



# SMVC Clubnachrichten



Ausgabe Nr. 3 | 2008

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



## EDITORIAL

# Halbgötter in GrauBlau und die Butter aufs Brot

Als beim 1971, Corniche, das falsche Bremsöl eingefüllt wurde, merkte ich das erst ca. 9 Monate später als das Hydrauliksystem inkontinent wurde weil sich sämtliche Gummiteile aufgelöst hatten. Kostenpunkt ca. Fr. 20'000.-. Ein Jahr später verlor ich wieder Bremsöl. Eine der restaurierten Druckkugeln war aufs Neue undicht geworden. Der 1956, Bentley S 1, hatte eine Motorrevision nötig. Der Motor wurde bei einer Oldtimergarage ein- und ausgebaut. Als ich wieder fahren konnte, meinte Erich Hürlimann, Elektrogarage, Rüti, SMVC Zürich, ich solle Ballonpneus aufziehen, das sehe besser aus, er habe vier Stück am Lager. Er holte den Bentley bei mir ab. Rief dann aber erschrocken an: «Ich kann Dir das Auto nicht zurück bringen, die hinteren Längsholmen sind völlig durchrostet. Die Hinterachse macht sich nächstens selbstständig!» Mario Egger, Carrossier, Sachseln, holte dann das Auto bei Erich mit dem Trailer. Nach einem Jahr und Kosten, einiges höher als oben, konnte ich den S1 wieder in Empfang nehmen. Unten, der hintere Teil, alles neu. Der Kofferraum und so auch. War aber schon einmal komplett bestens gemacht worden, wie ein dicker Ordner Belege mich hatte glauben machen. Wie auch immer, ich kam genau 20 km weit, bis der Auspuff so dröhnte, als sei er abgefallen. War er aber nicht, der Kollektor hatte einen Riss. Wie dann

Rexhep Bytyqi-Siffert, Mechaniker von Werner Zimmermann, einem Rolls Royce Club Kollegen feststellte, war die Schraube am Kollektor Schlitzloch viel zu stark angezogen! Peng. Fotos siehe: [www.o-io.ch/friends/SMVCRedaktion](http://www.o-io.ch/friends/SMVCRedaktion), links im Menu [Artikel online] klicken, dann [Ergänzungen].

Ich hätte noch einige so Stories auf Lager, auch von Laienkollegen. Auf der anderen Seite haben die Profis es auch nicht immer einfach wegen Banausen, die nicht begreifen (können), wie aufwändig eine Oldtimerreparatur werden kann -wenn man mal anfängt- und wie lange diese unter Umständen dauert. Meistens wegen den Ersatzteilen, die nicht einfach aus dem Gestell genommen werden können. Es gibt sie, die Oldtimerflüsterer, die ausgezeichnete Arbeit leisten. Wir Laien müssen herausfinden, wer das für unser Baby ist. Wir sind die Leiter des Projektes «mein Oldtimer». Diese Funktion können wir nur in Ausnahmefällen delegieren. Ohne die in den graublauen Latzhosen sind wir Laien geliefert. Sie sind diejenigen, welche unsere Oldtimer auf der Strasse halten. Alte Autos sind bei weitem nicht so einfach, wie oft behauptet wird. Wer etwas davon versteht und auch noch weiss, wie man mit Kunden umgeht, ist eine Lichtgestalt. Unter letzterem verstehe ich z.Bsp. auch, dass einem Kunden bei einer Motor-

revision mitgeteilt wird, wenn der Motorblock einen Riss hat. Dann kann der zwischen einem Ersatz oder einem Reparaturversuch wählen. Wird einfach repariert und das Öl drückt dann wieder ins Wasser, badet der Kunde sprichwörtlich den Schlamassel aus.

Für Neueinsteiger: Oldtimer günstig und gut ist wie ein 13er im Lotto. Teuer heisst nicht unbedingt besser. Oft kann ein Problem, auch von ausgewiesenen Profis, nicht im ersten Anlauf behoben werden. Alte Autos sind wie alte Menschen auch: sie haben Narben, oft nicht nur im Leder, brauchen deshalb viel Pflege und unsere ganze Zuwendung.

Trotz all den hier geschilderten Problematiken: Oldtimer sind jede Mühe wert. Der Preis ist heiss. In einem Auto aus dem vorigen Jahrhundert durch die Landschaft zu gleiten ist Lebensqualität pur. Nicht nur für uns, sondern auch für viele, denen wir unterwegs begegnen. In einem neuen Untersatz wurde mir noch nie zugewinkt. In einem Oldtimer ist das immer der Fall. Ich könnte mir mein Hobby ohne Club nicht vorstellen. Ein Club, wie zB. der SMVC, gehört zu alten Autos wie die Butter aufs Brot.

Ruedi Müller (ruedim@matracon.ch)