

FASZINATION OLDTIMER

Eine Reise in die Geschichte

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser

Ich stehe still, man hört ein Motorengeräusch, es ist noch nichts zu sehen, und plötzlich fährt er an mir vorbei, ein alter Alfa Romeo Giulietta. War da nicht Privatdetektiv Matula aus der Serie «Ein Fall für zwei» am Steuer?

Seit ich vor einiger Zeit eine Diskussion über Clementine, die Werbefrau der Firma Ariel aus den 70er-Jahren, mit unserem Auszubildenden hatte und ich einfach nicht verstehen konnte, warum er diese Werbe-Ikone nicht kennt, die doch den Umsatz des Waschmittels verdoppelt hatte, weiss ich, dass ich ziemlich «Old School» bin.

Was fasziniert uns an alten Gegenständen wie Walkmans, alten Computerspielen und Schallplatten? Ist es der wehmütige Blick zurück in unsere Jugend? Kaum, denn auch junge Menschen sind fasziniert von diesem alten «Zeug». Darum haben wir uns entschieden, in diesem Kundenmagazin einen Blick auf Oldtimer zu werfen, wir haben Fachleute besucht, welche sich auf die Restaurierung von alten Fahrzeugen spezialisiert haben. Susan und Gianluca, konnten mit unserem Papierlieferanten Andreas Bernhard von Fischer Papier einen herrlichen Ausflug durch die herbstliche Gegend vor unserer Haustüre machen, natürlich in seinem alten Volvo.

Bei der Herstellung des Magazins haben wir uns von der magischen Wirkung der Oldtimerwelt verzaubern lassen. Für unsere jüngeren Leserinnen und Leser soll es die Sehnsucht nach einer nicht selbst erlebten Epoche wecken. Tauchen Sie mit uns ein, in eine Welt, welche mit ihrer analogen, mechanischen Technik begeistert, jenseits von unserem digitalen Alltag.

Ich wünsche allen
viel Spass beim Lesen!

Thomas Ambühl
Geschäftsführer der Sarganserländer Druck AG



Lösungswort Seite 30: HORCH 855 ROADSTER, 1939



Konzeption/Gestaltung/Druck
Druckerei Landquart AG
www.drucki.ch
Redaktion: René Zweidler

Umschlag und Inhalt
Aussen: Offsetdruck auf Silberfolienprint und UV-Kombilackierung
© Druckerei Landquart AG | 2022

Papier
Umschlag: Algro Design, halbmatt gestr., weiss, FSC Mix, 270 gm²
Inhalt: X-Motion White, Offset veredelt, FSC Mix, 120 gm²

4

In der Naht liegt das Detail.

Der Carrosseriesattler stellt alle Teile der Kraftfahrzeugausstattung her.

6

Die gelben Autos, aber die alten ...

Unbeschwert im Postauto unsere schöne Landschaft und Natur geniessen.

8

Ohne Ausdauer keinen Kotflügel.

Es braucht viel Geschick, Vorstellungsvermögen, ein gutes Auge und viel Ausdauer.

10

Höhepunkte mit der BMW RS.

Otto Taiana (1936–2016) und die legendären Seitenwagenrennen. Hubraum: 660 ccm.

12

Meine Oldtimer sind wie Kinder.

Wer sagt denn da, dass eine Frau nichts von Automobilen versteht?

14

Wind in den Haaren mit cooler Töffbrille.

Die ganze Optik mit der sichtbaren Mechanik ist einfach fantastisch, speziell.

16

Eine Erinnerung an Schweden auf vier Rädern.

Der Geschäftsleiter der Fischer Papier AG fährt leidenschaftlich gerne alte Autos.

18

«Die Autos atmen noch.»

Autobau Erlebniswelt – eine spektakuläre Autosammlung am Bodensee mit dem Clay Regazzoni Honor Room.

20

In der Schweiz werden die Oldtimer bewegt.

Eine erstaunliche Statistik der Swiss Historic Vehicle Federation (SHVF).

22

Blueschtfahrt, Schlussfahrt, Maroni- und Glühweinabend.

Regelmässige Treffen für die Freunde alte Traktoren.

24

Über 250 Maschinen am Motorradtreffen in Rüthi.

«British Corner»: Treffpunkt für Töfffahrer, Schrauber und Fans.

26

Traumberuf: Fahrzeugrestaurator.

Für Leute mit hohem handwerklichem Geschick, die gerne sorgfältig arbeiten und Fahrzeugtechnik verstehen.

28

Gewinnen Sie ein Puzzle.

Die Gewinnerinnen und Gewinner bekommen ein von der Druckerei Landquart hergestelltes Puzzle.

30

Wo, wenn, was, wie und so.

Wichtige Adressen rund um das Thema Oldtimer.



DER FAHRZEUGSATTLER.

IN DER NAHT LIEGT DAS DETAIL

1. DER BESITZER IST KÖNIG – WIR DIE PRINZEN

Mit der jahrelangen Erfahrung als Autosattler weiss Roger, was der Kunde sucht und wünscht. Er arbeitet an einmaligen Objekten. Ein Oldtimer zum Beispiel erzählt eine Geschichte, die weitergeführt werden will. Viele Details müssen stimmen, und welche Materialien wurden im

Original verwendet, wie war es verarbeitet, es soll ja alles wieder vollkommen sein wie vorher.

Alle Aufträge, die er ausführt, haben etwas gemeinsam: Immer steht der Kunde an oberster Stelle, resp. das sind Menschen mit viel Leidenschaft und Liebe zu ihrem einmaligen Objekt. Viel Wissen, Erfahrung und ebenso viel Leidenschaft zum Detail braucht es, um die Kundenwünsche zu erfüllen.

2. NOCH NIE GESEHEN UND NOCH NIE GEHÖRT!

Auf die Frage, ob er alles alleine mache oder ob er Angestellte habe, bekam ich eine bemerkenswerte Antwort: «Nein, tagtäglich unterstützt mich meine Frau», sagte der Inhaber und Chrapf der Firma. Er hat das Glück, dass seine Frau auch den Beruf als Fahrzeugsattlerin hat, und so können sie die anspruchsvolle Arbeit bestens aufteilen. Sie seien ein gutes Team! – Das können wir uns lebhaft gut vorstellen. Wohl eine einmalige Konstellation.

3. INNENVERKLEIDUNG, MOTORBOOTPOLSTERUNG, TÖFFSATTEL

Motorradfahren ist ein Lebensgefühl. Eine Leidenschaft. Damit man dieses Gefühl erleben und geniessen kann, braucht es den

massgeschneiderten Sattel. Ergonomisch perfekt auf die Person abgestimmt stellen Roger und Fränzi einen Sattel her, der sowohl von den Materialien wie auch vom Design die Maschine als Gesamtkunstwerk vervollständigt.

Neuausstattungen von Motorbooten komplettieren das Auftragsortiment. Diese Polster sind oft in schlechtem Zustand, setzten ihnen doch das Wetter und das Strapazieren mit nassen Badeanzügen stark zu. Mit Handfertigkeit und Erfahrung werden die schwimmenden Oldtimer wieder in den glänzenden Originalzustand verwandelt.

4. WASSERDICHT VERPACKT

Mit einem Cabriolet macht das Fahren noch mehr Spass, wenn man der Sache sicher ist und weiss, dass man bei Regen mit einem wasserdichten Verdeck gut versorgt ist. – Die Anfertigung eines neuen Stoffdaches ist so eine Sache, denn entweder sind nur kleine Reparaturen notwendig oder die Besitzer kommen erst, wenn das Dach schon ziemlich «dureseicht». Mit viel Fingerspitzengefühl wird ein komplett neues Dach angefertigt. Das Fachwissen aus dem Textilbereich und deren Verarbeitung kommt ihnen zugute. Wunder-

werke entstehen, denn die Verdecke sollen nicht nur dicht sein, sondern zur Vollendung des Oldtimers beitragen.

BEVORA GMBH
AUTOSATTLEREI,
CABRIOLETVERDECK
8733 ESCHENBACH
WWW.BEVORA.CH



Ein Kunsthandwerker

Der Autosattler oder Fahrzeugsattler, in der Schweiz auch Carrosseriesattler genannt, stellt alle Teile der Kraftfahrzeugausstattung her, die mit Leder, Stoff, Kunstleder, Vinyl, Verdeckstoffen und anderen Materialien gefertigt sind. In der Schweiz lernt man diesen Beruf in einer dreijährigen Berufslehre mit begleitender Berufsfachschule.





DIE GELBEN AUTOS, ABER DIE ALTEN

SCHWELLE ZUM PARADIES

Es kommt vor, dass die Fahrgäste das eigentliche Reiseziel vergessen. Die Fahrt wird zum einmaligen und eindrucksvollen Ereignis. Posta-Classica-Ausflüge sind Reisen ohne Zeit, denn diese scheint dann für eine Weile stillzustehen, auch die Geschwindigkeit wird unwichtig und der Alltag geht vergessen.

DER KLASSIKER

Für Andrea Gaudenz stand schon als kleiner Junge fest, dass er später gerne mal ein solches Fahrzeug fahren möchte. Jedes Mal, wenn er ein gelbes Auto sah, funkelten seine Augen und sein Herz schlug höher. Andrea lernte vorerst Automechaniker und schon bald war er Postautochauffeur. Anno dazumal war



Der Klassiker



ein Chauffeur stolz, ein solcher sein zu dürfen. Seine Vorfahren waren früher bis 1968 mit Pferd und Wagen unterwegs, damals ging es noch romantischer und ruhiger zu und her als heute.

Mit 24 übernahm Andrea in Andeer die Leitung einer Werkstatt und im Jahre 2009 übernahm er die Firma. Gleichzeitig konnte er sein Hobby aufbauen, denn die Postauto-Oldtimer hatten es ihm angetan. In der Folge gesellte sich ein Postauto nach dem anderen hinzu. Deren vier sind es bis heute, und er pflegt sie mit Herzblut. Andrea legt Wert darauf, dass die Oldies im Originalzustand instand gehalten werden, da darf ruhig ein wenig «Patina» sichtbar sein.

Sein Lieblingsfahrzeug ist der «Schnauzer», ein Saurer L4C aus dem Jahre 1953, von denen soll es nur noch wenige geben. Warum sein Lieblingsfahrzeug? «In diesem Auto erlebten wir unsere Hochzeitsreise. Der L4C wurde eines Tages zum Verkauf angeboten. Da wurde unser Herz weich, und wir überlegten nicht wirklich lange und kauften dieses wunderschöne Fahrzeug, das bei uns einen speziellen Stellenwert genießt – es steht stolz in unserer Reihe und wird oft wieder für Hochzeiten resp. Gesellschaften eingesetzt.»

Mit dem typischen Frontmotor, weit über der Vorderachse, wird es auch heute noch liebevoll Schnauzen-Postauto genannt.

Diese Technik prägte über 40 Jahre lang die Postautowelt und begeistert auch heute noch Jung und Alt.

FBW C40U UND FBW 50U54R: DIE FRONTLENKER

Wagen 2, der FBW C40U, ein Frontlenker, fällt mit seinem bekannten «Opel-Kapitän-Kühlergrill» auf. In diesen Jahren (1960) begann die technische Entwicklung. Raffiniert wurde der Motor unter den Wagenboden versteckt, somit gewann man mehr Sitzplätze – clever.

FBW 50U54R, «das Postauto» der Schweizer Reisepost, Jahrgang 1967, 39 Sitzplätze. Mitte der 1960er-Jahre setzte man auf schlichtes Design und eckige Formen und liess sämtlichen «Schnickschnack» weg. Das neue und äusserst moderne Design machte diesen Wagen zum Paradepony der Post.

«SCHRÜÜBLÄ UND FLIGGÄ»

Es stimmt Andrea zufrieden, wenn er alljährlich, im Frühling, seine Oldies wieder in Schuss bringen kann. Da kommt Freude auf. Da gibt es dies und das zu reparieren, zu schrauben oder zu ersetzen, so ist z.B. der Kompressor beim L4C kaputt.

Ein Originalteil ist bis jetzt nicht aufzutreiben, was Andrea

nachdenklich macht, weil er nur Originalteile am Fahrzeug haben möchte. Aber er ist sicher, dass auch diese Knacknuss gelöst werden kann. «Im Frühling müssen die Oldies beim STVA (Strassenverkehrsamt) vorgeführt werden, und das jedes Jahr, nur so können wir mit



gutem Gewissen auf die Strassen, um unsere Gäste an unseren geliebten Fahrzeugen teilhaben zu lassen.»

GAUDENZ AG
HAUPTSTRASSE 1B
7440 ANDEER
WWW.POSTA-CLASSICA.CH

Ein Fährli mit dem Oldtimer-Postauto

«Unbeschwert im Postauto unsere schöne Landschaft und Natur geniessen. Ein wildes Tal, auf den Lauf der Sonne ausgerichtet, steile, unwegsame Talflanken, an die Felsen geklebte, sonnige Dörfer, dies alles vereint ein Tal im Tessin. Abseits von urbanen Zentren hat das Tal seine Stille und Ruhe, seinen ganz besonderen Zauber von Natur und Kultur bewahrt»: So könnte eine Ausschreibung lauten, die im Reiseprogramm von POSTA CLASSICA steht (Reiseprogramm 2022 siehe www.posta-classica.ch).



FBW C40U



FBW 50U54R

DER CARROSSIER.

OHNE AUSDAUER KEINEN KOTFLÜGEL



«... das Blech, der Klopffhammer und meine Hände werden bei der Arbeit eins.»

WER BIST DU?

Ich bin Remo Messmer und vor 16 Jahren habe ich das Geschäft von meinem Vater übernommen. Gegründet wurde die Firma 1976, also ein alteingesessenes, bekanntes Unternehmen. Ich wohne und arbeite in Grabs. Mehrheitlich bin ich in der Firma anzutreffen, da fühle ich mich wohl, umgeben von vielen Metallteilen, Werkzeugen, halb-

fertigen und fertigen Teilen und zugedeckten Oldtimern, wo nur ein Teil des Fahrzeuges sichtbar ist, nämlich der, der gerade bearbeitet wird oder werden soll.

MACHST DU ALLES SELBER?

Natürlich nicht. Ich konzentriere mich auf die Spenglerarbeit, das ist mein Metier. Ausgesuchte Partner stehen zu meiner Seite,

denen ich mit gutem Gewissen die Arbeiten wie Malerei, Sattlerei, Elektriker usw. weitergeben kann. Mein Fachwissen konnte ich mehrmals beim Verband IGFS (Interessengemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz) als Kursleiter für angehende Auto-restauratoren weitergeben. Das war eine grosse Wertschätzung meines Fachwissens und meiner Kompetenzen seitens des Verbandes.

WANN IST GUT GENUG?

Das ist eine gute Frage. Da meine Arbeit hauptsächlich Handarbeit ist, kann ich einem Stück erst zu-nicken, wenn ich es streichle und ich spürbar keine Unebenheiten mehr feststelle. Auch ein Blick ins richtige Licht verrät, ob es perfekt ist oder noch nicht. Die Hauptarbeit besteht aus «Klopfen» mit dem Hammer. Dazu stehen mir eine Menge verschiedener Hämmer zur Verfügung. Es braucht viel Geschick, Vorstellungsvermögen, ein gutes Auge und viel Ausdauer. Wenn diese vier Elemente zusammenpassen, dann gibt es ein perfektes Produkt. Ich freue mich jedes Mal, wenn ein Stück gelungen ist.

KEINE HOFFNUNGSLOSEN FÄLLE?

Es gibt sie tatsächlich, aber zum Glück nur wenige. Das wird mit dem Besitzer besprochen. Diese Gespräche gehen oft länger und sind tiefgründig. Daraus entstehen auch oft neue Freundschaften. Doch in der Regel finden wir einen Weg, den Oldtimer zu retten. Jedoch darf dann die Zeit keine Rolle spielen und die Kosten sollen in einem vernünftigen Rahmen stehen.

IST DEIN BERUF DEIN LEBEN?

Das kann man schon so sagen. Seit Bube befasse ich mich mit diesem Beruf und den faszinie-

renden Vehikeln. Alles, was ich in die Finger nehmen darf, hat schon eine Geschichte. Die Besitzer verehren deshalb ihre Fahrzeuge und diese bekommen einen besonderen Stellenwert. So wird ein Auto in meiner Werkstatt mit viel Respekt behandelt. Meine Aufgabe ist es, diese geliebten Oldtimer wieder zu neuem Leben zu erwecken. Oft geht es länger, als es der Besitzer und ich geahnt haben. Auf das Resultat sind wir jeweils beide stolz.

MESSMER CARROSSERIE & OLDTIMER AG
STÜTLISTRASSE 16
9472 GRABS
WWW.MC-O.CH

Donnet Six 1928

Das Fahrzeug ist noch das einzige, bald wieder fahrbereite Fahrzeug auf der Welt. Es ist eine französische Konstruktion mit einem Reihen-Sechszylinder. Das «Häuschen» besteht hauptsächlich aus Holz, die tragenden Elemente sind aus Metall. Dieses Auto wird zusammen mit dem Besitzer auf Vordermann gebracht. Zurzeit werden die Kotflügel komplett neu angefertigt. Für einen Kotflügel inkl. Lehre werden viele Stunden aufgewendet, bevor dieser in die Lackiererei geht. – Das ist viel Arbeit!



OTTO TAIANA (1936–2016).

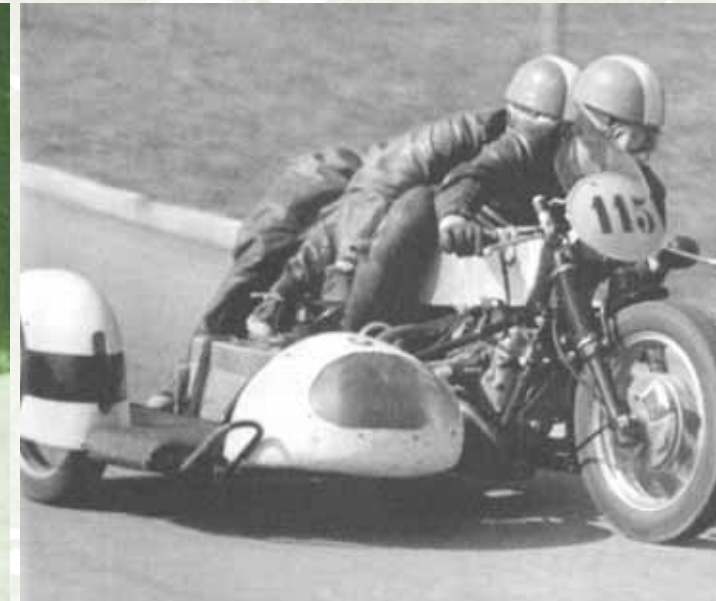
HÖHEPUNKTE MIT DER BMW RS



Probesitzen 1964 auf dem neu entstandenen Kneeler.



Taiana/Kägi 1963 mit dem verschalteten RS-Gespann startbereit in Lucens.



Voller Einsatz in Lausanne.

*Story, Alex Meyer
(Auszug aus «s'Moto» August 21)*

Auf die Saison 1964 baute ich meine alte RS auf «Kneeler» um, das war damals Mode, genau wie die vordere Schwinggabel. Mein einziger ernsthafter Gegner war der Norton-Fahrer Werner Tschan. Der hatte mir schon mit Protest bei der Rennleitung gedroht, weil er kaum glauben konnte, dass die RS-BMW so viel schneller war als seine Einzylinder-Manx: Mein Motor müsse doch sicher 600 ccm haben. Tschan erhielt gegen Ende

der Saison das RS-Gespann von Scheidegger. Er kam aber damit noch nicht ganz zurecht, so konnte ich knapp den Schweizer-Meister-Titel 1964 erringen!

Ich hatte mit Herrn Drenowatz einen grosszügigen Chef. Er liess für mich auf Geschäftskosten ein brandneues Fünfgang-Renngetriebe aus München einfliegen.

«... voll draussen im Wind oder hinter der Haube – Hauptsache schnell.»

Ich hatte auch mehrere Hinteradantriebe mit verschiedenen Übersetzungen. So konnte ich das Gespann immer optimal abstimmen. 1966 funkte mir nur der berühmte Fritz Scheidegger dazwischen. Trotzdem wurde ich zum zweiten Mal Schweizer Meister.

An die Rennen fuhr ich damals mit meinem rundlichen Opel «Olympia Rekord» aus den 50er-Jahren. Das Gespann war auf dem Anhänger festgezurt. Campieren wollte ich nie. Das Zelten hasste ich seit meinem Militärdienst! Kälte, Nässe und mangelnder Minimalkomfort

mussten nicht sein – ich habe mir immer Hotelübernachtungen gegönnt. Wir fuhren hauptsächlich an Bergrennen um die Schweizer Meisterschaft. Aber auch die Rundstreckenrennen in Annemasse (F) und Hockenheim (D) wurden gewertet. Die Ersatzteile, welche ich damals vom österreichischen Rennfahrer Vogel mit dem Gespann mitgeliefert bekam, brauchte ich nie einzubauen, denn es ging einfach nichts kaputt. So blieben die Kurbelwelle und all die anderen schönen Teile im Ölpapier eingepackt... Natürlich wartete ich den RS-Motor immer gewissenhaft, das musste

so sein! Mein Freund Klaus «Fifi» Fischer fuhr damals ein Rennge-spann mit liegendem Matchless-G50-Motor. Sein Seeley-Fahrgestell brach andauernd. Ich weiss nicht mehr, wie oft ich an dieser Seitenwagenmaschine herumgeschweisst und Verstärkungen angebracht habe!

Ich hörte Ende 1966 mit der Rennerei auf und gab «Fifis» Drängen nach. Ich verkaufte ihm mein RS-Gespann. Auch er fuhr dann recht erfolgreich damit.

**FAM, ANDI CLESLE
PRÄSIDENT
9545 WÄNGI**

Freunde alter Motorräder FAM

So heisst der schweizerische Verband für Besitzer von alten Motorrädern. Das Publikationsorgan heisst «s'Moto». Obige Geschichte stammt aus dieser Zeitschrift. Weitere Infos unter smoto@fam-amv.ch.

AUTOS KANN MAN SAMMELN.

«MEINE OLDTIMER SIND WIE KINDER.»



6. Etappe, Donnerstag, 11. Juli:

**COL DE LA CROIX, COL
DES MOSSES, SAANEN-
LAND, SIMMENTAL, THU-
NERSEE, BRIENZERSEE,
BRÜNIG, GLAUBENBÜH-
LENPASS, LUZERN**

Da gab es Leute, die glaubten, es gehe an diesem Tag nur eben- aus! Dem war nicht so, so muss- ten sie noch ein Sommererwa- chen erleben. Start in Villars um 8.30 Uhr. So quasi als Vorspeise schaffte man den Col de la Croix und den Col des Mosses, um an- schliessend durch das schöne Saanenland und Simmental hi- nunter zum Thuner- und Brien- zensee zu gondeln.

Es gab auch einige, die wollten es wissen und jagten ihre Ma- schinen über die Piste, was sich dann beim Aufstieg zum Brünig rächte. Die schon heissen Mo- toren überhitzten sich und be- kundeten offensichtlich Mühe, diese Steigung noch zu über- winden. Wer sagt denn da, dass eine Frau nichts von Automobi- len verstehe...! Zum Glück fiel die Strasse bis Giswil wieder ab.

**«... die Haare im Wind,
den Arm auf dem Tür-
rahmen, eine Sturmka-
ppe und ein Motorenge-
räusch – himmlisch!»**

Aber dann, oh Schreck, oh Graus, stand trutzig der Glaubensbüh- lenpass vor uns. Zwar stand auf den Wegweisern einladend «Pan- oramastrasse», aber was sich auf dieser engen, wendigen Strasse bis ganz oben alles zutrug, davon hätte man Bände schreiben kön- nen. Am Ende, im Verkehrshaus, knallte die Sonne auf unsere Hüte und prallte von den Karos-

sen zurück. Der grösste Teil der Wagen war im «Hafen» gelandet. Alle waren glücklich, verschwitzt und zufrieden.

Das war ein Ausschnitt aus meinen unzähligen Oldtimer-Ral- lye-Tagen, die mein Leben aufs Schönste aufleben liessen.

DAS BIN ICH

Wenn man von mir redet, ich bin die Yvonne und träumte schon als fünfjähriges Mädchen von so tollen Autos. Unser Nach- bar hatte einen Ford, Jahrgang 1928. Im Innern waren kleine Rouleaus an den Fenstern, und diese hatten mich einfach fas- ziniert. Ich durfte natürlich ab und zu mitfahren. Für mich war das damals klar, dass ich einmal so ein Auto haben möchte. Ein Kollege hatte uns aufmerksam gemacht, dass in Schaffhausen, in einer Scheune, ein schwarzer Chevrolet stehe, und mein Mann kaufte ihn kurzerhand. Er erfüllte mir einen grossen Wunsch. Noch lag viel Arbeit vor uns. Die Kiste musste von Grund auf res- tauriert werden. Fehlende Teile konnten damals bei Automotive Obsolete in Santa Ana (Kalifor- nien) bestellt werden. Nach circa drei Jahren war es dann so weit, wir konnten unseren ersten Aus- flug machen, den ich nie verges- sen werde.

**UND SO WURDEN
ES IMMER MEHR**

Einige Jahre später ergab sich die Gelegenheit, wegen einer Ge- schäftsaufgabe einen Opel Torpe- do, 1931, Cabrio, mit vier Plätzen zu kaufen. Auch dieses Fahrzeug musste von Grund auf restauriert werden. Es gab viel Handarbeit, vor allem Holz-, Sattler- und Ka- rosseriearbeiten mussten bewäl- tigt werden. Wegen Platzmangels

bei einem anderen Besitzer von Oldtimern konnten wir einen Austin Nippy, Jahrgang 1934, Zweiplätzer, mit Original-Fahr- zeugausweis kaufen. Er hatte eine Aluminiumkarosserie, so- mit mussten wir keine grossen Restaurationsarbeiten verrich- ten. Nichtsdestotrotz wurde der «Nippy» auf Hochglanz gebracht. An diesem hat nun mein Sohn



grosse Freude und er hat diesen niedlichen Oldtimer ins Herz ge- schlossen. Da ich viele Rallyes gefahren bin und meistens allein unterwegs war, kauften wir einen Opel 1800, Jahrgang 1931, Zwei- plätzer. Der war in einem sehr schlechten Zustand. Auch dieses Fahrzeug wurde mit grossem Aufwand restauriert. Regelmäs- sig wird er ans Tageslicht geführt und ausgefahren.

**SIE BLEIBEN UNS
ERHALTEN**

Alle Oldies wurden restauriert, sodass sie die nächsten 50 Jahre ohne gröbere Ausgaben erhalten bleiben. Die vier Oldtimer sind heute noch in meinem Besitz (Familie) und werden gepflegt und gehegt. Ich bin stolz auf mei- ne Oldtimer.

Alle meine Fahrzeuge stehen wohlbehalten in der Garage:

**YVONNE SULSER
ST. GALLERSTRASSE 22
9470 BUCHS**

MEIN TÖFF UND ICH.

WIND IN DEN HAAREN MIT COOLER TÖFFBRILLE



WARUM GERADE DIE MOTO GUZZI P250, WIE KOMMT ES DAZU?

Die «altmögliche», einfache Technik, alles Mechanische ist nachvollziehbar, noch keine Elektronik, das alles faszinierte mich – und das noch immer. Vor allem in den Ferien, in Italien, haben mich diese «Guzzis» angezogen und ich kam von diesem Virus nicht mehr los. Immer wieder packte mich der knatternde Motor – von der Ferne her schon erkennbar. Die ganze Optik mit der sichtbaren Mechanik ist einfach fantastisch, speziell auch

das Schwungrad auf der Seite.

Vor meiner Guzzi übte ich mein restaurierendes Geschick an einer Ducati, eine Maschine aus den 50er-Jahren. Eine Totalrevision war angesagt, das heisst inkl. grosse Zerlegung des Motors, nachher neu gelagert, zusammengebaut, lackiert etc. Leider habe ich diese verkauft.

WARUM EINEN «CHLAPF» MIT SPEICHENRÄDERN?

Es gab zu dieser Zeit gar keine anderen Räder. Erst nachher kamen die gegossenen Aluminiumräder mit fünf bis sieben

Speichen. Speichenräder sind allerdings schwerer zum Auswuchten und wartungsintensiver als die Aluräder, dafür waren sie elastischer, spürbar bei unebenen Strassen. Aber eben, von Alurädern wusste man ja noch nichts, das ist gut so.

WAS MACHT MEHR FREUDE? «MECHA ODER USFAHRE?»

Gute Frage. Beides, schrauben und ausfahren. Beim Schrauben kommt mir mein Beruf sehr entgegen, weil ich Mechaniker erlernt habe, ich «schrüblä» gerne.

Die Ausfahrten sind der Lohn für meine gewissenhafte Arbeit an meiner Guzzi. Immer wieder ein herrliches Gefühl, zu wissen, dass meine Maschine ihren typischen Guzzi-Ton nicht verloren hat, und ich dabei mit uriger Töffbrille durch die Gegend brausen kann.

DAS ELENDE MIT DEM TANK

Der Benzintank-Anschluss ist nicht mehr dicht. Dieser sollte geschweisst werden, aber das ist so eine Sache, nämlich eine heikle Angelegenheit. Der Tank besteht bloss aus dünnem Blech, das heisst, wenn ich die «Schweisserei» nicht im Griff habe, brenne ich ein neues Loch hinein, dann wäre der Tank kaputt. Darum habe ich beschlos-

sen, dies von einem Fachmann machen zu lassen. Man muss nicht zwingend alles selber machen.

BIST DU STOLZ AUF «DEIN EXEMPLAR»?

Ja natürlich, was denkst du denn! Ich habe sehr viel Zeit investiert, viel Schweiß und Herzblut steckt da drin. Ja, ich bin wirklich stolz auf meine Guzzi P250, Baujahr 1934.

WIE KOMMT MAN AN EINE GUTE OLDTIMER- MASCHINE WIE DU?

Geh einfach an Ausstellungen oder suche über das Internet, noch besser über Empfehlungen von Töffkollegen, diese ziehen

dich sicher nicht über den Tisch. Immer weiss jemand, wo eine spannende Maschine zu kaufen ist. Achte darauf, dass das Fahrzeug im Originalzustand ist, das heisst auch wenn möglich nicht neu lackiert... und wenn ich etwas jünger wäre, dann würde ich mir eine 500 V34 aneignen, eine Hammermaschine.

GIBT ES EINEN VERBAND?

Ja, den gibt es: «FAM Freunde alter Motorräder», da findest du wertvolle Angaben und Infos über Motorräder, Aktivitäten, Veranstaltungen, Service etc., siehe Seite 10–11.

Ein unverbesserlicher Töffler:
RAIMUND BRENNER
9470 BUCHS



TECHNISCHE DATEN

Typ	Moto Guzzi P250, Jahrgang 1934
Kubikinhalt	1 Zylinder 238 cc = 250er
Getriebe	3-Gang
Leistung	9 PS
Gewicht	135 kg
Tankinhalt	10 Liter
Verbrauch	ca. 2 Liter/100 km
Geschwindigkeit	90 km/h Starrachse hinten, vorne Federung
Preis	anno 4250 ital. Lira



OLDTIMER ALS ALLTAGSAUTO.

EINE ERINNERUNG AN SCHWEDEN AUF VIER RÄDERN

Andreas Bernhard, Geschäftsleiter bei der Fischer Papier AG in St. Gallen, fährt leidenschaftlich gerne alte Autos. Der Hüne mit schwedischen Wurzeln hat auf einer Oldtimerfahrt die beiden von der Fischer Papier AG belieferten Standorte der Sarganserländer Druck AG in Mels und Landquart besucht.

Ein Röhren aus der Ferne kündigt den Besucher an. Klingt nach einem alten Auto, könnte man meinen. Doch was dann schnittig und stilvoll vor der «Drucki» in Mels vorfährt, verdient eher die Bezeichnung «betagtes Power-House» – in einem satten Dunkelrot. Der 123er-GT mit Jahrgang 1969 hat bei seiner Ankunft 69990 Kilometer auf dem Buckel,

vier Zylinder und einen Zwei-Liter-Motor mit etwa 150 PS unter der Haube und stammt aus der 120er-Baureihe. Dem zweitürigen Volvo mit vier Plätzen entsteigt ein grosser Mann: Andreas Bernhard, der die Fischer Papier AG mit 280 Mitarbeitern führt. Diesen Vormittag widmet er sich jeoch seiner Leidenschaft: dem Oldtimerfahren.



OLDTIMER ALS ALLTAGSAUTO

«Meine Mutter ist Schwedin», erklärt er bei der Fahrt nach Sargans. «Zusammen mit meinem Vater und meinen beiden Brüdern sind wir immer im Käfer nach Schweden raufgefahren.» Dort ist er auch erstmals in Kontakt mit der schwedischen Automarke gekommen. «Ich habe dort fast nur Volvos gesehen», so Bernhard. Auf der ersten 80er-Strecke beschleunigt Bernhard den Oldtimer, der ordentlich zieht. Die Fahrt führt Richtung Balzers, und just unter der Burg Gutenberg wechselt die Kilometeranzeige auf 70'000. In den USA fahre ein 1966er-Volvo mit fast drei Millionen Meilen auf dem Buckel, sagt der Autoliebhaber. «Mein Versicherungsschutz ist jedoch auf 6000 Kilometer pro Jahr beschränkt», erklärt er mit einem Schmunzeln. Lange Stecken fahre er deshalb nicht damit, jedoch dient ihm der rote

Flitzer als Alltagsauto und «ist zum Brauchen da».

«Neue Autos, mit denen man möglichst schnell von A nach B kommt, sagen mir nichts», erklärt Bernhard und ergänzt, dass er sich «im Oldtimer wie in einer Zeitkapsel fühlt». Ihm gefallen die Formen der

Oldtimer, das Design. Er benutzt bei einer Oldtimer-Ausfahrt zur Navigation auch nur ausfaltbare Strassenkarten oder fragt sich durch – wie früher halt. Selber am Auto basteln tut er nicht, das lässt er von einem Fachmann in St.Gallen erledigen. Ersatzteile seien mit der Zeit immer schwieriger zu beschaffen. «Aber an diesem hier ist in den drei Jahren, seit ich ihn habe, noch nichts kaputtgegangen», so Bernhard stolz, während er mit Schwung eine Kurve in Richtung St.Luzisteig nimmt.

ETWAS RALLYE-FEELING KOMMT AUF

Nach einem Fotohalt bei der Druckerei Landquart führt die Fahrt auf die andere Rheinseite und via Sarelli nach Pfäfers. «Wenn hier kein Gegenverkehr wäre, wäre das die ideale Rallye-Strecke», murmelt Bernhard, tritt kräftig aufs Gaspedal und lässt einmal mehr klar werden, dass es sich

beim 1969er Volvo keineswegs um eine alte Klapperkiste handelt. Der ältere Motor heult auf und lässt den Tachozeiger nach rechts schiessen. Etwas Rallye-Feeling kommt auf. Das Auto hält, was der Fahrer versprochen hat, es ist robust und vermittelt einem ein gutes Sicherheitsgefühl. «Du hast immer wieder gute Begegnungen, wenn du mit einem Oldtimer unterwegs bist», so Bernhard, während er über die Mapragg-Stauseemauer und via Vasön nach Valens fährt. Die Taminabrücke kommt in Sicht. Andreas Bernhard staunt. Während des Kaffeehalts in Bad Ragaz rückt der im Dorf parkierte Oldtimer dann wirklich immer wieder ins Interesse von Passanten. Einige halten an und schauen rein, andere unterhalten sich darüber, nicken – und lächeln.

Auch beim Losfahren – anerkennende Blicke, lächelnde Gesichter und niemand, der einen bedrängt, schneller zu fahren. Rund 60 Oldtimer-Kilometer später kommt die «Drucki» wieder in Sicht. «Diese Gegend merke ich mir für einen nächsten Oldtimer-Ausflug», meint Bernhard anerkennend. Ein Foto brauchen wir noch vom über 1,90 Meter grossen Halbschweden vor seinem Auto. Dann braust er davon und ist auch schon aus dem Sichtfeld verschwunden – nur das Motorengeräusch ist noch länger zu hören.





MEHR ALS EIN MUSEUM.

DIE AUTOS ATMEN NOCH

SPEKTAKULÄRE AUTO-SAMMLUNG AM BODENSEE

Kernstück der autobau erlebniswelt ist die unglaubliche Autosammlung von Fredy Lienhard, ein Schweizer Unternehmer und Rennfahrer sowie Gründer des Unternehmens. 120 Oldtimer, Rennwagen, Sportwagen und Klassiker werden in den fünf Ausstellungshallen der autobau erlebniswelt ausgesprochen stilvoll und mit viel Motorsport-Flair präsentiert. Die Autoausstellung ist einzigartig und liegt im direkten Einzugsgebiet des Bodensees.

AUTOMUSEUM MIT LEIDENSCHAFT

Die Idee zur Gründung der autobau AG ist dem Autoenthusiasten und leidenschaftlichen Rennfahrer Fredy Lienhard durch ein Schlüsselerlebnis gekommen. Als er Kinder einer vierten Schulklasse auf eine Anfrage durch seine private Autosammlung führte und zu vielen der Autos eine persönliche Geschichte erzählte, staunte und erfreute ihn die Begeisterung und Freude der Kinder. Durch dieses Erlebnis ist Fredy Lienhard auf die Idee gekommen, seine Samm-

lung öffentlich zugänglich und die Faszination Auto und Rennsport auch für andere erlebbar zu machen. Design, Technik und Rennsport zum Anfassen war und bleibt seine Devise.

DEN VÄTERN GUTES TUN?

Am Sonntag, 12. Juni 2022, wird der Schweizer Vatertag gefeiert. Unter dem Motto «BBB = Bratwurst, Bier und Boliden» gibt es bei der autobau erlebniswelt alles, was das Männerherz höher schlagen lässt. Die autobau erlebniswelt ist damit das perfekte Ziel oder der ideale Start für Ihren Ausflug am Vatertag. An diesem Tag soll der Vater auf seine Rechnung kommen, das mag ihm doch die ganze Familie gönnen!

KOMPETENZ FÜR OLDTIMER, YOUNGTIMER UND RENNWAGEN

Das Kompetenzzentrum ist eine besondere Dienstleistung, die den Besitzern von Oldtimern entspricht. Die eingemieteten Betriebe in der autobau Factory sind vor allem Spezialisten für Fahrzeugrestauration, Carrosserie und Autolackiererei sowie Smart Repair für Leder- und Textilbezüge. Schweizweit hat sie sich als Gewerbe-Kompetenzzentrum im Automobilbereich einen Namen gemacht, Oldtimer und



die immer populärer werdenden Youngtimer sowie Autos für den Rennsport fachgerecht zu betreuen.

CLAY REGAZZONI HONOR ROOM



Der Tessiner Clay Regazzoni war der erfolgreichste Schweizer F-1-Fahrer aller Zeiten. Seine Formel-1-Siege auf Ferrari und Williams in den 70er-Jahren sind heute noch legendär. Aufgrund eines Bremspedalbruchs seines Ensigns erlitt er 1980 in Long Beach (USA) allerdings einen schweren Unfall, der seine Formel-1-Karriere jäh beendete. Später, nach dem tödlichen Un-

fall von Clay Regazzoni, erstellte die Familie einen «Clay Regazzoni Memorial Room» in Lugano, wo alle seine Sportwagen und Rennautos ausgestellt waren. Die autobau ag konnte diese Sammlung übernehmen und wird nun permanent im eigens dafür gebauten Pavillon gezeigt. – Eine grosse Ehre für die autobau erlebniswelt.

AUTOBAU ERLEBNISWELT
EGNACHERWEG 7
8590 ROMANSHORN
WWW.AUTOBAU.CH

MUSEUMSBESUCH

Die «Pitwalks» – freie Besichtigung der Fahrzeugsammlung (offenes Museum)

Öffnungszeiten:
Jeden Sonntag,
10.00 Uhr – 17.00 Uhr, zu diesem Zeitpunkt ist auch der Clay Regazzoni Honor Room geöffnet. Weitere Infos auf Facebook, Instagram und www.autobau.ch

Einen Event kann man jederzeit auch ausserhalb der regulären Öffnungszeiten buchen. Menschen mit Handicap oder im Rollstuhl sind herzlich willkommen. Rollstuhlfahrer bitte im Voraus anmelden.



ERSTAUNLICHE STATISTIK.

IN DER SCHWEIZ WERDEN DIE OLDTIMER BEWEGT.



Baujahre der 60er- und 70er-Jahre dominieren bei Automobilen.

91%



aller historischen Automobile sind für den Strassenverkehr zugelassen (83% Motorräder, 76% Sonstige).

78%



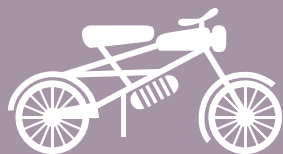
aller zugelassenen Automobile haben Veteranenstatus.

82%



Der Zustand aller historischen Automobile wird als sehr gut bis gut erhalten bezeichnet (79% Motorräder).

47%



Baujahre vor 1960 stellen 47% des historischen Motorradbestandes.

61%



alle historischen Automobile wird über Freunde/Bekannte oder private Anzeigen gekauft (66% Motorräder).

EINE BREITE MARKEN- VIELFALT KENNZEICHNET DIE SCHWEIZER SZENE

Betrachtet man im Detail, wofür das Herz der Schweizer Liebhaber in Bezug auf Veteranenmarken schlägt, so lässt sich eine breite Vielfalt und Streuung feststellen. In der Zulassungsstatistik für Automobile mit Veteranenstatus haben die englischen Marken gegenüber den deutschen etwas mehr Gewicht. Fakt ist, dass das Veteranenfahrzeug als solches und als Kulturgut im Vordergrund steht.

Das Spektrum an unterschiedlichen Automobilmarken ist bei den Veteranenfahrzeugen besonders gross. Gründe hierfür sind einerseits die internationale Breite an Marken und Typen sowie die Tatsache, dass es in der Schweiz keine Bestandesverluste durch Kriegszerstörungen gab. Die Markenvielfalt hat auch damit zu tun, dass es keine relevante Automobilproduktion in der Schweiz gab.

Betrachtet man Einzelmodelle, so werden der MGB, Jaguar E-Type und Porsche 911 am häufigsten genannt.

«... gepölzt und poliert, nur so erstrahlen die wertvollen Oldtimer und deren Besitzer.»

Interessanterweise rangieren Marken wie BMW und Opel in der Umfrage nicht im Spitzenfeld der Beliebtheitsskala. US-Cars sind

mit Ausnahme von Chevrolet mit drei Prozent Anteil praktisch nicht vertreten. Bei den Motorrädern dominieren vor allem Honda mit neun Prozent und Moto Guzzi bzw. Piaggio Vespa mit sieben Prozent.

FAHRZEUGE DER 60ER- UND 70ER- JAHRE ÜBERWIEGEN, BEI MOTORRÄDERN BAUJAHRE VOR 1970

Rund 85 Prozent der historischen Automobile in Schweizer Bestand wurden nach dem Zweiten Weltkrieg gebaut. Lediglich 15 Prozent sind älter als Baujahr 1950. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass die Anzahl der gebauten Fahrzeuge vor dem Zweiten Weltkrieg deutlich geringer war. Die 60er- und 70er-Jahre waren gekennzeichnet vom wirtschaftlichen Aufschwung und einem starken Anstieg der Mobilität in der Bevölkerung. Umso wichtiger ist es daher, auch den kommenden Generationen die Wurzeln unserer modernen, mobilen Gesellschaft vor Augen zu führen, deren Entwicklung zu dokumentieren, um das Verstehen der Gegenwart und künftiger Entwicklungen zu ermöglichen.

Ein Grossteil der historischen Fahrzeuge ist nach Angaben ihrer Besitzer in sehr gutem Zustand und weist keine grösseren Mängel auf (82% Automobile, 79% Motorräder). Wer ein Veteranenfahrzeug besitzt, legt daher grössten Wert auf Pflege, Erhaltung und Achtsamkeit im Umgang. Bei der Unterbringung der Fahrzeuge wird Wert auf eine

Garage gelegt, 61 Prozent der Automobile und 68 Prozent der Motorräder sind in eigenen Garagen untergebracht. 91 Prozent der historischen Automobile sind für den Strassenverkehr zugelassen. Bei den Motorrädern beträgt der Anteil 83 Prozent. Mit sonstigen historischen Fahrzeugen (LKW, Busse, Traktoren) können sich 76 Prozent der Besitzer auf öffentlichen Strassen bewegen.

63 PROZENT DER HISTORISCHEN AUTOMOBILE SIND ALS VETERANENFAHRZEUGE ZUGELASSEN.

Der offiziellen Zulassung als «Veteranenfahrzeug» kommt vor allem bei den historischen Automobilen mit 63 Prozent eine bedeutende Rolle zu, der entsprechende Anteil bei den Motorrädern beträgt 51 Prozent. Dies ist ein Indiz dafür, dass die Schweizer Besitzer von Veteranenfahrzeugen sie auch als Fahrzeug und nicht als «Stehzeug» ansehen.

Aus ökologischer Seite betrachtet machen Oldtimer wenig bis gar keine Umweltverschmutzung. Durchschnittlich fahren Veteranenautos jährlich nur 790 km und müssen somit zweimal pro Jahr an die Tankstelle. Das gibt einen Anteil der Veteranenfahrzeuge an der gesamten Kilometerleistung des motorisierten Individualverkehrs von 0,1% (= 1 Promille).

NID NU CHLÜTTERA.

«BLUESCHTFAHRT, SCHLUSSFAHRT, MARONI- UND GLÜHWEINABEND»



DER TRAKTORENCLUB

«Freunde alter Landmaschinen Balzers» (FALBA), so heisst der Club. In den Statuten ist der Vereinszweck wie folgt umschrieben:

- Erhaltung alter Kulturgüter, Landmaschinen und Geräte
- Der Öffentlichkeit zugänglich machen
- Freundeskreis und Erfahrungsaustausch pflegen

GESELLIGKEIT

Für seine Mitglieder organisiert der Verein div. Anlässe wie die Blueschtfahrt im Frühling, eine Schlussfahrt sowie einen Maroni- und einen Glühweinabend. Dazu kommen regelmässige Treffen und zusätzliche Ausflüge, wo man Ideen und Freuden austauscht, fachsimpelt und eins, zwei auf die mit Hingabe gepflegten Traktoren trinkt.

DIE INSTANDHALTER

Der Verein zählt heute 180 Mitglieder aus den verschiedensten Gemeinden des Fürstentums Liechtenstein sowie der benachbarten Regionen aus der Schweiz und dem Vorarlberg. Der Verein erfreut sich grosser Beliebtheit bei Jung und Alt. Mitglied kann jeder werden, der Freude an alten Kulturgütern, alten Landmaschinen und Geräten hat, unabhängig, ob er im Besitz solcher ist oder nicht. Auch die Handfertigkeit ist nicht zwingend not-



wendig, aber wenn die Freude am Werken da ist, dann ist schon mancher über sich hinausgewachsen und hat sich als perfekter Schrauber oder Schweisser entpuppt.

PRUNKSTÜCK «BIEFER- SPRITZTRAKTOR»

Dieses Fahrzeug wurde durch unsere Vereinsmitglieder restauriert. Das Projekt war ein seltener dreirädriger Biefer-Spritztraktor des gleichnamigen Schweizer Herstellers, den wir wieder so restauriert haben, dass er fahrbereit ist und auf Ausstellungen gezeigt werden kann. Ja, als er so im Stich gelassen vor uns stand, dachten wir uns, diesem seltenen Gefährt werden wir wieder Leben einhauchen. Über 1000 Arbeits-

«... Bei uns fährt keiner mit Fritieröl»

stunden wurden aufgewendet. Ersatzteile waren nicht immer alle griffbereit, mit geschickten Händen wurden solche einfach wieder angefertigt. – Es hat sich gelohnt, auch wenn ab und zu ein Fluch über die Lippen rutschte, wenn das Vorhaben nicht

gelingen wollte. Heute wird er bestaunt und manch einer fragt sich: «Wie konnte man nur ein so kompliziertes Vehikel bauen?» Als Antwort möchte man sagen. Funktionieren muss die Maschine einfach, da kam Zweck vor Schönheit.



EIN «MEILI» – MEILENSTEINE

Ein neues Projekt steht an, ein «Meili», auch ein Traktor, wird in Angriff genommen. Er soll restauriert werden, von null auf hundert. Viele Stunden stehen uns bevor, doch die Begeisterung an diesem Vehikel steht im Vordergrund, darum wird kein Aufwand zu viel sein, um diesen Traktor im «ehemaligen Glanz» herzurichten.

Der Erfinder und Motorradmechaniker Ernst Meili begann in Schaffhausen mit der Produktion von Traktoren. Dabei entwickelte er unzählige Patente, die den Grundstein für die technisch hervorragenden Traktoren bildeten.

Freunde Alter Landmaschinen
Balzers

ARNOLD MATT
PURTSCHER 7
FL-9493 MAUREN
INFO@TRAKTOREN.LI
WWW.TRAKTOREN.LI



«BRITISH CORNER»: TREFFPUNKT FÜR TÖFFFAHRER, SCHRAUBER UND FANS.

ÜBER 250 MASCHINEN KAMEN IM 2021 ANS MOTORRADTREFFEN NACH RÜTHI.

Jane Gächter, Sie betreiben die Bar «British Corner» in Rüthi. Wie kam es dazu?

Mein Mann Bruno und ich haben den «Löwengarten» vor einigen Jahren gekauft. Brunos Leidenschaft sind englische Motorräder. Er mag es, diese alten Maschinen zu restaurieren, zu reparieren und zu fahren. Weil sein Hobby viel Platz braucht und der «Löwengarten» mit seinem grossen Areal zum Verkauf stand, beschlossen wir, die Liegenschaft zu unserem neuen Zuhause zu machen. Wir finden, dass es der perfekte Platz für uns ist. Mittlerweile hat Bruno für seine Oldtimer ein kleines Museum eingerichtet.

Sie haben das Restaurant erst ein paar Monate nach dem Kauf der Liegenschaft eröffnet. Warum?

Ich musste zuerst überlegen, welches Konzept am besten zu mir/uns passt. Von Anfang an war klar, dass ich den Betrieb allein respektive ohne Personal führen will. Deshalb beschloss ich, den «Löwengarten» als Pub und Gartenbeiz zu führen und nur Getränke anzubieten. Wegen unseren englischen Motorrädern fanden Bruno und ich den Namen «British Corner» sehr passend.



Rüthi liegt nicht gerade zentral. Trotzdem besuchen viele Töfffahrer/-innen den «British Corner». Wie kommt das?

Unser «Löwengarten» liegt direkt an der Verbindungsstrasse zwischen Altstätten und Buchs. Hier fahren im Sommer viele Motorräder durch... oder eben nicht durch. Die Lage ist ideal für einen Halt oder eine Pause. Ausserdem hat es sich herumgesprochen, dass wir ein besonders schönes und lauschiges Gartenrestaurant führen und dass bei uns viele

Gäste verkehren, die eine gemeinsame Leidenschaft haben: die Motorräder.

Im Mai findet jeweils ein Motorradtreffen für Freunde klassischer Motorräder statt. Wie viele Maschinen brausen da jeweils an?

Viele – letztes Jahr waren über 250 Maschinen vor Ort. Es kommen Fans von ganz Europa nach Rüthi. Ein Teil unserer Gäste fährt schon am Vormittag an, andere kommen später oder gegen

Abend. Es ist ein stetiges Eintreffen und Wegfahren und ein Wiedersehen alter Bekannter.

Welche Maschinen sind am Treffen hauptsächlich zu sehen?

Ja klar, die Fachsimpelei und das Sprücheklopfen kommen nicht zu kurz. Ein grosses Spektrum an Motorrädern gibt es zu sehen. Es sind immer viele Fahrer/-innen des MC Black Shadow, dem grössten Engländer-Club in der Schweiz, mit ihren englischen Maschinen anwesend. Es kom-

men auch Mitglieder vom FAM (Freunde alter Motorräder) zu uns. Im Weiteren stehen Harleys, Moto Guzzis, Ducatis, BMWs, Vespas und japanische Modelle auf unserem Parkplatz. Zum Abschluss des Treffens gibt's immer ein Livekonzert, bei dem stets beste Stimmung herrscht.

Gibt es bei euch auch einen Motorrad- oder Teilehandel?

Es gibt viele Gespräche unter den gleichgesinnten Besucherinnen und Besuchern. Gut möglich,

dass das eine oder andere zu einem Geschäft führt.

Stichwort «Kurioses»: Was kommt Ihnen dazu in den Sinn?

Auch Motorräder der Marke Eigenbau finden den Weg zu uns und manchmal sind sogar Rennmotorräder zu bewundern – sehr speziell.

BRITISH CORNER
JANE & BRUNO GÄCHTER
9464 RÜTHI
WWW.BRITISHCORNER.NET



TRAUMBERUF.

FAHRZEUGRESTAURATOR

Für manche Leute ist ein Fahrzeug geradezu die Antithese zu «Kulturgut». Allerdings gibt es dafür keinerlei stichhaltige Begründung. Betrachtet man das Ausmass, in dem das Auto und der Verkehr unser Leben sowie unsere Umwelt in den letzten Jahren, im Guten wie im Schlechten, beeinflusst und geprägt haben, so lassen sich wenig vergleichbare Innovationen und Entwicklungen finden. Insofern ist das historische Fahrzeug klar ein Kulturgut. Es leistet aber noch mehr, denn die Oldtimer

sind hervorragende Vehikel, um breite Bevölkerungskreise für die Anliegen des mobilen oder unbeweglichen Kulturerbes zu sensibilisieren.

Ob jung, ob alt, ob Frau oder Mann, kaum jemand kann sich der Faszination entziehen, die von alten Autos ausgeht, sei es

«... Sinn für Mechanik und eine Portion Tüftel- und Vorstellungsvermögen sind ein Muss.»

hinsichtlich ihrer Formen oder bezüglich Technik. Eine Mitfahrt wird für viele zum unvergesslichen Erlebnis.

Eine Erfolgsgeschichte der IgFS, entstanden in Zusammenarbeit mit dem AGVS, der Carrosserie Suisse und dem IgFS-Gönnerverein. Diese Faszination übertrug sich auf die technischen Automobilberufe. Deshalb gibt es den Lehrgang für Fahrzeugrestauratoren. Der Lehrgang mit eidg. Fachausweis ist den Berufsprüfungen des AGVS wie Automobil diagnostiker/-in, Automobil-Werkstattkoordinator/-in, Kundendienstberater/-in, Automobil-Verkaufsberater/-in und Strassenhelfer/-in gleichgestellt. Dies bedeutet, dass Absolventinnen und Absolventen mit diesem Fachausweis ebenfalls den Zu-



gang zur höheren Fachprüfung «diplomierter/r Betriebswirt/-in im Automobilgewerbe», ehemals Meisterprüfung, erhalten. Der Lehrgang besteht zu einem Drittel aus theoretischem Unterricht und zu zwei Dritteln aus praktischen Arbeiten. Die Unterrichtsdauer beträgt rund 250 Stunden. Der Bund subventioniert den Teilnehmer/-innen die Kosten zu 50 Prozent, sofern sie die Abschlussprüfung bestehen.

FÜR WEN IST DIESE WEITERBILDUNG GEDACHT?

Der Beruf richtet sich vorzugsweise an Leute mit hohem handwerklichem Geschick, die gerne sorgfältig arbeiten und ältere Fahrzeugtechnik verstehen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass es für sogenannte Quereinsteiger schwierig ist, die Prüfung zu bestehen. Ferner muss man damit leben können, dass die Ersatzteile für die historischen Fahrzeuge nicht einfach beim Ersatzteilhändler zu bekommen sind, da es die Marke oft nicht mehr gibt. Neben dem unentbehrlichen Sinn für Mechanik ist daher eine gehörige Portion Tüftel- und Vorstellungsvermögen unerlässlich.



WEITERE INFOS:

IgFS Interessengemeinschaft
Fahrzeugrestauratoren Schweiz
Christian Ackermann, Präsident
www.fahrzeugrestauratoren.ch
oder bei der Trägerschaft der
Berufsbildung Fahrzeugrestaurator:

IG-FAHRZEUG-RESTAURATOR
C/O AGVS/UPSA
CH-3006 BERN
T. 031 307 15 85
FAHRZEUGRESTAURATOR.CH

Die Fahrzeugrestauratorin Monika Steinmann mit ihrem Dodge Dart Swinger mit Jahrgang 1972.

Die IGF (Trägerschaft der Ausbildung) ehrte vor drei Jahren die schweizweit ersten Absolventinnen und Absolventen der Ausbildung zur eidgenössisch diplomierten Fahrzeugrestaurator/-in: im Bild eine der ersten Fahrzeugrestauratorinnen, Monika Steinmann. Sie hat sich bewusst dafür entschieden, lieber an alten als an modernen Autos zu arbeiten. So sehe und spüre man bei Oldtimern noch jedes Detail. Das sei auch der Grund, warum sie nicht weiter als Automobil-Mechatronikerin gearbeitet habe, wo man zur Diagnose einfach den Computer anschliesse. Auch in ihrer Freizeit arbeitet Monika Steinmann gerne an alten Fahrzeugen. Sie hatte sich begleitend zum Lehrgang einen sehr schlecht erhaltenen Dodge Dart Swinger mit Jahrgang 1972 zugelegt, der ihr als perfektes Übungsobjekt diene. (zvg)

WETTBEWERB

GEWINNEN SIE EIN PUZZLE

Es muss herrlich sein, mit einem Oldtimer unterwegs zu sein, besonders, wenn es ein klassischer Roadster ist wie dieser atemberaubende fahrbare Untersatz.

Wehende Haare, ein flattern des Foulard, ein gedrücktes Gaspedal, hörbar das füllige dumpfe Motorengeräusch, das ist es, das unseren Puls höherschlagen lässt. Wir möchten Sie ein wenig in diese Atmosphäre eintauchen und spüren lassen, dazu müssen Sie sich virtuell in dieses traumhafte Fahrzeug setzen: «Türen

zuschlagen, den Schlüssel stecken, Kippschalter sichten, Tacho prüfen, Rückspiegel einstellen, Kappe und Brille auf, Lederhandschuhe anziehen, die schwergehende Kupplung drücken, ersten Gang suchen, Schlüssel drehen, brumm, und ab geht's auf die Landstrasse». Doch, in welchem Auto sitzen Sie denn?

Wenn Sie unser Magazin aufmerksam gelesen haben, dann sind Sie irgendwo auf den Namen des Oldtimers gestossen, wenn nicht, dann müssen Sie nochmals «über die Bücher».

WETTBEWERBSFRAGE

1. Wie heisst das unten abgebildete Oldtimer-Modell?
2. Welchen Jahrgang hat das Traumaauto?

Wenn Sie die richtige Antwort finden, gewinnen Sie ein speziell angefertigtes Druckgut aus unserem Hause. Ein Puzzle wird es sein mit dem beschriebenen Oldtimer darauf. Beim Zusammensetzen können Sie nochmals abtauchen in die Faszination der Oldtimerwelt. Viel Spass!

Wir haben investiert

Um weiter erfolgreich und innovativ zu bleiben, hat die Druckerei Landquart ihren Maschinenpark erweitert. Unser neuer, vollautomatischer Digitalschneidplotter (Sinajet) überzeugt mit Schneiden, Stanzen, Ritzen und Rillen für eine effiziente, kreative und kostengünstige Produktion im Digital- oder Offsetdruck. Ab Auflage 1 ist eine Produktion bereits möglich. Ob Verpackungen, Ritzen von Kehrlichetiketten oder Erstellen von Ausführungsmustern, und dies alles wenn gewünscht noch personalisiert, in der Druckerei Landquart ist fast alles möglich. Ebenfalls haben wir das Know-How, um Schachteln jeglicher Art zu designen und Stanzrisse zu erstellen. Der Sinajet Digitalschneidplotter überzeugt auf diversen Materialien durch Präzision und Flexibilität. Der breite Verarbeitungsumfang lässt die Bedürfnisse der Kundschaft bei sehr geringen Fertigungskosten bestens bewältigen. Überzeugen Sie sich selbst und kontaktieren Sie uns, es lohnt sich.

LÖSUNG EINSENDEN AN:

r.thoeny@druckereilandquart.ch oder Tel 081 300 03 60
Einsendeschluss: 13. Mai 2022





WO KANN ICH ANDOGEN?

WO, WENN, WAS, WIE UND SO

Die Besitzer wollen ihre Oldtimer pflegen, und wenn sie blitzblank sind, möchte man diese auch mit Stolz zeigen. Bis es aber so weit ist resp. wenn man jederzeit sein geliebtes Gefährt an die frische Luft führen möchte, dann sind wir oft auf professionelle Hilfe angewiesen. Die nachfolgende Liste zeigt die wichtigsten Anlaufstellen auf. Auch Beratungsstellen für Kauf, Verkauf und Begutachtung, Museen und Messen, Veranstaltungen resp. Treffs und Verbandsangaben etc. haben wir unten aufgeführt.

FAHRZEUGSATTLER

BEVORA GmbH
8733 Eschenbach
www.bevora.ch

FAHRZEUGRESTAURATOR

IG-Fahrzeugrestaurator
(AGVS/UPSA)
3006 Bern
www.fahrzeugrestaurator.ch

CARROSSERIESPENGLER

Messmer Carrosserie &
Oldtimer AG
9472 Grabs
www.mc-o.ch

HISTORISCHE NUTZFAHRZEUGE

- Gaudenz AG
7440 Andeer
www.posta-classica.ch
- Jürg Biegger

HNF Museumgarage
8717 Benken
www.hnf.ch
- Traktorpool,
www.traktorpool.ch

KAUF/VERKAUF

- Autofocus AG
Goodtimer
9430 St. Margrethen
www.goodtimer.ch
- Classic Trader,
classic@trader.com
- Retrocars GmbH
6340 Baar
www.retrocars.ch
- Galva Trading
6438 Ibach
www.galvatrading.com

GUTACHTER

- KFZ Gutachter
6438 Ibach
www.gutachter-kfz.ch
- Classic-Analytics
www.classic-analytics.de

BEKLEIDUNG/ZUBEHÖR/ ERSATZTEILE

- British Parts Luzern
6023 Rothenburg
www.britishpartsluzern.ch
- Oldtimerersatzteile
www.oldtimerersatzteile.ch
- Vintagedriver
www.vintagedriver.de

TREFFS

- British Corner
9464 Rüthi
www.britishcorner.net

- Isabähkli (Hauenstein)
www.isabaehkli.info
- Traktoren Oldclub Linth
www.oldclub.ch

MESSEN/ VERANSTALTUNGEN

- Oldtimermesse
St.Gallen Teilemarkt
www.oldtimermesse-ch.com
- Oldtimertreffen und
Veranstaltungen, Kalender
www.carpixx.ch

MUSEUM

- Autobau Erlebniswelt
8590 Romanshorn
www.autobau.ch
- Motorradmuseum
Wüst-Rheintal
9463 Oberriet
www.motorradmuseum.ch
- Saurer-Museum
9320 Arbon
www.saurermuseum.ch

VERBÄNDE

- Swiss Historic
Vehicle Federation
3000 Bern
www.shvf.ch
- Freunde Alter Landmaschinen
Balzers
FL-9493 Mauren
www.traktoren.li
- FAM Freunde alter
Motorräder Schweiz
www.fam-amv.ch
- FAL Freunde alter
Landmaschinen der Schweiz,
www.fal-schweiz.ch



Sarganserländer Druck AG
www.sarganserlaender.ch