Cooper Tacho bis 160 km/h
Preis nach Absprache

Innocenti Tacho (italienisch)
Preis nach Absprache

Holzarmaturen Brett
Preis VB: 100,00 €

1 x Weber DCOE 40 19 (italienische Produktion)
Preis VB: 300,00 € (zum überholen)

Ansaugbrücke HS2 Doppelvergaser
Preis VB: 50,00 €

Janspeed Ansaugbrücke kurz für Webervergaser
Preis VB: 100,00 €

Viele weitere Artikel auf Lager.

Nur Abholung

A-5411 (Österreich/Bundesland Salzburg)

Kontakt:

Helmut Baier
Tel.: +43(0)664 / 73651194

Emailanfragen an die Redaktion:

doris.zanotti@the-daily-rust.com

News für Leser - Der Tellerrandgucker

Dies & Das - News für Leser.



IMM 2013
Latest Facebook News
From Francesco Marziali



Der Futapass (italienisch Passo della Futa)

Dieser Pass überquert den Apennin in der Provinz Florenz, in der Gemeinde Firenzuola in der Höhe von 903 Metern. Er trennt das Tal von Mugello vom Tal des Santerno, eines wichtigen Zuflusses des Reno. Die über ihn führende Strada Statale 65 verbindet die Städte Florenz und Bologna.

Der Futapass gehört bereits seit der ersten Austragung im Jahr 1927 zur Strecke des legendären Autorennens Mille Miglia. Auch bei den Motorrad-Langstreckenrennen von Mailand nach Tarent wurde der Pass zwischen 1937 und 1956 befahren.

Üblicherweise wird die Strecke von Testfahrern aller wichtigen Auto- und Motorrad-Unternehmen in der Region (Lamborghini und Ducati sind nur zwei davon) genützt. In der Tat, als Ducati seine Multistrada in Leben rief, verkündete er, diese sei speziell für diesen Pass entwickelt worden.

Im Zweiten Weltkrieg waren auf dem Gebiet der Passhöhe wichtige Befestigungen der Gotenstellung errichtet worden. Im April 1945 gab es hier noch erbitterte Kampfhandlungen. In den 1950er-Jahren wurde unmittelbar am Pass ein bedeutender deutscher Soldatenfriedhof angelegt. Mit 30.683 bestatteten Gefallenen ist er der größte deutsche Soldatenfriedhof in Italien.

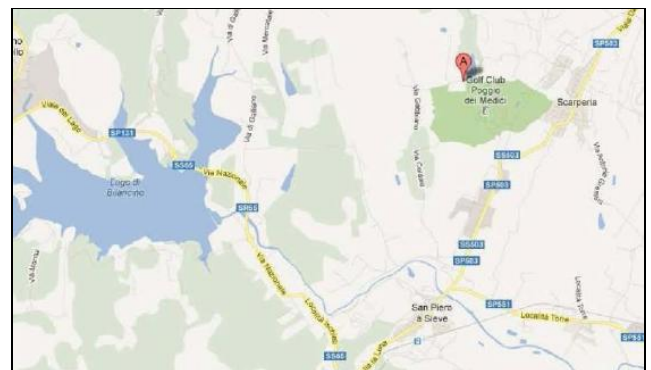
Zu den Stoßzeiten ist der Pass schnell überfüllt, deshalb wird vom Veranstalter empfohlen, ihn in den frühen Morgenstunden zu überqueren!

Mugello Bier

Ein absoluter Produktionsneuling in Mugello: Bier. Ein Getränk das von den alten Ägyptern „flüssiges Brot“ genannt wurde und seinerzeit erstmals in Italien von den Etruskern gebraut wurde. Das Mugello Bier ist „home-made“ und besitzt nur wenig Kohlensäure. Es ist weder gefiltert, pasteurisiert und frei von Konservierungsstoffen und Stabilisatoren. Dieses Bier präsentiert seinen Genießern unbekannte Aromen und brachte es durch die stetig steigende Nachfrage bereits zur industriellen Produktion.

The campsite


Mugello circuit is East of the lake. Look for the Golf Country Club Poggio dei Medici and the circuit is not far to the East of that. The Golf Country Club Poggio dei Medici is inbetween the lake & the circuit.





Termine 2012 - 2014

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

	01. Juli 2012	SLM Platzslalom Wildenau	Web: www.slm-autoslalom.at
	06. bis 08. Juli 2012	MINItionales Treffen	Web: http://fanclub-mini.de/
	07. Juli 2012	3. Puckinger Oldtimertreffen	Web: www.oldtimerclub-pucking.at
	08. Juli 2012	5. Oldtimertreffen	Web: www.feuerwehr-breitungen.de
	08. Juli 2012	ARBÖ FSZ Ludersdorf	Web: www.slalomracecup.at
	20. bis 22. Juli 2012	Bullitreffen Großglockner	Web: www.bullitreffen.at
	13. bis 15. Juli 2012	US-Car Convention	Web: www.us-car-convention.de
	15. Juli 2012	Moped Simon Treffen	Web: www.ascf.eu
	22. Juli 2012	Oldtimertreff Attendorn	Web: www.oldtimertreff-attendorn.de
	20. bis 22. Juli 2012	Minitreffen Kom(m)pott	Web: www.ruhrpott-mini-ig.de
	22. Juli 2012	SLM Platzslalom Wagrain	Web: www.slm-autoslalom.at
	20. bis 22. Juli 2012	BCT SPA	Web: www.british-car-trophy.de
	27. bis 29. Juli 2012	Goldne Oldies Festival	Web: www.golden-oldies.de
	27. bis 29. Juli 2012	LMM Mini Treffen	Web: www.mini-ig-bamberg.de.vu
	28. bis 29. Juli 2012	10. Oldtimertreffen	Web: www.fato.de
	04. bis 05. August 2012	Osnabrücker Bergnennen	Web: www.msc-osnabrueck.com
	12. August 2012	PRO Rast Ilz	Web: www.slalomracecup.at
	15. August 2012	Wallberg-Historic	Web: www.msc-tegernsee.de



	17. bis 19. August 2012	Mini Meeting Limburg	Web: www.miniclublumburg.be
	17. bis 19. August 2012	13. Kröver Oldtimertreffen	Web: www.oldtimer-kroev.de
	19. August 2012	SLM Bergslalom Obertrum	Web: www.slm-autoslalom.at
	19. August 2012	SLM Bergslalom Obertrum	Web: www.slm-autoslalom.at
	24. bis 26. August 2012	Treffen Anonyme Miniholiker	Web: www.anonyme-miniholiker.de
	24. bis 26. August 2012	Little Oldies Meeting	Web: www.little-oldies-meeting.at
	25. bis 28. August 2012	1. VW Käfertreffen	Web: http://king-kaefers.de/
	25. bis 26. August 2012	Oldtimertreffen	Web: www.oldtimer-volkersheim.de
	25. August 2012	Sounds of Speed	Web: www.salzburgringclassic.at
	26. August 2011	Oldtimertreff Attendorn	Web: www.oldtimertreff-attendorn.de
	28. August 2012	Goisern Classic	Web: www.goisern-classic.at
	01. September 2011	Oldtimer-Teile-Markt	Web: www.oldtimerclub-rottenbach.at
	01. September 2011	Oldtimer-Treffen	Web: www.oldtimerclub-rottenbach.at
	02. September 2011	1. Fun Run	Web: www.orcv.at
	02. September 2011	7. Oldtimer Mopedtreffen	Web: http://mopedtreffen.altstadt-foto.de
	01. bis 02. September 2011	Schöne Sterne	Web: www.mercedes-fans.de
	02. September 2012	SLM Bergslalom Schlössl	Web: www.slm-autoslalom.at
	08. bis 07. September 2011	8. unmögliches Herbsttreffen	Web: www.mini-forum.de
	07. bis 09. September 2011	Herbsttreffen der Unmöglichen Mini IG	Web: Homepage in Arbeit
	07. bis 09. September 2011	BCT Assen	Web: www.british-car-trophy.de
	08. bis 09. September 2011	8. Neurheder Oldtimertreffen	Web: www.oldtimer-kollegen.de



13. bis 15. September 2012

Rallye Bad Kleinkirchheim

Web: www.alpenfahrt.com



14. bis 16. September 2012

Losser Bergpreis

Web: www.loser.at



02. September 2012

SLM Bergslalom Schlössl

Web: www.slm-autoslalom.at



23. September 2011

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



16. September 2012

SLM Bergslalom Geretsberg

Web: www.slm-autoslalom.at



28. bis 30. September 2012

Salz & Öl, Classic Expo

Web: www.src.co.at



13. bis 14. Oktober 2012

Weerbergrennen

Web: www.weerbergrennen.com



10. bis 12. August 2011

NitrOlympX

Web: www.nitrolympx.com



12. August 2012

ARBÖ FSZ Ludersdorf

Web: www.slalomracecup.at



30. September 2012

Stock-Car Rennen Schlössl

Web: www.msc-schloessl.at



19. bis 21. September 2011

BCT Nürburgring

Web: www.british-car-trophy.de



23. bis 27. September 2011

Mercedes Großglocknerfahrt

Web: www.kals.at



28. Oktober 2011

Oldtimertreff Attendorn

Web: www.oldtimertreff-attendorn.de



17. bis 20. Mai 2013

Internationales Mini Meeting

Web: www.imm2013.eu



27. bis 29. September 2013

Rossfeldbergrennen

Web: www.rossfeldrennen.de



01. bis 04. August 2014

Internationales Mini Meeting

Web: www.imm2014.co.uk

Das dicke Ende

Impressum - Was es sonst noch zu sagen gibt.

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

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

Termine - Für das tatsächliche Stattfinden der angegebenen 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, jeglich genannte Personen in den Texten oder gezeigten Bildern in irgendeiner Art und Weise zu beleidigen oder andersweitig 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: sara.letzner@the-daily-rust.com