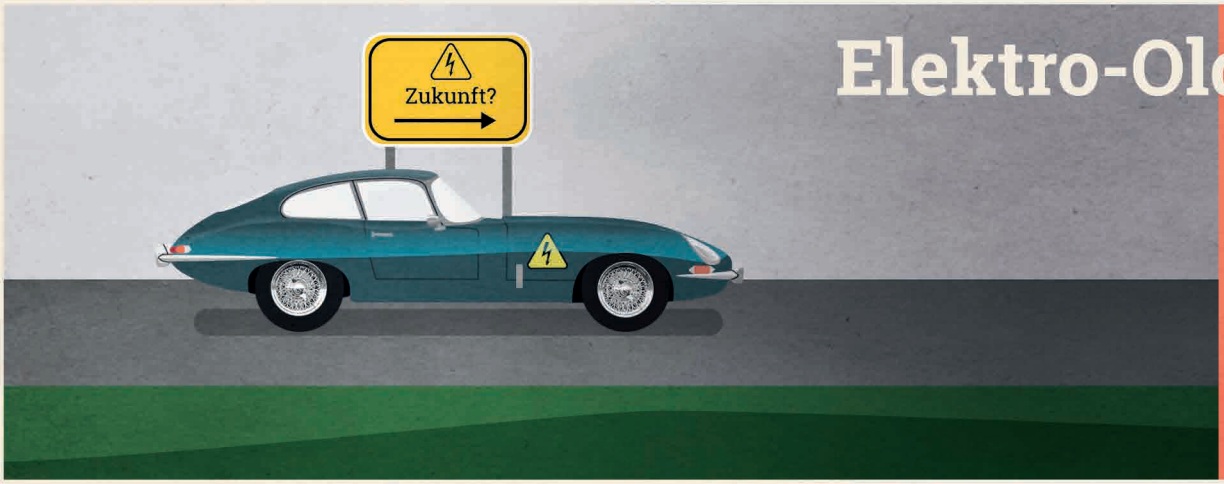
Retro motion .com

Das Magazin 01

FERRARI Mondial

Letzte Hoffnung 3D-Drucker?



Elektro-Oldtimer

Eine Lösung für die Zukunft?

Zurück in die 60er

Die Retro-tankstelle auf der B28

Die Plattform für Ersatzteile
klassischer Automobile

Editorial

Wer schon einmal Ersatzteile für seinen Young- oder Oldtimer gesucht hat, weiß, wie viel Zeit und Nerven das kosten kann. Im Schlimmstfall läuft das Lieblingsauto Gefahr, bei der nächsten HU keine Zulassung mehr zu erhalten.

Wir von Retromotion haben dieses Problem erkannt und schaffen Abhilfe: Mithilfe eines ausgeklügelten 3-Stufen-Modells gelingt es uns, nahezu jedes Ersatzteil in höchster Qualität verfügbar zu machen – notfalls auch durch Nachproduktion. Dabei helfen uns traditionsreiche und erfahrene Industriepartner wie MAHLE, Continental, SKF, Mann+Hummel und viele mehr.

Auf unserer Homepage findest du nicht nur die Ersatzteile, die dein Old- oder Youngtimer benötigt, sondern erfährst auch Neuigkeiten aus der Szene in unserem Blog. Das Magazin, das du jetzt in deinen Händen hältst, bündelt unsere meistgelesenen Artikel erstmals in analoger Form. Wenn dir dieses Magazin gefällt, zögere nicht, unsere Facebook-Seite zu liken oder dich für unseren Newsletter auf **www.retromotion.com** anzumelden.

Viel Spaß beim Schmökern und bis hoffentlich bald!

Dein RETROMOTION-Team

Unser Team

Das Team von Retromotion ist ein bunter Mix, doch zusammen sind wir stark. Hier stellt sich jedes Teammitglied mit seinem Lieblingszitat vor.

Artur Oswald
Geschäftsführer

Das Lenken, das Schalten, vor allem der Rückwärtsgang – die reinste Kraftarbeit, keine Spur von assistiertem Fahren.

- Karl Lagerfeld

Markus Kühn
CTO

Man muß die Dinge so einfach wie möglich machen. Aber nicht einfacher.

- Albert Einstein

Ingmar Eisenschmidt
Support & Shop

Mit jedem Oldtimer bewahrt man auch ein Stück Jugend.

- unbekannt

Dennis Mizioch
Marketing & Blog

Das Auto ist eine vorübergehende Entscheidung. Ich glaube an das Pferd.

- Kaiser Wilhelm II

Philipp Seul
Head of Marketing

Es gibt es schon, das abgasfreie Auto – wenn es nicht bewegt wird.

- W. Helmut Glaßl (*1950)

Evan Palmer
Portfolio Manager

Wennst den Baum siehst, in den du rein fährst, hast untersteuern. Wennst ihn nur hörst, hast übersteuern.

- Walter Röhrl

Stephan Wagner
Sales Manager

Jeder Oldtimer ist weit mehr als ein Automobil. Es ist ein Stück Kunst, das zufälligerweise fährt.

- Richard Kaan

Geoffrey Guterl
Marketing & Design

Gute Fahrer haben die Fliegenreste auf den Seitenscheiben.

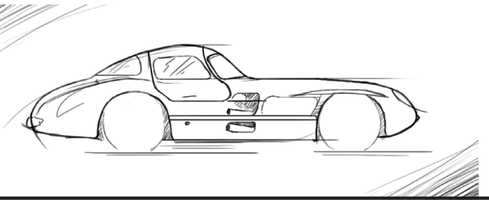
- Walter Röhrl

Inhalt

In dieser ersten Ausgabe widmen wir uns aktuellen Themen wie Wasserlacken und 3D-Nachproduktion von Ersatzteilen, blicken aber auch auf vergangene Ingenieurskunst zurück und überlegen, ob Elektro-Oldtimer eine Lösung für die Zukunft sein können.

4 Gründe,
warum sich der Oldtimer und Youngtimer Markt verändert. 06

Motorworld Group
10 Jahre Raum für mobile Leidenschaft und mehr. 10



Rudolf Uhlenhaut
3 Fakten über den brillianten Mercedes-Benz Ingenieur. 12

Klimatour durch 30 Länder
mit einem 100% elektrischen Barkas B1000 von 1986 16

Die Retrotankstelle
auf der B28 - nur eine Ausfahrt von den 60ern entfernt. 18

Diebstahlschutz
für Oldtimer. 22

Wasserlacke
Wie viel taugen sie wirklich? Ein Profi packt aus. 24

KW Klassik Fahrwerke
Modernes Fahrverhalten für Old- und Youngtimer 28

Elektro-Oldtimer
Eine Lösung für die Zukunft? 30

GYS
Karosserieinstandsetzung für Old- und Youngimer 34

Wenn Nachproduktion die letzte Rettung ist:
eine Retromotion-Story. 36

Retromotion Weisheiten
Unsere besten Sprüche zum Thema Old- und Youngtimer 40

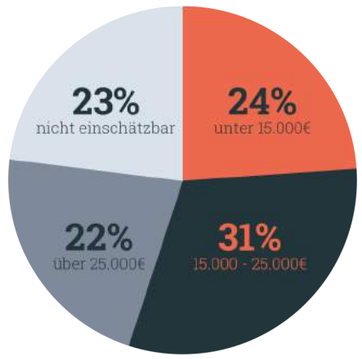
4 Gründe, warum sich der Old- und Youngtimer Markt verändert

1. Die Anschaffungskosten werden oft überschätzt.

Der Besitz und die Instandhaltung von Classic Cars war schon immer ein emotional geprägtes Hobby: Die Fahrzeuge erinnern an alte Zeiten und bieten ein höchst individuelles Fahrgefühl. Noch dazu sind Classic Cars echte Blickfänge – 42% aller Deutschen freuen sich, wenn sie einen Oldtimer sehen – 22% haben grundsätzlich Interesse am Kauf von Oldtimern. Dennoch sind in Deutschland nur 6,5% aller zugelassenen PKWs älter als 20 Jahre.

Das liegt vor allem an der persönlichen Einschätzung der deutschen PKW-Fahrer: für zwei Drittel aller Befragten gilt der Besitz von Oldtimern oder Youngtimern als teures Hobby, das sich nicht jeder leisten kann. Dabei werden vor allem die Anschaffungskosten eines gut erhaltenen Oldtimers überschätzt: 53% sind der Auffassung, einen gepflegten Oldtimer könne man auf keinen Fall unter 15.000€ erstehen. Die Anschaffungskosten sind natürlich von Modell zu Modell unterschiedlich – es gibt jedoch durchaus gut erhaltene klassische Fahrzeuge, die weniger kosten. Ist diese Information erst einmal bei der Bevölkerung angekommen, könnte der Bestand von Oldtimern und Youngtimern sprunghaft ansteigen. Das zeigt sich vor allem bei angemeldeten „Freizeit-Youngtimern“ wie Cabrios oder Sportwägen – immer mehr junge Auto-Fans entdecken dieses preiswerte Segment und tragen dazu bei, dass der Markt stetig wächst.

Wie viel kostet ein gut erhaltener Oldtimer mindestens?



2. Der Markt ist noch sehr unstrukturiert.

Weil klassische Fahrzeuge nur einen geringen Bruchteil des Automobilmarkts ausmachen, hat das Segment für viele Hersteller keine hohe Priorität. Die Nachproduktion von Ersatzteilen kann infolgedessen zum Problem werden. Hinzu kommt, dass der Markt noch kaum Struktur hat – es besteht ein Mangel an großen Playern.

Lösungen wie Retromotion sind bislang eine Neuheit auf dem Markt. Das eröffnet große Chancen für die Beschaffbarkeit von Ersatzteilen und die Festigung der Marktstrukturen. Mit wachsender Zahl angemeldeter Oldtimer und Youngtimer wird der Markt sich schnell und radikal verändern. Wir hoffen sehr darauf, dass große Fahrzeughersteller als Konsequenz mehr Wert auf den Erhalt automobilen Kulturguts legen werden.

3. Die Anzahl von Alltags-Youngtimern steigt

Seit 2015 ist der Bestand von Oldtimern um 37%, der von Youngtimern um 44% gestiegen. Interessant ist hierbei, dass vor allem Youngtimer, die zwischen 15 und 29 Jahre alt sind, vermehrt im Alltag Verwendung finden. Die Besitzer dieser Alltags-Youngtimer legen keinen besonderen Wert darauf, viel Zeit und Ressourcen in die Restauration ihrer Fahrzeuge zu investieren, sondern nehmen Reparaturen nur dann vor, wenn sie wirklich notwendig sind. Ganz im Gegensatz zu Old- und Youngtimer-Fans, die eine hohe Ausgabebereitschaft für ihre Fahrzeuge zeigen, haben die Besitzer von Alltags-Youngtimern keine große emotionale Bindung zu ihrem Auto.
Was sich zunächst nach einer bedauernswerten Entwicklung anhört, kann sich positiv auf den gesamten Markt auswirken: Da die Eigentümer von Alltags-Youngtimern nicht viel Geld für die Instandhaltung ihres Fahrzeugs ausgeben wollen, verlangt es nach preiswerten Lösungen. Je mehr der Bestand von Alltags-Youngtimern wächst, desto mehr Geld lässt sich mit diesem Segment verdienen – große Hersteller werden also früher oder später ihre Ersatzteilbestände ausbauen müssen, wenn sie ein Stück vom Kuchen haben wollen. Auf lange Sicht bedeutet das einen Anstieg gut erhaltener Oldtimer, die wesentlich leichter gewartet werden können, als es heute möglich ist.

Ein Alltags-Youngtimer: Der Audi 200
Mr.choppers (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:1991_Audi_200_qt_20V.jpg), „1991 Audi 200 qt 20V", https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

4. Die Preise von Premium-Oldtimern stagnieren

Da es sich bei historischen Fahrzeugen um einen emotional geprägten Markt handelt, ist er stets im Wandel. Häufig werden Old- und Youngtimer wegen Erinnerungen an alte Zeiten gekauft und bieten somit einen emotionalen Mehrwert. Derzeit interessant sind daher vor allem die häufig produzierten Modelle der 1980er und 1990er Jahre. Aber auch historische Volumenmodelle wie der VW Käfer steigen im Preis.

Sogenannte Premium-Oldtimer wie der Mercedes 300SL oder der BMW Z8 hingegen mussten drastische Preisabschläge hinnehmen. Laut Experten sind das gewöhnliche Preiskorrekturen in einem flexiblen Markt. Besonders beliebt könnten in Zukunft komplett andere Oldtimer werden – voraussagen lässt sich das jedoch kaum.

Die MOTORWORLD Group

Raum für mobile Leidenschaft und mehr

Das Motto ist Programm: Mit ihren Standorten und Projekten schafft die Motorworld Group Raum für mobile Leidenschaft in all ihren Facetten. Die Idee, die 2009 ihren Anfang nahm, bringt mittlerweile ordentlich PS auf die Straße. Seitdem entwickelt sich das Konzept erfolgreich weiter und expandiert sehr dynamisch.

> Das größte private und markenunabhängige **Oldtimer- und Sportwagenzentrum.**

Die Idee Motorworld

Handel mit Oldtimern, Premiumfahrzeugen und Bikes, Glas-Einstellboxen für Liebhaberfahrzeuge, spezialisierte Werkstätten sowie Lifestyle-Shops. Mobile Leidenschaft wird seit 2009 in der Motorworld Region Stuttgart großgeschrieben. An diesem Standort nahm die Idee erstmals Gestalt an. Mehrfach erweitert repräsentiert er weltweit das größte private und markenunabhängige Oldtimer- und Sportwagenzentrum. Zudem umfasst das Konzept Hotel- und Tagungskapazitäten sowie eine vielfältige Gastronomie – diese Voraussetzungen machen den Standort zu einer der beliebtesten Meeting- und Eventlocations der Region.

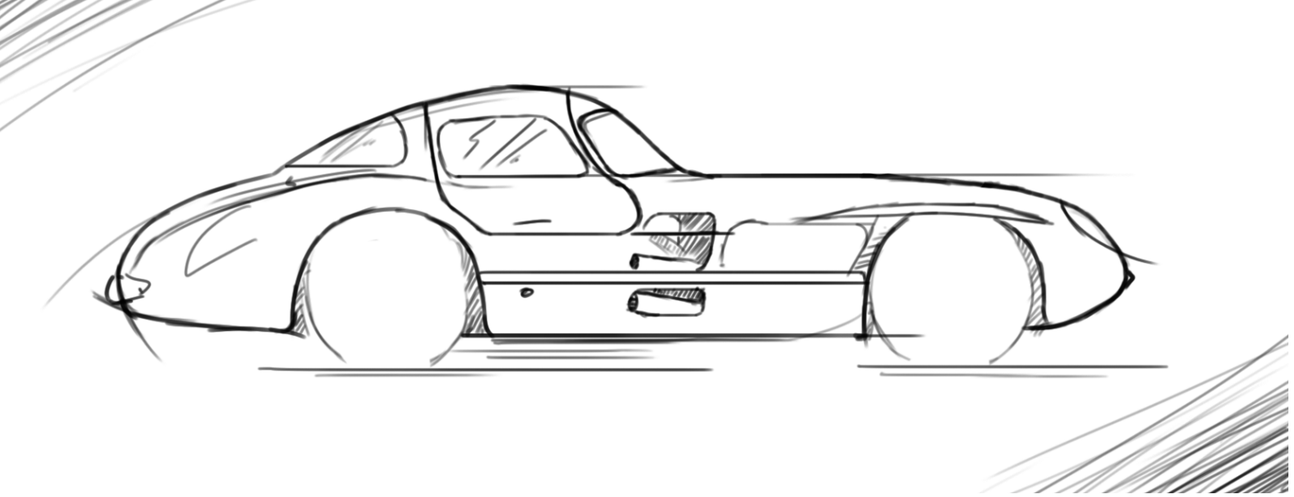
Auf Expansionskurs

Weitere Projekte und Aktivitäten unter der Marke Motorworld® wurden inzwischen initiiert. Nach dem gleichen Konzept wie die Motorworld Region Stuttgart eröffnete im Juni 2018 die Motorworld Köln-Rheinland. Zwei weitere Standorte befinden sich derzeit im Bau: die Motorworld München sowie die Motorworld Zeche Ewald-Ruhr in Herten. Außerdem fällt in Kürze der Startschuss für den Bau der Motorworld Mallorca.
Das Portfolio wird ergänzt durch die Motorworld Manufakturen in Berlin, Metzingen, Rüsselsheim und Zürich. Wie deren Namensgebung verrät, fokussieren diese Standorte ihren Raum für mobile Leidenschaft ganz besonders auf das gute alte Handwerk.

Motorworld on Tour

Die Idee Motorworld geht auch regelmäßig auf Tour: Unter anderem in den jährlich stattfindenden Oldtimer-Messen Motorworld Classics Berlin und Motorworld Classics Bodensee in Friedrichshafen sowie bei Szene-Veranstaltungen wie den Motorworld Oldtimertagen Fürstenfeld nahe München, aber auch in zahlreichen weiteren Formaten.
Die „IAA Heritage by Motorworld“ rundet das Veranstaltungsportfolio der Motorworld Group regional und auch thematisch ab, indem es die Brücke von früher zu heute und in die Zukunft schlägt. Alle Veranstaltungsformate folgen dem Motto „Raum für mobile Leidenschaft“ und interpretieren dieses in vielfältigen Facetten.

Mehr Informationen gibt es auf:
www.Motorworld.de



Rudolf Uhlenhaut

3 Fakten über den brillianten Mercedes-Benz Ingenieur

Er ist als einer der legendärsten Ingenieure aller Zeiten in die Geschichte eingegangen: Rudolf Uhlenhaut. Als Vater des “Silberpfeils” und des 300 SL war er an der Produktion von zwei extrem erfolgreichen Straßenfahrzeugen maßgeblich beteiligt und hat Mercedes-Benz außerdem zu mehreren Siegen in wichtigen Sportwagenrennen verholfen. Im Folgenden liest du 3 Fakten über den genialen Ingenieur.

> Im Jahr 1955 entwarf Uhlenhaut ein Fahrzeug, das heute als das **wertvollste Auto** der Welt bezeichnet wird.

1. Die Flügeltüren des 300SL waren keine designtechnische Maßnahme.

Wer kennt sie nicht – die Flügeltüren, im englischen auch als ‚Gullwing‘ (Möwenflügel) bezeichnet, die dem Mercedes 300 SL ein so unverwechselbares Aussehen gaben. Jedoch waren diese Türen keineswegs eine Entscheidung des Designs, sondern resultierten aus dem hohen Rahmen des Fahrzeugs.
Uhlenhaut hat sich schon einige Jahre zuvor mit der Idee des Gitterrohrrahmens befasst und konnte sie bei der Entwicklung des 300SL endlich umsetzen. Da Motor, Getriebe und Achsen vom Typ 300 übernommen werden sollten, ließ sich hier kein Gewicht einsparen – eine der letzten Optionen war daher der Rahmen. Ein voller Erfolg: Während ein Typ 300S 1780 Kilogramm auf die Waage bringt, ist der 300SL mit 1100 Kilogramm ein wahres Fliegengewicht.

Wusstest du schon...
SL ist eine Abkürzung für “Superleicht“. Seinen Namen verdankt dieses Modell dem darin verbauten Gitterrohrrahmen. Die Konstruktion besteht aus dünnen Stahlrohren, die zu Dreiecken zusammengesetzt sind. Dieser Rahmen ist mit 50 Kilogramm Gewicht nicht nur „superleicht“, sondern hält auch sehr hohe Beanspruchungen aus.

Der Gitterrohrrahmen eines 300 SL
Thesupermat (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Paris_-_Retromobile_2013_-_Mercedes-Benz_300_SL_coupé_-_002.jpg), „Paris - Retromobile 2013 - Mercedes-Benz 300 SL coupé - 002“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

Der Gitterrohrrahmen musste an den Flanken aus Stabilitätsgründen hochgezogen werden. Somit bestand der einzige Nachteil des SL-Skeletts in dem daraus resultierenden hohen Einstieg, der keine gewöhnlichen Türen zuließ. Hier boten jedoch die Flügeltüren Abhilfe, denen der „Gullwing“ seinen Namen verdankt. Aus einer Notwendigkeit heraus entstand ein Alleinstellungsmerkmal, das viele Oldtimer-Fans lieben gelernt haben. Übrigens: Ein Mercedes 300SL Flügeltürer steigt jeden Tag etwa 500€ im Preis.

2. Uhlenhaut nahm die Dinge auch mal selbst in die Hand!

Der Mercedes W125
Lothar Spurzem (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:LangH-MB-W125-1977.jpg), „LangH-MB-W125-1977", https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/de/legalcode

Als der junge Ingenieur im Jahr 1936 zum Leiter der Rennwagenabteilung ernannt wurde, hatte er eine große Aufgabe vor sich: Uhlenhaut sollte den Silberpfeil wieder konkurrenzfähig machen. Um dieses Ziel zu erreichen, verbrachte er viele Tage fahrend auf der Rennstrecke, um die Schwächen des damaligen W25 Modells herauszufinden. Infolgedessen nahm Uhlenhaut viele Änderungen vor, unter anderem am Fahrwerk, dem Rahmen und der Führung der Vorderräder. In Zusammenarbeit mit Max Wagner entstand der W125, ein Rennwagen, der bis Anfang der 1980er Jahre als leistungsstärkster Grand-Prix-Wagen aller Zeiten gelten sollte.

Infolgedessen nahm Uhlenhaut viele Änderungen vor, unter anderem am Fahrwerk, dem Rahmen und der Führung der Vorderräder. In Zusammenarbeit mit Max Wagner entstand der W125, ein Rennwagen, der bis Anfang der 1980er Jahre als leistungsstärkster Grand-Prix-Wagen aller Zeiten gelten sollte.

Uhlenhaut unternahm unzählige Testfahrten mit den Rennwägen, die unter seiner Leitung entstanden. Obwohl er nicht an Rennen teilnehmen durfte, kannte sich der Ingenieur mit seinen Fahrzeugen bestens aus: Im Jahr 1955 äußerte sich der Rennfahrer Juan Manuel Fangio ihm gegenüber, dass sein Rennwagen noch nicht optimal vorbereitet sei. Daraufhin setzte sich Uhlenhaut höchstpersönlich in den Wagen und fuhr in Anzug und Krawatte 3 Sekunden schneller um den Nürburgring als der damalige Weltmeister. Sein Kommentar zum Rennfahrer: Er solle noch ein wenig üben.

3. Sein Dienstwagen war das schnellste Auto, das es damals gab.

Das Uhlenhaut-Coupé
Fabian Lange (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mercedes-Benz_W196.JPG), „Mercedes-Benz W196", https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

Im Jahr 1955 entwarf Uhlenhaut ein Fahrzeug, das heute als das wertvollste Auto der Welt bezeichnet wird: Der Ingenieur rüstete Fahrgestelle des 300 SLR mit Coupé-Karosserien aus, um die Mercedes-Rennfahrer vor Wettereinflüssen zu schützen. Dieses sogenannte Uhlenhaut-Coupé, von dem zwei Exemplare gefertigt worden sind, war mit seiner Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h das damals schnellste Fahrzeug mit Straßenzulassung.
Im Rennsport kam jedoch keins der beiden Autos zum Einsatz: Aufgrund des verheerenden Unfalls in Le Mans, bei dem über 80 Zuschauer infolge einer Kollision zweier Rennwagen starben, zog sich Daimler-Benz im Oktober 1955 offiziell aus dem Motorsport zurück. Rudolf Uhlenhaut nutzte eines dieser Coupés fortan als Dienstwagen – sehr zum Ärger seiner Nachbarn, die früh morgens durch die Geräusche des ungedämpften Auspuffs aus ihren Träumen gerissen wurden.

Heute sind beide Uhlenhaut-Coupés im Besitz der Daimler AG. Ihr aktueller Wert wird im dreistelligen Millionenbereich geschätzt – die Fahrzeuge sind allerdings unverkäuflich.

GYS

Das GYFLASH 6 HERITAGE Batterieladegerät, welches speziell auf 6V und 12V Blei-Säure-Batterien von älteren Motorrädern und Oldtimern abgestimmt wurde, sorgt für eine zuverlässige Ladung sowie Ladungserhaltung.
Die intelligente, achtphasige Ladekurve und der Lademodus für kleinere Batteriekapazitäten von 1,2 bis 125 Ah ermöglichen auch die Ladung modernerer Fahrzeuge. Das HERITAGE Modell ist besonders, für die bei Oldtimern häufig eingesetzten offenen Bleibatterien geeignet, da hier im Laufe des Ladevorgangs ein Stromimpuls für eine Durchmischung und Regeneration des Elektrolyten und damit der Batterie sorgt. Die überwachungsfreien Ladungs- und Wartungsphasen wirken zusammen für eine längere Lebensdauer und Leistung der Fahrzeugbatterie, diese wird zusätzlich beim Ladevorgang durch das HERITAGE geschützt. Der REFRESH-Modus ermöglicht in den meisten Fällen die Wiederbelebung bzw. Wiederherstellung tiefentladener Batterien. Durch die optimierte Ladungserhaltung kann das HERITAGE während der Überwinterung an der Fahrzeugbatterie angeschlossen bleiben. Die «Auto Restart» Funktion sorgt bei Stromausfall für ein Speichern der Einstellungen. Die Elektronik des Fahrzeugs ist jederzeit gegen Kurzschluss, Verpolung und Überspannung geschützt, auch bei versehentlich falsch ausgewählter Spannung. Das HERITAGE schaltet sich bei abgeklemmter Batterie automatisch ab. Der integrierte Temperatursensor verhindert die Überhitzung der internen Elektronik. Optional kann das HERITAGE um Zubehör-Komponenten, wie ein Verlängerungskabel, Zigarettenanzünder-Anschluss-Set und eine Ladeanzeige erweitert werden.

Klimatour durch 30 Länder
mit einem 100% elektrischen Barkas B1000 von 1986

Die Mission

Marina und Konstantin vom Verein The Way We Go e. V. fahren mit einem 100% elektrischen Oldtimer 50.000 km um Eurasien auf der Suche nach innovativen und nachhaltigen Startups und Organisation, dabei zu helfen ein eurasisches Netzwerk aus Wirkungsschaffern aufzubauen. Dabei werden Sie von dem Umweltministerium und zahlreichen anderen Partnern wie z.B. Retromotion unterstützt. Das Ziel der Tour ist klar:
Klimaschutz funktioniert nur gemeinsam, dafür braucht es nicht nur Gesetze sondern vor allem auch Lösungen und Technologien. Die beiden sind der Meinung, Wissen & Technologien, um unseren Planeten zu retten, sind da. Man muss nur gemeinsam arbeiten und das grenzübergreifend, hin zur WIR Gemeinschaft. Die aktuellen Probleme lassen sich nicht nur in einem Land beheben, da muss man zusammenarbeiten.

Marina als "Sinnfluencerin" sorgt für die notwendige Reichweite auf den sozialen Kanälen (mari.newa auf Instagram) und unterstützt den Verein bei der Video- und Fotoproduktion, sowie der Kinofilm Organisation. Konstantin als Gründer und ehemaliger Geschäftsführer des Startups wisefood liefert Expertise im Bereich Social Entrepreneurship. Auf Ihrer Reise möchten die beiden die Themen Nachhaltigkeit, Innovation und Startup über die europäischen Grenzen hinaus transportieren und werden in Ländern wie Russland, Mongolei, China, Vietnam, Thailand, Nepal, Indien, Iran, dem Irak und vielen weiteren ihre Mission erfüllen. Es sind Besuche in über 100 Großstädten in zahlreichen Co Working Spaces geplant. Vor Ort identifizieren sie echte Innovationen und Menschen, die einfach etwas bewegen wollen, führen Interviews und sprechen über die Besonderheiten ihres Vorhabens.

Das Auto

Aktuell befindet sich die beiden mit ihrem Auto in Österreich bei der Firma M-S-G GmbH und werden den Autoumbau bis Anfang September beenden.

Der Barkas ist ein echtes DDR Auto und wurde damals bereits in Einzelstücken auf Elektroantrieb umgerüstet - ohne großen Erfolg.

Damals war die Reichweite der Bleiakkus ein großes Problem. Zum Glück hat sich in den letzten 30 Jahren einiges in der Technologie getan.
Der Barkas von Konstantin und Marina bekommt 90kw Power von Tesla Zellen mit denen dann eine Reichweite von 400-500 km möglich sein sollen.

Von den Hauptkomponenten wurde bisher der 35kw Elektromotor und das Batteriemanagementsystem verbaut. Die Besonderheit dabei, der Motor ist direkt an das alte Getriebe angeflanscht.
Gefahren wird dann allerdings meistens in den letzten beiden Gängen.
Den Innenausbau zum Camper machen Konstantin und Marina weitestgehend selbst.
Der gesamte Umbau kostet etwa 70.000 Euro weshalb aktuell noch finanzielle Unterstützung von weiteren Partnern gesucht wird.

Natürlich unterstützt Retromotion Konstantin und Marina bei ihrem Vorhaben mit der Ersatzteilnachlieferung für ihren Barkas.

Zusätzliche Informationen über das Vorhaben gibt es auf der Website: **www.thewaywego.org**

Die Retro-Tankstelle der B28

Nur eine Ausfahrt von den 60ern entfernt

Wenn die Tage wieder wärmer werden, gerät unser Team in Aufregung: Endlich können wir wieder den Fahrtwind spüren! Nachdem wir den Winter genutzt haben, um unsere Old- und Youngtimer auf den neuesten Stand zu bringen, sind wir umso gespannter auf die erste Spritztour in den Frühling. Besonders beliebt ist bei uns die B28. Das hat mehrere Gründe:

Die Strecke ist extrem abwechslungsreich.

Auf der B28 wird dir nicht so schnell langweilig. Steile Serpentinen werden von ebenen Streckenabschnitten abgelöst, auf denen du wieder beschleunigen kannst. So kannst du das Fahrgefühl mit deinem Old- oder Youngtimer rundum genießen.

Wir lieben den einzigartigen Charme des Schwarzwaldes.

Nicht nur die bergigen Waldgebiete machen den Schwarzwald zur wichtigsten Tourismusregion ganz Baden-Württembergs – auch die malerischen Ortschaften mit den urigen Fachwerkhäusern strahlen eine märchenhafte Atmosphäre aus.

Die historische AVIA-Tankstelle ist immer einen Besuch wert.

Der Anblick der Retro-Tankstelle begeistert uns immer wieder aufs Neue. Was passt auch besser zu einem historischen Fahrzeug als eine historische Tankstelle? Uns überzeugt vor allem das Gesamtpaket: von der Zapfsäule bis hin zur Kaffeetasse versetzt uns jedes Detail in die Zeit der 60er Jahre zurück. Das, und die vielfältigen Events, machen die Tankstelle zu unserem absoluten Höhepunkt auf einer Tour über die B28.

? Was macht die Tankstelle so einzigartig?

Im Frühjahr 2016 sah die AVIA-Station in Kniebis noch aus wie jede andere. Ein halbes Jahr später erstrahlt die Tankstelle nach intensiven Umbauarbeiten in „altem neuem" Licht. Warum gerade diese Tankstelle für das Projekt ausgewählt wurde, hat 2 Gründe:

Die Tankstation stammt ungefähr aus den 60ern.

Als die Tankstelle 1954 von Karl und Berta Fahrner erbaut wurde, gab es zunächst nur einige Zapfsäulen und den Shop – zusätzliche Service-Angebote wie eine Werkstatt, Pflegehalle und Waschanlage ließen 30 Jahre auf sich warten. Bis heute wechselte die Tankstelle 4-mal den Besitzer.

Die B28 ist eine extrem beliebte Strecke.

Die B28 ist eine extrem beliebte Strecke.
An der Schwarzwaldhochstraße gelegen, ist die B28 nicht nur für Anwohner attraktiv, sondern auch für Touristen, Old- sowie Youngtimerfahrer und Biker. Deshalb ist die Straße ohnehin sehr befahren und bietet zahlreichen Reisenden die Möglichkeit, für einen kurzen Besuch in die Zeit der 60er abzutauchen.

Glücklicherweise lagen noch die Original-Baupläne aus den 60ern vor. Damit konnte die Tankstelle fast 1:1 nachgebildet werden. Einige Probleme gab es dennoch: Die Sicherheitsverordnungen haben sich in den letzten 50 Jahren stark verändert, wodurch es oft nicht leicht war, ohne Weiteres die Baupläne umzusetzen. Schon allein die Fliesen an den Schrammborden mussten in einem aufwändigen Prozess präpariert werden, damit sie den Sicherheitsrichtlinien entsprachen. Auch ein modernes Sicherheitssystem inklusive Überwachungskameras musste installiert werden, obwohl das in den 60ern nicht gerade üblich war.

Für die Gestaltung der Station wurde der Künstler Christoph Hodgson ins Boot geholt, dessen begehbare Bilder uns schon auf der Motorworld Böblingen begeistert haben. Hodgson gab dem Projekt den letzten Feinschliff: unter anderem durch plastische Wandbilder oder die liebevoll gestalteten Zapfsäulen im 60er Jahre Stil. So entstand in Kooperation mit AVIA und Oest eine wunderschöne Tankstelle, wie es sie kein zweites Mal gibt – unserer Meinung nach sogar die schönste Tankstelle Deutschlands.

Jedes Detail ist stimmig

Auch beim Projekt der historischen Tankstelle kann man die pure Begeisterung für unser Hobby spüren. Jede Einzelheit erinnert an die 1960er. Im Folgenden erfährst du mehr über einige Elemente, die unserem Team besonders gefallen.

Die Werkstatt ist voller Erinnerungsstücke.

Messingfarbene Balken stützen die kompakte Werkstatt, deren Wände mit unzähligen Regalen bestückt sind. Vom rostigen Benzinkanister über das Nostalgie-Radio bis hin zum Retro-Werbeschild für das Oestol Auto-Öl kann sich das Auge kaum satt sehen. Ständig gibt es etwas Neues zu entdecken, zum Beispiel abgewetzte Werkzeuge oder die ausgediente Zapfsäule, die noch den Benzinpreis von 99 Pfennig pro Liter anzeigt – das waren noch Zeiten!

Der Speiseplan bietet „Gerichte von früher“ an.

Packt dich der Heißhunger? In der historischen Tankstelle kannst du typische Leckereien aus den 60ern wiederentdecken, während du auf der Terrasse sitzt und den magischen Ausblick auf den Kniebis genießt. Denn eins ist sicher: Klassiker wie der Toast Hawaii schmecken auch heute noch – und vor allem an einem solch schönen Ort.

Eine Jukebox sorgt für musikalische Atmosphäre.

Wie früher kannst du mit der Jukebox im Shop den Song deiner Wahl abspielen. Zwar läuft das Modell in der AVIA-Station mit CDs anstelle von Schallplatten, die Musikauswahl lässt dich aber direkt in die wilden 60er eintauchen: Von The Beatles bis Evlis Presley ist für jeden Geschmack etwas dabei

Bunte Neonröhren lassen den Shop „im richtigen Licht“ erscheinen.

Die Säule in der Mitte des Shops ist ein echter Blickfang. Die bunten Neonröhren tauchen den Raum ins Licht der 60er Jahre. Auch die Wandbilder von Christoph Hodgson sehen in diesem Licht fantastisch aus

Durch die fachkundige Unterstützung von Oest im Bereich der Schmierstoffe für Oldund Youngtimer ist dein Fahrzeug an der historischen Tankstelle bestens aufgehoben. Gerne prüft ein Mitarbeiter den Ölstand deines Autos und füllt gegebenenfalls mit qualitativ hochwertigem Oest Oldtimer-Öl nach.

An Wochenenden und Feiertagen ist sogar ein Tankwart im 60er Jahre Outfit für dich da. Die freundlichen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen an der Retro-Tankstelle in Kniebis machen jeden Aufenthalt zu einem einmaligen Erlebnis.

Vielfältige Events laden zum Besuch ein

Die historische Tankstelle ist nicht nur zum Anschauen da: in den kommenden Monaten sollen viele spannende Events rund um das Thema Oldtimer stattfinden. Damit ist die AVIA-Station nicht nur ein optisches Schmuckstück, sondern avanciert zum Treffpunkt zahlreicher Oldtimer-Fans und Nostalgiker. Wenn auch du Teil dieser Community werden willst, schau doch bei einem der nächsten Events auf einen Kaffee vorbei – zum Beispiel dem Oldtimerpflege Tagesworkshop. Gut möglich, dass du dort auch Mitglieder des Retromotion-Teams triffst!

Wir sind extrem gespannt auf Neuigkeiten von der historischen Tankstelle und werden sicherlich noch einiges von den Produkten von Oest zu hören bekommen.

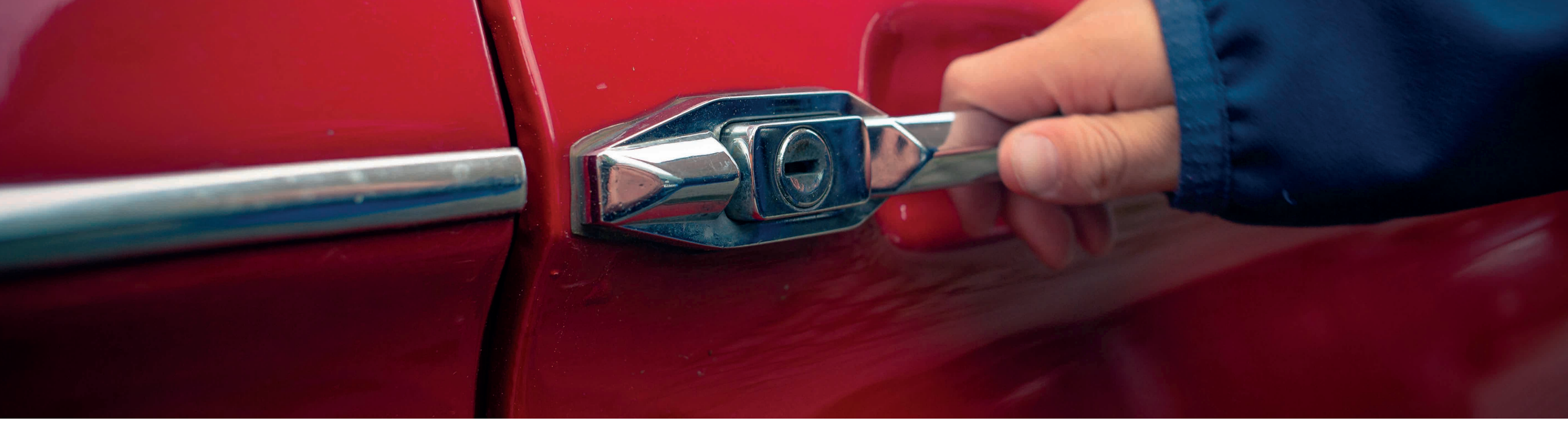
THE CLASSICPODCARS
WIR LIEBEN HISTORISCHE FAHRZEUGE!

DER DEUTSCHE PODCAST
ÜBER KLASSISCHE AUTOMOBILIE!

Fernsehjournalist Ron, Oldtimer-Blogger Frank sowie Klassiker-Fan Oliver besprechen in jeder Folge einen **Klassiker der automobilen Geschichte**, geben Kaufberatungen und erzählen amüsante Anekdoten aus ihrer eigenen Automobilen-Erfahrung!

HÖR DOCH MAL REIN!

soundcloud.com/classicpodcars



Diebstahlschutz
für Oldtimer

Porsche und Mercedes sind besonders gefährdet.
Fast 54% der gestohlenen klassischen Fahrzeuge sind Porsche, wie der 911 oder 964. Mercedes Benz (W113/ W116/ W123/ W124) ist mit 21% auf Platz 2 der meistgestohlenen Oldtimer.

Zunehmend kommt es zu Diebstählen von Oldtimern. Die Quote hat sich in den letzten Jahren nahezu **verdoppelt**. Vor allem die Premiummarken und besonders seltene Fahrzeuge fallen dabei in das Beuteschema der Diebe. Der wirtschaftliche Schaden ist beim Fahrzeugdiebstahl bereits sehr hoch. Noch viel höher wiegt bei den Liebhabern klassischer Fahrzeuge oft der emotionale Wert. Das eigene Fahrzeug ist vielleicht in mühevoller Arbeit restauriert worden oder es befindet sich schon lange in Familienbesitz.
Daher rät der Deutsche Oldtimer Club zu einigen grundsätzlichen Maßnahmen, die es den Dieben zumindest erschweren, ein Fahrzeug zu entwenden.

Stellen Sie das Fahrzeug stets in einer abschließbaren und bestenfalls alarmgesicherten Garage ab. Auch das Fahrzeug selbst sollte idealerweise mit einer wirkungsvollen Wegfahrsperre oder Alarmanlage ausgestattet werden. Nicht zuletzt ist der Einbau eines GPS-Tracker sinnvoll. Damit steigen die Chancen einer Wiederbeschaffung im Falle des Diebstahls enorm.

Der Deutsche Oldtimer Club hat sich im Markt für technische Lösungen umgeschaut und dabei zwei Unternehmen gefunden, die adäquate Lösungen anbieten. Wer seinen Oldtimer noch nicht mit einer Schutzfunktion ausgestattet hat, der wird bei den Partnern des Deutschen Oldtimer Clubs fündig.

Cadillock bietet mit seinem Produkt Cadillock Alarm+ eine sehr effektive Diebstahlsicherung, die eine Wegfahrsperre mit einer Alarmanlage kombiniert. So wird es Dieben schon am Fahrzeug selbst schwer gemacht, dieses fortzubewegen. Zudem ist die Installation und das Handling dieser Anlage sehr einfach und unkompliziert. Für den dramatischen Fall, dass das Fahrzeug entwendet werden konnte, hilft nur noch ein Tracking System, welches auch über die Grenzen Deutschlands hinaus das Fahrzeug orten kann.

Mit dem **SHERLOG Security SLEEP** empfehlen wir ein passives, batteriebetriebenes Ortungsgerät. Es kann leicht im Fahrzeug versteckt werden und ist somit auch für Sweeper nicht auffindbar. Nach Entwendung steht eine permanente Hotline zur Diebstahlmeldung zur Verfügung. Privatermittler kümmern sich um Suche, Sicherstellung und Rückführung des Fahrzeugs.

Mit einem vertretbaren Aufwand lassen sich Maßnahmen ergreifen, die wirkungsvollen Schutz bieten. Machen auch Sie es den Dieben so schwer wie möglich!
Bei Fragen zu diesem Thema steht Ihnen der Deutsche Oldtimer Club gerne zur Verfügung.

Deutscher Oldtimer Club GmbH
www.deutscheroldtimerclub.de
info@deutscheroldtimerclub.de

Wie viel taugen Wasserlacke wirklich? **Ein Profi packt aus!**

Seit 2007 ist es gesetzlich vorgeschrieben, Lacke auf Wasserbasis zu benutzen – lediglich für Oldtimer und LKWs gelten Ausnahmeregelungen. Mittlerweile sind über 10 Jahre ins Land gegangen. Wir haben uns gefragt, wie Wasserlacke im Vergleich zu konventionellen Acryllacken abschneiden – Dazu haben wir einen Pforzheimer Lackiererprofi interviewt.

Unser Profi

Christian Rupcic ist 36 Jahre alt und arbeitet in Pforzheim als Lackierer, Custom-Painter und Künstler. Seinen Arbeiten sind die Liebe zum Detail und jahrelange Erfahrung deutlich anzusehen. Von Wasserlacken hält der Profi nicht viel. Seiner Meinung nach haben sie gegenüber Lacken auf Lösemittelbasis nur einen einzigen Vorteil: Sie sind umweltfreundlicher.

Wasserlacke? Acryllacke?
In herkömmlichen Lacken, wie sie über lange Zeit verwendet wurden, sind die Farbpigmente in organischen Lösemitteln gelöst. Dadurch trocknete der Lack schneller, war aber durch seine z.T. gesundheitsschädlichen Bestandteile weder gesund noch umweltfreundlich. Wasserlacke sind im Gegenzug geruchsneutral und belasten weniger die Umwelt, trocknen jedoch auch entsprechend langsamer, da Wasser einen vergleichsweise hohen Siedepunkt aufweist.

Eine der häufigsten Fehlvorstellungen ist, dass Wasserlack im Gegensatz zu Acryllacken nicht gesundheitsschädlich sei. Dabei muss man vor allem bei Wasserlacken vorsichtig sein: Schadstoffe können extrem schnell über die Augen aufgenommen werden, wenn sie Farb- oder Lacknebel ausgesetzt sind. Auch die Atemwege können durch Wasserlack nachhaltig geschädigt werden. Es sollten für die Arbeit mit Wasserlacken daher die gleichen – wenn nicht sogar strengere – Schutzmaßnahmen getroffen werden.

Von der Verarbeitung durch Laien rät Christian insbesondere bei Wasserlack ab. Er sei wesentlich schwerer zu verarbeiten, was vor allem an der geringen Deckkraft und der langen Trocknungszeit liege. Je nach Farbton seien bis zu 8 Schichten notwendig, um eine gleichmäßig deckende Lackierung zu erzeugen. Bei so vielen Auftragungen sei das Risiko hoch, dass die unteren Schichten nicht richtig aushärten und der Lack nach wenigen Monaten „absackt“.

Generell ist bei der Arbeit mit Wasserlacken einiges zu beachten – vor allem, wenn man über Jahre hinweg die Verarbeitung von Acryllacken gewohnt ist. So sei die Oberfläche von Decklack auf Wasserbasis wesentlich „weicher“ als bei konventionellem Lack. Aufpassen muss man bei hoher Luftfeuchtigkeit – der Lack könne sich dann schnell „setzen“, wodurch unschöne Änderungen in der Oberflächenstruktur auftreten.

Auch die Ausbesserung von Fehlstellen ist sehr umständlich. Korrekturen durch Zwischenschliff sind bei Wasserlacken kaum möglich – das komplette Bauteil muss neu lackiert werden, wodurch der Materialverbrauch des ohnehin schon teureren Wasserlacks enorm steigt. Blanke Stellen, an denen die Grundierung durchgeschliffen ist, können der Auslöser für Rost sein. Und sogar die Aufbewahrung von Wasserlacken ist ein Problem: Bei Restbeständen können nach kurzer Zeit Farbtonveränderungen auftreten, da es zur Oxidation von Metallic-Partikeln kommt. Kurz gesagt: Für einen Lackierer ist Wasserlack mit einem enorm hohen Arbeitsaufwand verbunden. Vorteile in der Verarbeitung gibt es keine, selbst die Farbtongenauigkeit sei laut Christians Aussage katastrophal.

Versteht uns nicht falsch: Wir finden es gut und sinnvoll, dass zur Lackierung nun größtenteils umweltfreundliche Wasserlacke verwendet werden. Wir wollen lediglich darauf hinweisen, dass Wasserlacke, wie sie heutzutage produziert werden, in sehr vielen Aspekten mehr als verbesserungswürdig sind.

Young- und Oldtimer-Besitzern empfiehlt Christian: Geht zu einem Profi, der euer Fahrzeug mit konventionellen Lacken auf Lösemittelbasis lackiert. Lackierereien erhalten für Young- und Oldtimer Sondergenehmigungen, wodurch sie eurem Fahrzeug eine sehr teure und risikoreiche Umlackierung auf Wasserlack ersparen können. Gut zu wissen: der bei vielen Oldtimern eingesetzte 2K-Lack ist auch ohne Sondergenehmigung legal erhältlich.

Falls dich Christians Arbeiten neugierig gemacht haben, genieße noch folgende Fotos einiger seiner Werke und besuche seine Facebook-Seite: „Chiko's Pinstriping“

Scanne den QR Code und schaue dir die Facebookseite von Chiko`s Pinstriping an.

KW Klassik Fahrwerke

Modernes Fahrverhalten für Old- und Youngtimer

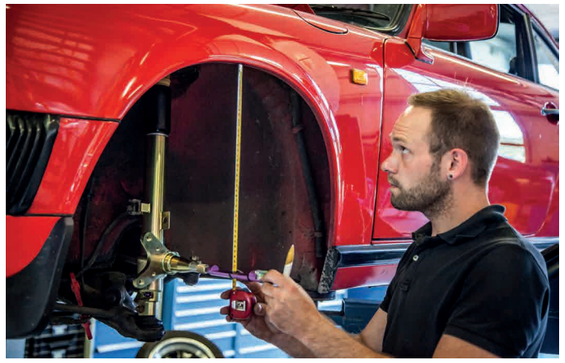
In den vergangenen Jahren hat KW automotive eine Vielzahl an Fahrwerken speziell für klassische Automobile und Youngtimer entwickelt. Ältere Fahrwerk- und Dämpferentwicklungen, die bei der Markteinführung dem damaligen Stand der Technik entsprachen, können in Verbindung mit modernen Reifen im fahrdynamischen Grenzbereich ein unharmonisches bis sogar schwer zu beherrschendes Fahrverhalten an den Tag legen. Bei den KW Klassik Fahrwerken ist dies nicht der Fall. KW bietet neben Einzelanfertigungen für zahlreiche klassische Automobile (Jaguar E-Type, Ferrari 365 2plus2, Mercedes-Benz 300 SEL, …) eine Vielzahl an einstellbaren KW Klassik Gewindefahrwerken inklusive Gutachten für Fahrzeuge wie etwa Lancia Delta Integrale (831 ABO Bodengruppe), Audi Coupé (Typ 89Q), Audi 200 (44Q), BMW 3.0 CSL (E9), BMW Sechser (E24), Mercedes-Benz 190E (W201), VW Käfer, VW Golf I und selbst für den DeLorean DMC-12 aus dem Kultfilm “Zurück in die Zukunft” an.

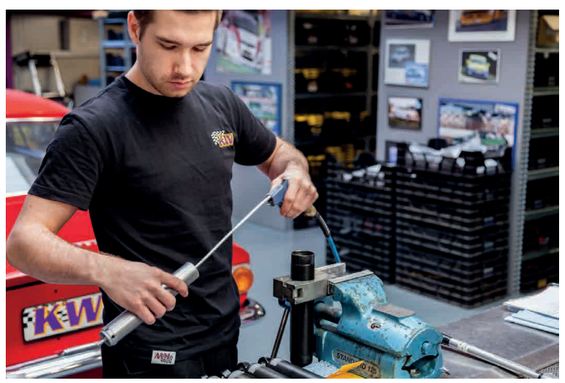
Modernes Fahrverhalten für Porsche-Ikonen

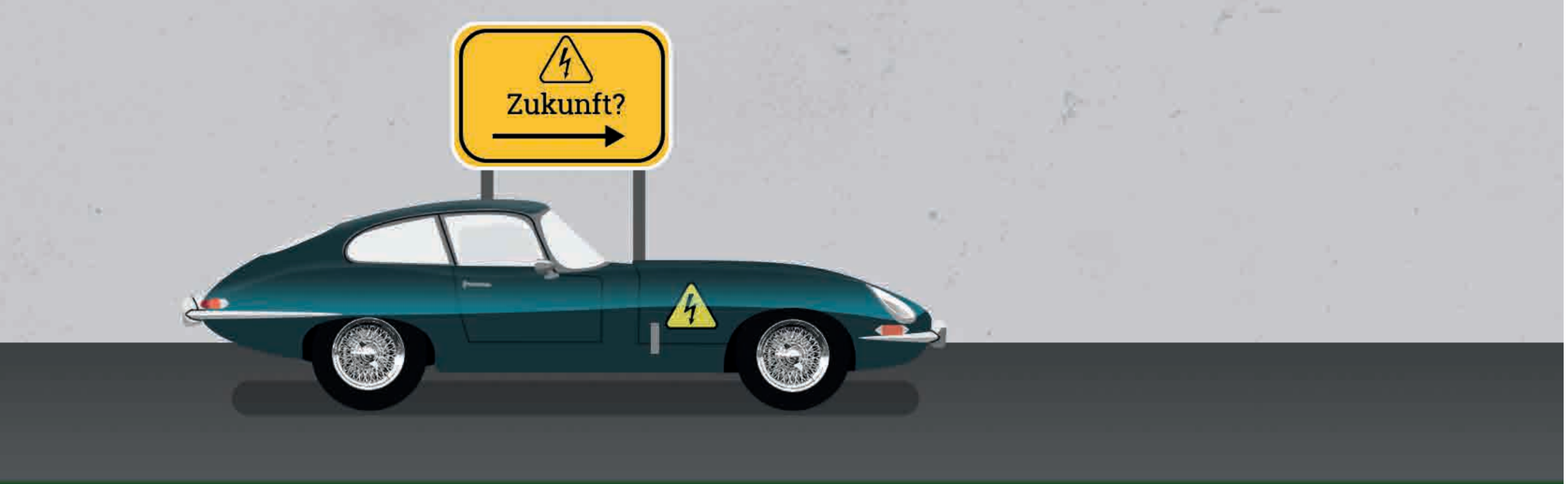
Sehr interessant sind die Anwendungen für luftgekühlte **Porsche wie 356 und 911** (F- und G-Modell). Der große Vorteil: Bei den Porsche-911-Modellen mit Drehstabfedern entfällt das Bearbeiten der Achskomponenten. Für die Porsche 911 F- und G-Modelle sind die KW Variante 3 Dämpfer als Einbaulösung inklusive geschmiedeter Achsschenkel erhältlich. Im Vergleich zu den alten Serientdämpfern erhalten die mit den KW Klassik Dämpfern ausgerüsteten Porsche 911 ein **viel direkteres Handling.**

Bei schlagartigem Einfedern, wie beim Überfahren von Bodenwellen lassen die KW Dämpfer mit ihrer Mehrventiltechnik ein schnelles Einfedern zu und ein nervöses Karosserieaufschaukeln wird unterbunden. An der Antriebsachse steigert sich der Grip deutlich, ohne, dass sich die Tendenz zum frühzeitigen Übersteuern erhöht. Die Dämpfer vermitteln ein **viel sichereres Fahrgefühl**; die Vorderachse ist auf schlecht ausgebauten Straßen weit weniger nervös. Der gesamte Wagen fährt bei hohen Kurvengeschwindigkeiten deutlich neutraler und lässt sich besser kontrollieren. Mit der separaten Druck- und Zugstufeneinstellung, dabei handelt es sich um keine Dämpferverschleißeinstellung, ist es ein Leichtes, Einfluss auf Handling und Fahrkomfort zu nehmen. Die serienmäßigen Drehstabfedern können weiter genutzt werden. Das Einstellen der Tieferlegung erfolgt wie bei den damaligen luftgekühlten Porsche üblich, über das Verdrehen der Drehstabfedern.

Der KW Klassik Variante 3 Dämpfersatz für das Porsche 911 F- und G-Modell ist eintragsfrei und ein ideales **Upgrade für Porsche-Fahrer, die ihren Klassiker regelmäßig im Alltag fahren.** Alternativ bietet KW verschiedene Clubsport- und Rennsportanwendungen für die Porsche-Klassiker an. Der Dämpfersatz inklusive Achsschenkeln ist ab 2.779 Euro erhältlich.







Elektro-Oldtimer

Eine Lösung für die Zukunft?

Ob moderne Technik aus der Elektroautomobilbranche in alten Karosserien oder komplett neu konzipierte Elektroautos in Retro-Optik als Replika historischer Automodelle – Konzepte, klassische Automobile unter Strom zu setzen und Elektro-Oldtimer auf die Straße zu bringen, gibt es viele. Ob man es gut findet, wenn ein VW-Käfer nicht mehr knattert, sondern nur noch surrt, ist eher eine emotionale als eine rationale Angelegenheit.

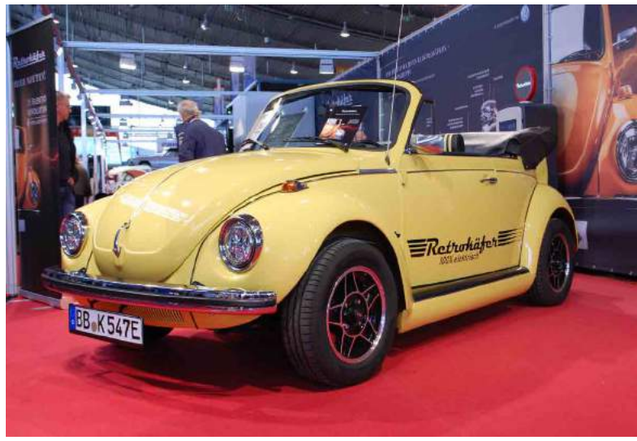
Gegensätze ziehen sich an

Eine Fusion von Elektromotor und Oldtimer zum Elektro-Oldtimer mag auf den ersten Blick nicht schlüssig klingen. Je nachdem, um welches Fahrzeug es sich handelt, verbinden Liebhaber klassischer Autos nicht nur einen charakteristischen Motorenklang, sondern vielfach auch Dreck und Öllachen mit ihren Lieblingen. Kann ein Elektro- oder E-Oldtimer, dem diese Charaktermerkmale fehlen, überhaupt Emotionen wecken? Und abseits der Emotionen stellt sich sicher auch die Kosten-Nutzen-Frage, denn für den Preis des Umbaus eines Oldtimers könnte man sich ja auch gleich ein modernes Elektroauto kaufen. Dennoch scheint die Umrüstung von Oldtimern zu E-Oldtimern derzeit häufiger ins Licht der Öffentlichkeit zu rücken.

Alltagsautos …

In Deutschland gibt es einige Firmen, die hauptsächlich einstige Alltagsautos elektrifizieren. Allen voran steht hier der gute alte Käfer von Volkswagen. Spezialisiert auf diesen Wagen hat sich Robert Tönnies mit der Firma Murschel Electric Cars GmbH & Co. KG, die Schrottautos restaurieren und mit einem 100 Kilowatt starken Elektromotor ausstatten. Der „Retrokäfer“ beschleunigt in sehr untypischen knapp 5 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer. Dass es sich hierbei um ein Spaßmobil handelt, zeigt auch der nicht ganz alltagstaugliche Preis von 119.000,- €. Ein „Alltags-E-Käfer“ ist bei dem Hersteller e-cap Mobility aber auch schon ab etwa 25.000,- € zu bekommen.

Auch Alltagsklassiker aus dem europäischen Ausland, der Fiat 500 oder der Citroën 2CV müssen häufig für den Umbau zum E-Oldtimer herhalten, beispielsweise bei Fleck Machines im niederbayerischen Pfarrkirchen. Dort hat man auch schon einen Trabant, ein Goggomobil, T2-Bullis von VW und sogar ein Amphibienfahrzeug aus den 1960er-Jahren umgerüstet.

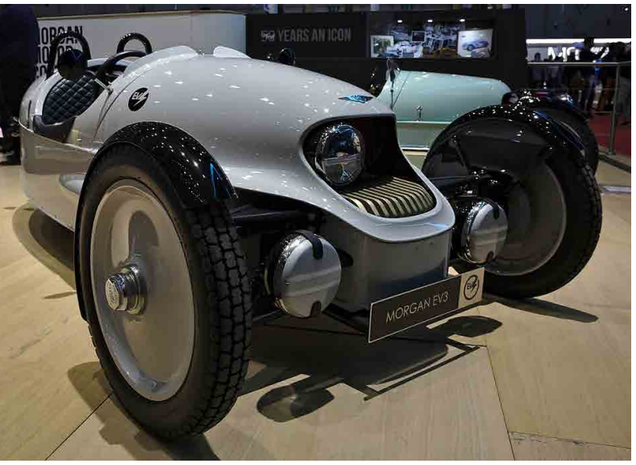


DMC DeLorean
Thilo Parg (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Dmc_de_lorean_1.jpg), „Dmc de lorean 1“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

… und Stilikonen

Eine Umrüstung zum Elektroauto erfolgt natürlich nicht in erster Linie, um ein alltagstaugliches Fahrzeug zu schaffen. So dürfte der Markt für die Umrüstung von automobilen Stilikonen vermutlich mindestens genauso zukunftsträchtig sein. So hat sich e-cap Mobility beispielsweise an einen DeLorean aus dem Jahr 1981 gewagt und dem Wagen einen 50 Kilowatt-Motor mit einer Spitzengeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern verpasst – ganz ohne Flux-Kompensator.

Elerra motiv in Erfurt hat bereits mehrfach Porsche 911 verschiedener Baujahre elektrifiziert. Sogar ein Porsche 550 Spyder-Replika ist in Arbeit. Aber nicht nur Enthusiasten und Start-ups haben diesen Trend für sich erkannt. Auch die Automobilhersteller spielen auf diesem Markt mittlerweile eine Rolle. Aus einem E-Type von 1968 hat Jaguar den wohl schönsten Elektro-Oldtimer geschaffen, den „E-Type Zero“. Der Clou des 220 Kilowatt starken Wagens ist, dass er problemlos auf den Originalzustand zurückgebaut werden kann. Bei einer Beschleunigung von 5,5 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometern – eine Sekunde schneller als das Original – wird man den Originalmotor abgesehen vom Klang wohl gar nicht vermissen. Der Haken ist lediglich der Preis, denn der E-Type Zero dürfte um die 400.000,- € kosten. Einen ähnlichen Ansatz verfolgt auch Aston Martin mit seinem „Heritage EV“-Programm. Dort hat man einen elektrischen Antriebsstrang entwickelt, der in Form einer Kassette anstelle des alten Motors und Getriebes eingesetzt wird. Der für den Elektrosportwagen „Rapide E“ konzipierte Antrieb kann ebenfalls jederzeit wieder entfernt und die Basis in den Originalzustand zurückversetzt werden.



Morgan Threewheeler
Alexander Migl (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Morgan_Threewheeler_EV3_Genf_2018.jpg), https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode

Replika statt Original
Die „preiswerte Alternative“?

Replikas mit Elektromotor sind ebenso beliebt, wie die Umbauten von Originalfahrzeugen. Die englische Automarke Morgan, die von 1909 bis 1953 mit dem „Morgan Threewheeler“ einen kleinen Roadster mit nur einem Hinterrad auf die Straße brachte, ist seit 2011 mit einer modernen Interpretation ihres klassischen Konzepts mit Verbrennungsmotor vertreten. Seit 2018 gibt es auch die Elektrovariante EV3. Das Elektro-Dreirad mit 34,8 Kilowatt-Motor kommt auf immerhin 145 Stundenkilometer und schafft die Beschleunigung von 0 auf 100 in knapp neun Sekunden. Die Reichweite beträgt etwa 200 Kilometer. Ganz günstig ist so ein Threewheeler allerdings nicht. Schon der Verbrenner kostet knapp 50.000,- €. Dafür ist das Auto aber auch ein echter Hingucker.

Moderne „Nachschöpfungen“ gibt es auch von anderen Oldtimern. An den 60er-Jahre-Strandwagen Mini Moke erinnert beispielsweise der vom französischen Entwickler Noun'Electric angebotene „Nosmoke“ oder „eMK6“, der es zwar lediglich auf 85 Stundenkilometer bringt, dafür aber auch „nur“ mit einem Preis von 22.500,- € zu Buche schlägt. Ebenfalls dem Kleinstwagensegment entspringt der „Microlino“ der Schweizer Micro Mobility AG, eine Retro-Interpretation der legendären BMW Isetta, die in die Nische der kleinen City-Flitzer eindringen soll. Der Zweisitzer ist wie das Original mit einer aufklappbaren Front ausgestattet und erreicht maximal 90 Stundenkilometer. Mit 12.000,- € kommt tatsächlich ein erschwinglicher Wagen auf den Markt, der auch bei der Parkplatzsuche im Innenstadtdschungel einige Vorteile hat.

Dass es nicht nur preiswert zugeht, zeigt der in Österreich als E-Auto gebaute Kreisel Evex Porsche 910e. Das in Kleinserie produzierte Elektroabbild eines von 1966 bis 1968 als reines Rennsportfahrzeug konzipierten Autos leistet in der E-Version brachiale 360 Kilowatt und kommt in 2,5 Sekunden von 0 auf 100 Stundenkilometer. In der Spitze sind es dann 300, die sich der Hersteller Evex Fahrzeugbau dann aber auch mit ungefähr einer Million Euro vergüten lässt.

Vor- und Nachteile von elektrifizierten Veteranen:

Emissionsfreier Antrieb.

Entfall von emissionsabhängigen Fahrverboten in Umweltzonen.

Steuerliche Begünstigung von E-Autos greift auch für Umbauten.

Umbau bei einigen Herstellern problemlos reversibel (z. B. Jaguar und Aston Martin.)

Deutlich verbesserte Fahrleistungen im Vergleich zur Original-Motorisierung.

Verlust des H-Kennzeichens (wird allerdings durch steuerliche Begünstigung als E-Auto wieder aufgewogen).

Preislich ebenso wie neue Elektro-Autos weitaus teurer als herkömmliche Verbrenner.

Fehlender Motorensound und Geruch.

Elektro-Veteranen: Ein Fazit

Elektroautos sind im Kommen, auch als Oldtimer oder Replika. Generell überwiegen auf lange Sicht die Vorteile elektrisch angetriebener Fahrzeuge. Da es sich bei Old- und Youngtimern jedoch um hauptsächlich emotional geprägte Besitztümer handelt, ist die Frage berechtigt, ob automobiles Kulturgut tatsächlich auf Elektro umgerüstet werden muss. Derzeit, zumindest aus Kostengründen, ist es noch ein langer Weg, bis sich der durchschnittliche Oldtimer-Besitzer eine Umrüstung überhaupt leisten kann. Außerdem fragen wir uns, was von einem Old- oder Youngtimer noch bleibt, wenn sein Herz, das Ergebnis jahrelanger Ingenieurskunst, einfach durch einen modernen, durch Fließbandarbeit gefertigten Motor ersetzt wird. Für die Zukunft locken jedoch Steuervorteile, eine geringere Belastung der Umwelt und Fahrerlaubnis auch innerhalb von Städten.

Im Bezug auf E-Oldtimer sind wir uns unschlüssig. Und du?

Karosserie-Instandsetzung für Old- und Youngtimer

Der französische Schweiß- und Batterieladegeräte Hersteller GYS feiert sein 55-jähriges Firmenjubiläum. Eigentlich wollte der Firmengründer, Guy Yves Stefanie, dessen Initialen den Firmennamen bilden, nur Transformatoren herstellen, um den Franzosen in den 60er Jahren den Sprung in das neue Zeitalter mit 220V Netzspannungsversorgung zu erleichtern.

Heute, 55 Jahre später, zählt GYS zu den namhaften Herstellern, wenn es um das Thema Schweißtechnik, Karosserie-Instandsetzung und Batterieservice geht. Aus dem kleinen Trafobauer in dem ländlichen Städtchen Laval, nur wenige Kilometer von Le Mans entfernt, wurde eine international aufgestellte Firmengruppe mit über 700 Mitarbeitern und einem ausgereiften Produktportfolio für die Außenhautreparatur von modernen Fahrzeugen aber auch von Old- und Youngtimern. Dazu zählen komplexe wasser- und luftgekühlte Punktschweißinverter, aber auch kleine Inverter-Spotter oder komplette Ausbeul-Arbeitsstationen für Stahl und Aluminium, Schutzgasschweißgeräte und Plasma-Metallschneider sowie Induktionserhitzer. Diese erleichtern besonders bei festsitzenden Schrauben und auszutauschenden Teilen die Reparatur. Verschiedene Hebevorrichtungen, Pneumatik-Werkzeuge und Hilfsmaterialien runden das GYS-Werkstattsortiment ab. In einem anderen Produktionsbereich dominieren smarte Startlade- und Ladungserhaltungsgeräte für den privaten oder professionellen Anwender. Das günstige Preis-Leistungs-Verhältnis, verlässliche Qualität und die innovative Bedienbarkeit der GYS Ausrüstung verhalfen GYS zu einem beliebten Markenzeichen in der Fachwelt. Per QR Codes sind Produktvideos abrufbar. Sie zeigen den praktischen Einsatz am Beispiel von konkreten Anwendungsfällen. Alle GYS Ausrüstungen werden seit 2006 von der GYS GmbH Aachen über den Fachhandel vertrieben.
Mehr Informationen erhalten Sie unter:
www.gys-schweissen.com

Karosserie Produktpalette

Ladetechnik für Oldtimer

Wenn Nachproduktion die letzte Rettung ist: eine Retromotion-Story

Nicht immer ist die Ersatzteilsuche erfolgreich. Vor allem dann nicht, wenn es sich um sehr spezielle Teile von in nur geringer Stückzahl produzierten Fahrzeugen handelt. So zum Beispiel konnte der Oldtimer-Sammler Jo Weber nirgends einen Ersatz für den beschädigten Innentürgriff seines Ferrari Mondial QV Cabriolets finden – bis er sich an uns wandte. Erfahren Sie mehr im Folgenden!

Scanne den QR Code und schaue dir unsere Video-Dokumentation zu dieser Geschichte an.

Alessandro braucht einen neuen Türgriff

In der Nähe von München verbirgt sich ein wahrer Schatz in dem zu einer Garage umgebauten Kuhstall: Über 50 astrein erhaltene Oldtimer lassen sich dort bestaunen. Sie gehören dem Oldie-Enthusiasten Jo Weber, der sie mit Hingabe pflegt – und auch an Interessenten weitervermietet. In ganz Oberbayern kommen unter anderem Käfer, Speedster oder Mustangs aus der Sammlung von Jo Weber auf Hochzeiten, Geburtstagen oder mehrtägigen Oldtimer-Reisen zum Einsatz.

Wo Fahrzeuge benutzt werden, gibt es jedoch, vor allem bei klassischen Fahrzeugen, Verschleißerscheinungen. Die meisten Reparaturen sind kein Problem – als allerdings der Innentürgriff seines Ferrari Mondial QV Cabriolets „Alessandro“ von einem Kunden abgebrochen wurde, musste Jo Weber schlucken. Denn er wusste bereits im Voraus, dass ein Türgriff für ein Fahrzeug, von dem 629 Exemplare produziert worden sind, schwer zu beschaffen sein würde.

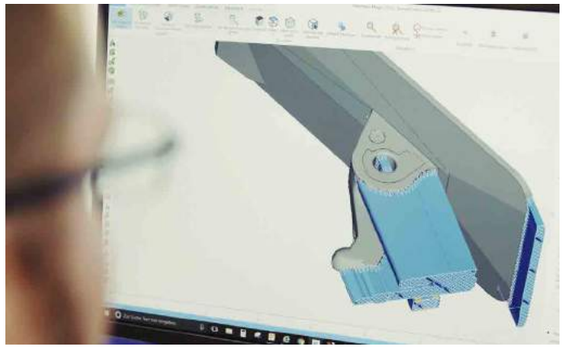
Von vielen Händlern, die er auf der Suche nach seinem Ersatzteil kontaktierte, wurde Jo Weber allenfalls mitleidig belächelt. Kein Wunder: Von einem Substitut für den defekten Türgriff war selbst nach wochenlanger Suche nicht die geringste Spur. Als Jo sich durch einen Zufall an uns wandte, ließ es unser Team auf einen zweiten Versuch ankommen: Doch keiner unserer über 1.200 Kontakte hatte das Teil vorrätig. Daher blieb nur eine Option: Die Nachproduktion des Türgriffs mit dem 3D-Drucker.

Detailgetreue Nachfertigung im 3D-Drucker

Bei jeder Nachproduktionsanfrage überprüfen wir zunächst, welche Möglichkeiten überhaupt bestehen. Neben klassischen Fertigungstechniken ist auch immer der 3D-Druck eine attraktive Lösung. So auch in diesem Fall, denn beim gesuchten Türgriff handelte es sich um ein sehr spezielles Teil, von dem wir außerdem das defekte Exemplar als Referenz erhielten. Für die detailgetreue Nachbildung eines Ersatzteils, von dem nicht immer originale Konstruktionszeichnungen vorliegen, ist eine solche Referenz extrem hilfreich. Denn auf diese Weise ließ sich der defekte Türgriff mit dem 3D-Scanner erfassen und per Software „reparieren“: Die beiden Hälften wurden an der Bruchstelle digital zusammengefügt und das Modell geglättet. Unten sehen Sie einen Ausschnitt des druckfertigen 3D-Modells - die blauen Stellen sind sogenannte Stützstrukturen, die lediglich benötigt werden, um das Produkt während des Drucks stabil zu halten.

Hätten wir nicht das defekte Teil zum Einscannen erhalten, wäre auch eine manuelle Nachkonstruktion des Türgriffs mithilfe der Bauraumdaten möglich gewesen – das ist allerdings sehr kosten- und zeitaufwändig.

Was ist ein 3D-Scanner?
Mit einem 3D-Scanner lässt sich die Geometrie jeden beliebigen Objekts erfassen. Dabei tastet ein Laser das gewünschte Objekt ab und gibt ein dreidimensionales Bild des Körpers zurück. Gerade bei der Nachproduktion seltener Ersatzteile sind 3D-Scanner eine große Hilfe.



Sowohl die digitale Erfassung des Türgriffs als auch seine Nachproduktion wurden durch uns umgesetzt. Als Material wurde Edelstahl 316L verwendet, der sich vor allem durch hohe Korrosionsbeständigkeit und gute mechanische Eigenschaften auszeichnet. Anhand der Werkstoffkenndaten konnten wir das Versprechen geben, dass der neue Türgriff mindestens die gleiche Stabilität wie sein Vorgänger haben würde. Hergestellt wurde das Ersatzteil mit dem SLM-Verfahren (Selective Laser Melting, englisch für Selektives Laserschmelzen), einem sehr beliebten Verfahren für Guss- und Blechkomponenten.

Wie funktioniert das SLM-Verfahren?
Der Werkstoff wird – ähnlich wie beim Sintern – als eine dünne Pulverschicht auf der Grundplatte aufgetragen. Ein computergesteuerter Laserstrahl schmilzt das Pulver um, sodass bei Abkühlung festes Material entsteht. Die Grundplatte wird daraufhin abgesenkt, erneut Pulver aufgebracht und eine weitere Schicht des Werkstoffs mit dem Laser umgeschmolzen. So entsteht das zu fertigende Teil Schicht für Schicht, bevor es nach dem Druckvorgang von überschüssigem Pulver befreit und gegebenenfalls aufgearbeitet wird.

Es war ein großartiger Moment für uns, als aus dem Computermodell plötzlich etwas wurde, das sich anfassen und – nach dem Abschleifen und Aufarbeiten – in den Oldtimer unseres Kunden einbauen ließ. Der frisch gedruckte Türgriff passte perfekt und ließ sich problemlos betätigen. Auf dem folgenden Bild ist von links nach rechts der defekte Türgriff, der Rohling aus dem 3D-Drucker und das aufgearbeitete Endprodukt zu erkennen.

Unsere Nachproduktion war die letzte Chance für Jo Weber, seinen defekten Türgriff zu ersetzen und wir freuen uns sehr, dass wir ihm dabei behilflich sein konnten.
Denn das ist letztlich unsere Vision: Jedes Ersatzteil beschaffen zu können.

Retromotion Weisheiten

Unsere besten Sprüche zu Old- und Youngtimern

Noch nie war die Ersatzteilsuche so einfach.

Die wenigsten Ersatzteile für Old- und Youngtimer werden noch auf dem Markt angeboten, geschweige denn nachproduziert. Besitzer automobilen Kulturguts kennen das Problem nur allzu gut, tagelang Privatkontakte und Teile-Lager abklappern zu müssen, bis sie schließlich nach viel Frust und Zeitverbrauch an ihr Ersatzteil gelangen.

Mit dem neuen Retromotion Teile-Scout erleichtern wir deine Suche um ein Vielfaches. Schick uns einfach eine Suchanfrage und wir machen Dutzende daraus. Unser Netzwerk aus professionellen Partnern, Werkstätten und Privathändlern macht Ersatzteile innerhalb weniger Tage für dich ausfindig. Damit sparst du nicht nur Zeit, sondern auch Geld: Dieser Service ist für dich vollkommen kostenlos.

SUCHANFRAGE ABSCHICKEN

Besuche einfach: www.retromotion.com/teilescout und schick deine Anfrage kostenlos ab. Nutze den QR-Code, um direkt auf die Seite zu gelangen!

ZURÜCKLEHNEN UND ABWARTEN

Unser Team arbeitet auf Hochtouren, um dein Ersatzteil ausfindig zu machen. Du musst währenddessen absolut gar nichts tun; lehn dich zurück und genieße die Zeitersparnis, die wir dir schenken!

DEN DEAL ABSCHLIESSEN

Sobald einer unserer Teile-Dealer dein gesuchtes Ersatzteil vorrätig hat, wirst du benachrichtigt und erhältst ein Angebot. So einfach kann die Ersatzteilsuche sein!

www.retromotion.com/teilescout

5% Rabatt mit dem Code:
RETROMAGAZIN5!
Im Ersatzteilshop auf
www.RETROMOTION.com

Schlusswort

In Zukunft wird der Old- und Youngtimermarkt immer mehr an Bedeutung gewinnen. Derweil arbeiten wir mit Hochdruck daran, deine Ersatzteilsuche leichter zu machen, damit du deine Zeit nicht in Ersatzteillagern, sondern mit deinem Schmuckstück verbringen kannst. Noch während du das liest, bearbeiten wir Suchanfragen, kontaktieren Teile-Dealer und befragen Nachproduktionspartner, um Möglichkeiten der Nachfertigung in Erfahrung zu bringen.
Wir freuen uns sehr, dass du Interesse am Retromotion-Magazin gefunden hast. Und noch mehr würden wir uns über einen Seitenbesuch freuen: www.retromotion.com

Solltest du etwas in unserem Shop finden, benutze doch den **Rabattcode: RETROMAGAZIN5!** um einen Rabatt von 5% auf deine Bestellung zu erhalten

Wir sehen uns garantiert eines Tages wieder! Bis dahin eine gute Zeit.

Beste Grüße
Dein RETROMOTION-Team.

Wir machen Ersatzteile verfügbar.

In Zusammenarbeit mit: