

Ausgabe 1 - Frühjahr 2015



OCRM Aktuell

Die Clubzeitschrift des Oldtimer Club Rhein-Main e.V.



Ortsclub im ADAC
Hessen-Thüringen e.V.



...und im Frühjahr wird entrümpelt!

Termine, Geburtstage, Impressum

Mitgliederversammlung / Ergebnisse

Letzter Scheunenfund / Baillon

Baillon Sammlung Oldtimerpreise

Ein Model(l) zum Verlieben

LORYC - entdeckt auf Mallorca

Einbeck - das besondere Museum

Alte Anzeigen - was es damals gab

Cusery - Bilder zum Titel

ADAC Bericht Thema Restaurierung

IMPRESSUM

Herausgeber

Die Mitglieder des
Oldtimer Club Rhein-Main e.V. (OCRM)

Redaktion OCRM-Aktuell / Homepage:

Claus Stauch
c.stauch@t-online.de / 06131-53520

Die Redaktion ist für den Textinhalt der Artikel und für
eingesandte Fotos nicht verantwortlich und arbeitet
unter Haftungsausschluss.

Eingesandte Manuskripte und Fotos haben keinen
Rechtsanspruch auf Veröffentlichung und können von
der Redaktion auch auszugsweise übernommen wer-
den.

OCRM-Aktuell erscheint im:

Frühjahr / Sommer / Herbst / Winter
Die Clubzeitung ist für unsere Mitglieder
kostenlos.

Abonentenservice

Die Clubzeitschrift wird an alle Clubmitglieder
per Postversand zugeschickt.

Vorstand

+ erweiterter Vorstand
und Ansprechpartner

1. Vorsitzender: Höptner Wolfgang

Philipp-Försch-Str.20, 55257 Budenheim
06131-9621 00, 1vorsitz@ocrm.de

2. Vorsitzender: Vögele Wilfried

55294 Bodenheim, Gutenbergstraße 10
06135 5624, wilfried.voegele@googlemail.com

Schriftführerin: Hannappel Marlen

Am Eulenrech 10, 55257 Budenheim
06139-5913, protokoll@ocrm.de

Kassenwart: Bonutto-Hollman Stéphane

55268 Nieder-Olm, Zur Traubenmühle 31
06123/795677, s.bonutto@gmx.de

1. Beisitzer: Appel Robert

55262 Heidesheim, Im Dechant 39
06132/898360 - 0171/3668630
robertappel@freenet.de

2. Beisitzer: Hannappel Wolfgang

Am Eulenrech 10, 55257 Budenheim
06139-5913, wum.hannappel@web.de

Jugendwartin: Schweisfurth-Stannehl Hiltrud

55257 Budenheim, Friedrichstr. 15

06139/960228 - 06139/1600

mail@naturheilzentrum-budenheim.de

Fahrleiter (kommissarisch): Vögele Wilfried

55294 Bodenheim, Gutenbergstraße 10

06135 5624, wilfried.voegele@googlemail.com

Zeugwarte: Appel Robert, Im Dechant 39,

55262 Heidesheim, 06132-898360

e-mail: robertappel@freenet.de

Frey Wolfgang, Südstrasse 20,

55257 Budenheim, 06139-6041

Redaktion OCRM-Aktuell/Homepage:

Stauch Claus, Augustusstrasse 7, 55131 Mainz
06131-53520, c.stauch@t-online.de

Pressearbeit: NN

Ehrenmitglied und Ehrenvorsitzender

Günter Otto, Taunusstein-Hof

Ehrenmitglieder:

Erich von Baumbach, Ingelheim

Titelfoto: C.Stauch

Privatsammlung Nähe Cusery (Frankreich)

Dank auch an alle Clubfotografen!

Änderungen von Telefon, Fax, Mobil-Rufnummern,
Bankverbindungen und Adressen,
bitte dem Vorstand und der Redaktion mitteilen.

Vorwort

Liebe Mitglieder,

auch im neuen Oldtimerjahr des
OCRM stehen zahlreiche Veran-
staltungen an. Neben unseren
beliebten Clubfahrten und übers
Jahr verteilten Aktivitäten wollen
wir gemeinsam wieder die über
unsere Landesgrenzen ge-
schätzten „OCRM Classic Days“
veranstalten. Dieses 2-tägige
Mammutprogramm ist nur mit Hil-
fe von engagierten Mitgliedern
und Freunden des OCRM zu be-
wältigen. Die Vorbereitungen sind
bereits im Gange.

Auch im Vorstand gibt es, bedingt
durch Neuorientierung und
Schwerpunktveränderung inner-
halb des Vorstandes, Um- und
Neubesetzungen, damit der Club
als Ganzes weiterlebt und damit
das Angebot an Fahrten und ge-
meinsamen Treffen und Feiern
auch in Zukunft Bestand hat.
Wichtiger Teil sind auch die
Clubabende im schönen Wander-
heim, welches uns die Möglichkeit
des gepflegten Gedankenaus-
tausches gibt. Nutzen wir die
Chance und freuen wir uns auf
das, was kommt. Allen Mitglie-
dern, Freunden und Gästen wün-
sche ich eine pannenfreie Saison
und gemeinsam viel Spaß und
Begeisterung an unserem schö-
nen Hobby.

In diesem Sinne alles Gute, Ge-
sundheit und ein aktives neues
Oldtimer-Jahr 2015!

Euer Wolfgang

1. Vorsitzender



Wolfgang Höptner

Geburtstage / Neue Mitglieder

Feb. 2015	50	Netz Heiko
März 2015	55	Heinrich Jürgen
Feb. 2015	55	Kaufmann Michael
Feb. 2015	55	Prof.Dr. Christoph Reiss
Feb. 2015	60	Meise Günther
Feb. 2015	60	Prof.Dr. Christian Vahl
März 2015	65	Hofem Heribert
Feb. 2015	75	Gräf Marianne
März 2015	80	Krebs Henning
Feb. 2015	85	Sellhast Änni

Treffen - Termine

Stammtische 2015 WANDERHEIM

Kapellenstrasse 44
55124 Mainz-Gonsenheim
06131-469948

Jeden 1. Mittwoch im Monat ...

1.April / 6.Mai / 3.Juni / 1.Juli / 5.August /
2.Sept. / 7.Okt. / 4.Nov. / 2.Dez.

Stammtische beginnen ab sofort um
19.30 Uhr!!

OCRM-Veranstaltungen/Termine 2015

26.4. 2015	OCRM - 1. Clubfahrt Wolfgang Frey u. Team
2.+ 3.5. 2015	OCRM - Ausstellung "Alte Markthalle Ingelheim"
30.5.-31.05.2015	OCRM - Ausstellung Erdbeerfest, Mainz - Gon- senheim - Verkehrsverein
Juni / Juli 2015	OCRM 2. Clubfahrt noch kein Ausrichter
08.08. 2015	OCRM - Classie - Days - 22. Internationale Oldtimerausfahrt 2015
09.08. 2015	OCRM - Classie - Days - 6. Oldtimer -Frühschoppen
30.08. 2015	OCRM - Schraubertag bei Wolfgang Höptner
06.09. 2015	OCRM 3. Clubfahrt Ingrid u. Wilfried Vögele
05.10. 2015	OCRM - Erntedankfest Heidesheim
24.+25.10. 2015	OCRM - Ausflug / Busfahrt Busfahrt nach Einbeck (Sa.+ So.)
05.12. 2015	OCRM - Weihnachtsfeier mit Clubmeister- Ehrung

weitere Termine auf unserer Homepage!
ocrm.de



OCRM
Fanartikel

Jacken blau	40,-€
Baumwolljacken	30,-€
T-shirt blau	15,-€
T-shirt schwarz	20,-€
Stockschirme	15,-€
Kappen	15,-€
Logos	
zum Aufnähen	7,-€
Ambanduhren	20,-€

Bestellungen an: wum.hannappel@web.de

Die Qual der Wahl



Fotos
W.Hannappel

Oldtimer Club Rhein- Main e.V. im ADAC Protokoll der Mitgliederversammlung 2015

27.Februar 2015, um 19.30 Uhr, im Wanderheim, Kapellenstraße 44, in 55124 Gonsenheim
Auszug aus dem Mitgliederversammlungs-Protokoll

Bericht des Vorsitzenden über das vergangene Vereinsjahr.
Bericht des 1.Vorsitzenden.

12 Mitglieder sind 2014 ausgeschieden:
1 Mitglied ist verstorben.

7 neue Mitglieder wurden 2014 aufgenommen:
Zum 01.01.2015 hat der Verein 131 aktive Mitglieder.

Veranstaltungen und Aktivitäten im Jahr 2014:
11 Stammtischabende und 12 Vorstandssitzungen fanden statt.
Am 07.März 2014 war die Jahreshauptversammlung.
Es wurden 4 Clubzeitungen „Oldtimer Aktuell“ gedruckt.

Über die Clubfahrten, den Classic Days 2014, den 5.Oldteimer Frühschoppen und der Ausstellungen 2014 in der Alten Markthalle in Ingelheim berichtete der 1.Vorsitzende.

Entlastung des Vorstandes und Schatzmeister.
Entlastung des Schatzmeisters:

Einstimmig
3 Enthaltungen
Einstimmig
Enthaltung des Betroffenen
Einstimmig
Enthaltung des Betroffenen

Entlastung des Vorstandes:

Wahl zum 1.Vorsitzenden Wolfgang Höptner

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum 1.Vorsitzenden wurde Wolfgang Höptner gewählt

Wahl zum 2.Vorsitzenden Wilfried Vögele

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum 2.Vorsitzenden wurde Wilfried Vögele gewählt

Fahrtleitung übernimmt Wilfried Vögele (kommissarisch)

Wahl zum Schriftführer Marlen Hannappel

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum Schriftführer wurde Marlen Hannappel gewählt

Wahl zum Jugendwart Hiltrud Schweisfurt-Stannehl

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zur Jugendwartin wurde Hiltrud Schweisfurt-Stannehl gewählt

Wahl zum Kassenwart Stepfán Bonutto

Weitere Vorschläge lagen nicht vor.
Zum Kassenwart wurde Stepfán Bonutto gewählt

Wahl zum 1.Beisitzer Robert Appel

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum 1.Beisitzer wurde Robert Appel gewählt

Wahl zum 1.Kassenprüfer Michael Lonitz

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum 1.Kassenprüfer wurde Michael Lonitz gewählt

Wahl zum 2.Kassenprüfer Knut Ball

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum 2.Kassenprüfer wurde Knut Ball gewählt

Wahl zum Delegierten für die Mitgliederversammlung des ADAC-Hessen-Thüringen
Wilfried Vögele

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum Delegierten wurde Wilfried Vögele gewählt

Wahl zum Ersatzdelegierten für die Mitgliederversammlung des ADAC Hessen-Thüringen
Wolfgang Höptner

Weitere Vorschläge lagen nicht vor
Zum Ersatzdelegierten wurde Wolfgang Höptner gewählt

Der 1. Vorsitzende bedanke sich für die Abstimmungsergebnisse und geht davon aus, dass die gemeinsame Vorstandsarbeit auch weiterhin Erfolg haben wird.

Verschiedenes

Wolfgang Höptner stellte alle Veranstaltungen und Termine die im Jahr 2015 stattfinden vor. Außerdem werden die Termine regelmäßig in der Clubzeitung „Oldtimer Aktuell“ und im Internet bekannt gegeben.

Zum Schluss bedankte sich der 1.Vorsitzende für die zügige Abwicklung der Mitgliederversammlung und bei allen Helfern und Vorstandmitgliedern für die Unterstützung.

Ende der Versammlung: 20:55 Uhr

VORSTAND




1. Vorsitzender: Wolfgang Höptner **2. Vorsitzender: Wilfried Vögele**

SCHRIFTFÜHRER






1. Schriftführer: Marlen Hannappel **2. Schriftführer: Hiltrud Schweisfurt-Stannehl**
3. Schriftführer: Stepfán Bonutto **4. Schriftführer: Robert Appel**

JUGENDWARTIN




1. Jugendwartin: Hiltrud Schweisfurt-Stannehl **2. Jugendwartin: Hiltrud Schweisfurt-Stannehl**

BEISITZER




1. Beisitzer: Robert Appel **2. Beisitzer: Robert Appel**

KASSENPRÜFER / **SCHRIFTFÜHRER** / **BEISITZER** / **DELEG.**




1. Kassenprüfer: Michael Lonitz **2. Kassenprüfer: Michael Lonitz**

DAS LETZTE



"Das letzte Mal, dass so etwas entdeckt wird"

09.12.2014, 09:19 Uhr | Hanne Lübbehüsen, SP-X

Ein Anwesen in West-Frankreich, auf der Rückseite behelfsmäßige Wellblech-Unterstände, darunter dutzende Autos aus dem vergangenen Jahrhundert im Dornröschenschlaf. Zwei Experten des französischen Auktionshauses Artcurial haben einen sensationellen Scheunenfund gemacht: Eine Oldtimer-Sammlung von rund 60 Fahrzeugen, darunter verschollene Exemplare und legendäre Marken wie Bugatti, Hispano-Suiza, Talbot-Lago, Panhard-Levassor, Maserati, Ferrari und Delahaye. Wie sich die beiden Oldtimer-Spezialisten gefühlt haben, als sie realisierten, um welches Ausmaß eines "Scheunenfundes" es sich handelt, könnten nur Fans klassischer Automobile nachvollziehen: "Wir waren von unseren Gefühlen überwältigt", sagt Matthieu Lamoure, Geschäftsführer der Automobilsparte des Auktionshauses. Er und sein Kollege hätten sich gefühlt wie die Entdecker von Tutanchamuns Grab.



Oldtimer-Scheunenfund: Sensationelle Exemplare

"Das ist sicher das letzte Mal, dass so etwas entdeckt wird", glaubt Pierre Novikoff, Automobil-Experte bei Artcurial, der den Tipp bekommen hatte. Dafür gibt es nach seiner Meinung verschiedene Gründe: Die Anzahl der Autos, die historische Reichweite von den ersten Jahren des Automobils bis in die 70er Jahre sowie die Qualität und Herkunft der Modelle. Über andere wiedergefundene Sammlungen habe man etwas gewusst, sie seien dokumentiert gewesen - "unsere ist völlig neu, eine echte Entdeckung."

Sammlung von Roger Baillon

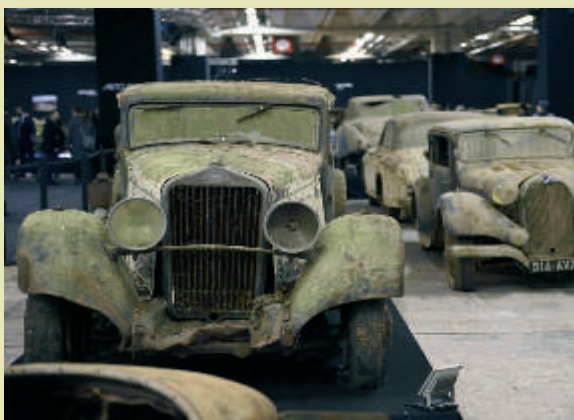
Die Sammlung hatte der Transport-Unternehmer Roger Baillon in den 1950er Jahren begonnen. Der Autofan, der einmal einen selbstkonstruierten Roadster auf der Pariser Automesse vorgestellt hatte, wollte ein Automuseum schaffen, dafür hatte er das Anwesen gekauft, so erzählen es die Wiederentdecker. Ein Sammler, der seiner Zeit voraus war, waren doch Vorkriegsmodelle nicht immer so begehrt wie heute. "Zu dieser Zeit rettete Baillon viele der Autos vor dem Schrottplatz", so Novikoff. In den 1970ern ging es mit dem Transportunternehmen bergab, Baillon musste Autos verkaufen. "Man dachte wohl, er hätte damals alles verkauft, so wurde die Sammlung vergessen", spekuliert Novikoff.



Und so rotteten die wertvollen Wagen, mehr oder weniger dem Wetter ausgesetzt, vor sich hin: Zum Beispiel drei Talbots aus der Schmiede des französischen Karosseriebauers Saoutchik mit ihren ausladenden Formen oder ein Cabrio der spanisch-schweizerischen Luxusmarke Hispano Suiza aus den 1920er Jahren mit Karosserie von Million-Guiet.

Ferrari von Alain Delon

Etwas beschaulicher hatten es zwei neuere Modelle, davon eines, das als verschollen galt: Der Ferrari 250 GT SWB California Spider, einer von 37 Exemplaren, hat einen Wert zwischen 9,5 und 12 Millionen Euro. Prominenter Vorbesitzer ist Schauspieler Alain Delon. Die Finder entdeckten ihn in einer Garage unter einem Stapel Zeitschriften - passenderweise alte Oldtimer-Magazine. Der Italiener hatte über die Jahre gute Gesellschaft: Ein Maserati A6G Gran Sport mit der Karosserie von Frua aus dem Jahr 1956 war gleich nebenan geparkt - eines von insgesamt nur drei Exemplaren.



Oldtimer-Scheunenfund in Frankreich: Ferrari 250 GT SWB California Spider und Maserati A6G Gran Sport Frua

(Quelle: Artcurial)



Maserati A6G 2000 Gran Sport Berlinetta 1956
1,72Mio



Jaguar S 3,4
21T€



Ferrari 250 GT SWB Calif.Spider 1961(A.Delon)
14,2Mio



Lorraine-Dietrich-Type-A4-torpedo-Grummer
40T€



Singer-roadster-1500
9T€



Talbot-Lago T26 Grand Sport
1,45Mio



Lagonda LG 45 1936
82T€



Talbot-Lago-T26-Record-Fastback-Coupe
par-Saoutchik
300T€



Hispano-Suiza-H6B-Cabriolet
par-Million-Guiet-1925
480T€



Delahaye-Type-43-camion-plateau-1911
21T€



Voisin-Type-C24-limousine-1933-1934 - 96T€



Facel-Excellence-1960
120T€



Sandford Type S
50T€



Panhard-et-Levassor-Dynamic-X76-Coupe
Junior-ca-1936
47T€

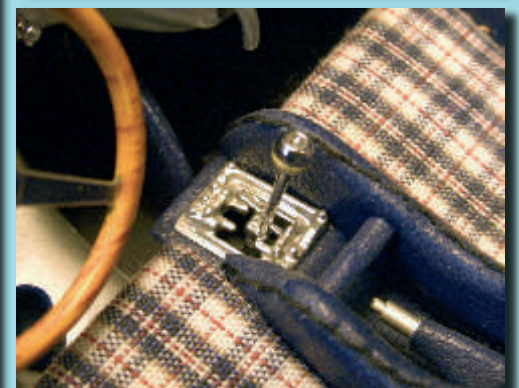
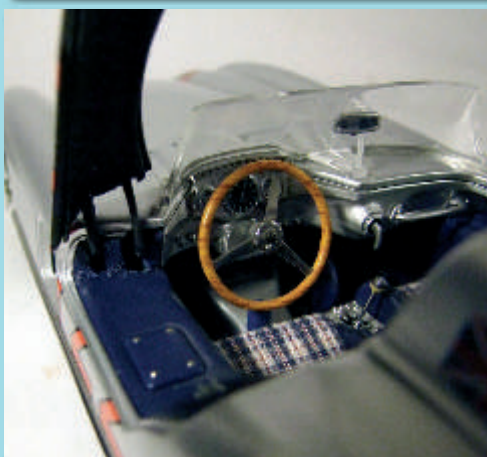
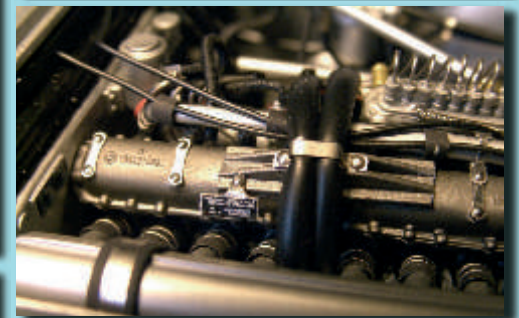




Hier sollen auch einmal die Modellbaufreunde auf ihre Kosten kommen.

Vorge stellt wird hier ein 300 SLR Mille Miglia von 1955 im Maßstab 1:18. Es ist ca. 25cm lang, gänzlich aus Metall und wiegt exakt 781 Gramm!

verlieben





LORYC? Nie gehört. So ging es auch dem deutschen Auswanderer Charly Bosch, als er auf Mallorca einen Oldtimer suchte. Was macht man, wenn einem ein Porsche Carrera GT nicht mehr genug ist? Ein noch stärkeres Auto kaufen, nur um sich damit nach ein paar Jahren wieder zu langweilen? Auf dieses Wettrüsten hatte Charly Bosch keine Lust mehr. Als der deutsche Auswan-

Auto mit Tücken

Viel Freude hatte er an dem Oldtimer anfangs allerdings nicht.

Denn kaum war Bosch damit ein paar Kilometer unterwegs, zeriss es ihm den antiken Vierzylinder. Und nachdem das in den ersten 200 Kilometern gleich nochmal passiert war, hatte er genug von der alten Technik. Deshalb

baute er kurzerhand einen Elektromotor ein. Obwohl nicht verwandt oder verschwägert mit dem schwäbischen Technologie-Konzern gleichen Namens, kennt sich Bosch damit einfach besser aus als mit Verbrennern, hat auf diesem Sektor ein paar Erfindungen gemacht, die ihm sein Auskommen sichern und deshalb auch nicht lange für den Umbau gebraucht. "Vier Tage und Nächte



derer vor zwei Jahren nach Mallorca umsiedelte, hat er deshalb einen scharfen Schnitt gemacht. Statt mit dem Porsche wollte er fortan mit einem Oldtimer fahren, und zwar mit einem, bei dem Tempo nun wirklich keine Rolle mehr spielt.

Nur noch zwölf Loryc gibt es

Am Ende der Suche landete er bei einem Loryc. Dass er von der Marke vorher noch nie etwas gehört hatte, ist kein Wunder. Denn außer auf Mallorca kennt kaum jemand die 1920 gegründete Firma. Und auch dort hat man sie schon fast wieder vergessen. Denn erstens hat Loryc bereits 1925 wieder pleite gemacht, und zweitens hat die Firma kaum mehr als 100 Autos gebaut, von denen nach Boschs Recherchen nicht einmal ein Dutzend überlebt haben.

All das war ihm damals allerdings noch egal. Er hatte sich einfach in den Wagen verguckt und so lange mit den störrischen Besitzern verhandelt, bis er sich als dritter Eigentümer in den Fahrzeugschein eintragen durfte. "Am Ende hat wohl den Ausschlag gegeben, dass der Wagen mit mir auf der Insel bleiben sollte und nicht in irgend einer Sammlung im Ausland verschwinden würde", erinnert sich der Unternehmer.

stand ich in der Werkstatt, dann war der Loryc bereit für seine elektrische Jungfernfahrt", erzählt Bosch und bekommt schon leuchtende Augen, wenn er nur daran denkt. Nicht umsonst währte die erste Fahrt damals gleich 84 Kilometer: "Ich war so begeistert, dass ich gefahren bin, bis die Akkus leer waren". Diese Begeisterung hat angehalten. Denn den Porsche hat er seitdem tatsächlich kaum mehr bewegt. Während der Loryc allein im letzten Jahr 6000 Kilometer auf die antike Uhr im polierten Cockpit bekommen hat, waren es beim Carrera GT keine 200. "Seitdem



der Loryc elektrisch fährt, war ich an keiner Tankstelle mehr." Oldtimer auf 65 km/h begrenzt Soweit, so gut. Nur mit der Entschleunigung hat es nicht so recht geklappt. Zwar hat er den Oldtimer tatsächlich auf 65 km/h limitiert und Bosch genießt nichts mehr als die elektrischen Schleichfahrten runter zum Strand oder nach Palma ins Café. Doch Zeit dafür hat er seit dem Umbau des Loryc eigentlich keine mehr. Denn irgendwie hat ihn die Idee so begeistert und bei seinen Bekannten so viel Neugier geweckt, dass dem Umbau ein Neubau folgen soll. "We are back," hat er in großen, roten Lettern auf seinen Oldtimer geklebt, sich die Markenrechte gesichert und eine Kleinserienfertigung angestoßen.

Deshalb kann er mittlerweile sehr genau über die Geschichte der Marke referieren und weiß zum Beispiel auch von Motorsporterefolgen wie der schnellsten Runde seiner Klasse und dem dritten Platz in der Gesamtwertung in Le Mans. Er kennt das Gerücht über den einen Loryc, der angeblich von Ernest Hemingway während seiner Zeit in Paris gefahren wurde. Er hat Kontakt zu den Nachfahren der Gründerfamilien. Und vor allem hat er einen Entwurf für einen würdigen Nachfolger, der auf dem Computer schon fertig ist und in der Werkstatt so langsam Gestalt annimmt.

der Loryc elektrisch fährt, war ich an keiner Tankstelle mehr."

Oldtimer auf 65 km/h begrenzt Soweit, so gut. Nur mit der Entschleunigung hat es nicht so recht geklappt. Zwar hat er den Oldtimer tatsächlich auf 65 km/h limitiert und Bosch genießt nichts mehr als die elektrischen Schleichfahrten runter zum Strand oder nach Palma ins Café. Doch Zeit dafür hat er seit dem Umbau des Loryc eigentlich keine mehr. Denn irgendwie hat ihn die Idee so begeistert und bei seinen Bekannten so viel Neugier geweckt, dass dem Umbau ein Neubau folgen soll. "We are back," hat er in großen, roten Lettern auf seinen Oldtimer geklebt, sich die Markenrechte gesichert und eine Kleinserienfertigung angestoßen.

Deshalb kann er mittlerweile sehr genau über die Geschichte der Marke referieren und weiß zum Beispiel auch von Motorsporterefolgen wie der schnellsten Runde seiner Klasse und dem dritten Platz in der Gesamtwertung in Le Mans. Er kennt das Gerücht über den einen Loryc, der angeblich

von Ernest Hemingway während seiner Zeit in Paris gefahren wurde. Er hat Kontakt zu den Nachfahren der Gründerfamilien. Und vor allem hat er einen Entwurf für einen würdigen Nachfolger, der auf dem Computer schon fertig ist und in der Werkstatt so langsam Gestalt annimmt.

Beim Design nur spärlich modernisiert und anders als sein Oldtimer mit dem schnittigen Boattail der früheren Loryc-Rennwagen veredelt, hat er den Wagen mit Hilfe von rund 40 Zulieferern aus der Automobilindustrie vor allem unter dem Blech auf den neuesten Stand gebracht. Die antiquierten Speichenräder werden von soliden Bremsen verzögert, den Antrieb übernimmt ein 20 PS starker Elektromotor von Linde, der Spitzengeschwindigkeiten von gut 100 km/h ermöglicht, und den

LORYC - mehr als nur ein Traum

Strom speichert ein Lithium-Eisenphosphat-Akku aus Fernost. Bis zu 250 Kilometer Reichweite Während sein historischer Prototyp noch mit rund 100 Kilometern Reichweite auskommen muss, will er dort für die Serie noch einmal ordentlich nachlegen. Weil es am Strand keine Steckdosen gibt und das Regierungsprogramm für 2000 Ladesäulen auf der Insel noch lange nicht umgesetzt ist, muss eine Akkuladung reichen, um jeden Punkt auf Mallorca zu erreichen und auch wieder nach Hause zu kommen, hat Bosch entschieden und verspricht deshalb einen Aktionsradius von mindestens 250 Kilometern.

Technisch ist Bosch mit seinem Projekt auf einem guten Weg und finanziell ist er offenbar so abgesichert, dass er sich auch keine Sorgen machen muss. Doch die Sache mit dem Vertrieb bereitet ihm noch arge Kopfschmerzen. Denn seit er sein Projekt das erste Mal öffentlich gemacht, von Preisen um die 50.000 Euro erzählt und schon für dieses Frühjahr den Start einer Kleinserie von mehreren hundert Autos jährlich in Aussicht gestellt hat, wird er vom Interesse überrollt. Das Telefon steht nicht mehr still, das Mailpostfach quillt über und mit der elektrischen Entschleunigung ist es nicht mehr weit her.

Deshalb hat Bosch vor ein paar Wochen die Reißleine gezogen, das Projekt gestoppt und fängt jetzt im kleineren Maßstab mit dem gleichen Modell noch einmal von vorne an. Was der Wagen dann kosten wird und wann es soweit ist? Dazu will er diesmal nichts mehr sagen. Sonst ist es mit der Beschaulichkeit vielleicht bald ganz vorbei. Und dann kann er auch gleich wieder Porsche fahren. Den Loryc von Charlie Bosch können Sie in unserer Fotoshow bewundern.

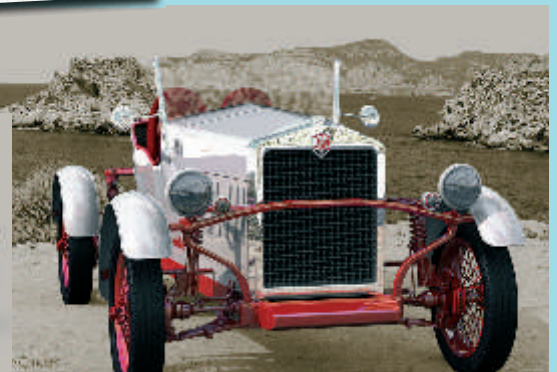
(Quelle: Benjamin Bessinger/SP-X)



Es ist eine Reichweite von 250 Km angestrebt. Noch befindet sich das Projekt in der Planungsphase.



LORYC mit Bootscheck und als Pickup



EINBECK



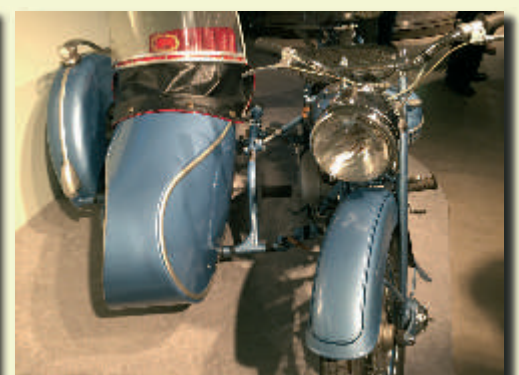
Wolfgang Höpner war wieder einmal auf Tour in Sachen Oldtimermuseum.

Diesmal führte ihn der Weg nach **Einbeck**, eine ehemalige Hansestadt, ein Mittelzentrum und eine selbständige Gemeinde im Landkreis Northeim in Südniedersachsen.



Das Alte Rathaus und Eulenspiegel-Brunnen

Bemerkenswert ist das dortige Auto- und Motorradmuseum, mit „Gütermann-Kutschen“ mit und ohne Motor und Oldtimergruppen, die nach Ländern (Italien, England, Frankreich, Deutschland etc) präsentiert werden.
Unbedingt eine Reise wert!! (Red)



hobby
Das Magazin der Technik

7. JULI 1938 - DM 4,50

SCHWARZ ... 300
DUBBEL ... 300
SILBER ... 300
GOLD ... 300

SCHWARZ ... 300
DUBBEL ... 300
SILBER ... 300
GOLD ... 300

ZD-14-50

Frohe Fahrt mit ZUNDAPP Dolphin

Kleinwagen-Sensation:
DAF 600

ZD con 3,3 PS

FAHR' JA VORSICHTIG!...

Aber natürlich, Liebling. Du weißt doch, ich fahre immer vorsichtig, mit Kopf- und guten Reifen. Besonders die Reifen sind mir wichtig, die müssen bei mir schon sehr gut sein. Daher fahre ich jetzt eine Marke für „reifenbewusste“ Fahrer:

VEITH B.F. Goodrich

Vom Benzinesel zum Straßen torpedo

Ein großer und zweier Weg
Weg von den Kleinstwagen des
Automobils in die Gegenwart.
Die Wege sind langweilig die Zu-
kunft verläuft aber die
schöne neue Welt.

zum Straßen torpedo

SOLEX

Die weltberühmte SOLEX-Motorrad-
fabrik in Berlin hat die neue SOLEX
Motorrad-Fabrik
Berlin-Buchholz.

AUF ALLEN STRASSEN DER WELT

MERCEDES

Diese Maschine

Mercedes-Benz Motorrad-Fabrik
Berlin-Buchholz

DETAILS SPURSTANGE

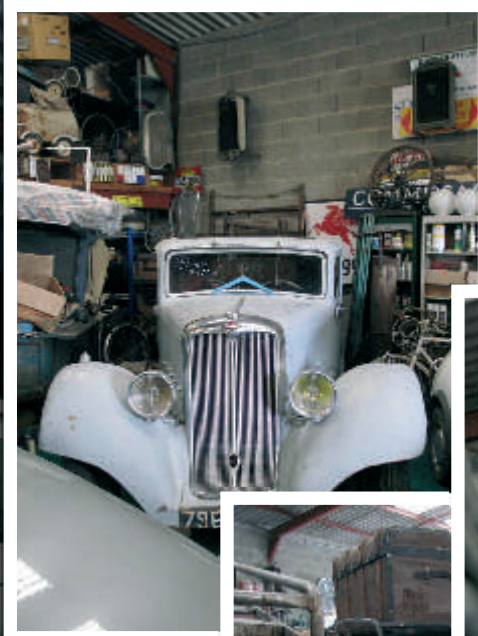
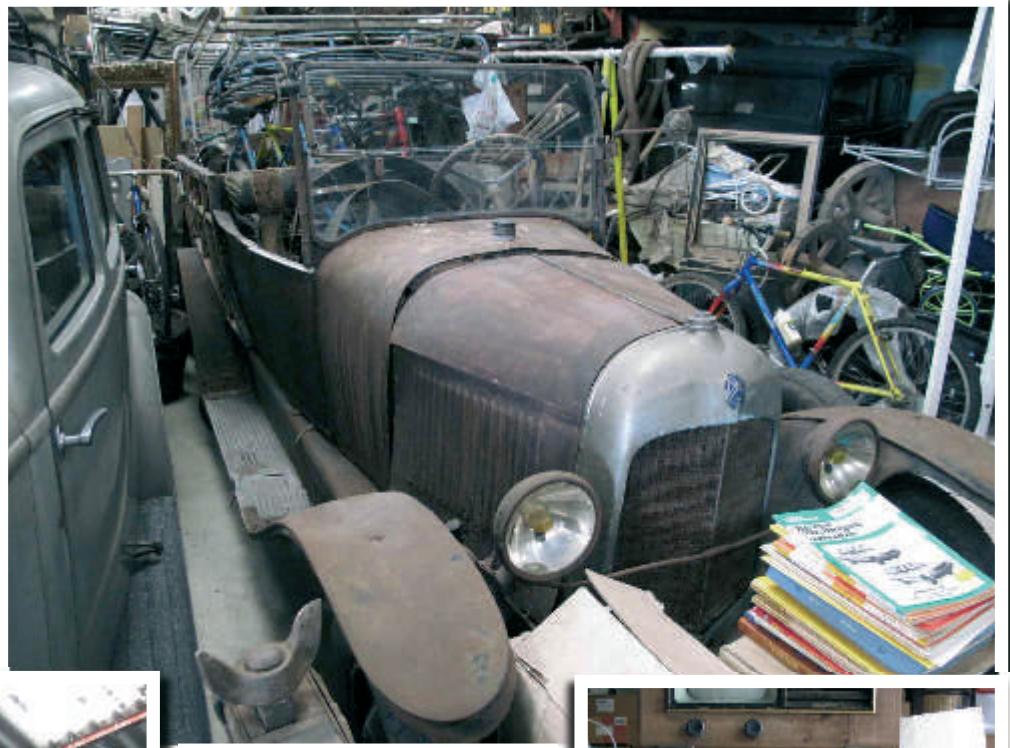
WERRER

De Wittich & Co. Kfz-Importeur

Mercedes-Benz

Nachschlag zum Titelfoto: Sammler oder Messi?

...egal, interessant allemal.



Lange hat es gedauert, bis endlich der gesuchte Oldtimer gefunden war. Vorausgegangen war ein intensives, monatelanges Studium von Kleinanzeigen in Oldtimer-Zeitschriften und im Internet. Preisvergleiche, E-Mail-Verkehr, unzählige Telefonate. Die Wochenenden waren reserviert für Besuche von Oldtimer-Märkten und Messen, der Urlaub wurde geopfert und manchmal geriet bei so viel Enthusiasmus sogar der Haussegen etwas in Schiefelage. Doch schließlich war er gefunden. Der lange ersehnte Oldtimer stand endlich in der heimischen Garage. Ganz passabel noch im Zustand, beileibe keine Schrottblaube - Experten würden ihn vielleicht in die Zustandskategorie 3, das heißt "Fahrbereit, mit deutlichen Gebrauchsspuren", einstufen. Es könnte alles so schön sein, wenn nun nicht eine quälende Frage im Raum stünde:

Restaurieren oder nicht?

Zugegeben, an dieser Frage scheiden sich die Geister. Mehr noch als vor einigen Jahren scheint sie heute Konventionen zu sprengen, ist sie doch alles andere als mit einem klaren



Ja oder Nein zu beantworten. Über Jahrzehnte war es geradezu selbstverständlich, dass es einen Garagen- oder Scheunenfund erst einmal zu restaurieren galt, bevor sich sein Besitzer damit auf einem Oldtimer-Treffen sehen lassen und der Bewunderung des Publikums sicher sein konnte. Da war es gängige Praxis, zunächst einmal alles zu fotografieren und zu zerlegen. Es folgte die vermeintlich unumgängliche "klinische" Reinigung mit Hochdruckreiniger und Sandstrahlpistole und schließlich erhielt das heilige Blechle noch eine strahlende Hochglanzlackierung. Neuer Chrom und Nickel waren sowieso fällig.

Lädierte Fahrzeugteile, deren Wiederinstandsetzung und Aufarbeitung sich nach wirtschaftlichen Erwägungen nicht lohnte, wurden kurz entschlossen ausgetauscht, während das danach nicht mehr benötigte Originalteil häufig in den Schrott-Container wanderte. Immerhin gab es ja vielfach preiswerte Nachfertigungen aus dem osteuropäischen Ausland - beispielsweise von Scheinwerfern, Trichterhupen, Motorrad-schutzblechen etc., die man einfach nur noch zu montieren brauchte. Nur allzu verständ-

lich, war und ist dies aufgrund der Stundensätze heutiger Werkstätten ganz klar der kostengünstigste Weg.

Doch ist es auch der einzig richtige Weg? Sicher nicht. Die Alternative zu einer konsequenten Vollglanz-Wiederherstellung ist eine Restaurierung im Sinne von *Erhaltung der historischen Substanz. Kein Restaurator der Welt käme auf die Idee, ein altes Gemälde zu restaurieren, indem er zuerst einmal alles bis auf die Leinwand abstrahlt, um hinterher das Ganze neu nachzumalen oder gar durch einen Nachdruck zu ersetzen. Das käme einem Totalschaden gleich!

Immer mehr Liebhaber historischer Fahrzeuge, ganz gleich ob es sich hierbei um die Fahrzeuggattungen Motorräder, Automobile, Fahrräder oder Nutzfahrzeuge handelt, sehen daher den wahren Wert eines Oldtimers in dessen Originalität. Da wird die eine oder andere Schramme als unvermeidliche Gebrauchsspur einer jahrzehntelangen Nutzung ganz einfach akzeptiert. Da darf auch der Chrom von Bläschen unterwandert, der Nickel stumpf und angelaufen sein. Rissignarbigem Leder, abgegriffenen Lenkrädern, verwitterten Zierlinien, Schriftzügen oder schiefe getretenen Fußrasten kommt auf einmal eine ganz neue Bedeutung zu. Sie lassen den Oldtimer plötzlich in einem ganz anderen Licht erscheinen.

Patina heißt das Zauberwort

Die Patina, die unsere unrestaurierten Vehikel mit dem behaglichen Flair alter Gemälde, antiker Möbel und kostbaren Tafelsilbers umgibt. Liebenswerte, seidenmatte Patina. Da riecht es förmlich nach altem Gummi, nach Benzin und Motorenöl. Museale Kleinode. Doch leider sind Fahrzeuge, die sich in einem derart guten und erhaltenswerten Originalzustand befinden, ausgesprochen selten. In den meisten Fällen sind aufwendige Schweißarbeiten an Karosserie und Rahmen unumgänglich. Häufig wurden sie von ihren Vorbesitzern "modernisiert", umlackiert und den jeweiligen Trends der Zeit angepasst. Dann bleibt dem neuen Besitzer meist keine andere Wahl, als die einer mehr oder weniger kostspieligen Komplettrestaurierung. Am Ende steht dafür aber dann nicht selten der toprestaurierte Oldtimer. Mit aufwendigen Lackierungen, poliertem Leichtmetall und Hochglanz bis zur letzten Schraube präsentieren sich diese Schätze nicht selten in einem Zustand besser als neu. Fachleute sprechen hier von "Showroom Condition". Ehrfurchtsvoll und tief beeindruckt von der atemberaubenden Schönheit und dem handwerklichen Geschick der Restaurateure werden sie mit Recht vom Publikum bewundert. Einfach traumhaft.

Zum Fahren fast zu schade.

Doch im Gegensatz zu den unrestaurierten Oldtimern birgt der Erwerb eines komplett restaurierten Fahrzeuges auch gewisse Gefahren, denn unter dem neuen Lack lassen sich relativ leicht Mängel verbergen. Da wird mitunter gespachtelt und gefillert, was das Zeug hält. Und von Laien im Feuereifer gelegentlich auch an sicherheitsrelevanten, tra-

genden Teilen wie beispielsweise Rahmen, Gabeln, Felgen und dergleichen. Zudem gibt es besonders im Bereich der hochpreisigen Fahrzeuge mittlerweile Nachfertigungen, die professionell aufgebaut, von den Originalen wenn überhaupt, dann nur noch sehr schwer zu unterscheiden sind. So können beispielsweise aus England komplett neu gefertigte Rennmaschinen nach den Vorbildern aus den 50er und 60er Jahren bezogen werden. Wunderschön gemacht - nur eben Neufahrzeuge - keine echten Oldtimer, auch wenn sie den Anschein erwecken.



Restaurierung im Ausland?

Eine Überlegung wert könnte auch die Restaurierung in einem Land mit niedrigeren Arbeitskosten sein. Wenn es sich dabei um ein EU-Land handelt, sind keinerlei Formalitäten für die Verbringung des Fahrzeuges dorthin und seine Rückkehr nach Deutschland erforderlich. Sollte der Restaurator aber in einem Nicht-EU-Land tätig sein, muss bedacht werden, dass sowohl das Hinbringen des un bearbeiteten wie auch das Abholen des restaurierten Fahrzeuges ein Zollvorgang ist, für den einige Regeln eingehalten werden müssen.

der Vorgang selbst wird "passive Veredelung" genannt.

Bei den Hauptzollämtern (www.zoll.de) gibt es eigens dazu einen sog. "Veredelungsschein". Schon vor der Verbringung des Fahrzeuges ins Ausland ist der Veredelungsschein zu besorgen. Denn damit erspart man sich bei den Grenzzollämtern umständliche Erklärungen über das beabsichtigte Vorhaben und es ist damit auch sichergestellt, dass bei der Rückkehr die Einfuhrabgaben in Höhe von 19 % wirklich nur von dem hinzugekommenen Mehrwert (Rechnungspreis) berechnet werden.

Fazit:

Es scheint keine eindeutige Antwort auf die eingangs gestellte Frage "Restaurieren oder nicht?" zu geben. Dennoch, im Sinne der Erhaltung des historisch Wertvollen sollten Fahrzeuge in besonders gutem Originalzustand unrestauriert belassen werden, denn jede Restaurierung kostet auch historische Substanz. Gerade diese Erkenntnis führte besonders in den letzten Jahren zu einem Trend, dem sich immer mehr Oldtimer-Freunde anschließen. Da derartige Fahrzeuge aber zu den absoluten Ausnahmeerscheinungen zählen, werden die meisten Scheunenfunde wohl oder übel wie gehabt eine Restaurierung über sich ergehen lassen müssen.