BENZIN UND ELEKTRONEN IM BLUT

AUSGABE
2017 / 2018

MOTOFILTER

PEDAL TO THE METAL

4 FREE
KOSTENLOS

THEMA
BERG-CUP

RESTAURATION
VESPA 125
1958

DIY
ÖLWECHSEL

TESTS
FIAT 125 SPECIAL · BOXTER S
TESLA MODEL S

INTERVIEW
SABINE SCHMITZ

DIY
GaserSynchro

BASIC
VORSICHT BEIM ONLINEKAUF

Abb. zeigt Sonderausstattung.

MIT SICHERHEIT WEITERGEDACHT.

DER NEUE VOLVO XC60.

Der neue Volvo XC60 ist ein Premium-SUV, das in jeder Hinsicht mit skandinavischer Exzellenz hervorsticht. Elegant. Markant. Dynamisch. Innovativ.

AB 47.900 €[1]

Serienmäßig mit:
18"-LEICHTMETALLRÄDER
INFOTAINMENTSYSTEM
ONCOMING LANE MITIGATION
EINPARKHILFE HINTEN
LED-SCHEINWERFER „THORS HAMMER"

Kraftstoffverbrauch Volvo XC60 - 246 Momentum D4 AWD, 140 kW (190 PS), in l/100 km: innerorts 5,8, außerorts 4,7, kombiniert 5,1, CO_2-Emissionen kombiniert 133 g/km. (gem. vorgeschriebenem Messverfahren).

* Die Fachzeitschrift „Firmenauto" und die Sachverständigenorganisation DEKRA verliehen dem neuen Volvo XC60 D4 AWD. in der Importwertung der Klasse „Mittlere SUV" den Titel „Firmenauto des Jahres 2017". Quelle: Firmenauto, Heft 8, 2017. [1] Barpreisangebot für den Volvo XC60 - 246 Momentum D4 AWD, 140 kW (190 PS).

AUTOHAUS BAUER GMBH

93055 REGENSBURG, LAGERSTR. 12, TEL: 0941/785150
WWW.VOLVOCARS-HAENDLER.DE/BAUER

92318 NEUMARKT, ALOIS-SENEFELDER-STR. 12, TEL: 09181/47420
WWW.VOLVOCARS-PARTNER.DE/BAUER

Foto: filterVERLAG, Auto: F 360 Stradale von Jean Todt !!! (damals zu kaufen bei S & L Automobile)

INHALT

Sabine Schmitz im Interview	04-09
Volvo Bauer, Firmenportrait	11-12
Vergaser - Typen & Funktion	12-15
Boxenstop, Firmenportrait	16-17
Vergaser Synchronisation	18-19
Der Autolackierer, Firmenportrait	20-21
Autoquartett	20-29
Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern, Firmenportrait	30
AMC Corner, Firmenportrait	31
Restauration: Vespa 125 (VNA1T)	32-43
Sandstrahltechnik Eichenseer, Firmenportrait	35
S & L Automobile, Firmenportrait	44-45
Motorrad-/Autotour Bayerischer Wald	46-47
Porsche 718 Boxter S	48-49
HUK, Firmenportrait	50-51
Fiat 125 Sepezial	52-53
KTM, Firmenportrait	54
Jura Automobile, Firmenportrait	55
Reifen platt: Reparatur!	56
Reifen Simmel, Firmenportrait	57
Bergrennen: Sport aufwärts gen Himmel	58-61
Autohaus Weissdorn, Firmenportrait	62-63
Ölwechsel DIY	64-66
Online Mist verkaufen: Reportage	68-69
Berger Classic Cars, Firmenportrait	70
KFZ Gradl, Firmenportrait	71
Das Thai-Implantat, Kolumne	72
Bremsen & Bremskreislauf, Basics	74-75
In Sachen Recht / Dr. Christian Meisl, Firmenportrait	76-79
Zoll, was kostet das?	80-82
NEWTEC	
Tesla Model S, ein Jahr Erfahrung	84-85
Marktübersicht Stromer	86-87
Audaris: Digitalisierung im Automobilverkauf	88
BMW 530e i	90-91
REWAG Strom für Stromer, Firmenportrait	92-93
Sachverständigenbüro Helmut Pawlik, Firmenprortrait	94

filterVERLAG
VERLAG & WERBEAGENTUR

filterVERLAG OHG – Nick Lengfellner & Peter Gnilka
Gutenbergplatz 1a | 93047 Regensburg
Tel: 0941 / 5956080 www.filterverlag.de
Red./Grafik: N.Lengfellner, Wilibald J. Ferstl, S.Böhm
Vertrieb: Peter Gnilka, Claudia Kraushaar
Fotos: filterVERLAG, bigstockphoto.de

BENZIN IM »» BLUT

Liebe Freunde des gepflegten Blechs,

Da sind wir wieder – mit der dritten Ausgabe – die Zeit vergeht. Hatten Sie bei unserer Erstausgabe einen Neuwagen? Nun ist er bald 3 Jahre alt. Mit Pech auch noch ein Diesel: Die derzeit schnellste Zwangsenteignung. Auch die Händler haben die Höfe voll – Danke Anke, unverkäuflich. Ein Grund mehr, sich mit einem ungeplant längeren Zusammenleben mit seinem gebrauchten einzurichten und auch hier und da Hand anzulegen.
Was gibt es auch schöneres am Feierabend, als sich eine Hopfenkaltschorle einzugießen und die Hände endlich nicht um eine PC-Maus, sondern um echtes Eisen zu wickeln? Richtig: Zwei Hopfenkaltschorlen.
Oldies erfreuen sich auch weiter bester Wertzuwächse und so empfehlen wir weiterhin, sich den ein oder anderen Kameraden auf zwei oder vier Rädern mit nach Hause zu nehmen, wie eine frisch erlegte Diskobeute. Und ja, E-Mobilität kommt - wir testen seit dem Tesla Roadster regelmäßig. Hier stellen wir aktuelle/s vor!

Nick Lengfellner,
Dipl. Ölschlammauskratzer

DIE QUEEN VOM NÜRBURGRING

INTERVIEW MIT RENNFAHRER-LEGENDE SABINE SCHMITZ

Keine Frau mischte den Motorsport so auf wie Sabine Schmitz: die „Queen vom Nürburgring“. Aufgewachsen an der Nordschleife röhren die Echos der „Grünen Hölle“ in ihren Adern. 30.000 Runden hat sie bis dato dort gedreht und als Chauffeurin des Ringtaxis bisweilen tausenden Mitfahrern das Fürchten gelehrt. Bereits zu Beginn ihrer Karriere ließ sie ihre männliche Konkurrenz hinter sich und holte bereits im ersten Jahr drei Gesamtsiege, kurz darauf entschied sie als erste Frau überhaupt den 24h-Rennklassiker am Nürburgring für sich – und das zweimal in Folge!

Frau Schmitz, wie sind Sie zum Motorsport gekommen? Denken Sie, dass die Nähe Ihres Elternhauses zum Nürburgring hierfür ausschlaggebend war - oder wollten Sie Ihrer älteren Schwester nur eins auswischen?

Unser Hotel am Nürburgring hat auf jeden Fall eine Rolle gespielt, ich durfte dort schließlich schon als Kind kräftig mit anpacken. Die Gäste kamen natürlich alle vom Ring und für mich als Jugendliche waren die Gespräche, die ich mithören konnte, immer hochinteressant. Irgendwann dachte ich mir, jetzt schnappst du dir Muttis BMW und drehst mal ne Runde – Führerschein hatte ich damals aber noch keinen... Später bin ich dann auch mit den Testfahrern oder bei Fahrerlehrgängen als Beifahrer mitgefahren.

Meine älteste Schwester fuhr zu dieser Zeit auch schon Rennen, hatte aber immer einen Mordsbammel davor. Ich hingegen habe mir gedacht, das kann doch alles nicht so schlimm sein und hätte alles dafür gegeben, dort am Startplatz zu sein. Und als ich den Führerschein in der Tasche hatte, habe ich gleich meinen Polo mit 55 PS mit einem Überrollbügel versehen, mein Vater hat mir dann noch einen Satz Rennreifen spendiert und der hielt auch eine ganze Saison.

Was fasziniert Sie am Nürburgring am meisten? Immerhin haben Sie dort schon zehntausende Runden gedreht. Was macht die „Grüne Hölle“ so besonders?

Bedingt durch die Länge und Topographie wird diese Strecke einfach nie langweilig. Außerdem verändert sich der Nürburgring alle paar Jahre, dann sind hier mal Bodenwellen, dort wieder etwas neugeteert und die Strecke fährt sich gleich ganz anders. Durch die ganzen Asphaltwechsel sind die Rennen im Regen besonders interessant, da sich das Grip-Level dadurch deutlich ändert. Wegen dem Ring kommen die Leute auch aus der ganzen Welt und alle die ein bisschen autoaffin sind, wollen den Ring auch einmal gefahren sein.

Sie fahren hauptsächlich 24h-Rennen, auch mit dem Frikadelli Racing Team. Was reizt Sie am 24h-Rennsport, welche Eigenschaften werden dort besonders gefordert?

Erstmal das Auto heil über die 24 Stunden zu bringen, das fängt schon im Training an, da muss man alles geben und dann im Qualifying auch, man will schließlich nicht als letztes starten. Hier riskiert man natürlich ziemlich viel, aber man will auch nichts kaputt fahren. Die modernen Autos halten auch quasi nichts mehr aus. Wenn man nur einen kleinen Einschlag oder Treffer kassiert, sind die gleich hin. Dann müsste man schon extrem viel ausbauen und neu bauen, um ihn wieder herzurichten, zeitlich würde man das gar nicht schaffen. Wenn man das Training heil überstanden hat, muss man das Fahrzeug über die ganze Distanz tragen, aber eben mit Vollgas. Man darf sich dann auch nicht so reinsteigern, sondern muss ständig den Ball flach halten, auch wenn man mehr will oder kann. Man muss sich ein paar Prozent zurückschrauben, um dann auch anzukommen.

Die Vorarbeit vom Team ist immens wichtig. Beim Zusammenbau wird jede Schraube markiert, wie bei einem Hubschrauber, und wenn sich eine Schraube löst, wird das sofort erkannt. Das bedeutet wochenlange Vorarbeit - ein Langstreckenrennen ist eben ein absoluter Teamsport und das macht es auch aus. Man steht da nicht nur als Fahrer da, sondern als 25-köpfiges Team und das ist das Schöne. Hier muss jeder alles geben.

Kein Rennsport-Event ist so teamlastig wie die 24-Stunden-Rennen

Wenn Sie an den Ford Transit denken, was kommt Ihnen da in den Sinn?

Mmmh, ich hatte immer Angst um meine Beine, dass, wenn ich irgendwo dagegen fahre, meine Beine ab sind (lacht).

Ich habe dabei eher an das Zeitrennen gegen Jeremy Clarkson gedacht. Ist es nicht verrückt mit einem Ford Transit gegen einen Jaguar S-Type anzutreten?

Eigentlich hatte Top-Gear die Idee. Das fiel eben in den Zeitraum, in welchem die was mit dem Ford Transit machen wollten, und haben sich dann gedacht: schicken wir mal die Schmitz damit auf die Rennbahn (lacht). Aber das war eigentlich ganz schön, weil das sofort auf den neuen Kanälen im Internet gelandet ist. Damals hat das mit Youtube erst angefangen, und die Folge war sofort der Renner im Netz. Das hat mich dann auch international bekannt gemacht. Auch wenn mich in Deutschland nur wenige kennen, kann ich in Amerika oder Australien kaum aus dem Flieger steigen, ohne dass ich sofort Autogramme geben muss.

Sie haben sich eine Zeit lang aus dem Rennsport zurückgezogen, was hat Sie dazu bewegt, sich wieder hinters Lenkrad zu klemmen?

Eigentlich war ich ja immer aktiv. Ich hatte mit BMW einen Werksvertrag, dieser wurde aber aufgrund eines Spitzenwechsels bei BMW storniert. Dann hatte ich erstmal nichts Schnelles gefunden - ich hatte mich ja auch darauf verlassen. In der Zeit habe ich mich auf meine anderen Standbeine konzentriert und während ich meinen Hubschrauberschein gemacht habe, habe ich meinen Freund und Partner Klaus Abbelen kennengelernt. Der war zwar schon vorher im Motorsport tätig – ich hab ihn ja schließlich immer überholt, aber bis dahin nicht wirklich wahrgenommen (lacht). Mit ihm haben wir dann auch das Frikadelli Racing Team aufgezogen, das war 2005.

Sie waren die erste Meisterin des VLN, was ist jedoch Ihrer Meinung nach Ihr größter Erfolg?

Ne, ich hab ja mittlerweile zweimal beim 24h-Rennen den Gesamtsieg gefahren und das ist auch noch keiner Frau gelungen. Und dann bin ich noch die erste Frau, die bei einer Weltmeisterschaft mitgefahren ist und dabei zweimal punkten konnte. Das sagt man zumindest - behaupten die bei der Presse.

Jeder Weg braucht einen Mutigen,
der ihn zum ersten Mal beschreitet.

Der neue Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo.

Bestellbar bei uns im
Porsche Zentrum Regensburg.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

PORSCHE

Porsche Zentrum Regensburg

Jepsen Sportwagen GmbH
Merowinger Straße 2
93053 Regensburg
Tel.: +49 941 70579-0
Fax: +49 941 70579-300
info@porsche-regensburg.de
www.porsche-regensburg.de

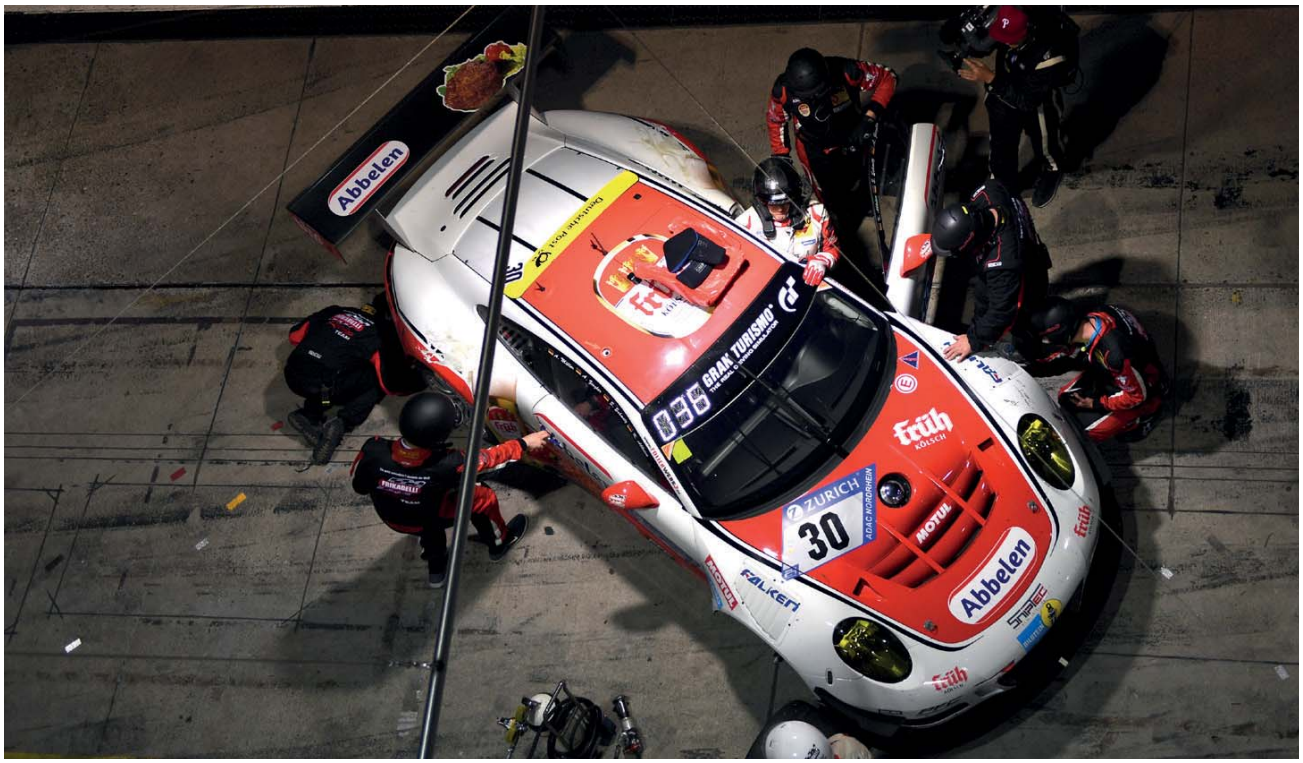
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 2,6; CO_2-Emissionen kombiniert 59 g/km;
Stromverbrauch kombiniert 15,9 kWh/100 km

filterVERLAG
VERLAG & WERBEAGENTUR

WEBDESIGN
E-COMMERCE
SHOPS
PROGRAMMIERUNG
DOMAINS
.DE .COM .INFO .SHOP ....
DATENBANKEN
PRINT-DESIGN
MAIL
WERBUNG
SSL
SEO
MOBIL
WEBSPACE
MULTIMEDIA

WIR BETREUEN UNTER ANDEREM:
S&L AUTOMOBILE | KRONTEC | ZAHNÄRZTE OBERMÜNSTERSTRAßE
STRENESSE | BRAUEREI THURN & TAXIS | TC ROT-BLAU | SALZ HELMREICH UVM...

WWW.FILTERVERLAG.DE



Wie war es für Sie sich in einer Männerdomäne wie dem Rennsport zu etablieren?

Ich hatte da eher weniger Probleme damit; die Männer hingegen waren manchmal ein bisschen „angepisst“ (lacht) – oder meistens. Und wie wir damals um die Meisterschaft gefahren sind, waren die schon sauer, wie ich gewonnen habe. Manchmal geht’s dann auch ein bisschen rauer zur Sache, wenn man jemanden überholen will, der einen aber abdrängt. Da muss man dann schon auch mal aggressiver rangehen und den Spiegel abfahren und cleverer agieren wie seine Gegner. Am Anfang war es schon nicht so einfach, das muss ich zugeben, aber irgendwann gewöhnen die sich auch an einen (lacht).

Welche Ziele haben Sie sich für die Zukunft gesteckt?

Momentan erlebt der Motorsport durch die Elektromobilität einen Umbruch, weil Motorsport qualmt und Dreck macht – angeblich. Aber eigentlich war der Rennsport auch immer der Entwicklungshelfer. Wir waren schließlich die ersten überhaupt die Katalysatoren eingebaut haben. Wir waren immer ein Vorreiter für Effizienz mit wenig Spritverbrauch. Das hat sich jetzt alles ein bisschen gewandelt, leider. Mit Balance of Performance, dass ein Auto, das richtig viel Sprit verbraucht, nun einen Vorteil bekommt, kürzere Standzeiten beim Nachtanken oder einen größeren Tank. Und irgendwie bin ich da ein bisschen enttäuscht, dass der Rennsport nun solche Formen angenommen hat, weil ich fand das immer eine tolle Sache. Wir waren schnell und haben durch unsere leichten Autos dabei auch wenig Sprit verbraucht - jetzt bekommt man Gewichte aufgebrummt... und das ist alles nicht mehr meins. Dennoch will ich jetzt noch ein bisschen Spaß haben, ich bin ja jetzt auch nicht mehr die Jüngste und solange ich noch ganz gut unterwegs bin und Spaß habe, werde ich noch fahren.

Ein 24h-Rennen zu gewinnen wird allerdings nichts mehr. Da sind viel zu viele Werkteams mit jungen, hungrigen Fahrern, die alle ihre Daten auslesen. Ich hab seit zwei Jahren keine Daten mehr ausgelesen und bin trotzdem gut dabei. Aber ohne Daten auszulesen, um das Optimum rauszuholen, geht eigentlich nichts mehr, auch bei dieser Hobby Rennserie VLN.

Dann hab ich auch noch Top Gear und muss da auch immer ins Ausland, um die ganzen Videos zu machen - und meine Pferde, die Hotels und das Hubschrauberfliegen sind ja auch noch da: Langweilig wird mir also sicherlich nicht so schnell. *Willibald J. Ferstl*

AUTOHAUS
BAUER

GEBRAUCHTWAGEN IM BESTEN ZUSTAND DANK VOLVO SELEKT

Oftmals ist der Kauf eines gebrauchten Autos ein Glücksspiel. Zwar sind Schäden oder mangelhafte Teile meist nicht auf den ersten Blick zu erkennen, sie können sich im Nachhinein aber als Problem herausstellen. Mit Volvo Selekt gehören solche Schwierigkeiten der Vergangenheit an. Durch eine umfangreiche und fachmännische Prüfung der Fahrzeuge stellen Vertragswerkstätten wie das Volvo Autohaus Bauer in Regensburg sicher, dass es zu keinen bösen Überraschungen kommt.

Dafür wird von der Firmenzentrale eine Prüfliste mit über 100 Einzelpunkten vorgegeben. Diese wird gewissenhaft in der Werkstatt abgearbeitet, eventuelle Schäden werden entfernt und marode Teile ausgetauscht. Natürlich gehört auch eine professionelle Aufbereitung dazu. Am Ende sind die Selekt-Gebrauchten kaum von einem Neuwagen zu unterscheiden.

Sollte es trotz aller Prüfungen und Reparaturen zu Problemen kommen, muss kein Autofahrer hohe Rechnungen fürchten. Im ersten Jahr deckt die Volvo Selekt Garantie eventuelle Arbeiten an den wichtigsten Baugruppen ab. Auf Wunsch kann ein Upgrade auf die Garantie Plus gebucht werden, die noch mehr technische Komponenten beinhaltet. Beide Garantien lassen sich auf bis zu 36 Monate ohne Kilometerbegrenzung erweitern. Volvo Selekt ist somit das ideale Komplett-Paket rund um den Gebrauchten.

Das Team wurde für seine herausragenden Leistungen zertifiziert!

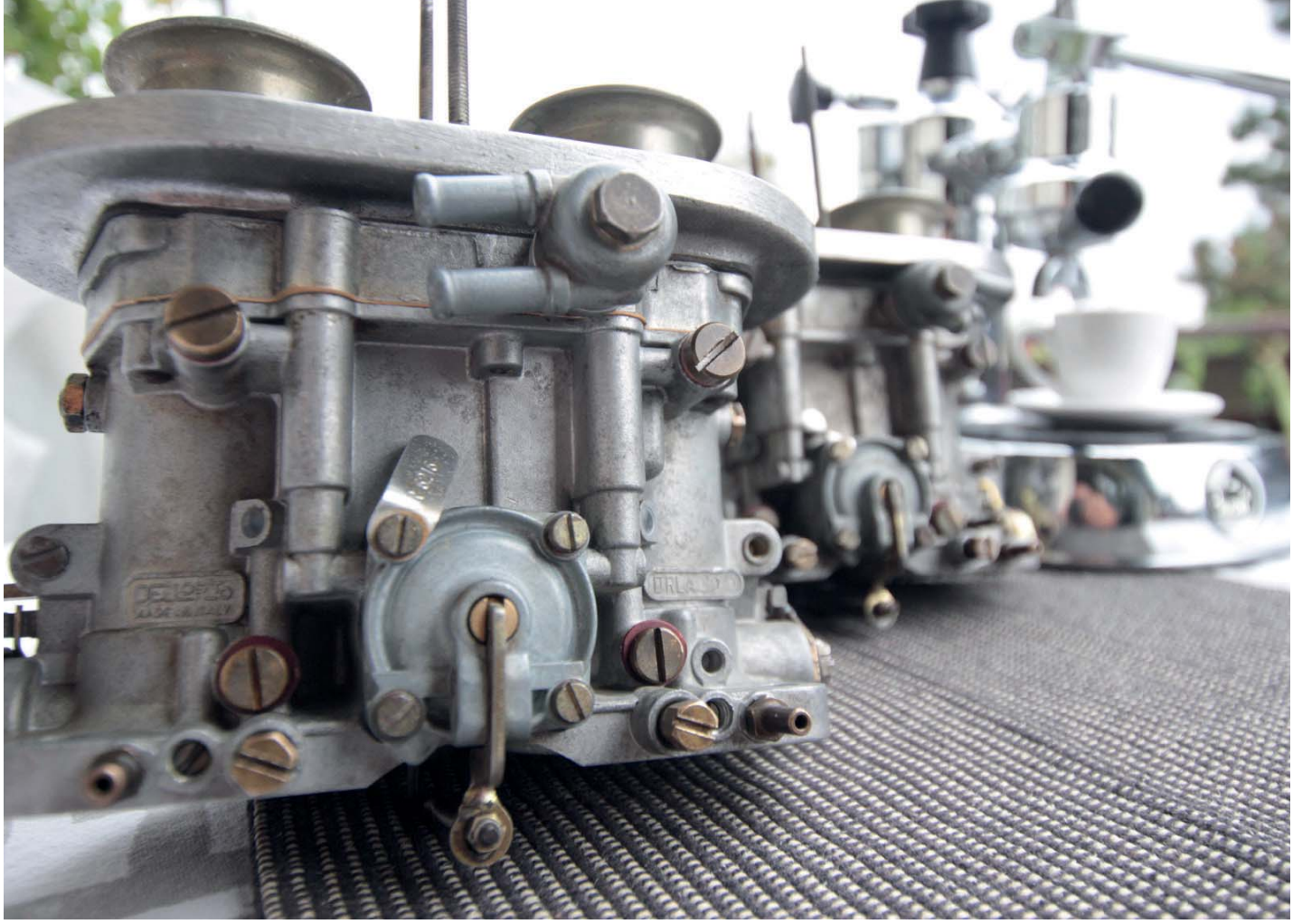
Dominic Weber, Geschäftsführer Autohaus Bauer: „Wir lieben Volvo, wir leben Volvo!“

RUNDUM SORGLOS MIT DEM ZUBEHÖR-SERVICE DES VOLVO ACCESSORY CENTRE

Mit dem „Volvo Accessory Centre“-Konzept rückt bei zertifizierten Händlern das umfangreiche Zubehör-Angebot der schwedischen Premium-Marke verstärkt in den Fokus. Mit Weiterbildungen, optimierten Prozessen und einer neuen Zubehörpräsentation wird das Angebot noch besser an die Bedürfnisse der Kunden angepasst – eine ausgezeichnete Kompetenz im Bereich Zubehör ist beim Volvo Autohaus Bauer seit Mai 2016 sichergestellt.

Das Volvo Autohaus Bauer gehört zu den ersten deutschen Händlern, die sich durch ihre herausragenden Leistungen die Zertifizierung verdient haben. Denn das Konzept bietet klare Vorteile für den Kunden – er selbst bildet schließlich den Kern des Konzepts, der beste individuelle Service das Ziel. Im Zuge der Professionalisierung und Überarbeitung des Zubehör-Angebots haben sich verschiedene individuelle Pakete herauskristallisiert, die mit ihren praktischen Lösungen nicht nur dem Fahr-Komfort, sondern auch dem Geldbeutel zu Gute kommen. Die geschnürten Pakete sind deutlich billiger zu erwerben als die Summe der Einzelkomponenten selbst - die Montage inklusive. Fahrradfreunde können sich somit beispielsweise auf die Biker-Pakete mit abnehmbarer Anhängerkupplung und einem Fahrradträger bis zu 3-4 Fahrräder freuen, Familien auf das Familien-Paket mit Nackenkissen, I-Pad-Halterung mit Ladefunktion, Strampelschutz und Sitzkomfortbezug für einen integrierten Kindersitz und Hundeliebhaber mit einer perfekt durchdachten Kofferraumlösung. Selbst diejenigen, die lediglich an der Instandhaltung ihres Autos interessiert sind, können mit dem Care-Paket nicht nur deutlich sparen, sondern ihr Auto weiterhin in Schuss halten und pflegen.

Autohaus Bauer GmbH
Lagerstraße 12
93055 Regensburg
Tel.: 0941/785150
www.autohausbauergmbh.de



So schön wie Dessous und ebenso gerne vom Schrauber befummelt - hier frisch überholte 40er Dellorto-Doppelvergaser

SCHNORCH

FUNKTIONSWEISE DES VERGASERS

Er rüttelt sich und schüttelt sich und wirft sein Herrchen hinter sich!

Egal, ob Auto oder Motorrad – ruckeln zuckeln beim Beschleunigen, im Stand zu hoch drehen oder absterben – der Motor braucht ein solides Gemisch im Brennraum, um ruhig und gleichmäßig zu laufen und Leistung zu bringen. Die Wirkweise eines Vergasers ist dabei immer gleich, egal, ob es sich um einen 7 Liter Chevy oder eine 50er Vespa handelt. Somit sind sie auch ähnlich einzustellen.

Damit der Motor läuft, muss das im Brennraum befindliche Gemisch explodieren bzw. abbrennen können, um damit den Druck über dem Kolben auf bis zu 80 Bar zu erhöhen und ihn nach unten zu drücken. Den Kraftstoff in die Luft bringen hierbei Einspritzung oder Vergaser. Beide müssen für den jeweiligen Betriebszustand des Motors ein möglichst ideales Gemisch zubereiten: bei einem Teil Kraftstoff zu 14,7 Teilen Luft kann dieses nämlich völlig abbrennen. Man spricht auch von „Lambda 1“. Nicht zu fett und nicht zu mager - damit würden zumindest chemisch alle Komponenten so verbrannt, dass NUR Wasserdampf und Kohlendioxid ausgestoßen wird!

Verbrennt das Gemisch nicht ganz, entsteht CO (Kohlenmonoxid) - erlaubt je nach Baujahr und Modell in verschiedenen Höhen (Abgasuntersuchung für Fahrzeuge mit EZ ab ab 1. Juli 1969). Erlaubt sind bei

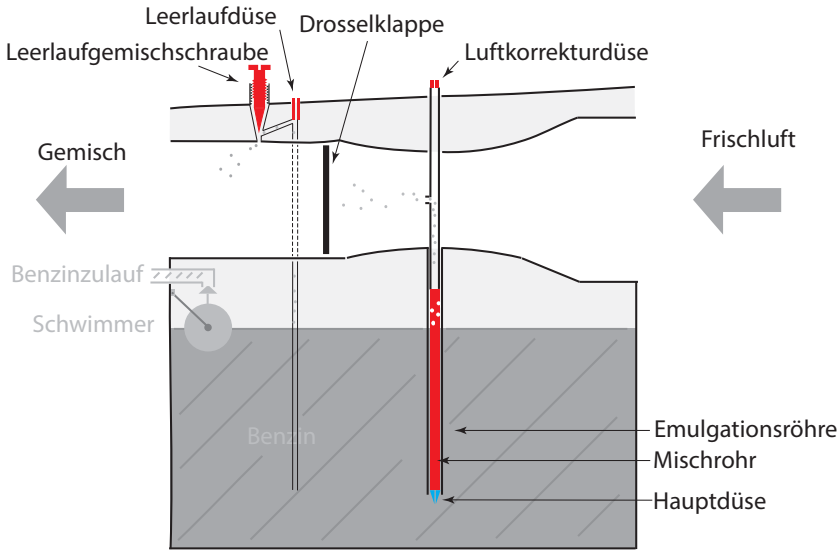
Fahrzeugen ohne Katalysator bis zu 3,5% an entstehendem Kohlenmonoxid, bei Zweirädern 4,5% (4Takter). Verbrennt es wegen zu viel Sauerstoff zu heiß, entsteht NOx, also Stickoxide (deshalb gibt es Abgasrückführungen, die im Ansaugtrakt schon sauerstoffarmes Abgas zugeben).

Aus diversen Gründen benötigt man für volle Leistung ein etwas fetteres Gemisch, es vermengt sich eben nicht alles vollkommen homogen Molekül für Molekül. Ideal ist also schwer erreichbar. Einspritzanlagen oder Direkteinspritzer nebeln da schon viel besser, aber ein gut eingestellter Vergaser hält in der Leistung nahezu mit, nur eben nicht so sauber bzw. spritsparend, dafür denkbar simpel, und auch anpassbar.

Und so funktioniert der Vergaser: Der Motor saugt die Frischluft durch ihn hindurch. Dadurch entsteht ein Unterdruck, welcher Benzin aus verschiedenen Düsenzerstäubt saugt, mit dem Luftstrom verwirbelt und in den Brennraum entlässt. Das wars. Im Prinzip.

Schauen wir uns jedoch die einzelnen Komponenten und ihre wirkweise detaillierter an. Der Vergaser hat verschiedene Lastbereiche. In der Regel werden Teil- und Volllast mit dem Hauptdüsensystem versorgt, während Leerlaufsystem und Übergangssystem sowie eine Beschleunigerpumpe andere Bereiche versorgen und auf anderen Wirkungsprinzipien aufgebaut sind.

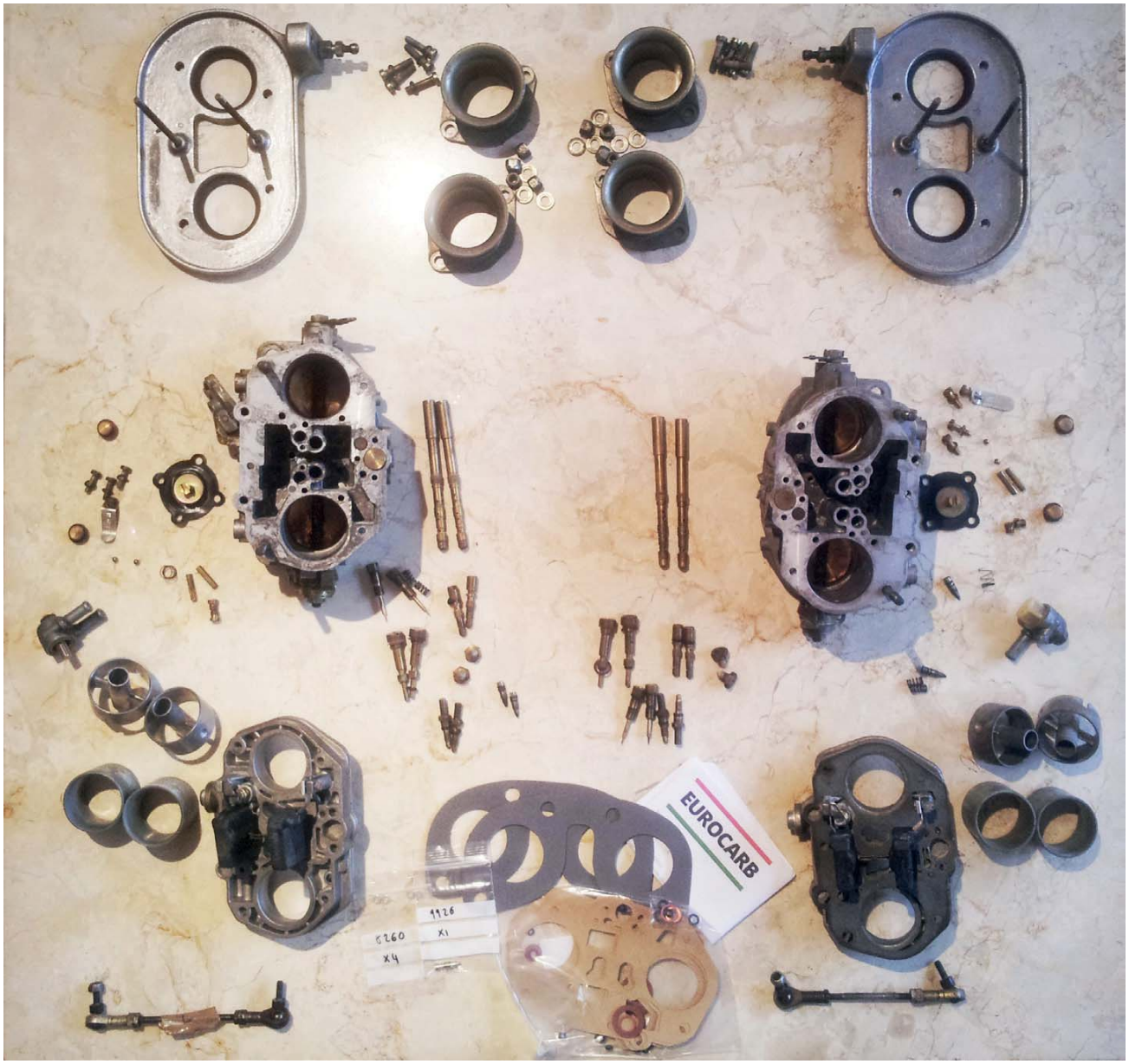
Mit der Zeit werden Dichtungen hart und spröde, reißen, fallen in den Motor und erfüllen ihre Funktion nicht mehr. Und immer dann, wenn Luft irgendwo eintreten kann, wo sie nicht eintreten soll, wird das Gemisch zu stark abgemagert und kann nicht mehr zünden. Genauso „verharzen“ Vergaser auch, es gibt chemische Ablagerungen und Ausblühungen der Metalle, bei 2-Taktern trocknet das Gemisch weg und das Öl verbleibt und verstopft Kanäle. Dann läuft ein Zylinder mal nicht mit, vielleicht im Stand, vielleicht im Teilllastbereich oder zündet nicht jedes mal. Ein Vergasersystem sollte also alle paar Jahre mal geöffnet, gereinigt und rundum mit neuen Dichtungen versehen und dann eingestellt/synchronisiert werden.



Querschnitt mit den wichtigsten Teilen

Co-Schraube / Leerlaufgemischschraube

Im Leerlauf ist die Drosselklappe (oder der Gasschieber) zu. Es gibt also kein Gemisch, da die große Hauptdüse VOR der Klappe sitzt (dahinter sitzend würde sonst bei geschlossener Klappe eine Unmenge an Gemisch gesogen werden). Es bedarf also eines eigenen Kreises, um im Leerlauf Gemisch freizusetzen. Dazu gibt es vom Benzinreservoir aus einen Kanal, der hinter der Drosselklappe mündet. In diesem Kanal sind zwei Bohrungen. Eine ist für die Leerlaufdüse, welche von außen eine dem Motor errechnete Menge an Luft zum angesaugten Benzin mischt. Jeder Motor ist etwas anders und altert zudem, was sich auf Kompression, Drosselklappendichtigkeit usw. auswirkt. Deshalb kommt in die zweite Bohrung die Leerlaufgemischschraube, welche auch als Co-Schraube bezeichnet wird. Mit dieser feinst justierbaren Nadel kann



zwei 40er Dellorto zerlegt - Düsen, Stöcke, alles einfach zu zerlegen und zu reinigen, so gut wie Italienischer Espresso

man nun den Kanalquerschnitt einstellen, und somit auf die Gemischbildung einwirken. Die Schraube ist innen oft mit einem O-Ring (!) abgedichtet, so dass keine Fehlluft gezogen werden kann. Diese Einstellung wirkt sich im Leerlauf und im Übergangsbereich zur Teillast aus. Ab da fällt der Unterdruck dort so stark ab, dass aus dem kleinen Kanal (oft nur stecknadeldick) nichts mehr gesogen wird – hier übernimmt dann die Hauptdüse.

Hauptdüse

Der Motor saugt die Luft durch den Hauptkanal. Der herrschende Unterdruck wird durch den Venturieffekt vergrößert: Eine Verengung in einem durchflossenen Rohr bewirkt, dass (Energieerhaltung) in der Verengung die Teilchen schneller fließen müssen. Das erzeugt dort einen Unterdruck(!). Dieser verstärkt sich mit zunehmender Geschwindigkeit weiter.

Die dort sitzende Hauptdüse regelt den Teillast- und Volllastbereich. Meist setzt sich diese Düse dann aus mehreren Komponenten zusammen, der Hauptdüse selbst, die das Benzin unten einströmen lässt (sie steht im Reservoir, Fülllevel wichtig, wird von Schwimmer reguliert). Dann kommt ein Emulgations- oder Mischrohr mit Löchern. Dieses sorgt für eine Vormischung mit Luft, perlig wie ein Sekt. Das Vorgemisch wird so schon viel leichter herausgesogen. Um bei Volllast nicht völlig anzufetten (Venturi s.o.), wird noch eine Luftkorrekturdüse

hinzugebracht, welche den Gemischeintrag nach oben abregelt.
Eine andere Variante ohne Korrekturdüse arbeitet mit einer Nadeldüse, welche die Benzinzumischung verringert oder erhöht, da sie die Öffnung der Hauptdüse variiert, indem sie in diesen Stock eintaucht. Diese kann direkt durch den Gaszug angesteuert werden, kombiniert mit einem Kolben, der wie eine Drosselklappe wirkt und den Hauptkanal öffnet und schließt. Oder dieser Kolben wird durch Unterdruck gehoben und gesenkt, welcher wiederum durch eine vom Gaszug mechanisch betätigte Drosselklappe gesteuert wird. Dies ist aber dann etwas anders als unser einfacherer Vergaser im Bild aufgebaut!

Beschleunigerpumpe
Je nach Bauart haben manche Vergaser diese, denn Henne – Eiproblematik: Ein sauber oder mager eingestellter Motor hat genau so viel Luft, dass er optimal bei der gerade anliegenden Drehzahl verbrennt. Drosselklappe auf: zunächst kommt nur mehr Luft = es dreht nicht schneller, im Gegenteil würde der Motor sogar kurz husten. Spritzt man jedoch mit Gaspedalbetätigung etwas Sprit in den Luftstrom, so gibt das ein Stück Extrapower. Das hat aber auch erheblichen Einfluss auf den Spritverbrauch. Ein Hebel/Federsystem betätigt eine Membran, die dies tut. Langsames Treten des Pedals führt zu keiner Einspritzung. Wer jedoch dauernd rumpumpt, kann Strahl für Strahl die Liter durchdrücken.

Kaltstartsystem/Choke
Auch dies hat nicht jeder Vergaser. Ist der Motor kalt, kondensiert Sprit an allen Oberflächen. Wenn bald alles warm ist, dann klappt die Vermischung Luft/Benzin viel besser und alles wird/bleibt gasförmig. Im Kaltlauf jedoch braucht der Motor also ein fetteres Gemisch. Da gibt es richtige Sensibelchen. Wer keine Beschleunigerpumpe hat, findet sicher einen Choke! Dieser kann zum Selberziehen oder automatisch sein. Er gibt einen Sonderkanal frei, mit einer Chokedüse, welche das Gemisch zusätzlich anreichert.

Kraftstoffsieb
Meist am Eingang in den Vergaser und unerlässlich. Ab und an reinigen, ebenso eventuelle Vorfilter. Je kleiner der Motor desto kleiner die Kanäle. Da reichen schon 1/10 Millimeter Rostteilchen und die Düse ist zu.

Übergangsbereich
Manche Vergaser haben unterhalb (hinter) der Drosselklappe kleine Löcher in der Hauptkanalwand. Wenn die Drosselklappe sich öffnet und mehr Luft passieren lässt, öffnet sie diese Kanäle nach und nach. Diese gewähren dann ebenfalls Sprit, denn der Hersteller hat hier gesehen, dass der Unterdruck für die Hauptdüse noch nicht ausreicht. Nach ein paar Grad ist dieser Bereich jedoch schon durch. Der Vergaser lässt sich damit um den Standgasbereich ein bisschen besser dosieren.

TIPPS: Schieber oder bewegliche Teile nicht fetten, Staub und Dreck bleibt kleben – wirkt wie Schleifpaste und ruiniert den Vergaser nahezu umgehend. Maximal Kriechöl oder Teflonspray. Zum evtl. Reinigen von Düsen niemals Draht oder Metall nehmen: Sie sind aus weichem Messing und mit hartem Putzzeug sofort aufgeweitet (=unerkennbar kaputt): Pfeiffenputzer oder Nylonschnur verwenden. Schwimmerventile sind meist in Überholsätzen anbei. Wir haben für Dellorto 40er Doppelvergaser die Teile in England bestellt – die einzigen Profis! Danke an Eurocarb.eu – nach 3 Tagen waren die Teile im Haus, perfekte Qualität. No-Namesätze von Ebay sind nicht zu empfehlen. Ein O-Ring, der nicht passt ist beim Eindrehen sofort kaputt und der Gaser läuft wieder nicht.
Ist alles sauber und montiert, sollten die Vergaser zueinander synchronisiert werden damit sie sowohl im Stand gleich viel Gemisch bilden, als auch die Klappen synchron laufen.
Passt es dann trotzdem nicht, muss eventuell Bedüsung und Co. neu abgestimmt werden - Prüfstand und Abgastester sind dann gefragt.

www.ralley-magazin.de © STO-Motorsportfotos

Kfz-Meisterwerkstatt E. Schulze
Boxenstop
Ihr Kfz-Spezialist in Regensburg
Technik Tuning Motorsport

...RENNSPORT TRIFFT STRAßE

Mancher Autobesitzer wünscht sich eine individuelle Gestaltung seines Fahrzeugs. Gerade der Rennsport ist dafür immer wieder Vorbild. Tuning soll im Idealfall schließlich auch die Fahrwerte verbessern. Beauftragt man eine Firma mit den Umbauten, ist Motorsport-Erfahrung von Vorteil. Bei Boxenstop in Regensburg gibt es diese Expertise, was man den Ergebnissen auch anmerkt.

Das Firmengelände von Boxenstop im Nelkenweg 1 in Regensburg ist ein Sammelplatz für individualisierte Großserienautos, Rennsport-Karossen und hochwertige Oldtimer. Seit knapp 10 Jahren wird dort alles repariert und umgebaut, was einen Motor besitzt. Diese Erfahrung macht sich natürlich in unzähligen abgeschlossenen Projekten bemerkbar, die zum Teil sogar im professionellen Motorsport eingesetzt werden. Boxenstop ist sogar mit einem eigenen Team bei der Deutschen Rallyemeisterschaft unter den Top 10 unterwegs.

Sämtliche Arbeiten an den Fahrzeugen werden dabei direkt bei Boxenstop durchgeführt. Das umfangreiche Service-Angebot deckt nahezu alle anfallenden Probleme, Wünsche und sogar manchen Traum ab. Die eigene Vorstellung des perfekten Autos ist somit nicht weit entfernt. Umbaumaßnahmen wie Verspoilerungen, Fahrwerks- und Motortuning, HiFi-Aufrüstung oder Folierungen sind kein Problem.

Freunde von klassischen Gefährten werden ebenfalls glücklich. Präsentiert sich etwa der Lack weniger strahlend als noch vor einigen Jahren, kann eine professionelle Aufbereitung helfen. Dies gilt keineswegs nur für die Außenhaut, denn auch Innenraumverkleidungen und Polster werden durch eine Frischzellenkur wieder zum Hingucker. Bei technischen Defekten haben

Inhaber Enrico Schulze: „Unsere Erfahrungen im Motorsport helfen Ihre Probleme effizient zu lösen“

die fachkundigen Mechaniker von Boxenstop genau das richtige Mittel parat. Fahrzeuge werden ebenfalls restauriert.
Abseits von Individualisierungen bietet Boxenstop auch einen hochwertigen Werkstatt-Service. Die Arbeiten an den Fahrzeugen werden unter Herstellervorgaben durchgeführt und entsprechen deshalb höchsten Ansprüchen. Auf alle Reparaturen und Ersatzteile gibt es eine zweijährige Garantie. Sämtliche Aufträge werden unter der strengen Aufsicht von KFZ-Meister Enrico Schulze durchgeführt. Der Chef überprüft jedes Auto vor der Übergabe gründlich und lässt so keine Zweifel an der einwandfreien Ausführung zu. Dabei kann er sogar auf die Erfahrung aus drei Jahren als Mechaniker für das Ford WRC-Team in England zurückgreifen.

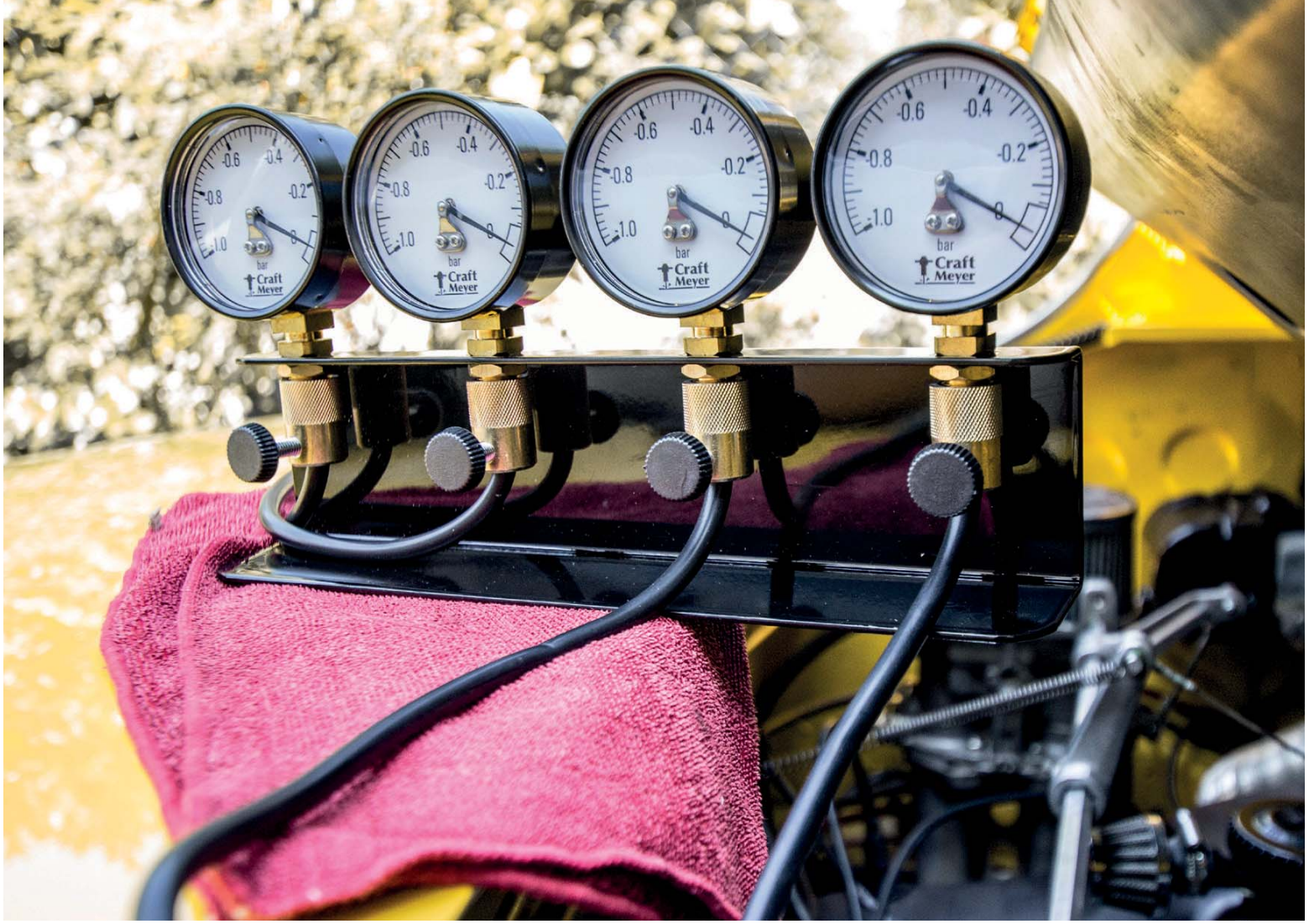
LEISTUNGEN:

- Fahrzeugservice für alle Fabrikate
- Umfangreiches Tuning
- Fahrzeugrestaurationen
- Renn-Umbauten
- Know-how vom Motorsport-Experten

Durch den direkten Kontakt der Werkstattmitarbeiter zu den Kunden wissen diese immer, was mit ihrem Auto passiert. Trotz Erstausrüsterqualität bei den Ersatzteilen und einer hochmodernen Werkstattausrüstung bleiben die Preise niedrig. Sollte ein Mehraufwand nötig werden, wird der Kunde davon immer in Kenntnis gesetzt, statt die Überraschung per Rechnung zu erhalten. Boxenstop ist schon zum zweitenmal in Folge zur "Werkstatt des Vertrauens" ausgezeichnet worden!

Boxenstop
Nelkenweg 1
93053 Regensburg
0941/28040997
www.boxenstop.autonetto.de

WERKSTATT DES VERTRAUENS 2017
ausgewählt vom Autofahrer



SYNCHRON

DAMIT JEDER ZYLINDER GLEICHES LEISTET

Ein Zylinder muss für alle arbeiten? Das kennt manch Teamchef: die Bande ruht sich im Windschatten des Arbeitstieres aus. Dieser infarktiert dafür früher. Erfreulich vielleicht am Arbeitsplatz solange wir das nicht selbst sind – in unserem Motor darf das aber nicht sein! Mehr Verschleiß, mehr Verbrauch, unruhiger Lauf uvm. sind die Folge.

Und so gibt es einige Komponenten, die dafür Sorge tragen, dass die Herren Kolben die gleiche Arbeitsleistung erbringen können – sprich, die Kolben die gleiche Menge an verbrennbarem Gemisch einsaugen und verarbeiten. Bei allen Arbeiten ist ein betriebswarmer Motor Vorraussetzung, damit alle Spiele passen!

1. KOMPRESSION

Die Zylinder sollten nahezu die gleiche Kompression aufweisen. Dies kann man mit einem günstigen Kompressionsmessgerät prüfen (ab 20 Euro). Dazu werden alle Zündkerzen herausgedreht, so dass der Anlasser leichtes Spiel hat. Nun werden nacheinander die Zylinder gemessen, indem das Gerät samt Schlauch in der Zündkerzenbohrung eingeschraubt wird und der Anlasser gut 10 mal den Motor durchdreht. Dabei muss das Gaspedal voll offen sein! Werte ablesen und vergleichen. Auf den numerischen Wert (u.a. Messgerätequalität, drehzahlabhängig) kommt es nicht so an. 6-10 Bar (Diesel 10-20) werden es meist sein. Wichtiger ist der untereinander zu vergleichende Wert. Sind die Abstände zu groß,

wird ein runder Lauf und maximale Leistung wohl nicht mehr erreicht werden. Fällt ein Zylinder deutlich auf (ab 15% Abweichung), sollte man auf Fehlersuche gehen (u.a. Ventilspiel, dichtigkeit Ventile im Kopf, Spaltmaße Kolbenringe, Kolbenspiel, Laufbuchsen... der Aufwand wächst).

2. VENTILSPIEL

Das Ventilspiel muss korrekt eingestellt sein.

3. UNTERDRUCK SYNCHRONISIEREN

Zunächst stellen wir alle Vergaser gleich ein. Vergaser sind je nach Marke verschieden aufgebaut. Die Grundeinstellung kann über Bypassschrauben, den Gasanschlag o.ä. geschehen. Ein Werkstatthandbuch oder eine Vergaserbeschreibung zum jeweiligen Fahrzeug macht also Sinn.
Zunächst schauen wir, dass das Gasseil oder Gasgestänge ausgehängt oder mit Spiel ist, also keinen Einfluss auf das Standgas nimmt.

Nun werden die Vergaser (gleich) so eingestellt, dass der Motor stabil läuft, z.B.(!) indem die Standgasschrauben alle eine Umdrehung eingeschraubt werden.
Tut er dies, wird nun versucht, nach der Drosselklappe/Gasschieber den gleichen Unterdruck herrschen zu lassen. Dies führt bei Erfolg dazu, dass jeder Zylinder die gleiche Gasgemischmenge einsaugt, und damit bei passendem Gemisch gleich viel Energie bei der Verbrennung erzeugt.
Dazu messen wir den Unterdruck zwischen Drosselklappe und Zylinderkopf mit einem Messgerät. Es gibt digitale Geräte für um die 400 Euro, mechanische Uhren (1, 2 oder 4) für 20-200 Euro oder man baut sich sein Unterdruckmessgerät (Schläuche mit Flüssigkeit) für 10 Euro selbst (Internetrecherche).
Die meisten Vergaser haben dafür bereits Anschlüsse. Vor Motorstart werden entsprechend der Anleitung des Messgeräts die Zeiger gedämpft und verglichen, ob die Uhren an sich kalibriert sind (alle an einem Zylinder testen). Dann werden alle Vergaser angesteckt und bei laufendem Motor jeder Vergaser so eingestellt (i.d.R. über Standgas-/Bypassschrauben), dass die Werte gleich sind. Abweichungen von bis zu 0.03 Bar zwischen den Vergasern sind perfekt.

4. GESTÄNGE SYNCHRONISIEREN / KLAPPENSTELLUNG

Im Vergaser sind entweder Klappen oder Schieber, irgendwo greift der Gaszug an.
Wir stellen Züge oder Gestänge nun so ein, dass bei Betätigung des Gasgriffes oder Pedals alle gleichzeitig anziehen. Die Unterdruckuhren verraten uns, ob ein Vergaser bei Gasbetätigung früher "aufmacht": Dort sinkt der Unterdruck als erstes. Das Gestänge bzw. die Gaszüge müssen also so eingestellt werden, dass alle gleichzeitig (weiter) zu Öffnen beginnen. Sind nun bei Vollgas alle Klappen/Schieber auch voll offen, kann man davon ausgehen, dass auch in den Stellungen dazwischen die Öffnung (nahezu) gleich groß ist.

5. LEERLAUFGEMISCH EINSTELLEN

Werden nun noch die Leerlaufgemischschrauben richtig eingestellt, dann stimmt bei allen das zündfähige Gemisch, es wird die gleiche Kraft abgegeben und es entsteht seidig ruhiger Lauf, soweit die Zündung passt (siehe Motofilter Nr.2). Diese Einstellung kann ohne Geräte jedoch nicht exakt vorgenommen werden (je schwieriger desto mehr Zylinder), eine Werkstatt misst dazu mit einem Abgastester und reguliert auf den optimalen Wert. Manuell dreht man die Gemischschrauben Richtung mager, bis die Motordrehzahl maximal ist, dann ein Stück (meist ca. 1/8) zurück, um etwas anzufetten.
Soll am Ende die Standgasdrehzahl verändert werden, muss dies immer über alle Vergaser erfolgen, sonst ist die Synchronität wieder futsch. *N.L.*

DER AUTO-LACKIERER
hall of finishing
by tony stettmer

QUALITÄT
ALS SCHLÜSSEL ZUM ERFOLG

Unfälle sind der Albtraum eines jeden Autoliebhabers, selbst wenn es sich nur um einen kleinen Blechschaden handelt. Auch der Winter stellt das Fahrzeug mit Schnee, Hagel, Glatteis und Streusalz auf eine harte Probe. „Der Autolackierer“ in Pentling ist in jedem Fall Ihr kompetenter und verlässlicher Ansprechpartner - egal ob bei Instandsetzung, Versicherungsabwicklung oder Lackarbeiten aller Art.

Hinter dem Namen steckt mehr, als man zunächst vielleicht vermuten würde. Getreu dem Motto „Colour is our passion“ werden von matten Lackierungen bis zur mehrschichtigen Perleffekten die ausgefallensten Farbwünsche der Kunden erfüllt. Das Angebot reicht von Design- und Effektlackierungen über die Beseitigung von witterungs- und unfallbedingten Lackschäden bis hin zur Politur und Pflege. Durch die Spezialversiegelung der Außenfläche gehören Steinschläge, Streusalzspuren und Vereisungen der Vergangenheit an. Auch im Fall einer Oldtimer-Restauration sind Sie hier richtig. Korrosion und andere teure Schäden werden aber nicht nur vorgebeugt. Zum Leistungsspektrum des Betriebs gehören ebenso das Abschleppen und die Wiederinstandsetzung von Unfallwägen.

Für den Kunden bedeutet dies eine stressfreie Regelung des Schadensfalls inklusive Sachverständigengutachten und Versicherungsabwicklungen sowie gleichzeitig uneingeschränkte Mobilität mit dem zur Verfügung stehenden Leihwagen. Ein Anruf genügt – einfach, schnell und unkompliziert. Gehen Sie Ihren Aufgaben nach, während das Team des Inhabers Anton Stettner Sie zu jeder Zeit über den Fortschritt der Reparaturen informiert. Egal ob Dellen, große Blechschäden oder tech-

nische Instandsetzung – „Der Auto-Lackierer“ bietet ein Rundum-Sorglos-Paket durch Kompetenz, Leidenschaft und 20-jähriger Erfahrung in einer familiären Atmosphäre.

Wir sind Montag – Freitag von 8:00-17:00 für unsere Kunden da. In dringenden Notfällen vereinbaren wir Termine auch außerhalb der regulären Geschäftszeiten.

LEISTUNGEN:

- Auto- /Design-/ Effektlackierungen
- Gutachten, Schadensabwicklung
- Beheben von Unfallschäden
- Technik-Service
- Tuning-Umbauten

Der Autolackierer GmbH
Anton Stettmer
Hohengebrachinger Strasse 22b
93080 Pentling

Telefon: 0941 / 60 71 59 50

info@der-autolackierer.eu
www.der-autolackierer.eu

AUTO QUARTETT

Alt oder jung? Sportlich, funktional oder Stilikone? Wir zeigen hier aus allen Bereichen Leckerbissen. Eine kleine Inspiration in viele Richtungen.
Aber immer aufgepasst... Karosserierestaurationen gehen wirklich tief ins Geld. Am besten beim Kauf lieber einen Tausender mehr ausgegeben und dafür im Betrieb das Mehrfache an Folgekosten gespart. Auch der alte Spruch: „Wer schludert, macht´s doppelt“ ist wichtig – eine schlampige Restauration wirft den Lack ab wie ein Pferdeschweif die Fliegen. Aber auch bei den jungen Gebrauchten gibt es immer den ein oder anderen wichtigen Tipp vom Experten. Deshalb haben wir Autos gewählt, die man in der Region findet und direkt nachfragen oder ansehen kann.
Die Garage kann nie voll genug sein!

Volvo 240 (hier 244 turbo)

Leistung: 97-155 PS
Gewicht: ab 1330 kg
Baujahre: ´74-´93
Preis (Zust. 4-1): 2tsd-13tsd €

1974 wurde der 240 als Nachfolger des 140 eingeführt. Stattliche 19 Jahre lang blieb er dann in Produktion und wurde sogar zu seinem Nachfolger, dem 740, noch parallel ein Jahr produziert. Volvo und Sicherheit: Die Amerikaner machten ihn 1976 zum Referenzfahrzeug für künftige Sicherheitsnormen! Weithin bekannt, sind auch die legendären Laufleistungen der Benziner, meist zwischen 300 und 500tkm. Ab 1981 gab es auch den hier gezeigten 4 Zylinder Turbo mit 155 PS. Dieser im Zustand 4-2: 3.000 -13.000 Euro.

Eigner Dominik Weber von Volvo Bauer:
Bei diesem Fahrzeug ist die Ersatzteillage bestens. Die Baureihe war mitbegründer des Volvokults und die Langlaufqualitäten der Motoren sind wegweisend. Tipp: Ab 1983 legte Volvo nochmal in puncto Korrosionsschutz nach - einhalten sollte man die Zahnriemenintervalle alle 80tkm!

Corvette C1

Leistung: 197 - 400 PS
Gewicht: ca. 1700 kg
Baujahre: ´65 - ´70
Preis (Zust. 4-1): 50tsd–100tsd €

Die Corvette C1 gebaut zwischen 1953 und 1962. Unsere C1 vom AMC Corner ist eine 58er, dem ersten Jahrgang mit den wunderschönen Doppelscheinwerfern. Anfangs arbeitete in der C1 ein 6-Zylinder Reihenmotor mit lediglich 150 PS der einem Sportwagen nicht würdig war. Die Verkäufe sprangen erst an, als zunächst ein sportlicher V8 Small Block mit 195 PS verbaut wurde. Später gab es bis zu 340 PS. Die C1 war ab dem V8 ein echter Sportwagen und der Begründer des Corvettmythos. Bei 50tsd € geht es los, Zustand 2 wie hier ca. 70tsd.

Christian Dinters, AMC Corner: Ein inzwischen seltener Klassiker. Die Ersatzteillage ist gut, jedoch kosten die Teile oft das Vierfache eines z.B. Ford-Mustang Teiles. 5-stellige Tachos machen Kilometerlaufleistungen schwierig nachvollziehbar. Besondere Teile kosten viel: z.B. Chromzierleisten Kofferaum 2.500 $.

Michael Bäumel, Harley-Davidson Regensburg: Für unseren Battle of the King Umbau haben wir die erst im Jahr 2016 präsentierte Sportster Roadster ausgesucht. Der Tracker „Lizard“ ist minimalistisch, schmal gebaut und für das Driften und Sliden konzipiert. Selbstverständlich kann man seine Runden auch auf der Landstraße drehen. Der Peanut Tank mit eingebauter einzigartiger Tankanzeige verleiht dem Bike eine tiefe und schmale Silhouette. Das Heck besticht durch den unverkennbaren Racing Charakter, die handgefertigten Speichenfelgen wurden von uns ausgesucht, um das Bike auch bei härterem Rannehmen in der Spur zu halten.

Vor drei Jahren hat Michael Bäumel die Leidenschaft zu Harley-Davidson entdeckt. Seit dem wuchs in Ihm der Traum sein eigenes Bike zu erschaffen, dies machte er jetzt bei Battle of King 2017 zur Realität. Aber um dort hin zu kommen, braucht er die Stimmen der Leser: ab 16. Januar kann man für das Bike Voten.

Harley Davidson „Lizzard“

Leistung: 70 PS (52 kW)
Gewicht: ca. 235 kg
Baujahre: 2016
Preis: 18.900 €

Das A5 Cabriolet wird seit 2009 produziert und ist dank seines Stoffverdeckes einerseits leichter als seine Mitbewerber und hat andererseits Optik und Feeling eines echten Cabrios, wie man es von früher kennt. Dies bietet auch in puncto Lademöglichkeiten einen deutlich gößeren Stauraum - die hintere Sitzreihe kann auch noch umgeklappt werden. Motorseitig gibt es Benziner und Diesel zwischen 170 PS und 272 PS . Die S Variante leistet sogar 333 PS und wird (wie auch der hier gezeigte Diesel) mit Doppelkupplungsgetriebe ausgeliefert.

Audi A5 Cabriolet 3.0 TDI

Leistung: 245 PS (180 kW)
Gewicht: ca. 1700 kg
Baujahre: ab 2009
Preis: 28.000 € bei hier 70tkm

Harald Gradl, KFZ Gradl: Hier haben wir eine einmalige sowie perfekte Farbkombination der Außen- und Innenfarbe, dazu außergewöhnliche BBS Motorsportfelgen und das Audi Soundsystem. Zum „Blickfang" Cabrio passt übrigens die Automatik des Audis besonders gut - cruisen in Reinform, aber auch knackig und schnell, wenn der Fahrer die Leistung fordert.

Käfer

Leistung: 25 - 50 PS
Gewicht: 800 - 1000 kg
Baujahre: ´49 - ´2002
Preis (Zust. 4-1): 5tsd–50tsd €

Auch dieses Jahr stellt Jura Automobile wieder einen Käfer vor – das Lieblingsauto von Michael Achhammer – pflegeleicht und ein optischer Genuß. Mit 21,5 Millionen gebauten Stück DAS deutsche Auto – in Mexiko noch bis 2003 gefertigt. Hier sehen wir einen 1972er mit 37 kW, also 50 PS. Die ersten hatten nur 25 PS. Der Marktpreis hängt stark vom Baujahr ab und beträgt hier, in diesem Zustand, um die 15.000. Ein Zustand 4 wäre bei 2000 Euro. Ab ca. 8000 gibt es schöne Modelle.

Michael Achhammer: Dieses Fahrzeug rangiert deutlich in der oberen Preisrange. Mit nur 100tkm und einem komplett belegten Serviceheft bei nur einem Vorbesitzer! Innen ist das Fahrzenug ebenfalls in einem erstklassigen Zustand, außen in bestem Originallack, rostfrei und unbearbeitet.

Verändert die Welt.
Nicht den Alltag.

Der neue Audi Q7 e-tron quattro[1] ist der erste TDI Plug-in-Hybrid mit quattro Antrieb – jetzt bei uns zu attraktiven Konditionen. Lassen Sie sich begeistern von 275 kW (373 PS) Systemleistung aus einem hochmodernen V6 3.0 TDI[1] und einem Elektromotor mit 94 kW (128 PS). Jetzt bei Maschek Automobile in Wackersdorf.

Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.
[1] Kraftstoffverbrauch kombiniert: Diesel 1,9 – 1,8 l/100 km | Stromverbrauch kombiniert 19,0 – 18,1 kWh/km; CO_2-Emissionen kombiniert: 50 – 48 g/km; Effizienzklasse A+
Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

MASCHEK
Automobile

Maschek Automobile GmbH & Co. KG, Gewerbepark 2, 92442 Wackersdorf,
Tel.: 0 94 31 / 71 44-0, wackersdorf@maschek-automobile.de, www.maschek-audi.de

Ford Escort

Leistung: 40 - 100 PS
Gewicht: 800 - 1000 kg
Baujahre: 1967 - 1974
Preis (Zust. 4-1): 5tsd–50tsd €

Die erste Generation mit dem wunderhübschen Hundeknochen-Kühler wurde von 1968 - 1974 verkauft. Gerade in Großbritannien wurde das Fahrzeug durch schier unendlich viele Escort-Siege in allen möglichen Rennen populär, denn Ford machte Tuning-Teile aus dem Werksrennsport über sein Händlernetzwerk allen Privatkäufern zugänglich - zu Preisen die sich viele leisten konnten. Mit weniger PS geht es in Zustand 4 bei 3000 € los.

Hans-Peter Schleicher, S&L Automobile: Unser Wagen ist einer der ganz wenigen 1600 GT Mexiko, der Homologationsserie für die Ralley Mexiko Panamericana mit 1.6 Litern Hubraum und 85 PS. Auf dem britischen Markt erzielen diese Fahrzeuge Preise um die 40tsd Pfund.

Mini Cooper Countryman

Leistung: 112 PS (82 kW)
Laufleistung: 83000 km
Gewicht: ca. 1350 kg
Baujahre: **ab 2010,** hier ein 2011er
Preis: 14.400 €

Seit 2001 baut die BMW Group den Mini. Viele Designelemente sind dabei dem ursprüglichen Mini angelehnt und wurden zeitgemäß angepasst. Schön ist dabei, dass es trotz allen Helferlein, bestem Komfort und deutlich gewachsener Karosserie immer noch "nur" 1100-1300 kg sind. Mit bis zu knapp 240 PS geht es da richtig gut vorwärts: "großes" Go-Kart-Feeling. Mit den etwas schwereren Countryman und Paceman wird sogar im kleinen SUV-Format gewildert - mit Allrad.

Armin Ebenhöh, Autohaus Weißdorn: Der Mini ist quasi für jeden Spaß zu haben. Ob Shoppingtour oder sportlich knackiges Fahren - er hat das besondere Etwas und sticht aus der Masse klar heraus. Gute Minis der ersten Generation, inzwischen schon 16 Jahre alt, gibt es ab ca. 5000 Euro.

Aktuelle Generation - aktuellster Motor. In diesem 991 ist alles drin was Porsche derzeit bietet: 420 PS aus 3.0 Litern Hubraum. Und das in einem der sicher besten Designs die ein 911er je hatte. Die Urform erkennbar, der Schluss der Dachlinie einem 911er würdig. Die Wertstabilität des 11ers hat sich in den letzten Jahren dabei nochmals erhöht: 4-Radantrieb gepaart mit dem leistungsstärksten Normalelfermotor. An Ausstattung wurde hier nichts gespart: Belüftetes Sitzleder, PDK, Assistenz zum Abwinken, BOSE Soundsystem, Sportchrono uvm.

Porsche 991 4S Cabrio

Leistung: 420 PS (309 kW)
Laufleistung: 5000 km
Gewicht: 1400 - 1500 kg
Baujahre: **ab 2011,** hier ein 2016er
Preis: 135.900 €

Phillip Gadringer, Verkaufsleiter im PZ Regensburg: Mit der neuen Motorengeneration hat Porsche in puncto Durchzug und Sportlichkeit erneut eine Schippe nachgelegt. Das bildet sich aber auch in den Gebrauchtwagenpreisen ab und so lässt sich nur ganz klar sagen: Gute Gebrauchte dieser Generation sind lediglich ein paar % unter dem damaligen Neuwagenpreis. Für größere Abstriche bedarf es schon vieler Kilometer.

KTM 1290 Superduke R **14.290,00 EUR**

Baujahr: 2017
Laufleistung: 3213 km
Getriebe: Manuell
Leistung: 177 PS (130 kW)
Hubraum: 1290 ccm
Kraftstoff: Benzin

Ausstattungsauszug:
Motorschleppmomentregelung, Kurven-ABS, Traktionskontrolle, Fahrmoduseinstellung, opt. Quickshifter (ohne Kupplung schalten), Launchcontrol, Schlupfregelungsanpassung, LED, TFT Display, Reifendruckkontrollsystem uvm.

KTM & Hursqvarna Regensburg

BMW X1 sDrive 18d xLine **36.900,00 EUR**

Baujahr: 12/2016
Laufleistung: 17300 km
Getriebe: Automatik
Leistung: 150 PS (110 kW)
Hubraum: 1995 ccm
Kraftstoff: Diesel

Ausstattungsauszug: variable Sportlenkung, automatische Heckklappenbetätigung, Sportsitze, Sitzheizung, Panoramadach, PDC, Parkassistent, Navi, Tempomat mit Bremsfunktion, Dachreling, Multifunktionslenkrad, 18-Zoll LMR, Innenspiegel autom. abblendend, Komfortzugang, AHK, uvm.

BMW Praller, Deuerling

Auch Stirling Moss fuhr einen der legendären Jaguar XK120C in Le Mans. Eine gute Aerodynamik kombiniert mit einem leichten Chassis und eine über 200 bHP starke Maschine sowie vier Scheibenbremsen sollten Jaguar Siegchancen einräumen.

XK120C

Leistung: 260 PS
Gewicht: 800 - 1000 kg
Baujahre: 1951-1953 (hier 1952)
Preis: 260.000 €

Frank Berger, Berger Classics: Unser Jaguar XK120 C-Typ von Lynx Motors International Ltd basiert auf einem 1952er-Modell, das 1953 als Jaguar XK120 im amerikanischen Markt registriert wurde. Das Fahrzeug wurde im Jahr 2006 in eine volle C-Type-Spezifikation umgewandelt - mit 3.8 Litern und 260 PS. Ein perfektes Fahrzeug für Mille Miglia, Tour Auto, Targa Florio und viele mehr.

M5 - die 5. Generation. Seit 2011 gebaut und mit einem V8 bestückt. BMW beatmet die 4,4 Liter Hubraum dabei mit einem Doppelturbolader. Unser Model hier verfügt dabei über das Competition-Paket, welches nochmals 15 PS an Mehrleistung bietet. 680 NM wirken dabei auf die Kurbelwelle - das stärkste, was BMW bislang in Serie gebaut hat. Auch fahrwerksseitig ist das Competition Paket sportlicher. 4,2 Sekunden auf 100 km/h und 315 km/h Endgeschwindigkeit - bei einer Limousine.

BMW M5

Leistung: 575 PS (423 kW)
Laufleistung: 7600 km
Gewicht: ca. 1950 kg
Baujahre: **ab 2011,** hier ein 2016er
Preis: 93.831 €

Frank Denter, Spartenleitung Gebrauchtwagen, Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern: Der neue M5 hat 10% Mehrleistung im Vergleich zu seinem Vorgänger. Angefangen hatte es 1985 mit schon stattlichen 286 PS. Fahrzeuge der aktuellen Generation gibt es ab ca. 45.000 Euro mit 100.000 km und 560 PS. Bei einem Motor mit der Leistung, sollte der Käufer besonders viel Wert auf akurat durchgeführte Services legen!

BMW M2 **64.932,00 EUR**

Baujahr: 02/2016 **Leistung:** 370 PS (272 kW)
Laufleistung: 16009 km **Hubraum:** 2979 ccm
Getriebe: Automatik **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Alpinweiß-uni, PDC hinten, ESP, Freisprecheinrichtung, Kurvenlicht, Leichtmetallräder, Multifunktionslenkrad, Navigationssystem, Klimaautomatik, Radio Regensensor, Sitzheizung, Harmann/Kardon Surround Sound System, Sportfahrwerk, Sportsitze, Tempomat, Xenonlicht, Bluetooth uvm.
Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern, Regensburg

BMW M3 **98.830 EUR**

Baujahr: 01/2017 **Leistung:** 431 PS (317 kW)*
Laufleistung: 10 km **Hubraum:** 2979 ccm
Getriebe: Schaltung **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Macao-Blau Metallic, Sitzheizung, PDC, Freisprecheinrichtung, Head-Up Display, Kurvenlicht, LED-Scheinwerfer, Leichtmetallräder, Lichtsensor, Multifunktionslenkrad, Navigationssystem, Rückfahrkamera, Sportfahrwerk, Sportsitze, Tempomat, Harmann/Kardon Surround Sound System, uvm.
Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern, Regensburg

WENN ES MAL ETWAS MEHR SEIN DARF

BMW M6 Coupe **86.666 EUR**

Baujahr: 10/2017 **Leistung:** 560 PS (412 kW)
Laufleistung: 17700 km **Hubraum:** 4395 ccm
Getriebe: Automatik **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Singapur grau, PDC, Head-Up Display, Kurvenlicht, LED-Scheinwerfer, Lichtsensor, Surround View, Multifunktionslenkrad, Navigationspaket ConnectedDrive, WLAN Hotspot, Rückfahrkamera, Sportfahrwerk, Sportsitze, Tempomat, Bang & Olufsen High End Surround Sound System, uvm.
Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern, Regensburg

BMW M6 Cabrio **79.831 EUR**

Baujahr: 05/2014 **Leistung:** 560 PS (412 kW)
Laufleistung: 18400 km **Hubraum:** 4395 ccm
Getriebe: Automatik **Kraftstoff:** Benzin

Ausstattungsauszug: Alpinweiß-uni, Aux-In, Lenkradheizung, PDC, Freisprecheinrichtung, Head-Up Display, Kurvenlicht, LED-Scheinwerfer Lichtsensor, Navigationssystem, Regensensor, Rückfahrkamera, Sitzheizung, Sportfahrwerk, Sportpaket, Sportsitze, Tempomat, Bang & Olufsen High End Surround Sound System uvm.
Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern, Regensburg

*Verbrauch innerorts 12,00 l/100 km, außerorts 6,90 l/100 km, kombiniert 8,80 l/100 km, CO2 Emission: 204 g/100 km. Schadstoffklasse: E6

GEBRAUCHTWAGEN ZENTRUM OSTBAYERN

» WIR HABEN ALLE DA!

Seit 2015 bietet die HWGruppe im Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern ständig über 300 Fahrzeuge unter einem Dach an. Das 1950 gegründete Familienunternehmen vertreibt heute mit neun Autohäusern an vier Standorten die Qualitätsmarken BMW, MINI, Volkswagen und Porsche. Mit über 500 erfahrenen Mitarbeitern aus dem Bereich Verkauf, Service und Technik lässt die HWGruppe keine Wünsche offen, sondern bietet als autorisierter BMW und MINI Servicepartner überdies mit dem Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern eine riesige Auswahl an TOP Gebrauchtwagen.

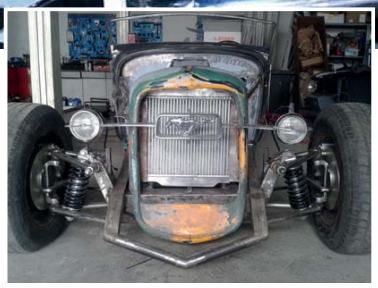
Das 20.000 m² große Areal bietet seinen Besuchern nicht nur eine beeindruckende Fahrzeugpräsentation auf zwei 6.000 m² großen überdachten Etagen, sondern einen ebenso großzügigen Service- und Werkstattbereich zur Inspektion und Reparatur alle Marken. Über 30 Mitarbeiter sorgen dabei für eine umfassende und individuelle Beratung bezüglich Finanzierungs- und Leasing-Angelegenheiten - ganz nach unserer Philosophie „freundlich, verlässlich, führend“.

Angefangen vom Kleinwagen über die Mittelklasse bis hin zum Premium- und Sportwagen finden Interessierte ergänzend zu dem Fahrzeugangebot vor Ort weitere 750 Gebrauchtwagenfahrzeuge in unserem Onlineangebot. An 365ig Tagen im Jahr können Sie im Netz oder der Junkersstraße Regensburg nach Ihren Vorlieben und Kriterien Autos vergleichen und dabei auf die Leidenschaft und das Engagement unserer Verkäufer setzen. Wir haben alle da, auch Ihren neuen Gebrauchten.

Gebrauchtwagenzentrum Ostbayern
Junkersstraße 17
93055 Regensburg
Tel: 0941/66099-0
www.gebrauchtwagen-ostbayern.de

LEISTUNGEN:

- » Über 750 Top Gebrauchte in der HWGruppe
- » Inspektion und Reparaturen aller Marken
- » 12 Monate Gebrauchtwagengarantie
- » Ankauf und Inzahlungnahme von Gebrauchten
- » attraktive Leasing- & Finanzierungsangebote



BORN IN THE USA

Hubraum satt, dazu ein hübsches Blechkleid mit viel Chrom und Leder. Sportlich oder elegant mit viel Platz - amerikanische Klassiker unterscheiden sich deutlich von Fahrzeugen hiesiger Automobilbauer. Ein Stück Freiheit, ein etwas anderer "Way of Life".

Amerikanische Automobile haben Christian Dinter schon in seiner Jugend fasziniert. Nach dem Ablegen seiner KFZ-Meisterprüfung hat er sich deshalb seinen Traum erfüllt und eine eigene Werkstatt für Muscle-Cars und Co. eröffnet. Über 30 Jahre Erfahrung, die sich im „AMC Corner“ bei Reparaturen, Restaurationen und dem Import von Fahrzeugen aus den USA für den Kunden bezahlt machen. In der Werkstatt finden sich deshalb stets hochwertige Modelle aus Übersee, die für Kunden repariert werden oder auch zum Verkauf stehen. Egal, ob Sie US-Car-Enthusiast sind oder werden wollen, bei AMC Corner sind Sie an der richtigen Adresse.

Inhaber
Christian Dinter

AMC Corner
Münchberger Str. 2
93057 Regensburg
Haslbach
Tel.: 0941/62060
www.amc-corner.com

RESTAURATION

VESPA VNA 125, BJ. 1958

Nun hat es doch mehr als zwei Jahre gedauert. Im Dezember 2014 wurde diese schöne Dame beim Rollerladen in Pfaffenberg gekauft und nach Regensburg geliefert. Damals für 1900,- Euro. Irgendwie sah sie trotz ihrer Blessuren und ihrem Rost, dem aufgepinselten Lack und den windschiefen Resten von Tritten und Leisten samt dem bisschen verbliebenen Chrom herrlich aus. Vielleicht auch nur für den Vespaliebhaber. Ein Vorbesitzer, alle Dokumente vorhanden.

Viel Arbeit – das wurde sehr schnell klar sobald die rosa Brille abgesetzt wurde. Das Trittblech war nicht mehr zu retten und auch zur Hälfte unten nicht mehr original. Aber auch wenn sich bei den Ständeraufnahmen oder über dem Rücklicht das ein oder andere Loch zeigte – der Rahmen war ansonsten grundsolide. Auch nach Herausschneiden des alten Trittbleches sah man, dass der Rost im Tunnel Gott sei Dank nur oberflächlich war.

So wurden die ersten Wochen nur damit verbracht, die Vespa komplett Schraube für Schraube auseinanderzunehmen und die Teile auseinanderzusortieren. Der Motor dreht zwar noch, aber es empfahl sich doch die Kurbelwelle und alle Lager auszutauschen. Am Kolben reichten neue Ringe und auch die Zylinderlauffläche war plan. Also eigentlich nur Standardprozedur: Vergaser reinigen, Kupplungsscheiben, neue Dichtungen und alles ordentlich säubern. Die Reinigung dauerte dabei länger, als das auseinanderbauen und wieder montieren – da war der Dreck von scheinbar knapp 60 Jahren Nutzung angesammelt. Wichtig war dabei der Erhalt der Blechkühlhaube und der Blechwanne für den Vergaser. Letzterer wird hier direkt an den Zylinder geschraubt – anders also wie bei allen später gebauten Drehschiebermotoren, bei denen die Kurbelwelle und nicht der Zylinder die Einlasszeiten steuert. Aufgrund des geschlossenen Pleullagers brauchen diese

Motoren ein öligeres Gemisch (5%). Ein echter Stinker! Pinsel und Diesel waren bester Freund und Helfer beim Reinigen. Frisch zusammengebastelt und mit eingestellter Zündung (siehe Motofilter Nr.2) wurde der 4 PS Motor dann schon zum Probelauf auf einen Bock montiert. Es töppert.

Dann war die Gabel dran. Hier sind im Vergleich zu späteren Vespen Feder und Dämpfer getrennt. Optisch wesentlich ansprechender – jedoch viel komplizierter in der Mechanik, mehr Lager also. Der Dämpfer war leer und musste überholt werden. Eigentlich war schon ein neuer gekauft (siehe Bild). Jedoch war dieser verchromt und wollte optisch so gar nicht passen. Nach der Montage schlich sich ein sehr beklemmendes Gefühl ein. Der alte muss her! So wurde dieser zerlegt. Eigentlich sehr einfach, wenn man ihn einmal offen gesehen hat – aber dazu findet sich im Netz nichts. Am Ende muss die Blechhülse etwas nach unten, während die obere Aufnahme nach oben gezo-

Aus alt mach neu, auch der stylische Zubehörauspuff musste ersetzt werden

und es zeigte sich das wahre Ausmaß als alles zerlegt war - ein kurzer Moment der Angst. Nachdem das Bodenblech getauscht war und passgenau verschweisst wurde wurde der Ständer platziert

Jetzt geht es zum Sandstrahlen

nun nach dem Schweissen nochmals

gen und dann abgeschraubt wird. Für 10 Euro konnte über das Rollerforum ein baugleicher einer VBA (Nachfolgerin) gekauft und davon die zu ersetzende obere Aufnahme verwandt werden. Mit einem Dichtsatz wurden nun die verschlissenen O-Ringe getauscht. Neu befüllt funktioniert er wunderbar. Die Blechhülse wurde im O-Ton gelackt und ebenso das untere Gehäuse. Sie können diese Teile neu nicht mehr so kaufen. Man sieht den Unterschied sofort. Machen Sie sich die Mühe und arbeiten ihn auf. Dazu wurde noch eine neue (stärkere) Feder lackiert und verbaut. Der hintere Stoßdämpfer war schon immer eine geschlossene Dämpfer-/Federeinheit und wurde durch einen teuren neuen ersetzt. Die Optik ist hier gleich, lediglich oben muss man in der Länge schauen, welcher Adapter zu gleichen Abmessungen führt.

Dann kam der Rahmen dran. Mit abgetrenntem Bodenblech wurde einem schon eng ums Herz. Der Rost muss weg und die Firma Sandstrahltechnik Eichenseer erledigte dies kurz und schmerzlos. Grau matiniert, blankes Blech – so kam der Rahmen zurück. Nun ging es ans Schweißen. Nachdem die kaputten Teile, insbesondere das Bodenblech, neu eingefügt waren, sah alles schon viel schöner

In Reihe: VNA - VBB - Replik

Replik - no go!

Alt aufgearbeitet - es rentiert sich

S.28

SANDSTRAHLTECHNIK EICHENSEER GmbH

LEISTUNGEN:

- Abtrag von Lacken und Beschichtungen
- Fahrzeugteile, Felgen, Glanzoberflächen
- Rost- & Korrosionsschutzbehandlung

1996 gegründet, inzwischen mit optimaler Logistikanbindung im Gewerbegebiet Rosenhof in Mintraching direkt an der A3, ist die Firma spezialisiert auf die Freilegung, Veredelung und Behandlung von Oberflächen. Dafür stehen neben Firmenchef Reinhold Eichenseer elf qualifizierte Mitarbeiter auf über 2000 Quadratmetern Werksfläche zur Verfügung.

Darf es ein besonderes Finisch oder eine Kratzerreperatur der Autofelgen sein? Spezielle Maschinen sorgen für den perfekten Look, und das sogar oftmals ohne Demontage des Reifens.

Oder muss doch der gesamte Lack eine Fahrzeugs für eine saubere Restaurierung abgetragen werden? Hier stehen sieben verschiedene Strahlmedien zur Wahl. Je nach darunterliegendem Material, kann damit besonders schonend und effektiv gearbeitet werden. Vom harten Stahlgussdiamant über Keramik, Korund bis hin zu Glasperlen wird dabei die passende Härte ausgewählt. Ohne das Material zu verletzen, kann somit u.a. Glas, Holz, Alu, Edelstahl, Stahl, Bronze oder Kupfer bearbeitet werden.

Eine sofortige Versiegelung des blanken Metalls ist besonders wichtig. Dazu kann in den eigenen Spritzkabinen eine entsprechenden Grundierungen unverzüglich erfolgen. Die dabei eingesetzten Produkte sind von höchster Güte, da die Firma vorwiegend für die Industrie Maschinenteile haltbar versiegelt. Die industriellen Kunden kommen aus verschiedensten Bereichen wie Automobil, Windkraft und Maschinenbau. Die Firma arbeitet hier nach höchsten ISO-Zertifizierungen - ein bedeutender Vorteil für den Privatkunden.

Im Vordergrund steht das persönliche Gespräch mit dem Kunden. Gemeinsam werden Ziele und der folgende Aufwand festgelegt, um zu einem perfekten Ergebnis zu gelangen. So wird das Fahrzeug optimal entrostet und für lange Zeit bestens geschützt.

! Das Abstrahlen einer Autokarosserie mit anschließendem Grundieren kostet rund 700 Euro, eine Vespa um die 200 Euro.

Sandstrahltechnik Eichenseer GmbH
Germanenstr. 9
93098 Mintraching
Tel: 09406/958041
www.sandstrahltechnik-eichenseer.de

Der Teufel steckt im Detail - alle Repliken sind etwas anders, am Ende wird das Original lackiert

aus und wurde erneut zum Strahlen gegeben. Auch wenn nur kurze Zeit vergangen war und der Rahmen im trockenen Werkraum lag: er setzte Flugrost an. Schon nach 2 Tagen! Natürlich musste er jetzt nur ganz leicht nachgestrahlt werden, also ohne noch nennenswert Material abzutragen. Zurück kam dann ein grundierter Schwan. Weiß und elegant. Und wie auch schon bei unserer BMW-Restauration (Motofilter 1): Eichenseers Grundierung hält bombig. Ein kleiner Schutzpanzer der viel verzeiht. Es wurden nur noch kleinere Unebenheiten korrigiert und fertig. Mangels Zeit schlief die Vespa nun meist. Jedoch wurden weiter fehlende Teile besorgt. Als nicht so einfach erwies sich zum Beispiel die Suche nach einem passenden Rohr für den Bremszug der Fußbremse. Früher war da ein 1,5 mm Zug drin. Wer Vespa fährt, weiß aber auch, dass hinten oft mehr als vorne verzögert wird – Gewicht und kleine Reifen machen die Vorderradbremse zu einem unruhigen Partner, bei Nässe und Kurve lieber gemieden. So war es besser, hier auf ein später regulär verbautes 2 mm Stahlseil zu gehen. Kurz nach der Fußbremse geht dafür ein Rohr in den Rahmen, welches das Seil führt. Hinten endet es am Tunnelende und dort setzt dann ein kurzes Stück Bowdenzughülle an bis zur Bremstrommel. Schlosser, Baumärkte – Fehlanzeige. Am Ende half die Firma Krontec aus – diese beliefert Motorsport bis zur Formel1. Eine starre Bremsleitung mit dem passenden Innendurchmesser war schnell gefunden. Und so wurde diese alsbald im Rahmen verklebt. Karosseriekleber in Weiß ist eine gute und auch revidierbare Hilfe.

Embleme und Schriftzug: An die 1958er gehört ein dunkelgrüner Sitz und ein dunkelgrüner Schriftzug. Ja, Blau wie beim Folgejahr wäre vielleicht schöner, jedoch es ist eben, wie es ist. Zwischenzeitlich waren bis zu drei Schriftzüge gekauft. Diese kosten bis zu 30 Euro, als Repliken. Egal welcher Händler, die Löcher passten nicht. Die vom Originalen schon, nur ist dieser verknickt und auch noch blau und auch großteils ohne Lack. Es scheint, als wurde irgendwann bei einem Rempler der Schriftzug abgerissen und durch einen blauen ersetzt.
Nach vielen Versuchen und Gesprächen mit anderen Anbietern zeigte sich jedoch, dass die Repliken eben nur Repliken sind, und zwar schlampige. Bei der vom SIP Scootershop ist zwar das Blau schön, jedoch so viel Lack drauf, dass es rund am Rand wird. Auch stimmen die Bögen und Enden der Buchstaben nicht.

Die vom Rollerladen ist zwar schön flach und grün, aber die Löcher für die Nieten passen um Millimeter nicht. Neue Löcher in den Rahmen, weil Repliken nicht passen - NEIN! Und so wird, was wohl eh das Beste ist, das dünne alte Original vorsichtigst gedengelt, geglättet und schließlich grün gespritzt.

Nun folgte das Lackieren. Egal, ob es ein verbeulter Kotflügel ist oder doch eine ganze Karosserie restauriert wird – den eleganten Abschluss bildet der Decklack, der es uns dann ermöglicht, sich im Spiegelbild davor die Haare zu kämmen oder liebevoll am Sonntag ein leichtes Politürchen vorzunehmen.
Dieser Lack muss also halten, er versiegelt das rostwütige Blech. Dabei trotzt er Dreck, Salz, Kälte und extremer Hitze. Er dehnt sich aus, zieht sich zusammen und dabei muss er auch noch die Vibrationen aushalten, die Motor und Fahrwerk rüberbrummen.
Gerade deshalb ist die Vorarbeit, um einen haltbaren Lack zu bekommen, besonders wichtig. Es wurden bereits viele, viele Stunden in die Karosserieteile der alten Vespa gesteckt. Die Euphorie wurde jedoch durch Rudi Schnabel, unseren Lackprofi samt seiner Firma RS Carstudio, schnell gedämpft. Nacharbeiten! So nicht! Des Meisters Hand spürt Wellen und Dellen wie ein Echolot die Tiefe im Meer. Und ja: wenn man dann selbst schnell (!) darüber strich, merkte man, wo es noch minimal nicht passte und im Lackbild einfach unschön würde. Nacharbeiten. Schon wieder. Diesmal jedoch unter Aufsicht - Aha-Effekte garantiert. Mein Schleifklotz zu Hause (Standard Baumarkt) ist Müll. Zu kurz, zu unbiegsam. Hier bekam ich einen ca. 20 cm langen mit Absaugvorrichtung und einer 240er Matte drunter, welche das abgetragene Material durch lässt und sich nicht zusetzt. Der Unterschied zu meinem „Daheimgeschmirgle“ könnte nicht größer sein. Wo dort sechsmal laboriert wurde, reichte hier ein kurzes Nachdengeln und dünnster Spachtel. Danach wird gefillert – sprich ein Auftrag zum Ausgleich der Schleifriefen aufgebracht. Dann darf ich alles anrauhen, damit der Lack perfekte Haftung hat. Ich hätte nun Schmirgelpapier genommen, nur kommt man damit fast in keine Falze, Rundungen oder Ecken. Es knickt sich eben schlecht. Hier bekomme ich Schleifpads – 400er. Hinten ist dünner Schaumstoff und vorne dünnes Schmirgelpapier. Es formt und

Rudi Schnabel (r.) und sein Knecht (li.)

passt sich an alles an. Die Arbeit geht damit unglaublich leicht von der Hand. Das Pad legt sich auf die runden Seitenhauben und trägt somit flächig und nicht punktuell ab.
Und dann kommt der Tag der Wahrheit. Meine neue Order heißt Teile aufhängen und reinigen. Die Teile müssen nun so platziert werden, dass alle zu spritzenden Flächen auch Lack abbekommen können. Dann geht es im RS Carstudio in den heiligen Lackierbereich. In der Box hat es wohlige 22 Grad. Nun noch gänzlich mit Reiniger entfetten. Die Absaugung läuft und Rudi Schnabel trägt den Lack auf. Wie bei den alten Vespas üblich, gibt es keine Klarlackschicht. Der Farbton entspricht dem originalen Max-Meyer Grigio mit dem die Vespa 1958 ausgeliefert wurde.
Zwei Schichten, dann trocknet alles 30 Minuten bei 65 Grad ab. Bis zum ersten Polieren sollte noch eine Woche vergehen. Aber für ein erstes Shooting im Winter reicht es natürlich auch so – ich bin hochzufrieden und freue mich auf den Zusammenbau in der „ruhigen“ Weihnachtszeit. War es schlimm mit mir, frage ich den Meister. „Nein, durchaus anständig für einen Nichtprofi. Jedoch wäre bei uns alles vorher so begradigt und entbeult worden, dass man meist gar keinen Spachtel benötigt. Dann wird das Resultat perfekt. Für die Lackierung einer gut vorbereiteten Vespa schlagen ca. 6-700 Euro plus Lack zu Buche.“

Mein Tipp im Bereich Lack deshalb: Wenn es absolute Neuwagenqualität haben soll, rate ich ehrlich: Fahrzeug zerlegen und Teile zum Strahlen oder Entlacken geben. Danach Spangeln und Lackieren komplett machen lassen. Gerade bei Metalliclacken, Schwarz oder dunklen Lacken ist jeder Kratzer, jede Welle und Beule dreifach schlimm und auffällig. Das bedarf hohes Können und viel Erfahrung.
Einen Altlack nur anschleifen und drüberlackieren geht auch. Es wird eben dicker. Dies geht jedoch nur dann, wenn darunter nirgendwo Rost oder Schäden sind.
Wer hier pfuscht, dem fliegt der Lack ganz flott oder auch nach wenigen Jahren entgegen. Dann war alles umsonst!

S.32

Adressen von der BMW Connected App direkt an das Auto senden, per Knopfdruck die aktuelle Ankunftszeit mit anderen teilen, unterwegs auf Millionen Songs zugreifen – der neue BMW 1er verbindet sich perfekt mit Ihrem digitalen Leben. Vereinbaren Sie jetzt Ihre persönliche Probefahrt.

Kraftstoffverbrauch BMWM140i xDrive Special Edition in l/100km (innerorts/außerorts/kombiniert): 9,8/6,0/7,4; CO_2-Emission in g/km (kombiniert): 169. Als Basis für die Verbrauchswerte gilt der ECE-Fahrzyklus.

Leasingbeispiel: BMW M140i 5-Türer

Anschaffungspreis:	38.500,00 EUR	Laufleistung p. a.:	10.000 km		
Leasingsonderzahlung:	3.900,00 EUR	Sollzinssatz p. a.*:	3,49 %	Monatliche Leasingrate:	
Laufzeit:	36 Monate	Effektiver Jahreszins:	3,54 %		
		Gesamtbetrag:	17.400,00 EUR	**375,00 EUR**	

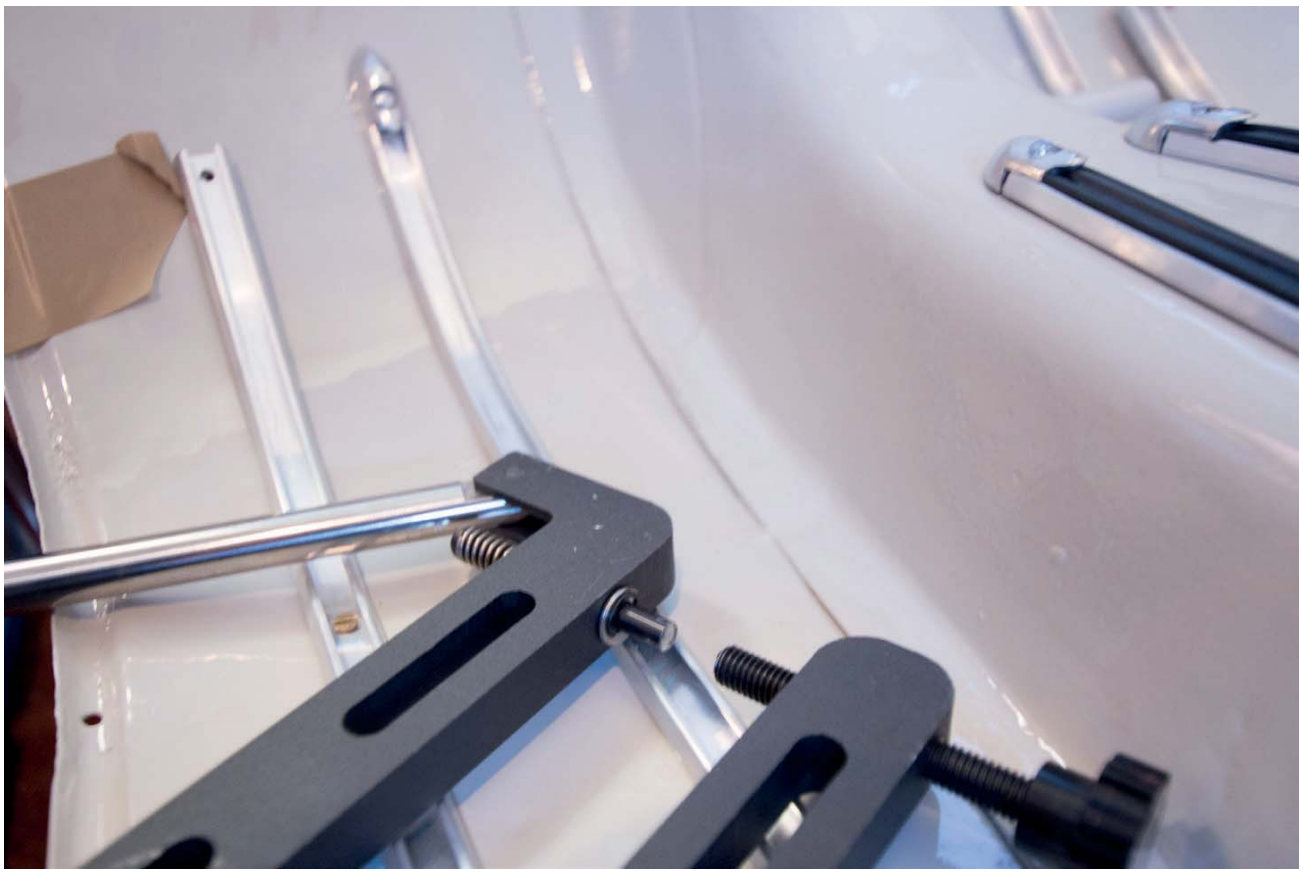
Ein unverbindliches Leasingbeispiel der BMW Bank GmbH, Heidemannstr. 164, 80939 München; alle Preise inkl. 19 % MwSt; Stand 08/2017. Nach unseren Leasingbedingungen besteht die Verpflichtung, für das Fahrzeug eine Vollkaskoversicherung abzuschließen.
* gebunden für die gesamte Vertragslaufzeit

Zzgl. 625,00 EUR für Zulassung, Transport und Überführung.

Kraftstoffverbrauch innerorts: 10,6 l/100 km, außerorts: 6,2 l/100 km, kombiniert: 7,8 l/100 km, CO_2-Emission kombiniert: 179 g/km, Energieeffizienzklasse: E. Fahrzeug ausgestattet mit Schaltgetriebe.

Autohaus Praller GmbH
Regensburger Str. 35
93180 Deuerling
Tel. 09498 9404-0
Fax 09498 9404-30
www.praller.de

Autohaus Praller GmbH



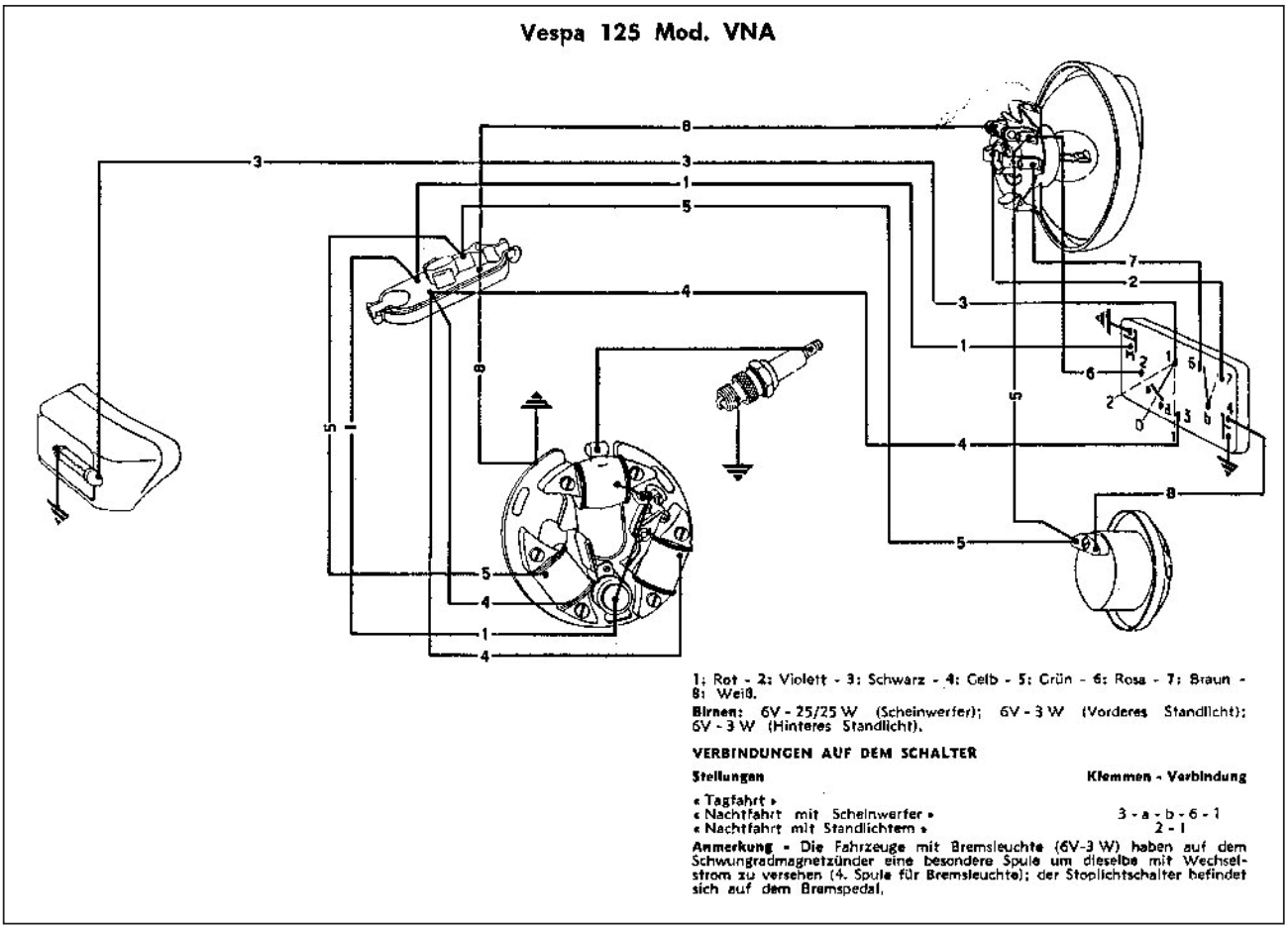
Trittleisten

Nachdem der Rahmen vom Lackieren zurück ist und das Trittblech einen blank und leer anlächelt, steht sofort fest: Mit den Trittleisten soll es losgehen.

Ganz klar: Wer jetzt erst anfängt die Leisten zu biegen und in Form und Länge an den Rahmen anzupassen, der ist zu spät dran. Das bedeutet Kratzer und Lackschäden. Denn die Löcher müssen angepasst werden, sei es an der hoffentlich lochlos gekauften Trittleiste selbst oder am eventuell eingeschweißten Bodenblech. Vorgebogene Leisten sind ungenau und Ihr Rahmen weicht immer irgendwo ab. Zu empfehlen ist, sich einen Satz gerade Leisten zu kaufen.

Vor dem Lackieren gilt es also, die Leisten zu biegen (das geht am besten mit einem runden Gegenstand, der in die Leiste passt, drüber biegen) und dann, wenn sie sich schön einschmiegt, passgenau mit Löchern zu versehen. Die Leisten sind selbstverständlich nicht nur horizontal zu krümmen, sondern verwinden sich dabei dem Beinschild und dessen Wölbung folgend. Klappt auch beim unerfahrenen Erstbieger ausgezeichnet – Zeit lassen!

Auch die Endstücke müssen mit einem 4 mm Bohrer nachgebohrt werden. Dabei ist es ratsam, die Leiste schon mal festzuschrauben und zu sehen, ob sie passt. Am besten gleich mit 4 mm Gewinden, denn auch ein halber Millimeter Fehlbohrung lässt am Ende die Niete nicht durch! Bitte arbeiten Sie hier genau vor und machen Sie alles einmal am unlackierten Rahmen fertig. Danach kennzeichnen. Es wird sich später auszahlen. Sie wollen nicht mit dem Bohrer am neuen Rahmen Löcher ausweiten oder die Leisten nachdengeln. Meine bearbeiteten Leisten passen nahezu perfekt. Nacharbeit gibt es nur an ein paar Löchern, die durch den Farbauftrag kleiner geworden sind. Dann wird genietet. TIPP: Nicht nur einen Satz Nieten ordern! Beim ersten Anlauf wird sicher die ein oder andere Niete zweimal zu machen sein. Teures Nietwerkzeug oder einfacher Hammer, Dorn, Gegenstück und Bierknecht? Nietwerkzeug! Es kostet zwar 100 Euro, aber damit geht es sehr gut – und zwar alleine und in aller Ruhe, ohne Schlagen. Trittleiste dazu schon an ein oder zwei Stellen anschrauben, dann Niete durchstecken, das unten herausragende Stück



Dieser Plan entspricht der Betriebsanleitung - vorsicht - über die Jahre haben die meisten neue und andere Kabel bekommen

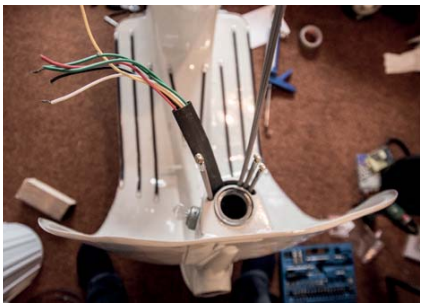
so kürzen das noch knapp 2 mm herausstehen und Nietwerkzeug ansetzen. Dann wird zugeschraubt, bis sich das Waffelmuster unten an das abgeschnittene Ende legt, oben sitzt das Werkzeug am Nietkopf an. Dann wird zugedrückt. Halten Sie es dabei gerade und drücken sie nur, bis sich das untere Ende zu einem schönen breiten Pfropfen verformt hat. Das Bodenblech gibt nämlich nach, wenn sich oben die Trittleiste anpresst, das kann also Beulen geben.

Die Endstücke auf dem Mitteltunnel habe ich dabei, ebenso wie die Leisten, mit der Feile an die Stufe angepasst. Auf den Tunnel kommt ja der hintere Aufbau, die Bleche sind aufeinander gelegt und verschweißt, was zu einer 1 mm Stufe führt. Dies muss bei Leiste und Endstück berücksichtigt werden, damit alles plan aufliegen kann. Bei den äußeren Trittleisten habe ich halbrunde Gummis untergelegt, damit sie besser aufliegen können und guten Halt haben. Regenfahrer sollten dies eher vermeiden, damit das Wasser an diesen kritischen Stellen ablaufen kann.

Sind alle Leisten vernietet, ist es erstmal Zeit für einen Espresso. Dann kommt der Gummi rein. Das geht leider nur, indem er einseitig angelegt wird und auf der anderen Seite mit dem Schraubenzieher eingestopft wird. Viel Vergnügen für die nächste Stunde. Gute Musik entspannt – das Resultat begeistert dann um so mehr!

Elektrik

Die Elektrik der VNA ist die einfachste aller Vespen. Keine Batterie und nur ein paar wenige Kabel. Doch aufgepasst: Im Internet erwerbbare fertige Kabelbäume sind oft für VNA UND VNB, manche mit Bremslicht. Nachbauten passen nicht unbedingt oder man muss den Plan abändern und quasi ganz anders aufschalten! Obiger Plan und Schalter (VNA) gelten für viele Vespas, der Teufel steckt wieder im Detail. Lieber also genau mit dem kaufbaren Kabelstrang vergleichen. Wer hier falsch verschaltet und „Kurze“ baut

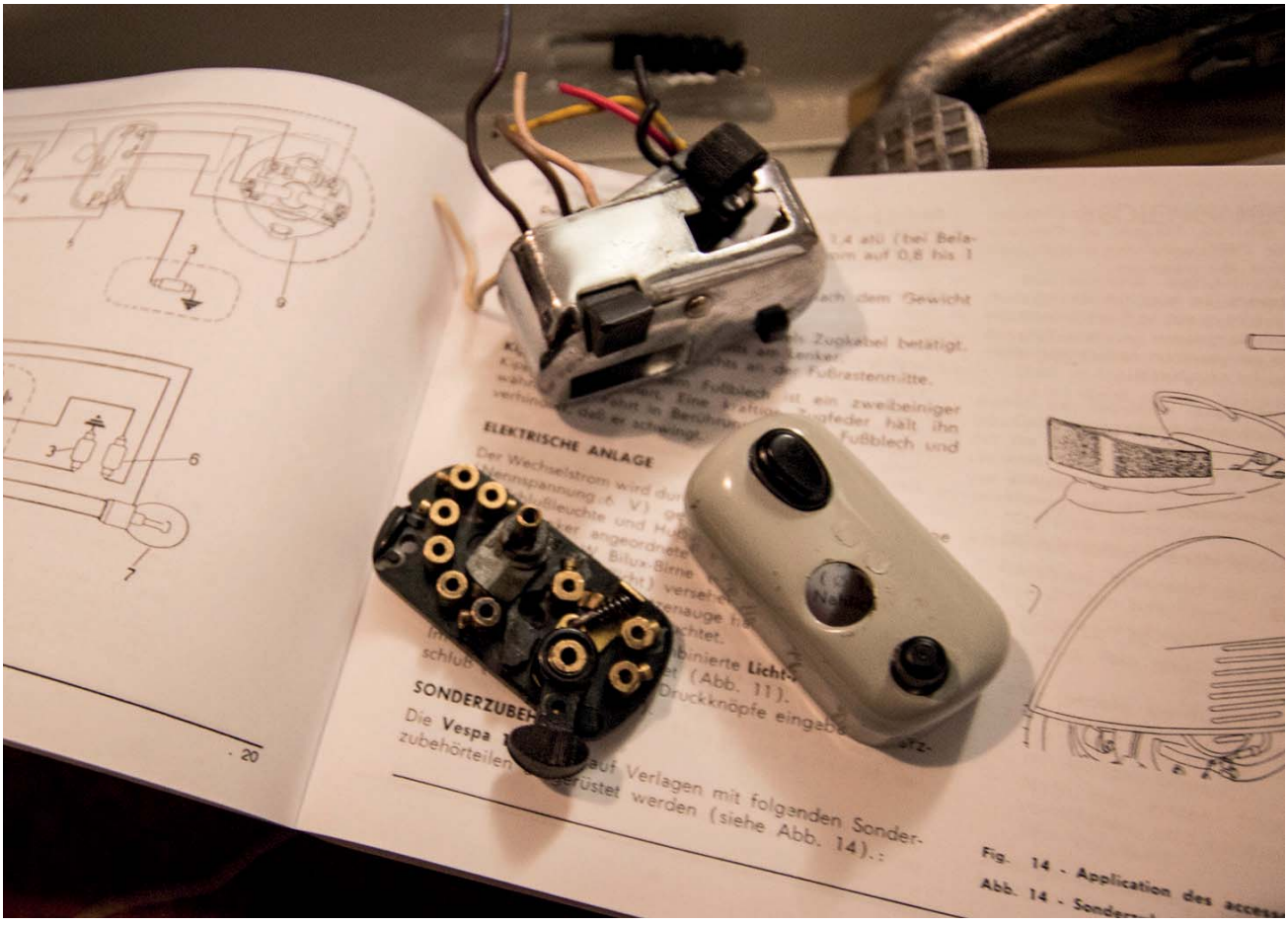


schrottet bald auch die Spulen. Das wird teurer. Eine Empfehlung wäre sich gleich einfach Kabel in den 8 Farben zu kaufen und diese selbst zu schnüren. Hier reichen auch relativ kleine Querschnitte, denn es geht um geringe Strommengen. Dann kann man auch am Lenkerdurchgang optimal scheuerfest verstärken.

Kabel Einziehen: von hinten nach vorne mit Draht bis das Hupenkabel (grün/weiß) bei der Hupenöffnung abzweigt und herauskommt. Vorsicht beim Durchziehen durch die untere Lenkerschale, diese ist scharf! Am besten vor Einbau Kanten runden (unten).
Nach dem Einbau fiel auf: Kabel fehlen! Hauptscheinwerfer zur Zündgrundplatte Weiß, als Massekabel! Hier ist ein schwarzes im Kabelbaum, das aber anders läuft. Die Kabel zwischen Scheinwerfer und Schalter passen gar nicht (neu kabeln). Zudem benötigen wir ein fehlendes einzelnes Kabel für das Rücklicht.

Wichtig ist es den Schalter am Lenker zu verstehen, dann erklärt sich alles von selbst. Den Plan dazu ansehen und Sie können alles sinnvoll überprüfen (vor Kabeleinzug!).

Ausschalter:
Der kleine Druckknopf schaltet das von hinten dort anzubringende rote Kabel (Plan Kabel 1) auf Masse, es gibt dann keinen Zünd-



funken mehr, wenn gedrückt wird. Da steht ein „M“.

Rücklicht/Scheinwerfer:
Der Drehschalter mit drei Positionen ist lustig. Er erfüllt verschiedene Funktionen. Von hinten kommt Strom an die Hupe, dort wird er geteilt und ebenfalls nach oben bis an das Standlichtbirnchen via Kabel geleitet. Das Standlichtbirnchen ist also immer an. Von dort geht auch noch ein Kabel zum Schalter und zur Klemme 2. Ist der Drehschalter mit den drei Positionen ganz links, so schaltet er den ankommenden Strom nach hinten zum Rücklicht. Dies geht über Klemme 1 und das nach hinten führende Kabel.
In der Mittelstellung wird kein Strom nach hinten geleitet, es brennt nur das Standlicht/Tagfahrlicht vorne. Die Italiener. Wie heute.
In rechter Stellung schaltet er eine andere Spule von hinten zu. Kabel 4 von der Versorgerspule kommt an Klemme 3. Der Schalter verbindet dann 3 und 1, um Strom nach hinten zum Rücklicht zu bringen, aber gleichzeitig legt er Strom auch rüber zum rechten Wippenschalter. Dieser hat zwei Stellungen. Er schaltet den Strom nach oben zur Hauptscheinwerferbirne – entweder zum Abblendlicht oder zum Fernlicht.

Hupe:
Das weiße Kabel, das in meinem gekauften Strang dabei war, kommt bei der Hupe heraus. Es wird an der Schalterplatte auf 4 geklemmt und schaltet damit die von grün dauerstromversorgte Wechselstromschnarre auf Masse – es trötet, wenn man den langen Knopf drückt.

Anmerkung: Ob Sie nun von hinten zuerst zur Hupe gehen und dort dann nach oben zur Birne oder erst zur Birne und dann ein Kabel nach unten legen, ist natürlich egal.

Finale
Als nächstes wurden die Züge verlegt und mit dem Dreml samt Trennscheibe auf die richtige Länge gebracht (ja nicht zu kurz!!!). Lenker und Sitz montieren, Tank und Motor rein. Felgen dran. Und fertig steht sie da. Das schönste war, dass sie mit dem zweiten Kick lief. Eine Vespa eben.

Kosten: Mit Lackierung und vielen GUTEN Verschleißteilen, die meisten davon vom Rollerladen, sind am Ende knapp 5.000 Euro verbraucht worden. Zustand 1 Wert ca. 7.300 Euro. Eine +2 wie hier rangiert knapp darunter. *N.L.*

EXKLUSIVITÄT IN SORTIMENT UND SERVICE

Hochwertige und seltene Fahrzeuge faszinieren jeden Auto-Fan. Doch die Suche nach einem exklusiven Stück Geschichte auf vier Rädern gestaltet sich meist sehr schwer. Das weiß auch Hans-Peter Schleicher, der selbst zu den Freunden schneller und glänzender Automobile gehört. Deshalb hat er es sich und seiner eigenen Firma zur Aufgabe gemacht, anderen, die seine Passion teilen, zu helfen. Entstanden ist daraus 1987 die S&L Automobile GmbH in Regensburg.

Das Unternehmen, welches sich vorrangig mit der Spitze der automobilen Schöpfung beschäftigt, ist mittlerweile auf ein beträchtliches Maß angewachsen. Das Firmengelände in Pentling erstreckt sich mit Außenbereich auf über 6.000 Quadratmeter. Dort werden echte Traumfahrzeuge angeboten: Nicht zuletzt, weil der Chef ein echter Motorsport- und Porsche-Fan ist, werden gleichgesinnte bei S&L fündig.

Hans-Peter Schleicher und sein Team verhelfen ihren Kunden bei der Verwirklichung ihrer Träume. Dabei werden Wunschfahrzeuge durch die Profis eigens aufgespürt. Die Überführung wird ebenfalls von S&L Automobile organisiert, auch bis weit über die Landesgrenzen hinaus. Dafür steht ein über viele Jahre aufgebautes Netz zur Verfügung, welches Zugang zu besonders seltenen Fahrzeugen ermöglicht.

Ist das richtige Auto erstmal gefunden, kümmert sich S&L um eine für den Kunden

stressfreie Abwicklung. Ein frischer Service steht genauso im Angebot, wie eine optimal auf den Kunden zugeschnittene Finanzierung. Letztere kann über die hauseigene Ratisbona Anlagenleasing GmbH oder den Financial Service BMW abgeschlossen werden.

Doch beim Verkauf hört das Leistungsangebot des Unternehmens noch lange nicht auf. Auch eine lang- oder kurzfristige Leihe der Autos ist möglich. Benötigt man ein Fahrzeug also für einen besonderen Anlass, ist S&L die richtige Anlaufstelle.
Hochwertige Automobile brauchen natürlich auch einen entsprechenden Service. In der meistergeführten Werkstatt sind die Schätze gut aufgehoben. Um auch in Sonderfällen einen ansprechenden Service bieten zu können,

Gesellschafter
Hans-Peter Schleicher:
„30 Jahre Erfahrung mit den schönsten Fahrzeugen des Automobilbaus - unser Netzwerk und die Partnerfirmen, mit denen wir zusammenarbeiten, erfüllen die höchsten Ansprüche."

arbeitet S&L mit zahlreichen Partnerfirmen und Herstellerhäusern zusammen. So sind auch Reparaturen von besonders seltenen oder speziellen Fahrzeugen kein Problem.
Steht ein Fahrzeug mit einer guten Substanz zur Verfügung, ist auch eine komplette Restauration möglich. Die Autos werden auf Wunsch in aufwändiger und professioneller Aufarbeitung zurück in ihren originalen Zustand versetzt. So steht bestmöglicher Wertbildung nichts mehr im Weg.

Wer klassischen Rennsport lebt, findet in Hans-Peter Schleicher nicht nur einen kompetenten Gesprächspartner, sondern auch einen echten Experten. Seit 2008 hat sich die Firma dem kompetitiven Fahren verschrieben. Dabei baut S&L Automobile Rennfahrzeuge komplett auf. Zur prominenten Kundschaft gehört unter anderem Luc Donkerwolke, ehemaliger Chefdesigner von Bentley-Motors.

LEISTUNGEN:

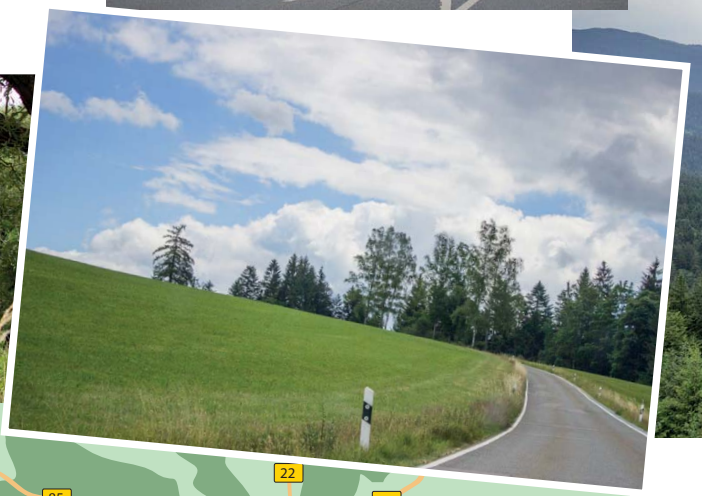
- Beschaffung und Verkauf von exklusiven Autos
- Finanzierung über Hausbank
- Fahrzeugverleih
- Hochwertiger Service
- Professionelle Restaurationen
- Motorsport-Aufbauten

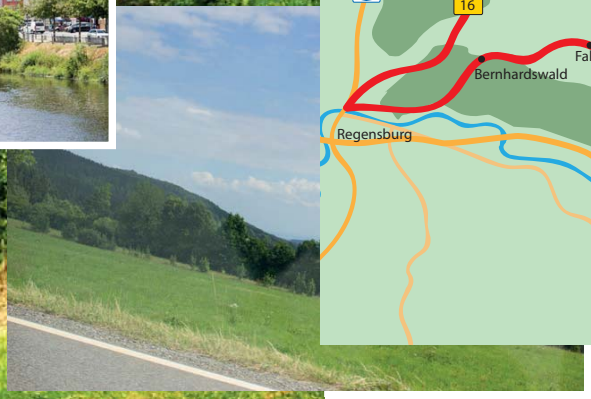
S&L Automobile GmbH
Hohengebrachinger Straße 18
93080 Pentling

0941/4612460
www.s-u-l.de

AUTO TOUR BIKE

ENTLANG DEN FLÜSSEN IM BAYERISCHEN WALD HIMMEL: WEISS BLAU





Unsere Umgebung bietet herrliche Tourmöglichkeiten. Ein besonderes Schmankerl ist natürlich der Bayerische Wald mit seinen kurvigen Straßen und Serpentinen. Man sollte sich meist auf eine Tagestour einstellen, denn um das Bergfeeling zu genießen, muss man schon bis Cham anfahren.

Von Regensburg aus sind das schon knappe 70 km über die B16 – die landschaftlich gerade im letzten Teil mit den schönen Pinienwäldern interessant werden. Von Cham, der „Stadt am Regenbogen“, geht es dann Richtung Bad Kötzing – weithin für seine Spielbank bekannt. Kühle Wälder, duftende Wiesen. Die Straße führt malerisch eben entlang dem Schwarzen Regen. Weiter geht es über Arrach und Lam durch wunderschöne Täler. Jetzt befinden wir uns quasi schon am Künischen Gebirge, umrunden den Arber.

Wer Lust hat, die Füße zu bewegen, der kann kurz nach Lam rechts einbiegen Richtung Sommerau. Der „Kleine Arbersee“ ist schon ausgeschildert. Auf einspuriger Straße geht es bis zum Waldparkplatz.

Motorradkluft ist hier jedoch fehl am Platz – es geht entweder an einem wunderschönen Bach (Driftklause) bergan (40 Minuten) oder gemäßigt auf einer Teerstraße (ca. 30 Minuten). Oben angekommen gibt es einen herrlichen Ausblick auf den Arber. Gegessen wird direkt am See.

Wer es unbeschwerlicher mag, hält später einfach an der Hauptstraße und geht am Großen Arbersee spazieren, denn unsere Tour geht weiter über Lohberg zum kurvigsten Teil der

Kurze Wanderung zum Kleinen Arbersee

Strecke mit herrlichem Blick in die Tschechei. Hier wird es schon fast Alpin. Die Baumgrenze ist nahe und wir fahren weiter und wieder runter bis Bodenmais und nach Viechtach.
In Viechtach fahren wir Richtung Bogen/St. Engelmar. Einige Kilometer nach St. Engelmar gibt es nun zwei Optionen – wer schnell heim will, fährt weiter nach Bogen und auf die Autobahn bzw. die Landstraße über Straubing nach Regensburg. Wer noch einen Schlenker machen will, fährt eben Option zwei, bei Steinburg Richtung Falkenstein und von dort über Bernhardswald zurück. Knappe 300 km stehen so am Ende auf dem Tacho – traumhaft. Einkehrmöglichkeiten gibt es auf der Tour überall. Die Dörfer des Bayerischen Waldes sind alle herausgeputzt – dafür sind eben viele Touristen unterwegs, man ist also selten alleine auf den Straßen, zumindest am Wochenende.

Unser Tourguide Izzy, KTM & Husqvarna Regensburg

Eine wunderschöne Tour! Wer ein paar Vorschläge sucht: bei uns gibt es einen kostenlosen Tourenguide zum Mitnehmen.
Hier findet sowohl der sportliche Fahrer als auch der Cruiser beste Vorraussetzungen für den perfekten Tag. Die vielen Kurven und Berge sind natürlich Ideal für drehmomentstarke Maschinen mit Hubraum. Gerade wer sportlich unterwegs sein will, findet mit einem leichten und kompakten Nakedbike hier das ideale Revier. Fast möchte man sagen: je weniger Zylinder desto mehr Spaß.

PORSCHE 718 S

BOXSTER ROADSTER

Letztes Jahr stellten wir den 914er vor – diesmal seinen aktuellen „Nachfahren“, den Boxter. Er hat - wie sein Vorfahre auch - einen gravierenden Vorteil gegenüber dem 911: den echten Mittelmotor. Sitzt beim Elfer der Motor achterlich hinter den Rädern, so liegt er beim 718 genau andersherum an Bord. Das Getriebe schaut nach hinten, der Motor ist knapp an des Fahrers Rücken und werkt dort.

Und das hat Vorteile, denn das Auto ist einfach agiler als ein Elfer, leichtfüßiger. Elferfahrer haben, der Firmenpolitik geschuldet, mehr Power an Bord. Würde man einen Boxter und ein 11er Cabrio gleich stark befeuern... Königsmord?

1996 kam das erste Model, wassergekühlt und in weiten Teilen mit dem 11er gleich, so zum Beispiel die vordere Fahrzeughälfte. Inzwischen ist der 718 eigenständiger, hat seine Power von 204 PS auf maximal 350 PS im S ausgebaut und wiegt trotzdem nur um die 1350 kg, also nur einen Zentner mehr als der erste. Hier ist Spaß gebucht!

Die Linienführung ist etwas kantiger geworden, die Rücklichter erwachsener! Nun steht hier ein rassiges Kraftpaket. Der Beifahrer weiß gleich: ruhig wird das wahrscheinlich nicht. Mangels Rücksitzen können hier jedoch keine Kinder herausgeweht werden.

Wir holen im Porsche-Zentrum Regensburg einen „S“ zum Test ab. Maximale Power. Schwarz (P.s.D.). Die neue (4-Zylinder-) Turbomotorengeneration drückt dabei 350 PS aus 2,5 Litern Hubraum, mit 420 NM. Fabulöse 4,4 Sekunden auf 100 km/h, V-Max 285 km/h. Der normale Boxter schafft 300 PS aus 2 Litern Hubraum (5,1 auf 100 km/h, V-Max 275 km/h). Ein 11er S wiegt 180 kg mehr und braucht 4,3 auf 100 km/h – nur zur Info.

Das Interieur ist typisch Porsche: Drehzahlmesser in der Mitte. Auch hier

bleibt der 718 den Vorfahren treu: drei Instrumente, nicht fünf wie im Elfer. Die reichen natürlich auch vollkommen aus, denn das rechte ist ja ein Bildschirm, auf dem sich alles Wünschenswerte darstellen lässt. In der Mittelkonsole befindet sich dann das PCM, mit dem der Fahrer Multimedia abgreift, navigiert usw. An Assistenzsystemen bleibt der 718 erfreulich zurückhaltend. Ja: Sie müssen doch echt selbst fahren, selber einparken und ebenso wach sein. Lediglich das Tempolimit wird Ihnen angezeigt, Fahrzeuge im toten Winkel erkannt und Abstand beim Tempomatfahren gehalten. Aber bestellen müssen Sie auch das alles nicht...jedes Kilo an Kameras und Radarsensorik wiegt eben. Da schmiegen wir uns doch lieber an ein Stück Extraleder am Armaturenbrett o.ä. Ausstattungsdetails. Auch das schöne Speichenlenkrad kann ohne Multifunktion bestellt werden.

Die Landstraße ist sein größter Freund, und so drückt und werkt der 718 in den Kurven und bläst zu einer fröhlichen Hatz auf alles, was da eiligst kreucht und fleucht. Kraft gibt es zu jeder Zeit, am besten selbst die Gänge shiften. Schaltet man die PDK jedoch in den Supersportmodus, stellt sich das System scharf wie ein Drogenspürhund am Auto des Kokskuriers und verwaltet den Kraftfluss eigenständig und ruhelos.

Bei der Gewichtsverteilung eine wahre Freude, hinaus Richtung Bayersicher Wald. Zurück geht's gemütlich mit 130 km/h, wo wir auf ebener Strecke etwas über 7 Liter verbrauchen.

Aber wer will das schon, wenn diese junge Kampfbreze unter einem arbeitet. Der ein bisschen bravere „Non-S" startet schon bei 54.717 Euro, der S bei stolzeren 67.212 Euro. Geschlossene Caymans kosten ca. 2.000 weniger.

Auto:Porsche Zentrum Regensburg
Testpilot: Nick Lengfellner

HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

MEHR ALS EINE VERSICHERUNG

Im Schadensfall ist die Versicherung meist der erste Ansprechpartner. Doch die Leistungen gehen immer öfter über die finanzielle Abwicklung hinaus. Die HUK-COBURG bietet ein umfangreiches Mobilitätsangebot an, welches wie ein Rundum-sorglos-Paket alle Bedürfnisse des Kunden stillt.

Mussten Autofahrer früher ihre Leistungen rund um das Fahrzeug noch bei verschiedensten Firmen einholen, vereinen manche Dienstleister diese in einem Paket. Als größter Kraftfahrtversicherer bietet die HUK-COBURG nun einen umfangreichen Service rund um das Automobil. Im Vordergrund steht dabei natürlich noch immer die Beseitigung von Unfallschäden. Dafür arbeitet das Unternehmen mit deutschlandweit 1.350 Partnerbetrieben zusammen, die sich allesamt einer strengen Prüfung unterziehen müssen. In Regensburg gehören große Lackierereien und Werkstätten dazu.

LEISTUNGEN

- Unkomplizierte Schadensabwicklung
- Faire Konditionen
- Namhafte Partnerbetriebe
- Umfangreiches Mobilitätspaket

Stefan Oettmeier:
„Wenn unsere Kunden zufrieden sind, dann sind wir es auch."

Um trotz hochwertiger Partner und originalen Ersatzteilen einen möglichst günstigen Beitrag für die Versicherten gewährleisten zu können, wurden mit den Zulieferern besondere Konditionen ausgehandelt. Durch den vergünstigten Bezug der Originalteile fallen geringere Kosten für die Reparatur an. Somit spart der Kunde am Ende teils viel Geld. Dank einer fünfjährigen Garantie auf die durchgeführten Arbeiten werden Sorgen der Versicherten zusätzlich aus dem Weg geräumt.

Neben Karosserie- und Lackarbeiten bieten die freien Partnerwerkstätten zukünftig auch Serviceleistungen in den Bereichen Mechanik und Elektronik an. Unter dem Namen „HUK-COBURG Autoservice" wird in den nächsten Jahren ein flächendeckendes Betriebsnetz entstehen. Kfz-Kunden der HUK-COBURG und der HUK24 haben dann die Möglichkeit, in den freien Partnerwerkstätten Radwechsel, Inspektionen und Haupt-/Abgasuntersuchungen zu attraktiven Festpreisen durchführen zu lassen. Selbstverständlich nach Herstellervorgabe – und damit ohne Verlust der Herstellergarantie. Um einen hochwertigen Service bieten zu können, testet die HUK-COBURG sogar regelmäßig die Partner-Werkstätten. Die Ergebnisse sind für den Kunden vollkommen transparent. Somit kann man sich immer sicher sein, in den besten Händen zu sein.

Aber auch darüber hinaus können sich Autofahrer auf die HUK-COBURG als starken Partner verlassen. Schon bei einem aufkommenden Fahrzeugwunsch greift die Versicherung ihren Kunden unter die Arme. Mit dem Verkauf von Gebrauchtwagen baut die HUK-COBURG ihren Service rund um das Auto weiter aus. Entdecken Sie die neue Welt des sicheren und bequemen Autokaufs unter www.huk-autowelt.de. Die Kostenvorteile, die durch den Ankauf von einer großen Menge von Autos erzielt werden, werden an die Kunden weitergegeben. Ihren Kunden unterbreitet die HUK auch ein faires und transparentes Angebot zur Inzahlungnahme ihres Wagens.

Wird zum Kauf eines Wagens eine Finanzierung benötigt, kann zusammen mit der Postbank ein sehr günstiges Angebot unterbreitet werden.

Mit Sicherheit fahren und sparen – unter diesem Motto läuft das Smart Driver Programm für junge Fahrer. Damit möchte die HUK-COBURG verantwortungsvolles und sicheres Fahren unterstützen.
Je nach Fahrweise kann der Beitrag bis zu 30% sinken. Dank eingebautem Notrufsystem trägt der kleine Kasten sogar zur Sicherheit der Passagiere im Fahrzeug bei. Gerade bei jungen Fahrern müssen sich die Eltern dadurch weniger Sorgen machen.

Die HUK-COBURG bietet zu allen Versicherungs- und Vorsorgeangeboten äußerst attraktive Tarife an. Vergleichen Sie, denn die HUK wettet, dass Sie bei einem Wechsel von mindestens drei Versicherungen mindestens 50 Euro sparen! Weitere Informationen auf der Umschlagseite 3.

HUK-COBURG
Albertstraße 2
93047 Regensburg
0941/5688414
www.huk.de/regensburg

FIAT 125 SPECIAL

ITALIEN – 1970

Der Fiat 125 wurde 1967 am Markt eingeführt. Ein Zeitzeuge, der die glatte und kantige Formensprache der 60er repräsentiert wie kaum ein anderer. Doch das Auto kommt sicher vielen bekannt vor – Fiat hat einigen Unternehmen Lizenzverträge verkauft. Gerade Yugoslawien (Zastava) hatte oft Italiener in petto. Auch Lada & Seat. Ebenso wurden Geschwister in Marokko, Ägypten und Indonesien gebaut. FSO in Polen hat ihn bis 1991 aufgelegt, während er in Italien nur bis 1972 (und dann bis 1982 von FIAT in Argentinien) vom Band rollte.

1968 legte Fiat mit dem „Spezial“ nach. Der von einem 34er Webervergaser befüllte 1608 ccm Motor leistet 100 PS mit 130 NM – was in knapp 12 Sekunden zu 100 km/h führt. Maximal schafft der Special damit 170 km/h. Ein besonderer Vorzug des 125ers war im damaligen Vergleich vor allem seine Ausstattung! Beginnend bei zusätzlichen Belüftungsdüsen, Fondleuchten, einer sehr guten Heizung, viel Chrom an den schönen Armaturen – in Deutschland musste man dafür wesentlich mehr Geld ausgeben. Auch die Intervallschaltung am Scheibenwischer war damals innovativ und in Europa die erste. Einziger Wehrmutstropfen: Der etwas dünne Lack wurde damals von den Käufern bemängelt. Unser Special hat die originalen Magnesiumfelgen, ein Schiebedach und ein paar zeitgemäße Extras wie zusätzliche Spiegel und Lederriemen an Kofferraum und Motorhaube – Letztere steht ein bisschen offen, da der Sportluftfilter etwas höher baut. Mit kernigem Klang geht es hinaus aus der Stadt. Die Sonne scheint, die Fenster sind offen. Das 5-Ganggetriebe hat serienmäßig einen kurzen Schaltweg (gefühlt 3 cm) und schaltet präzise die Gänge durch. Was besonders überrascht, ist die Qualität der Bremsen. Der 125er Special von 1970 hat

Lederriemen

offener Sportluffi mit Platzbedarf

mit 5 Jahre altem, vergilbten filter

schon vier Scheibenbremsen und geht rabiater zu Werke als jeder Deutscher dieser Tage, inklusive der Sportler. Die Bremse packt unmittelbar (aber bestens dosierbar) zu. Als Limousine geht der 125er natürlich gerne etwas bequem in die Knie – hat aber nur 1055 kg.

Es gibt nicht mehr viele, online werden meist 3-4 angeboten. Da Familienväter dieses Fahrzeug dank Motorleistung und Driftpotential gerne für Alltag und Hobbyrennen benutzten, sind die meisten schon verunfallt, beschädigt oder dem Zahn der Zeit erlegen. Der Eigentümer Enrico Schulze (Boxenstop) zum Auto: „Es ist wahrscheinlich kein Auto mit großem Wertsteigerungspotential, der Preis steht (inflationsbereinigt) stabil. Unser durchaus patiniertes Fahrzeug im Zustand 3 (foliert, darunter Originallack, unrestauriert) ist um die 5000 Euro wert. 1a restaurierte gibt es um die 10.000 Euro. Motorseitig und technisch absolut zuverlässig. Da ist bei meinen deutschen Klassikern mehr zu tun.“
Unserer Ansicht nach ein Stück Italien, das beschwingt zur Eisdiele einlädt.

Auto:Boxenstop
Testpilot: Nick Lengfellner

Christian Höfer, Izeta Bauer, Markus Wagner (Andreas Geilinger urlaubt!)

UP GRADE

KTM in Regensburg, das verdanken wir in erster Linie Izeta Bauer, welche mit viel Gespühr und Liebe zu den Maschinen die Marke hier wieder in aller Kenner Munde gebracht hat. Doch damit nicht genug: Sie hat den Shop erweitert. Wer in Neutraubling vorbeischaut findet nun auch Husqvarna!

Räumlich werden beide Marken wie bissige Kampfhähne getrennt, was auch farblich angemessen scheint. Die orange Halle ist eben heilig und durchaus stark „gebrandet". Fast schon bayerisches Blauweiss (mit Gelb) findet sich also im Nebentrakt, welcher gerade eingerichtet wird.

Husaberg ist ja schon länger bei KTM, so Izeta Bauer, und früher waren Husaberg und Husqvarna mal vereint. KTM hat diese innige Romanze frisch belebt. Damit wird es ein bisschen farbiger für den Kunden, ein breiteres Angebot verhilft jedem Topf zu seinem noch perfekteren Deckel.

Während KTM sich klassich auf Dreck, Reisen und radikalen Sport auf der Straße eingestellt hat, bietet Husky zusätzlich ein neues und sehr interessantes Segment an. Husky nennt es „urbanes Motorradfahren". Ein völlig reduziertes Konzept, leicht, direkt: Lebe die Stadt. Egal, ob mit der Straßenorientierten Vitpilen oder der stolligen Svartpilen: Ein Foto sagt mehr als Worte!

Eine ausgiebige Probefahrt und kompetente Beratung sind hier garantiert!

KTM-Regensburg GmbH
Waldkraiburger Str. 14
93073 Neutraubling
Tel: 09401/880770
www.ktm-regensburg.de

Werkstattleiter Uwe Pfeffinger & Firmenleiter Michael Achhammer mit den Stromern für Kunden

LEISTUNGEN:

- Full-Service-Werkstatt
- Servicepoint für E-Mobilität
- Fahrzeughandel & Verleih, auch Wohnmobile

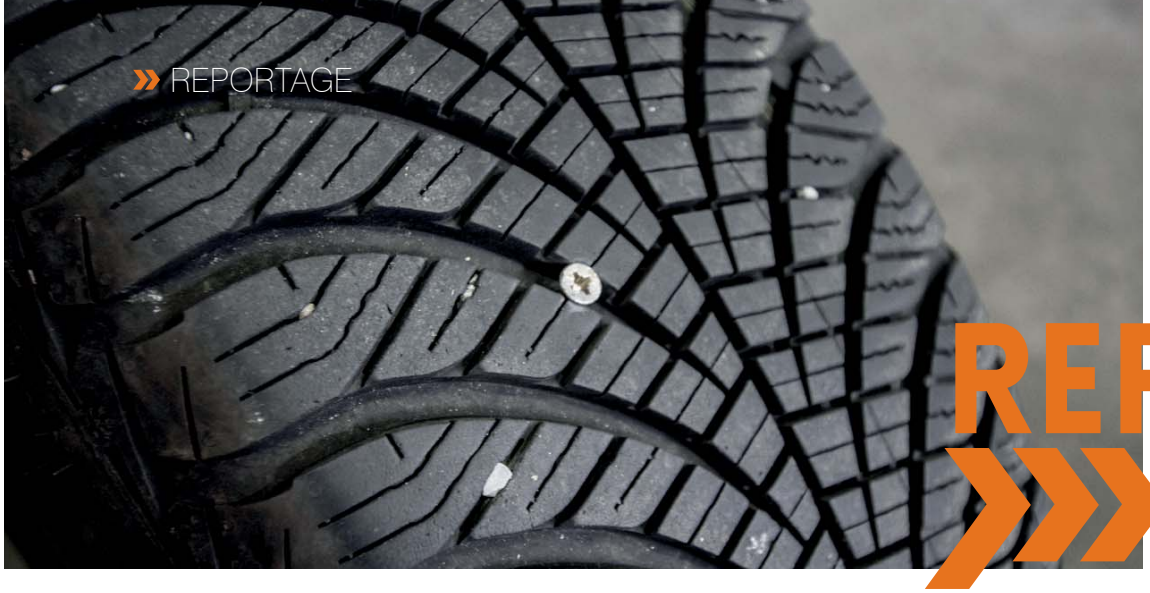
Jura Automobile bietet seit vielen Jahren hochwertigen Service für die VW Group. Seit gut fünf Jahren steht das neue Firmengebäude von Jura Automobile nun in der Schloßstraße in Pettendorf. Besonders die Marken VW, Audi, Seat und Skoda stehen im Fokus der Werkstatt. Um eine moderne und nachhaltige Betreuung der Kunden bieten zu können, wird das Thema Elektromobilität groß geschrieben.

Natürlich gehört dazu auch die fachgerechte Reparatur von Elektro- und Hybridfahrzeugen. Gerade VW e-Up, e-Golf und Co. sind bei Firmenleiter Michael Achhammer, und den KFZ-Meistern Uwe Pfeffinger und Alexander Muth samt ihrem Team in besten Händen, denn in der hochmodernen Werkstatt werden die Fahrzeuge nach Herstellervorgabe wieder akkurat instand gesetzt.

Sollten die Arbeiten etwas länger dauern, steht natürlich ein Ersatzwagen-Service zur Verfügung. Auch hier setzt Jura Automobile ganz auf die Zukunft. Mit emissionsfreien Leihfahrzeugen sind die Kunden in der Zwischenzeit sicher und umweltbewusst im Straßenverkehr unterwegs. So wird während der Reparatur ein zusätzlicher Beitrag zum Umweltschutz geleistet.

Hier zählt der Gedanke der Nachhaltigkeit: Durch eine auf dem Dach des Firmengebäudes angebrachte Photovoltaik-Anlage werden die Elektro- und Hybridautos direkt mit eigenem Strom gespeist. Diese ist so umfassend ausgelegt, dass mit dem erzeugten Strom auch noch alle Werkstattmaschinen und –geräte sowie der erweiterte E-Bike Fuhrpark mit grünem Strom versorgt werden können. Michael Achhammer und Team beschäftigen sich immer mit neuester Technik und Systemen. Sollte ein Kunde Interesse am Kauf eines Stromers oder Hybriden verspüren, findet er beim Verkauf mit Herrn Ewgenij Wiesner, Lukas Mizerski und Christian Klapuch eine kompetente und erfahrene Beratung. Jura Automobile kümmert sich vom Autowunsch bis hin zur Abholung um alle wichtigen Schritte. Seit Herbst 2017 wird auch der neue e-Golf mit 350 km Reichweite angeboten.

Jura Automobile GmbH
Schloßstr. 28, 93186 Pettendorf
Tel.: 0 94 09/86 94 45
www.jura-automobile.de



REPAIR
REIFEN PLATT

Ostersonntag, Italien 2014. Nach dem Spazierengehen zurück im Auto wird klar: die Luft ist raus. Ein massiver Haken steckt im Profil. Mit dem Notrad bis nach Regensburg? 700 km? Mit 80? Und das beladen?

Zum Glück bekomme ich die Nummer von jemandem, der mir das VW-Zentrum im Ort aufsperrt und mutterseelenalleine den Reifen meines BMW in einer knappen Stunde „flickt“. Mein Held. Mein Italien.

In Regensburg ist Reifen Simmel neben neuen Pneus auch auf Reparaturen spezialisiert. Dazu muss man Meister sein: „Vulkaniseur“. Ein eigener Beruf, der spezielle Kenntnisse zum Thema Vulkanisation und Reifenreparatur vermittelt. Wir haben zugesehen! Reparieren lassen sich dabei alle Reifen, zu denen der Hersteller der Reparatursets die Freigabe erteilt. Diese Freigabe beinhaltet dann auch den möglichen Reparaturbereich. An einem Hochgeschwindigkeitsreifen z.B. nur die inneren 75% der Lauffläche.

Eine Reparatur des klassischen Nagels in der Lauffläche beginnt beispielsweise bei 25 Euro. Flankenreparaturen bedürfen eines anderen und aufwendigeren Reparaturverfahrens (mit Hitze). Ein neuer Reifen ist teuer, bei 4-Radlern kann es aufgrund des Abrollumfangs getriebebedingt zum Wechsel der ganzen Achsbereifung oder sogar aller Reifen führen. Ein LKW- oder Traktorreifen kostet 400 - 4000 Euro. Nebenbei tun Sie auch der Umwelt Gutes, wenn geflickt wird. Meine Reparatur war vor drei Jahren. Er rollt und rollt – bis das Profil ab ist. *N.L.*

Objekte entfernen, markieren

Profi beurteilt, ob Felge durch zu wenig Druck Reifen geschädigt hat, hier minimal / o.k.

Anrauhen

Stopfen, Kleber auftragen, ablüften lassen

Stopfen durchziehen und anpressen

Danach Versiegelung als Gassperre - fertig

Geschäftsführer Claus Simmel (mi.) und Team

Als Verbindungsstück zwischen Automobil und Straße gehören die Reifen zu den wichtigsten Teilen des Fahrzeugs. Schlechte oder falsche Gummis können die Sicherheit der Passagiere stark gefährden. Deshalb ist es sehr wichtig, immer hochwertige und intakte Reifen auf dem Auto zu haben. Seit über 60 Jahren kümmert sich Reifen Simmel um genau dieses Anliegen. Der Familienbetrieb ist mit Niederlassungen in Neutraubling und Regensburg stets vor Ort.

Angeboten wird bester Reifen-Service rund um PKW, LKW und Bus. Das umfangreiche Sortiment wird laufend mit den aktuellsten Sommer-, Winter und Ganzjahresreifen bestückt.

In einer persönlichen Beratung sucht das Team immer die optimalen Pneus für das Auto des Kunden aus.

Ebenfalls bieten die Spezialisten Reifenreparaturen an: Das Loch, das z.B. ein Nagel hinterlässt, kann meist günstig repariert werden.

In Regensburg hat Reifen Simmel sein Leistungsangebot deutlich ausgebaut. Mit dem KFZ-Techniker-Meister Robert Kellner bietet das Team nun auch Haupt- und Abgasuntersuchung, Inspektion, Service und Reparatur von Auspuff, Bremse, Fahrwerk und Co. an. Dazu gibt es Achs- und Spurvermessung (auch in Neutraubling). Das erhöht die Lebensdauer der Reifen und ermöglicht ein gleichmäßiges Abfahren mit optimalem Grip.

Ebenso lagern die Profis ab 29,- Euro den jeweiligen Radsatz fachgerecht saisonal ein. Auf Wunsch erfolgt natürlich Reinigung und Service sowie Wuchten und Kontrolle auf Schäden. Mit dieser Hilfe schaffen Sie gute Vorraussetzungen für eine möglichst sichere Fahrt.

REIFEN SIMMEL
Auf uns ist Verlass.

Vergölst® Reifen + Autoservice
Partnerbetrieb

Reifen Simmel
Abensstraße 2
93059 Regensburg
Tel.: 0941/43104
www.reifen-simmel.com

LEISTUNGEN:

- Reifen & Reifenreparatur
- Felgen
- HU / AU (Rgb)
- Bremse, Auspuff, Fahrwek uvm. (Rgb)
- Inspektion nach Herstellervorgabe (Rgb)
- Achs- und Spurvermessung
- Reifeneinlagerung

Regensburg

Neutraubling

BERG CUP

DIE ERFOLGS-RENNSERIE DER AUSGESTOSSENEN

Seit drei Jahrzehnten ruft der Berg mit seinen nichteinsehbaren Straßenzügen, Kuppeln und Haarnadelkurven und röhrt dabei immer lauter. Der Berg-Cup wird 30 und die Motor- und Karosserie-modifikationen der hochgezüchteten Kleingeräte immer ausgefeilter. Dabei fordert der Berg nicht nur die Nerven seiner Bezwinger und deren Tüftel- und Schrauberqualitäten, sondern vor allem das Benzin im Blut heraus.

Ausgemacht wurde alles in einem kleinen verrauchten Hinterzimmer des Hotel Löwen in Oberjoch. Die Drahtzieher: eine kleine Gruppe verstoßener Fahrer. Der Hintergrund: Die Reformierung der Fahrzeuggruppen im Automobilsport am Anfang der 80er Jahre durch die damalige oberste Motorsportbehörde ONS. Betroffen waren alle Fahrzeugmodelle mit abgelaufener Homologation aus der Gruppe 2 und 5, welche nach einiger Bedenkzeit glücklicherweise in eine gesonderte Gruppe H zusammengefasst wurden. Und da saßen sie nun mit geschmiedetem Plan - im Hotel Löwen, 1987 – die Unverbesserlichen, die zu Beginn der Gruppe H noch als „Oldies“ oder „Bastler“ mit ihren „Hobby Cars“ betitelt wurden. Die Problematik, vor der die Beteiligten standen, ist eigentlich kurz erklärt: Der Bann der mühevoll präparierten Fahrzeuge wurde durch die ONS weder bei den Fahrern noch bei den Fans gebrochen. Ganz im Gegenteil: Nach immer spektakuläreren Siegen der hubraumschwächeren „Hobby Cars“ gegen hubraumstarke Konkurrenz füllten sich die Startreihen der kleinen Hubraumklassen bis zum Bersten, deren beinharten Kämpfe um den ersten Platz lockten zwar Zuschauer um Zuschauer, Punkte für offizielle Meisterschaften blieben ihnen aber trotz allen Spektakels, Eifers und Leidenschaft verwehrt. Also was tun? – Eine eigene Serie ins Leben rufen: der Gruppe H Berg-Cup bis 1300 ccm.

Die erstmals 1988 ausgefahrene Gipfelstürmer-Serie kam mit dem Motto „von Fahrern für Fahrer“ auch ungemein an und begeisterte damit auch zahlreiche Sponsoren. Die stetig ansteigenden ausgelobten Preise wurden somit auch immer attraktiver, so dass die Serie 1992 um eine 2. Division für Wagen mit mehr als 1300 ccm erweitert wurde. Dennoch trübte sich die Stimmung innerhalb der Teilnehmer in den Jahren 1992/93 deutlich.

Verschärfte Umweltauflagen, die Einführung des Katalysators und Lärmbeschränkungen dampften die ehemalige Anzahl der jährlichen ausgetragenen Wettkämpfe deutlich ein – von über 70 Rennen in den Neunzehnsiebzigern blieben gerade mal neun bis zehn übrig. Neue Partner mussten her und das schnell und aus dem Ausland. Dass jedes Problem die Pforte zu neuen Wegen öffnet, zeigt sich daran, dass die damals geknüpften Kontakte in der Schweiz den Berg-Cup-Kalender bis heute noch bereichern und überdies: der Berg-Cup wurde international und wird heute in den vier Ländern Deutschland, Österreich, Schweiz und Luxemburg ausgetragen.

Nach der Gründung des Berg-Cup e.V. im Jahr 1997 war eigentlich schon alles geritzt, die Professionalisierung der Serie schritt stetig voran, permanente Startplatznummern und ein eigener technischer Kommissar wurden zum Programm. 2013 erfolgte schließlich die Umwandlung des „KW Berg-Cups“ in eine Internationale Rennserie der FIA. Der Berg-Cup – ein voller Erfolg!

Von Anfang an dabei war Franz Weißdorn, ehemaliger Inhaber des Autohaus Weißdorn in Aufhausen, Schrauber seit der achten Klasse und Häuptling eines drei Generationen starken Motorsport-Clans. Drei davon sind aktiv am Berg-Cup beteiligt: Da kann es schon mal vorkommen, dass das Siegerpodest mit Weißdorn und seinen beiden Schwiegersöhnen Armin Ebenhöh und Wolfgang Glas besetzt ist. Als neunmaliger Südbayerischer Meister, viermaliger Gesamtsieger im KW-Berg-Cup und neunmaliger Divisionssieger ist Franz zwar eine ernstzunehmende Wucht am Berg, doch seit Schwiegersohn Armin in dieselbe 1400er Klasse gewechselt hat, wird dem 65-jährigen das mühsam erarbeitete Prädikat Platzhirsch streitig gemacht.

Dabei war Franz als Bastler schon immer derjenige, der in vielen Gebieten Pionierarbeit verrichtet hat. Bereits in den 80ern hat er damit begonnen, Dreieckslenker, Carbon-Unterboden mit Diffusor und allerlei Luftleitwerk an seinem Polo zu installieren, so dass sein Polo den Beinamen „Flügelmonster“ einheimsen konnte. Feintuning ist beim Berg-Cup der Schlüssel zum Erfolg, weiß auch sein Schwager Armin, dessen neuer orangefarbener Scirocco von einem auf 1,4 Liter abgefilterten 1,8-Liter-Golf-Block mit neuem Vierventilkopf aus einer Suzuky Haybusa auf 10.700 Umdrehungen gebracht wird. Der Ventiltrieb wurde hier extra von Ketten- auf Zahnriemenantrieb umgebaut, was wochenlanges Tüfteln an den Wasser- und Ölkanälen bedeutete. Dennoch ist Armin im Gegensatz zu seinem Schwiegervater doch eher der Kaufmann - „Bei ihm hingegen ist fast

Der Berg-Cup-Clan von links nach rechts: Franz Weißdorn, Wolfgang Glas, Armin und Silvia Ebenhöh

SASSENBACH.DE

VOLL ENTSPANNT.
DANK BESTEM SERVICE.

KOMM JETZT ZU HARLEY-DAVIDSON® BAYERWALD.

Wir sorgen in unserer Meisterwerkstatt dafür, dass Deine Harley so gut fährt, wie sie aussieht. Gerne verwandeln wir Dein Bike mit Customizing auch in ein einzigartiges Meisterwerk.
Du suchst noch die perfekte Maschine? Dann besuch uns für eine Harley-Davidson® Probefahrt oder miete Dir Dein Traumbike für einen Kurztrip oder Urlaub. Eine große Auswahl an original Harley® Fashion wartet ebenfalls auf Dich.

Entdecke jetzt bei uns, was Harley-Davidson® Dir zu bieten hat. Wir freuen uns auf Dich!

HARLEY-DAVIDSON® BAYERWALD
BAVARIAN LION

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

Harley-Davidson® Bayerwald • Deggendorfer Str. 15 • 94374 Schwarzach
Tel.: 09962 203200 • www.bavarian-lion.de

Weißdorns Pionierarbeit: Die Unterbodenverkleidung gibt Abtrieb und das Heck wird ruhiger

alles selbstgemacht“, erklärt Ebenhöh, der im letzten Berg-Cup um ein Haar den Gesamtsieg verpasst hat.

„Leider finden die Rennen nicht in unserem Raum statt, das nächstgelegene ist in Augsburg“, beklagt Ebenhöh. Grund hierfür sind die ausgeprägten Umweltauflagen in Bayern, Bergrennen gibt es hier also nicht. „Für das Traditionsrennen in Osnabrück fahren wir sogar um die 600 km einfach, die Strecke selbst ist dann nach einer Minute und zwei Sekunden abgefahren…“ Aber es geht auch nicht nur um das Rennfahren an sich. Der Spaß steht immer im Vordergrund, so dass die meisten Teilnehmer mit dem Wohnmobil unterwegs sind, um sich abends zusammenzusetzen und sich über das Renngeschehen oder Tunings auszutauschen. „Irgendwie ist jedes Berg-Cup-Rennen auch eine Art riesiges Familientreffen“, schwärmt Ebenhöh. Dennoch bleibt es für ihn der Reiz des nicht trainierbaren, das stetig neue Ausloten der eigenen Grenzen. Die Strecken selbst ändern sich schließlich Jahr um Jahr, dann ist hier plötzlich eine Schikane oder dort eine Leitplanke verschwunden. Bei jeder nicht einsehbaren Kurve fragt man sich erneut, wie schnell diese gefahren werden kann, und je weniger Kurven die Strecke besitzt, umso härter werden kleine Fehler bestraft. „Es ist und bleibt eben eine Kopfsache“, erklärt Ebenhöh, „Übertreib ich es, oder schalte ich runter?“

Dass der Berg nicht nur die Schrauberqualitäten und Nerven seiner Bezwinger herausfordert, also reine Kopfsache sei, davon zeugen Weißdorns Worte: „Wenn ich keine Bergrennen mehr fahren kann, will ich nicht mehr leben.“ Der Berg-Cup ist eine Herzensangelegenheit für jeden der einmal dabei war. Dabei zu sein heißt, die Faszination Rennsport in seiner Reinform zu leben. Es geht nicht nur um die Liebe zum Rennsport, oder um das Auge fürs Detail und Feintuning, es geht um das große Ganze – die Berg-Cup-Familie, die mittlerweile auf eine 30-jährige Historie zurückblicken kann und das mit Stolz.

Willibald J. Ferstl

EIN NEUBAU

MIT BEWÄHRTEN QUALITÄTEN

Auch wenn das Erscheinungsbild des Autohauses von außen nun moderner und mit zeitlosem Skoda-CI Anstrich ist, so bleibt es doch Heimat des bekannten Familienbetriebs, den die Kunden seit 42 Jahren kennen, schätzen und vertrauen. Geschäftsleiter Armin Ebenhöh ist froh über die zusätzlichen 441 Quadratmeter Nutzfläche in seinem Betrieb: Die Ausstellungshalle wurde zweistöckig ausgebaut, der Auslieferungsbereich- sowie der Werkstattbereich generalsaniert und vergrößert.

Service ist alles!
Vorrangiges Ziel der Umbaumaßnahmen 2016/17 war nicht die bloße Sanierung der Präsentationsmöglichkeiten oder der Pflege-, Aufbereitungs- und Werksstatthalle. Vielmehr wurden die Räumlichkeiten an den Service-Gedanken des Hauses angeglichen. Deswegen wartet das Autohaus nun nicht nur mit einer vergrößerten Werkstatt, bei der alle größeren Reparaturen schnellsten und fachgerecht erledigt werden können, oder einer neuen „Higlight-Wand“ zur optimalen Präsentation der Wägen auf, sondern besticht mit einer komplett neuen Raumgestaltung.

Die Infothek im lichten Eingangsbereich fungiert als Orientierungspunkt, dort können Sie entweder Werkstatttermine vereinbaren oder sich an die separaten Verkäufer-Beratungstische weiterleiten lassen, wo man blickgeschützt persönliche und kundenfreundliche Beratung erfährt. Die beiden Serviceberater-Plätze wurden ebenfalls mit Blick auf die Direktannahme ausgerichtet. Sollten Sie dann

doch einmal Wartezeiten in Kauf nehmen müssen, werden diese durch die komplett neue Wartelounge mit Ledercouch und Kaffeebar deutlich versüßt – Wifi natürlich inklusive.

„Ein persönlicher und kundenfreundlicher Service ist für uns ebenso selbstverständlich wie eine Top-Beratung im Schadensfall mit anschließender Abwicklung“, betont Ebenhöh. Deswegen besitzt das Autohaus mittlerweile über 30 Ersatzwägen, um die Mobilität jedes Werkstattkunden zu gewährleisten. Um professionelle Arbeitsergebnisse zu garantieren, setzt Ebenhöh auf die stetige Fortbildung und Schulung aller Mitarbeiter. Ein Neubau also mit bewährten Qualitäten, wie Weißdorn-Kunden in zahlreichen Werkstatttests bestätigen.

LEISTUNGEN:

- Neu- und Gebrauchtwagenverkauf
- Unfallinstandsetzung aller Marken
- Wartung und Inspektion aller Marken
- Gutachtenerstellung
- Sonderumbauten
- Ersatzfahrzeuge
- Abschleppservice

Seidenbuschstraße 78
93089 Aufhausen
Tel.: 09454 / 949 05 00
www.autoweissdorn.de

ÖLWECHSEL

DAS BLUT IN UNSEREN METALLHERZEN

Um das Thema Öl herrscht in Foren und an Stammtischen eine Art Glaubenskrieg. Und ja, es ist eine durchaus komplexe Frage. Die Öle haben sich in den letzten 50 Jahren stark weiterentwickelt. Sie verkraften höhere Temperaturen, verlieren bei Verunreinigung ihre Schmierfähigkeit nicht so schnell, oder befreien sogar die Motoren von Ablagerungen. Gleichzeitig gibt es immer mehr Anbieter und Mehrbereichsöle mit Vor- und genauso auch Nachteilen. Und jeder Fahrer sucht die eierlegende Wollmilchsau, die es eben auch nicht geben kann.

Ein Mehrbereichsöl deckt von einer tiefen Außentemperatur bis zu normalen Betriebsbedingungen alles ab. Dafür packt es aber keine Rennbelastung, denn bei höchsten Öltemperaturen würde es zu dünn. Umgekehrt passt ein Öl für Hochleistungen mit einem schmalen Arbeitstemperaturbereich nicht in ein Fahrzeug, dass damit im Winter fahren soll: In kaltem Zustand ist es wie Honig und schmiert die Lager erst mal gar nicht. Am besten fährt, wer hier die Herstellerangaben (Konstrukteur hat sich was gedacht) beachtet und sein Fahrzeug im dafür angedachten Zweck bewegt.

Bei Oldies den Fachbetrieb oder den Ölhersteller fragen! Motoren der 50er Jahre haben zum Beispiel meist keinen Ölfilter. Wer da ein Öl einsetzt, das (nichtmineralisch) mit Zusätzen die Ablagerungen löst, der hält den Schmodder mangels Feinfilter schön im Ölkreislauf und ruiniert den Motor. Ein mineralisches Öl lagert Rückstände eher im Ölschlamm unten in der Wanne ab und diese reinigt man dann mal (BMW KRAD BJ. 1951 gemäß Hersteller alle 2.500km!). Für die Motoren ab den 60ern mit Filter hingegen geht es meist nur um die anhaltende Viskosität, welche einen sauberen Öldruck und damit eine Abschmierung aller wichtigen Teile garantiert. Was definitiv bleibt: Ein zu früher Ölwechsel ist besser als ein zu später. 30.000 Kilometer mit einer Füllung scheint heute möglich, wer nach 20 tkm wechselt verhält sich sicher motorfreundlicher. Warum also nicht zwischen den Serviceintervallen

der eigenen Werkstatt mal einen zusätzlichen Wechsel machen?

Ölwechsel: Dieser ist schnell gemacht. Zuerst wird der Motor warm gefahren.
Dann lässt man das Öl über die Ablassschraube unten komplett ab (Handschuhe: Verbrühungsgefahr!). Dies hat den Vorteil, dass man an der Ablassschraube (soweit magnetisch) sehen kann, ob überhöhter Abrieb (Metallspäne) im Motor besteht. Magnetische Ablassschrauben kann man auch für jede Größe kaufen! Das Fahrzeug sollte dabei gerade stehen.
Einige Spänchen sind normal, gerade bei jungen Motoren kommt bei den ersten zwei Ölwechseln so einiges. Kupferplättchen oder sonstige Fragmente weisen jedoch auf Lagerschäden hin!
Selbiges gilt für den Filter (ruhig untersuchen!): diesen nach dem Ablassen mit einem Abzieher (10 €) abschrauben (Wanne drunter!), den neuen an der Dichtung mit Öl bestreichen und handfest anziehen. Es gibt Gurtabzieher oder auch Abzieher die genau auf den jeweiligen Filter passen (wie eine flache Nuss). Je nach Platzangebot eignet sich der eine oder andere besser. Ölablassschraube mit einer neuen Dichtung (ca. 1 €) versehen und nur handfest anziehen. Nicht zu fest, das Gewinde ist oftmals sensibel, gerade bei Alu oder Guß!
Die wesentlich einfachere Methode ist es, mit einer Vakuumpumpe (ca. 40 €) das Öl einfach über die Ölmessstaböffnung abzusaugen. Dort wird ein Schlauch bis zum tiefsten Punkt eingeführt und dann abgepumpt. Das spart Zeit und Schmutz.
Dies geht aber auch nur, wenn man mit dem Saugschlauch bis nach unten kommt – was bauartbedingt nicht bei allen möglich ist! Wer zum Beispiel nur einen Zwischenölwechsel machen will (und auch den Filter dafür nicht tauscht), der braucht damit nur fünf Minuten und das Öl – sehr fein.
Danach mit vorgegebener Menge befüllen. Zunächst ¾ einfüllen und fünf Minuten warten, dann nach und nach, bis der Peilstab die richtige Füllhöhe/Menge zeigt. NIE zu viel einfüllen!! Gerade, wenn der Wagen nicht eben stand, lieber Zeit lassen, vielleicht war nicht alles draußen. Anlassen, stehen

Neben Nuss, Ratsche, Ölauffangwanne:

Abzieher -hilft

Ölfilter

neue Kupferdichtung
Ölablassschraube

Öl

lassen und gemäß Betriebsanleitung Ölstand kontrollieren. Heute oft elektronisch.

Ölkunde: Beispiel 0W-40 (Zahlen sind Fließmengen): hierbei steht die 0 für die Viskosität beim Kaltstart (je geringer=dünner wenn kalt, desto schneller wird geschmiert) und die 40 für die Viskosität bei Hitze und Last. Je höher der Wert, desto geringer ist das Risiko, dass der Schmierfilm abreißt, wenn es heiß wird. Ein synthetisches Öl ist zum einen langlebiger als Mineralöl und eignet sich darüber hinaus auch mehr, mit Additiven verbessert zu werden. Additive sorgen für eine bessere Reinigung, weniger Ablagerungen, höhere Belastbarkeit und vieles mehr. Je mehr Additive, desto teurer ist das Öl. Das billigste Öl sollte man meiden, gerade wenn man Leistung abruft oder den Motor durch Kurzstrecke belastet. Auch die erforderlichen Spezifikationen (z.B. API), die ein Billigöl haben mag, bedeuten wenig, da man diese in den USA quasi einfach kaufen kann. Verlassen Sie sich besser auf die Ölmarkenfreigaben Ihres Herstellers!

Kurzstrecke: Öl schmiert, kühlt, dichtet und befördert Verschmutzungen ab. Diese Funktionen werden durch das tägliche Fahren des Autos beeinträchtigt. Besonders Kurzstreckenfahrer belasten das Öl besonders stark. Wird der Motor nicht komplett warm

Weniger hilfreiches Werkzeug, aber auch toll:

(ab 15 Minuten), so bildet sich beim Abstellen Kondenswasser, welches nach und nach das Öl verwässert. Der Füllstand bleibt allerdings gleich: verbrauchtes Öl wird hierbei durch Wasser ersetzt. Folge ist, dass der Schmierfilm des nun verwässerten Öls bei Belastung abreißt und der Verschleiß extrem erhöht wird. Wer also nach viel Kurzstrecke mal richtig Gas geben will, sollte sein Öl warmfahren und dabei länger „auskochen“, so dass das Wasser verdunstet. Auch eine erhöhte Verrußung in der Kaltstartphase lagert vermehrt Verbrennungspartikel im Öl an. Dies setzt dem Filter umso mehr zu. Wer überwiegend Kurzstrecke fährt (Fahrzeit - nicht Kilometer), sollte also sein Öl früher wechseln. *N.L.*

SASSENBACH.DE

LEB WIE EINE IKONE.

MIT FASHION VON HARLEY-DAVIDSON.
JETZT BEI H-D® REGENSBURG.

MEHR ENTDECKEN:
WWW.HARLEY-REGENSBURG-SHOP.DE

Du willst den Stoff tragen, aus dem Legenden sind?
Dann hol Dir die unverwechselbaren Harley Styles bei uns.

HARLEY-DAVIDSON® REGENSBURG
LION MOTORS

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES

Harley-Davidson® Regensburg
Amberger Straße 42 · 93059 Regensburg
Tel.: 0941 4646560 · www.harley-regensburg.de

Vespa Primavera 125

Privat

24105 - Kiel

Mofas & Mopeds

Vespa

9.999

1978

125

9

Manuell

01

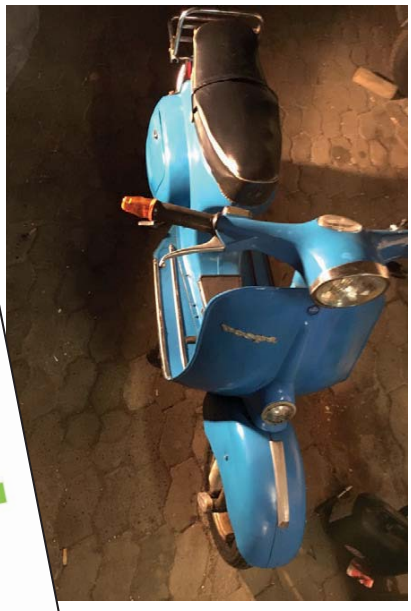
2017

€ 2.599

Beschreibung

Verkaufe eine deutsche Vespa Primavera 125 aus dem Baujahr 1878 mit dem originalen Motor. Aus dritter Hand, alles funktioniert und sie springt beim ersten Tritt sofort an. Teilweise im originalen Lack, einige Stellen sind nach lackiert. Sie wurde bis vor kurzem noch gelegentlich gefahren. TÜV bis 01/17, auf Wunsch aber gern neu. Reifen sind Heidenau K38 und ein Jahr alt. Sie ist mal umgefallen, daher hat sie an der rechten Seite einen Schaden, was mich aber nicht doll stört. Bitte keine unnötigen Preisanfragen. Drauf setzen und los fahren. Interesse? Dann schreibt mir.

Bilder



Bilder vor Vertragsschluss, sieht gut aus

ONLINE MIST

Nix Prima Vera im Frühling

Wir alle bestellen viel online. Aber bestellt man etwas Gebrauchtes von jemand privaten, ohne es zu sehen? Man sollte sich auf anderer Leute Aussagen ebenso verlassen können. Aber Betrug scheint bei Ebay Kleinanzeigen und Co. ein bisschen Volkssport geworden zu sein: Schrott schön reden und verkaufen. Im eigenen Bekanntenkreis oft erlebt und hier auch wieder mal selbst. In der staden Zeit nach Weihnachten lachte mich eine Vespa Prima Vera an. 2.600 Euro, Baujahr 78. Beulen und Kratzer (man will ja arbeiten dran!) – ein günstiger, aber nicht zu günstiger Winterpreis. Alte Restaurationen (wie diese) bekommt man sonst für um die 3000,- .

Dieses schöne Blau! Ein Traum. Nach nettem und ausführlichem Kontakt mit dem Verkäufer bahnte sich der Abschluss an. Kiel: Für eine Besichtigung viel zu weit. Der Verkäufer sandte Fotos durch und beschrieb sie als technisch einwandfrei, auf Wunsch mit TÜV und einfach zum Losfahren.

Bei der Spedition wurden 200 Euro inkl. Versicherung fällig. Nach sehnsüchtigen drei Wochen wurde dann geliefert, um 7 Uhr in der dunklen Früh.

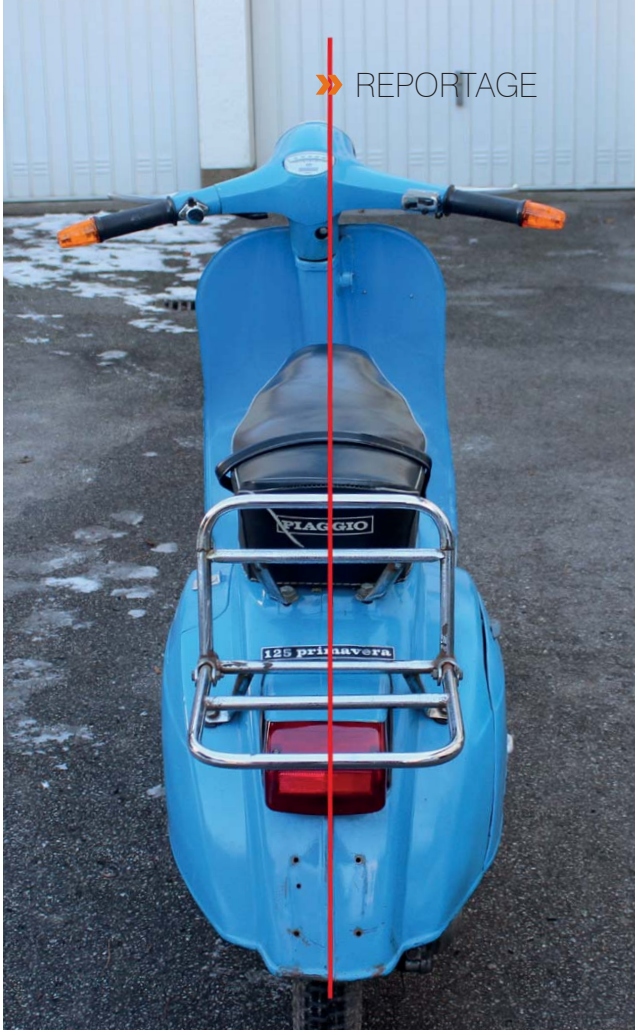
Um 8 Uhr war ich beim Anwalt, um 10 Uhr lag dem Verkäufer das Anwaltschreiben (Anfechtung wegen Arglist) digital vor und um 16 Uhr war der Rückabwicklung samt meinen schon bezahlten Transportkosten zugestimmt. Weitere 8 Tage später war das Geld wieder bei mir, Anwalt und Spedition vom Verkäufer teuer bezahlt. Was war passiert?

Ausgeladen wurde die schön beschriebene und fotografierte Vespa, ohne Transportschäden. Jedoch lag ein satter und ganz offensichtlicher Rahmenschaden vor. Der Lenker war quasi, wenn man auf der Vespa sitzt, 4 cm nach linksgekippt anstatt mittig. Ein Auffahrunfall hatte den gesamten Rahmen zu einer gedrehten Nudel verzogen. Draufsetzen, anrollen und man musste aktiv stark gegenlenken. Die gesamte Vorderfront ist um ca. 15 Grad zum Heck verdreht.

„Gekauft wie besehen, nach bestem Gewissen, gebraucht, restauriert 5.000,- wert“...so ungefähr wollte sich der Verkäufer noch kurz herausreden. Ab hier ließ ich direkt unseren Anwalt übernehmen und beendete das Gespräch.

Bild gesandt NACH Vertragschluss - Zweifel kommen auf, es wird nachgehakt, erfolglos

ausgeliefert, vorne sieht man wie der Rahmen wie eine Banane nach links abdreht



VERKAUFEN

Ich hatte die gesamte Konversation absichtlich nur via Email geführt. Kein einziges Telefonat. Neben der Anzeige selbst die schon vertragsbegründende Aussagen enthielt, fragte ich den Verkäufer zu Beginn auch, ob sie geradeaus läuft beim Fahren, was bejaht wurde und Beulen hätte sie nur vom Umfallen und sie sei technisch absolut in Ordnung. Im Vertrag sicherte der Verkäufer nach bestem Gewissen den geraden Rahmen zu. Später schickte er mir noch andere Fotos zu, auf denen man erahnen konnte, dass eventuell etwas nicht stimmt. Ich fragte sofort nach - der Verkäufer meinte lapidar: Das passiert, wenn man vorher nicht ansieht, aber er hätte ja alles beschrieben. Genau, und deshalb zahlte er nun auch die Rückabwicklung weil er eben Sachen erklärt hat, die nicht stimmen. Ich hatte ihm vor Lieferung sogar noch die Möglichkeit eines kostenfreien Rücktritts eingeräumt, die er ablehnte.

Im Nachhinein habe ich im Vespaforum noch jemanden getroffen, der erklärte, dass die Anzeige doppelt im Netz war und man in der anderen (die dann gelöscht wurde) den Rahmenverzug sehen konnte. Er habe ihn angeschrieben und dies benannt, worauf der Verkäufer nur meinte, er müsse ja nicht kaufen. Auch war der Verkäufer nicht mal in den Papieren eingetragen. Er hatte die Vespa auch nur ein paar Monate, wie sich zeigte. Hinter dem (vorderen) Kotflügel fand sich auch noch eine satte Beule im Beinschild, wo der Kotflügel bei einem Auffahrunfall reingedrückt wird, während der Rahmen sich dabei typisch verwindet.

Man hätte also auch noch Strafanzeige stellen können. Der bestrafte, vollzogene Betrug wäre für den in der Versicherungsbranche arbeitenden Verkäufer lebensweisend, ich habe mich mit dem Hinweis begnügt. Möge der junge Bursche (21) die Chance nutzen.

Fazit Käufer: Distanzkäufe allumfänglich schriftlich machen und absichern. Der Ärger danach bleibt, aber wenigstens ist das Geld nicht futsch. Anwalt früh einschalten, spart persönlichen Stress – also nicht lange fackeln.

Fazit Verkäufer: Mist übers Internet verkaufen lohnt nicht – die Beschreibung hat viel mehr Gewicht, als wie wenn jemand etwas ansieht und dann entscheidet es zu erwerben. Strafbar ist man schnell, denn der Vorsatz ist meist nicht schwer nachzuweisen. *N.L.*

BERGER CLASSICS
SINCE 1991

» BERGER CLASSICS
DER SPEZIALIST FÜR KLASSIKER

In den Räumlichkeiten von Berger Classics in Nittenau kommen Nostalgiker und Oldtimerfans ganz auf ihre Kosten. Edles Gefährt steht hier im Raum und wird von Berger Classics nicht nur gewartet und instand gesetzt, sondern ebenso restauriert und bei Bedarf auch modifiziert.

Der Spezialist für Klassiker erfüllt sich mit dem Umbau der Werkstatt mit Autohaus nicht nur seinen eigenen Traum, sondern schafft hier für sich und alle anderen Oldtimer-Liebhaber eine wahre Oldtimer-Oase in ruhiger Lage und familiärer Atmosphäre.

Als ehemalige rechte Hand von Friedhelm Wiesmann von Sportwagen-Manufaktur Wiesmann und als derzeitige offizielle Deutschland-Generalvertretung von Lynx Motors hat sich Berger zwar auf Sportwagen spezialisiert (vor allem Jaguar und Porsche), dennoch nimmt Berger Classics alle Young- und Oldtimer unter seine Fittiche und restauriert sowohl Interieur als auch Karosserie. Dass Berger sein Handwerk versteht, zeigt sich auch an seinem neuesten Projekt: Zusammen mit einem Designer und Lynx Motors arbeitet er momentan an der Veredelung eines 911er Porsche im Retro-Design, um diesen in limitierter Auflage auf den Markt zu bringen.

Egal, ob Sie Ihren Old- oder Youngtimer einem Check-Up unterziehen lassen möchten, auf der Suche nach Ersatzteilen oder einer Klassiker-Rarität sind oder eine solche verkaufen möchten, bei Berger Classics sind Sie richtig.

LEISTUNGEN:

- » Wartung und Instandsetzung von Old- & Youngtimer
- » Restauration und Veredelung von Klassikern
- » Old- und Youngtimer Handel
- » Vermittlung von Klassikern aus Sammlerhänden
- » Ersatzteile ab 356er Porsche und Jaguar
- » Metallveredelung u.a. Verchromen

BERGER CLASSICS GMBH
Amselweg 15 a
93149 Nittenau
Tel.: 09436/3008062

KFZ GRADL
WIR SIND IHRE WERKSTATT.

Seit 1993 ist KFZ Gradl als freier und unabhängiger KFZ-Meisterbetrieb für Regensburg und Umland tätig. 1999 zog der Betrieb als erstes Unternehmen in das Burgweintinger Gewerbegebiet-Süd und ließ sich dort nieder. Seit dem 2. Mai 2017 befindet er sich nun gegenüber dem ehemaligen Sitz. Der Grund: Die Qualitätswerkstatt boomt und vergrößerte sich von 120 m² auf 287 m² Werkstattfläche. Platz genug für fünf Hebebühnen, einer Prüfstraße mit modernster Technik zur Achsvermessung mit Spureinstellung.

Das Leistungsspektrum lässt keine Wünsche offen. Die drei Kfz-Mechatroniker-Meister, die zwei Mechatroniker-Gesellen, sowie der Inhaber Harald Gradl führen Reparaturen an allen Fabrikaten von PKWs und Kleintransportern durch. Dazu kommt Inspektion nach Herstellervorgaben, Klima- und Glas-Service, Fahrzeugdiagnose, Unfallinstandsetzung, Computerachsvermessung, Spureinstellung, Reifeneinlagerung, sowie Haupt- und Abgasuntersuchung. Einmalig in Regensburg ist die Automatik-Getriebölspülung.

Hinter dem Konzept steckt also ein Meisterbetrieb mit Herzblut und langjähriger Erfahrung, der sich neben dem Werkstattgeschäft insbesondere auf EU-Neuwagen spezialisiert hat. Das Besondere: Die Unternehmenswebseite ist mit einem Konfigurator ausgestattet, über den EU-Neufahrzeuge bestellt werden können. Durch die Preisvergleichsfunktion wird dem Kunden auch gleich die Ersparnis angezeigt.

„Bei uns wird jeder Kunde zur Chefsache!“, betont Harald Gradl. Kunden werden persönlich betreut – ohne stetig wechselnde Ansprechpartner. Ihre Zufriedenheit zeigt sich nicht nur an der großen Zahl der Stammkunden, sondern auch am Titel „Werkstatt des Vertrauens“, den KFZ Gradl seit 2005 jedes Jahr wieder innehat.

KFZ Gradl
Röntgenstraße 2, 93055 Regensburg
Tel: 0941/703250
www.kfz-gradl.de

SCHNORCH

Das Thai-Implantat

KOLBENRÜCKHOLFEDER

"Mit 160 Sachen Schlangenlinien auf der Autobahn fahren? Mit dem Handy rumgefuchtelt? Eine kleine SMS an die Süße geschrieben oder in Faatzebook gepostet: Fahre gerade 160? Oder noch ein Sandwich mit satt Majo und etwas Roastbeef ausgepackt und oben eingestopft, so wie Sie im Sitz abhängen?" fragte der Polizist.
Die Wahrheit: Ein wunderbares Mehr-Sekundenschläfchen gehalten. Relax! Einfach sauber weggenatzt, den Lieben Gott einen schönen Herren sein gelassen und gesabbert auch noch! Was passiert? Langstrecken werden inzwischen immer häufiger im Bademantel angetreten – als Wellnessreise quasi. Dabei legt der Fahrer zudem oftmals ab der oberen Mittelklasse noch Wert auf einen Sitz mit Ventilationsfunktion für die zu warmen Tage, wo laut Volksumfrage im Mobil „das Arschwasser kocht". Im Winter wird das Wageninnere hingegen gerne auf Saunatemperatur geschraubt, und der Nappa-Ledersessel dabei freudigst zum Glühen gebracht.
Und dann kommt der Höhepunkt: shake me Baby. Der Sitz massiert. Auf Knopfdruck. Kostenlos und ohne Geschwätz. Bei Mercedes ist das zum Beispiel „eine Massagefunktion mit 7 Zonen und 2 wählbaren Intensitäten". Ja Ja JA! Bei Audi sogar: „Massage der Muskulatur von Fahrer und Beifahrer mithilfe von zehn pneumatischen Kissen; fünf verschiedene Massageprogramme wählbar (Klopfen, Welle, Stretch, Rücken, Schulter)". Wie da wohl beide gleichzeitig zwischen diesen Kissen hin und hergewerkt werden. Herrlich. Dazu bitte noch das LED Farbspektrum des Innenraums ins Rote. Deutsche Ingenieurskunst am Zenith ihres Schaffens. Der Mensch ein Spielball virtueller Finger.
Kein Wunder, dass moderne Fahrzeuge da natürlich schon AUFMERKSAMKEITSASSISTENTEN verbauen. Da werden dann via Kamera die Glubscher beobachtet: Pupille noch aktiv oder Augenlid überhaupt noch offen und der stolze Dompteur nicht schon im Sekunden- oder Minutenschlaf gefangen? Gut das der ein oder andere da noch angeschnallt ist, sonst wäre er schon weichgeknetet in den Fußraum abgeflossen um dort in fötaler Haltung bis zum Reiseende fortzuträumen. Daumen im Mund.
Fahren Sie doch mal alternativ zur Überprüfung der Straßenverkehrstauglichkeit und Zulassungsfähigkeit Ihres Vehikels mit einem günstigen Zubehör-Original-Imitats-Auspuff ohne eingepresste ABE-Nummer zum TÜV. Die entmannen Sie (soweit möglich) umgehend - stumpf. Aber auf der Autobahn eine saubere Massage bekommen dürfen. Ich fände ja „wach am Handy" regelkonformer als „scheintot im Massagesitz". Vorsätzliches paralysieren ist das! Leichte Stromschläge alle 30 Sekunden wären mir verständlicher: „Der neue Volvo mit der Anti-Sleep-Highvoltage-Assistance"? Augen zu: Bratzel!
Gut, dass wenigstens alle das autonome Fahren weiterentwickeln. Aber auch hier kann man jetzt noch tricksen! Die von Müdigkeit unhaltbar schwer gewordene Hand in die Lenkradspeichen gesteckt, zieht Lenkrad und Wagen in eine Richtung, dann steuert der Laneassist brav gegen und der Computer kommt so nicht auf die Idee, dass der Fahrer nicht lediglich nur zu blöd zum Spurhalten ist, sondern schon im Reich der Träume schwebt – und fährt selbstständig bis nach Flensburg weiter.
In ein paar Jahrzehnten hat man dann sicher eine hübsche Roboterin die sich aus der Türe rausschält und Massagen vornimmt. Ach, hoffentlich bekommen wir das noch mit. Computer: Scheiben dimmen. Sofort. *N.L.*

Modernste Waschcenter

für AutoLiebhaBär!

3x IN REGENSBURG UND PENTLING

WASCH-MEILE

Autowäsche perfekt

BAJUWARENSTRASSE 3B ★ 93053 REGENSBURG

FRANKENSTRASSE 4 ★ 93059 REGENSBURG

HOHENGEBRACHINGER STR. 24 ★ 93080 PENTLING

www.waschmeile.de

BREMSLOS UNGLÜCKLICH

Langsam wandert das Bremspedal Richtung Teppich. Wohlgemerkt im Stehen an der roten Ampel. Und nein, auch ein Loslassen und erneutes Drücken ändert an diesem Vorgang nichts. Wenn es durchsackt, heißt das: Da tritt was aus!

Und da unsere Fahrzeuge Bremsflüssigkeit nicht in einem 70-Litertank, sondern in einem „Reservoir"(Ausgleichs-)-Tank mit ein paar Hundert Millilitern mitführen, ist auch klar, dass man nicht oft nachttreten kann, bevor nichts mehr da ist. Doch was passiert dann? Ausgebremst?
Damit auch trotz eines Defektes in einer Leitung oder an einem Sattel noch was bremst, wird technisch ein 2-Kreissystem vorgeschrieben. Das heißt, es gibt zwei unabhängige Kreise, an die die Bremsen angeschlossen sind. Ein Kreis bedeutet dabei die Verbindung zwischen Pedal und mehreren Sätteln.

ECHTES 2-KREISSYSTEM

Hier gibt es zwei echte Kreise. Jeder Kreis hat eigene Leitungen zu den Bremssätteln. Und jeder Sattel hat auch eigene Kolben pro ankommender Leitung! Fällt ein Kreis aus, werden mit dem anderen Kreis alle Bremsen angesteuert – die sichere Luxusvariante ist in PKWs jedoch fast nicht zu finden.

TT-AUFTEILUNG (heisst auch II-Aufteilung)
Vorder- und Hinterachse werden jeweils mit einem Kreis bedient. Fällt vorne aus, gibt es noch hinten Bremskraft und umgekehrt. Dies wird häufig bei Hecktrieblern verwendet. In Kurven kann dies aber leichter zum Ausbrechen führen – das ist wie Handbremse in Kurve ziehen (mit ABS ok). Dafür gibt es weniger Giermomente in eine Richtung, weil immer eine ganze Achse links und rechts bremst. Das Auto zieht also auf der Geraden nicht nach links oder rechts, wenn gebremst wird.

X-AUFTEILUNG

Hier wird Diagonal eine Bremse hinten und eine vorne miteinander verschränkt. Es zieht zwar mehr in Richtung des vorderen gebremsten Rads, jedoch ist dafür immer ein vorderes Rad dabei, die Verzögerung damit besser. Vorwiegend wird dies bei Frontrieblern verbaut.

Insgesamt kann mit beiden Systemen immerhin noch deutlich verzögert werden – bis zur Radblockade (oder kurz davor). Dafür, dass die Kreise wirklich separiert sind sorgt der sogenannte Hauptbremszylinder. Er hat innen, vereinfacht gesagt, zwei Kolben die die Flüssigkeit in die Leitung und zu den Sätteln und Bremsbelägen drücken. Sie sind nacheinander in der Röhre und dazwischen und danach ist die Bremsflüssigkeit. Durch Druck aufs Pedal pressen die Kolben die Flüssigkeit in die Leitungen. Läuft die Flüssigkeit in einem Kreis aus, so betrifft das eben den anderen Kolben nicht, sein Bereich ist ja dicht – das heißt, dass das Pedal lediglich weiter gedrückt werden muss um im übriggebliebenen dichten Kreis Druck aufzubauen.

URSACHEN FÜR UNDICHTIGKEIT?

Es gibt im Bremssystem flexible Leitungen. Diese sind im Radkasten und verbinden die starren Leitungen mit den Sätteln, die eben an den beweglichen/federnden Rädern sind. Altersbedingt platzt so eine Gummileitung eben mal. Stahlflexleitungen (flexibel) halten da länger und dehnen sich auch nicht so stark, so dass Sportler hier bessere Druckpunkte haben.
Und dann gibt es noch die starren Leitungen, aus dem Motorraum dann z.B. vom Verteiler oder ABS quer durch das Fahrzeug zu den Radkästen. Diese metallernen, starren Leitungen korrodieren. Sie sind zwar vom Werk aus verzinkt oder plastikummantelt, aber an vielen Stellen, vor allem den Stellen, wo die Leitungen via Plastikhaltern an der Karosserie gehalten werden rosten, irgendwann. Dort hält sich gerne Feuchtigkeit, Dreck reibt die Schutzschicht wund und das Material oxidiert über die Jahre vor sich hin. Der TÜV kontrolliert dies auch wo er hinsehen kann und bemängelt dies gegebenenfalls. Zunächst hilft noch Rost abbürsten und z.B. mit Seilfett vor jedem Winter ordentlich einschmieren. Irgendwann ist aber dann Ende und der Druck beim Bremsen schafft sich im kaputten Material ein Loch, wo die Flüssigkeit entweicht.
Man kann die Leitung dann in Teilen ersetzen, und sich auf mehrere Male durcharbeiten oder, wie der Hersteller es lieber sieht, die Leitung gleich gänzlich tauschen. Dann ist wieder Ruhe. Wer Winterreifen draufzieht, sollte einen expliziten Blick drauf werfen und auch gerne mal darunter kriechen – es lohnt sich.

An einem bayerischen Kombi kostet das für hinten Dank massivem Schachtelbau schon 2000,- Euro! Bei manchen anderen Herstellern halten sie ein Leben lang.
Bremsleitungen biegen und selber bördeln ist übrigens auch nicht schwer – passendes Werkzeug (hydraulisch!) kostet vergleichsweise wenig Geld (um 180,-), das Problem ist eher die Zugänglichkeit. Danach muss das System akurat und gänzlich Entlüftet werden! In keiner Leitung darf mehr ein Bläschen sein. Wie das funktioniert, zeigen wir in der nächsten Ausgabe. *N.L.*

SCHADENSREGULIERUNG

DR. MEISL FÜHRT DURCH DEN GESETZESDSCHUNGEL

Die Kanzlei Groda & Partner ist der kompetente Ansprechpartner bei rechtlichen Belangen in Regensburg. Das 26-köpfige Team setzt auf den persönlichen Draht zu den Mandanten und beantwortet jegliche Rechtsfragen mit äußerster Präzision. Wir haben den Verkehrsrechtsexperten Dr. Christian Meisl zu verschiedenen Themen befragt.

Müssen Strafzettel aus dem Ausland für Geschwindigkeitsübertretungen oder Falschparken bezahlt werden?

Seit einigen Jahren gibt es ein Vollstreckungsabkommen innerhalb der EU: Ab einer Bagatellgrenze von 70 Euro werden ausländische Geldbußen auch in Deutschland von den zuständigen Behörden vollstreckt. Doch auch wenn das eigentliche Bußgeld geringer ist, kann noch eine Bearbeitungsgebühr hinzukommen, die noch zur eigentlichen Geldbuße hinzu addiert werden muss. Für die Durchsetzung von Strafzetteln aus beispielsweise Italien ist hierzulande das Bundesamt für Justiz zuständig. Italienische oder deutsche Inkassofirmen haben hingegen keine Befugnis, derartige Bußgelder einzutreiben.

Nun ist es aber auch so, dass viele private Mautbetreiber oder Parkplatzbetreiber mittels eines privaten Inkasso-Unternehmens zivilrechtliche Ansprüche in Deutschland geltend machen wollen, beispielsweise wenn Sie als Urlauber die Mautgebühr „geprellt“ haben. Diese müssen sich ihren Anspruch aber erst bei uns vor dem Amtsgericht erstreiten, da dies oftmals eine zivilrechtliche Forderungen darstellt. Bis dato ist mir aber als ADAC-Anwalt kein Fall bekannt, bei dem dies geschehen wäre.

Wer zahlt eigentlich für Böllerschäden am Auto?

An und für sich muss derjenige bezahlen, der den Schaden verursacht hat. Besitzt der Schädiger eine private Haftpflichtversicherung muss diese für den Schaden aufkommen. Ist aber der Schädiger, was in den meisten Fällen der Fall sein wird, nicht auffindbar, kann die Voll- oder Teilkaskoversicherung für den Schaden aufkommen. Dies hängt allerdings davon ab, um was für einen Schaden es sich handelt bzw. wie er entstanden ist. Handelt es sich etwa um einen Explosions- oder Brandschaden, zahlt die Teilkaskoversicherung. Demgegenüber benötigt man aber eine Vollkaskoversicherung, wenn ein Kracher oder eine Rakete lediglich einen Lackschaden oder einen Schaden am Stoffverdeck eines Cabrios verursacht haben, sowie wenn das Fahrzeug aufgrund von Vandalismus beschädigt wird.

Dürfen Hunde, die im Sommer bei 35 Grad im Auto eingesperrt werden, eigentlich befreit werden, indem man die Scheibe einschlägt?

Rein theoretisch würde es sich hier im straf-

rechtlichen Sinne um eine Sachbeschädigung handeln, da durch diese Handlung fremdes Eigentum zerstört wird. Zuallererst muss daher geklärt werden, ob in dieser Situation überhaupt eine Rechtfertigung besteht, Nothilfe zu leisten. Man sollte sich daher also kurz umschauen, ob sich der Fahrer des Autos irgendwo befindet. Parkt das Auto beispielsweise vor einem Geschäft, sollte man Nachfragen, ob der Fahrer des Fahrzeuges anwesend ist. Misslingt dies, sollte man die Polizei anrufen und um Hilfe bitten.

Für den Fall, dass die Polizei zu lange benötigt oder das Tier bereits eindeutige Anzeichen eines Kollapses zeigt, ist es gerechtfertigt, dass man die Scheibe des Autos einschlägt. Es soll hierbei der möglichst geringste Schaden angerichtet werden, also nicht direkt die Front- oder Heckscheibe einschmeißen. Das Einschlagen der Seitenscheibe kann ausreichend sein.

Darf man in Deutschland mit einer Dashcam den Verkehr filmen?

Juristisch gesehen ist die Dashcam Neuland. Ob die Dashcam erlaubt oder verboten ist, kann nicht generell gesagt werden. Nach Auffassung des Verwaltungsgerichts Ansbach beispielsweise ist das Aufnehmen des Verkehrsgeschehens mit Hilfe einer On-Bord-Kamera unzulässig. Denn aufgrund der Aufnahmen können andere Verkehrsteilnehmer identifiziert werden. Dies stelle einen erheblichen Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht und in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung dar. Somit verstößt die Dashcam gegen das Bundesdatenschutzgesetz und sei daher unzulässig. Das Oberlandesgericht Stuttgart hingegen hat die Aufnahme einer Dashcam als Beweismittel zugelassen. Es handelte sich hier allerdings um ein Bußgeldverfahren, in dem ein Verkehrssünder mit Hilfe eines Videos beim Überfahren einer roten

Ampel erwischt wurde und zu einer Geldbuße verdonnert worden war. Das OLG Stuttgart war der Ansicht, dass in einem Bußgeldverfahren in schwerwiegenden Fällen auf solche Videos zurückgegriffen werden könne.

Aufgrund der ungeklärten Rechtslage sollten daher Dashcams sehr zurückhaltend eingesetzt werden. Auf keinen Fall aber sollten Aufnahmen aus Dashcams ins Internet gestellt und der breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

Wer zahlt Steinschlagschäden, wenn man hinter einem Kipplaster herfährt und einen Stein von der Ladefläche abbekommt?

Im Grundsatz gilt hier: Von der Straße hochgeschleuderte Steine, die beim Hintermann einen Steinschlag verursachen, können dem Fahrer des vorderen Autos nicht zur Last gelegt werden, da man hier von einem unabwendbaren Ereignis spricht. Der Fahrer ist in diesem Fall immer von der Haftung ausgeschlossen.

Sollte ein Stein allerdings von der Ladefläche herunterfallen und dabei einen Schaden produzieren, so muss die Haftpflichtversicherung des Vordermanns den Schaden bezahlen. ABER: Ich als Geschädigter muss nachweisen können, dass der Stein tatsächlich von der Ladefläche gefallen ist, und nicht durch einen Reifen hochgewirbelt wurde. Dies kann man in der Regel nur mit Hilfe eines Gutachters, der aufgrund des verursachten Schadens und des Aufschlagwinkels sowie mittels Zeugenaussagen die Flugbahn rekonstruiert.

Kann ich beim Entdecken eines Defekts von einem Gebrauchtwagenkauf zurücktreten?

Der Käufer hat natürlich immer das Recht auf Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs, zugleich besitzt der Verkäufer allerdings das Recht auf Nachbesserung. Vom Kauf kann immer dann zurückgetreten werden, wenn der Schaden trotz zweimaliger Reparatur nicht behoben wurde oder wenn der Verkäufer das Recht auf Nachbesserung nicht in Anspruch nehmen will. Um von einem Kaufvertrag zurücktreten zu können, spielt jedoch auch die Erheblichkeit des Mangels eine Rolle. Das heißt, die Bremsen müssen funktionieren oder auch die Elektronik, etc. Andererseits ist es auch Auslegungssache, was ein erheblicher Mangel ist. Mir ist beispielsweise ein Fall bekannt, bei dem die Scheiben während der Fahrt Fahrgeräusche zugelassen haben, was den Käufer störte. Hier wurde entschieden, dass der Käufer tatsächlich vom Kaufvertrag zurücktreten kann. Des Weiteren können auch mehrere unerhebliche Mängel in Kombination zur Feststellung eines erheblichen Mangels führen. Wie immer aber gilt der Einzelfall.

Als Käufer muss ich jedoch genau darauf achten, wie viel Kilometer ich bereits mit dem Auto gefahren bin, da ich mir die Nutzungen vom Kaufpreis abziehen lassen muss.

Kann Fahrerflucht bei geringfügigen Sachschäden als Kavaliersdelikt gelten?

Fahrerflucht ist – auch wenn es sich nur um einen geringfügigen Schaden handelt – keinesfalls ein Kavaliersdelikt, sondern wird immer verfolgt und geahndet. Hier reicht die Spanne von der Einstellung des Verfahrens gegen eine Geldauflage bis hin zum Entzug der Fahrerlaubnis, je nach Höhe des Schadens und der Verkehrsauffälligkeit des Fahrers. Es gibt sogar teilweise die Tendenz bei einem Sachschaden bis zu 700 Euro ein einmonatiges Fahrverbot auszusprechen, bei einem Schaden von 2.000 bis 2.500 Euro eine zweimonatiges Fahrverbot und darüber hinaus ein dreimonatiges Fahrverbot. Wiederholungstäter müssen unter Umständen sogar mit einem Entzug der Fahrerlaubnis rechnen.

Mein Tipp also: Rufen Sie immer - egal, wie gering der Schaden ausgefallen ist - die Po-

lizei an und erklären dem Beamten, dass niemand zur Schadensaufnahme vor Ort ist. Namen angeben und anschließend fragen, ob man weiterfahren darf. Man erspart sich mit diesen drei Minuten erheblichen Ärger - garantiert.

Wie oft darf man geblitzt werden, ohne mit einem Fahrverbot rechnen zu müssen?

Das hängt davon ab, wie oft man mit einer bestimmten Geschwindigkeit geblitzt wurde. Werde ich beispielsweise einmal außerorts mit mind. 41 km/h zu schnell geblitzt, droht bereits ein 1-monatiges Fahrverbot. Werde ich innerhalb eines Jahres zweimal mit mind. 26 km/h zu schnell geblitzt, muss ich ebenfalls 1 Monat aufs Fahren verzichten. Die Frist berechnet sich ab Rechtskraft der ersten Geschwindigkeitsüberschreitung. Ist das beispielsweise der 02.03.2017, sollte ich mich bis zum 02.03.2018 nicht mehr mit 26 km/h zu schnell blitzen lassen. Werde ich in einem Zeitraum von zwei, drei Jahren mehrmals beim Schnellfahren erwischt werden, kann ich unter Umständen als beharrlicher Pflichtverletzer eingestuft werden und es droht ebenfalls ein Fahrverbot. Ich kann Ihnen daher aus eigener Erfahrung sagen, Fuß runter vom Gas, eher los fahren und dafür entspannt zum Termin ankommen zahlt sich aus.

Wann kann ich ein Fahrverbot schieben?

Ein Fahrverbot muss grundsätzlich innerhalb von vier Monaten nach Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides angetreten werden. Dies wird in der Regel beim ersten Fahrverbot auch eingeräumt. Beim zweiten Fahrverbot kann es passieren, dass das Fahrverbot sofort nach Eintritt der Rechtskraft angetreten werden muss. Die Verbotsfrist läuft, wenn der Führerschein in amtliche Verwahrung gegeben wurde.

Wann darf eine MPU angeordnet werden?

Eine MPU wird immer dann angeordnet, wenn die Führerscheinbehörde Zweifel an der verkehrssicheren Fahreignung des Führerscheininhabers hat. Diese Eignungszweifel können sich sowohl bei bestimmten Erkrankungen, als auch bei Verdacht auf Alkoholismus und Drogenmissbrauch ergeben. Hierbei kommt es darauf an, ob die besagte Person Alkoholkonsum und Fahrzeugführung sicher trennen kann. Die medizinisch-psychologische Untersuchung prüft schließlich diese Zweifel.

Viele Personen bereiten sich auf die MPU nicht vor und wissen dadurch überhaupt nicht, worauf es dem Prüfer ankommt. Es werden vorschnell Antworten gegeben, die den Prüfer nicht davon überzeugen, dass die Person wirklich geeignet ist, ein Fahrzeug zu führen, bzw. zwischen dem Konsum von Alkohol und dem Führen eines Fahrzeugs zu trennen. Mein Rat ist deshalb immer einen Vorbereitungskurs zu besuchen, auch wenn dieser Geld kostet.

DR. GRODA & PARTNER
Rechtsanwälte · Fachanwälte

GRODA

Dr. Groda & Partner
Galgenbergstraße 2c
Tel.: 0941/920160
www.groda-partner.de

ACHTUNG ZOLL

Teile aus dem Ausland kaufen

Wir haben es in den letzten Jahren oft genug gesehen: es gibt Preisgefälle ins Ausland. Das beginnt bei den Neupreisen für Fahrzeuge und endet schließlich bei den Preisen für Gebrauchtteile und Zubehör. Es ist oft wirklich ärgerlich, zu sehen, wie viel die Teile dann in den USA kosten - man fühlt sich ehrlich betrogen. Aber so ist es eben – die Kaufkraft bestimmt den Preis und die Schweizer sehen das Ganze deshalb genau andersherum.

Aber daraus ergeben sich auch Chancen. Genauso, wenn ein Land ehemals viele Autos eines Typs geliefert bekam und deshalb dort durch Autoschlachtungen und Co. viel mehr Teile auf dem Markt sind als hier. So ist es immer interessant Verschrotter, Teilehändler oder auch nur Ebay in den USA zu verfolgen, um sich zum Beispiel hier teure Instrumente zu besorgen.

Hier wurde ein VDO-Kombiinstrument gekauft, welches sich innerhalb der gesamten USA nur einmal auf dem Markt finden ließ und in Deutschland auch nur alle paar Monate in Börsen auftaucht. Es zeigt Öltemperatur und Tankfüllung an und ist hier hin und wieder ab 400 Euro zu erwerben. Im gleichen Zustand wurden nun dafür in den USA nach kurzem Handeln 190 Dollar gezahlt. Also grob 170 Euro. Mit Fracht 200. Ja, wie fein ist das denn?

Nach zehn Tagen kam es wohlverpackt, eingehüllt in amerikanische Zeitungen, in Deutschland an. Aber bleibt es bei dem Preis? Leider

S.80

- Autolacke
- Bautenfarben/-lacke
- Holzlacke/-lasuren
- Aerosole
- Industrielacke
- Maler-/Lackierzubehör

Ihr Fachmarkt für Gewerbe und Privat

Mipa Direktmarkt Regensburg
Gewerbepark C 60
93059 Regensburg
Tel.: 0941/49272
Fax: 0941/4613013
regensburg@mipa-direkt.com

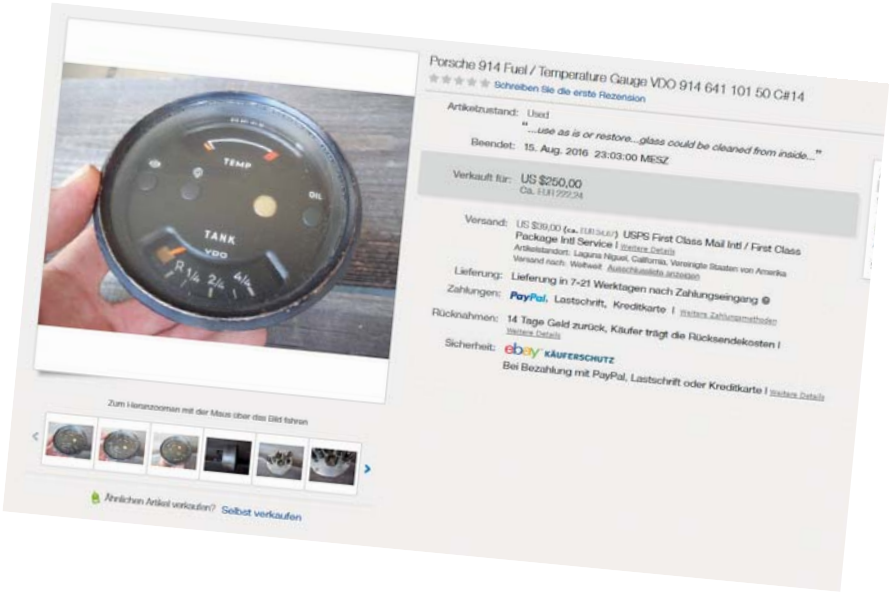
www.mipa-direkt.com

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 7.00 – 18.00 Uhr
Sa 8.30 – 14.00 Uhr

mipa direkt
Farben · Lacke

Mipa Direktmärkte 11x in Bayern

nicht. Denn unser Staat will ja auch mitverdienen, oder auch die hiesigen Firmen schützen. Dafür gibt es Zollgebühren und Einfuhrumsatzsteuer!



Wann muss nichts nachbezahlt werden?

Nur bei Geschenken von unter 45 Euro Gesamtwert, die von einer privaten an eine private Person gesandt werden (Tabak, Alkohol, Parfum haben eigene Werte). Bis 700 Euro sind 17,5% Warenwert fällig. Ab da gilt der reguläre Satz.

Was muss normalerweise bezahlt werden?

Zu besteuernder Wert: Es zählt nicht nur, was das Produkt gekostet hat. Sind die Frachtkosten Teil der Rechnung, werden sie herangezogen! Sie bilden also aus staatlicher Sicht ebenfalls einen Wert, denn sonst gäbe es das Produkt bei Ihnen nicht. Also Warenpreis + Frachtkosten werden der Besteuerung zu Grunde gelegt.

Steuerfrei: Ist der Betrag von beidem zusammen unter 22 Euro, müssen keine Einfuhrsteuern bezahlt werden.

Bis 150 Euro sind die Sendungen zollfrei, die Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von i.d.R. 19 Prozent und die Verbrauchsteuer (z.B. Branntweinsteuer, Energiesteuer….) werden jedoch erhoben (immer MINDESTENS fünf Euro!)

Ab 150 Euro gilt der Zolltarif. Das bedeutet: Zoll + ggf. Verbrauchssteuer + daraus resultierende Einfuhrsteuer (siehe Beispiel r.). Der Zoll bemisst sich nach der Warenart. Bei Digi-Kameras z.B. 0%, DVD-Player 13,9%, Fahrräder 15%, E-bikes 6%, PKW 10%, Autoteile 3,5-4,5%... mehr Wirrheiten und Beispiele finden Sie unter www.zoll.de.

Wegfall Zoll: Die Zollgebühr entfällt bei Präferenzländern wie z.B. Schweiz, Norwegen, Türkei Einfuhrsteuern und Verbrauchssteuern bleiben.

Unser Beispiel:
Kombiinstrument = 170 Euro
Frachtkosten (39 Dollar) = 35 Euro
Zoll also von 205 Euro 4,5% = 9,23 Euro
Verbrauchssteuer = 0 Euro
Einfuhrsteuer 19% von obiger Summe, also von 214,23 Euro, macht 40,70 Euro. Zusammen knapp 255 Euro.

Wichtig: Die Rechnung muss außen angebracht sein! Dann wird die Post via Nachnahme kassieren und abführen können. Sonst passiert es wie mit dem Instrument und Sie müssen zum Zoll vor Ort und Nachweise mitbringen (Rechnung oder Paypal, Bankbeleg usw.). Dann brauchen Sie, wenn nichts los ist, eine gute dreiviertel Stunde: Um sich darzulegen, die Pakete werden herausgesucht, Steuern und Zoll berechnet und erfasst, Sie müssen bezahlen, verschiedene Schalter besuchen – es kostet einfach Zeit. Gnade Ihnen, es sind mehrere Leute da. Aber die Beamten in Regensburg sind äußerst nett, kennt man von Behörden so nicht! Dazu kamen noch 5 Euro für die Lagerung beim Zoll (Tag 50 Cent, Minimum 5 Euro).

So, als Faustregel kommt also: GUT ein viertel auf Preis + Fracht hinzu bei Autoteilen. *N.L.*

Weil Sommer und Winter zwei Paar Stiefel sind.

Vorbereitung ist alles, gerade dann, wenn sich das Wetter und die Straßen jederzeit verändern können. Mit dem Räderwechsel bei uns sind Sie rechtzeitig für den Saisonstart gerüstet und gern können Sie bei dieser Gelegenheit auch Ihre Sommerräder fachgerecht einlagern lassen. Sollte eine Neubereifung erforderlich sein, wählen Sie aus attraktiven Angeboten für Mercedes-Benz Winterkompletträder und -reifen – passgenau für Ihren Mercedes und für die Jahreszeit.

Das Beste für mich: Mein Service.

Einladung zum Räderwechsel!

Unsere Aktion läuft von:
4. Oktober bis 17. November 2017
Nutzen Sie auch unsere Räderwechsel-Aktionstage am Samstag, den 28. Oktober und 4. November 2017. Wir freuen uns auf Sie!

Kontaktieren Sie uns telefonisch unter 0941 7843 756

Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart
Partner vor Ort: Stern-Center Regensburg GmbH & Co. KG
Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf und Service
Benzstraße 2 und 23 · 93053 Regensburg
E-Mail: www.stern-center.de/terminwinterreifen · Tel.: 0941 7843 756 · Fax: 0941 7843 114

STERN ◉ CENTER
REGENSBURG

Neue Rubrik
» NEW TECH

» NEWTECH - Morgen ist heute

TESLA MODEL S 90D

Ein Jahr Test

Kein Abgas, günstigster Unterhalt, Abzug wie ein 911 Turbo. Tesla hat diese Zukunftsvision knallhart und ohne Hilfe umgesetzt. Man muss sogar sagen: gegen konstante Widerstände. Klar, unsere Autoindustrie hat keinen vernünftigen Nurstromer im Angebot. Damit meine ich ein Auto, mit dem man ein paar Hundert Kilometer weit kommt. Mit einem Ladenetz wo es in 20 Minuten zu 50% voll ist. Tesla hat das. Und das ringt mir, als Verbrennerfetischist, allergrößten Respekt ab.

Oder wie Helmut Pawlik, Maschinenbauingenieur und KFZ-Sachverständiger Teslabesitzer (Foto), sagt: Was hätte man schon in Deutschland schaffen können, wenn man es gemeinsam gewollt hätte. 2013 kam das Model S auf den Markt. 4 Jahre.

Machen wir es kurz: Hier steht ein 100.000 Euro Tesla mit einem 90 kwH Akku, der laut Tesla für 557 km reichen soll. Fährt Herr Pawlik normal, dann hält er um die 360 km. Sein 330er BMW hat da immer so um die 12-13 Liter/100km verbraucht. Wir laden. Nach 20 Minuten ist von leer auf 50% befüllt. Kostenlos. Fahrgestellnummerngebunden hat Tesla an seinen Superchargerstationen (max. alle 150-200 km ist eine in Europa!) lebenslang kostenloses Laden garantiert. Das wird eingestellt – Gebrauchte haben es aber alle. Hier ist der Charger beim Eurorasthof. 8 Säulen.

Akkus sind teuer. Tesla verlangt im Austauschfall 17.000 Euro, allerdings sind es 6 Teile, so dass, wenn nach den 8 (!!) Jahren Garantie einer kaputt geht, eben knapp 3.000 fällig werden. Kritischer ist jedoch die Frage der Kapazität - diese sinkt mit dem Alter. Der Lithium-Ionen Akku altert dabei schneller, wenn er heiß wird oder von eiskalt auf Vollast schmort. Der Tesla temperiert seinen Akku deshalb. Und der Fahrer kann helfen... 100% Akkuladung sollte man deshalb einfach vermeiden. Oder lange Vollgasfahrten. Nach meinem Test ist klar: Man will cruisen, da sind 130 fein und andererseits haut man sich und dem Beifahrer beim Vollgasgeben den

Kofferaum vorne + hinten= Platz wie 5er Touring

Kopf am Sitz an. Das, was ein Supersportler in seinem optimalen Drehzahlbereich kurzfristig leistet, liegt hier beim Anrollen schon an. Ausprobieren! Abartigst!

Tesla baute das Ladenetz selbst auf, als in Deutschland Streit z.B. darüber bestand, ob ein Schnelladesystem drei- oder vierpolige Stecker haben sollte. Da brauchen wir uns nicht wunderen, wenn auch danach nicht recht am Thema E-mobil geschraubt wird…

Der derzeit größte bestellbare Akku (100kWh) im Tesla schafft 630 km Reichweite, real dann wohl so um die 500. Internetnutzung und Spotify sind ebenfalls kostenlos! Der Fahrtrechner legt meine Route fest, berechnet wo die Supercharger stehen, an denen wir tanken, wie lange es mit Ladung dauert, wo wir welche Ladung haben usw… es ist völlig durchdacht. Regensburg – Lignano. 7,5 Std. Zur Sicherheit zwei Tankstopps. Das Navi meines eigenen Autos gibt 40 Minuten weniger an, Tanken muss ich aber zusätzlich auch.

Helmut Pawlik ist 50.000 km in einem Jahr gefahren. Er hat fast nur am Supercharger geladen was den Akku etwas mehr belastet. 12 Kilometer weniger Reichweite hat er – Kapazitätsverlust. Der Rekordhalter in den USA ist schon 400.000 km mit dem ersten Akku unterwegs. Wenn ich mir ansehe, was an downgesizeten, zwangsbelüftete Verbrennern der letzten Generationen wegen Kolbenkippern und ähnlichem schon bei 40.000 km kaputt geht – ist die Angst vor dem Akkutod auch nicht größer, vielleicht sogar planbarer! Fahrwerk, Interieur: Tesla baut laut dem Sachverständigen Premiumqualität. War schon etwas kaputt? Nein, so die Antwort. Und es wird auch nichts mehr anderes ins Haus kommen. Es ist perfekt. Ich glaube ihm das. Nachdem ich gefahren bin, ist der Umstieg in mein Auto um so heftiger. Der Tesla fährt auch „hochautomatisiert“ (autonom) mustergültig. Wir sind uns aber einig, dass dies ein noch fernerer Schritt ist, als uns das die Autohersteller verkaufen wollen. Muss auch nicht. Das Projekt E wäre schon genug des Guten, auch wenn das wirklich ein Upgrade der Infrastruktur bräuchte – aber das schafft auch Arbeit.

Ein neuer Model S kostet 68.000 Euro mit dem kleineren Akkupaket. Dann kommen 4-Radantriebe und größere Akkus - in Stufen. Bis hin zum Turbokiller P100D, 2,7 Sekunden auf 100km/h. Der kostet aber 164.000 Euro. Oberklasse – wir dürfen gespannt sein, was der Volkstesla Model 3 bringen wird (35tsd Dollar).

Es wird spannend, ob und wann sich langstreckentaugliche reine Stromer am Markt durchsetzen. Für Haushalte mit zwei Autos wäre davon ein reines E-Auto jetzt schon perfekt. Immerhin haben konstante 18% der Haushalte in Deutschland mindestens zwei PKW. So ein „softer“ Wechsel würde sich also auch für die Hersteller rentieren. *N.L.*

» ELEKTROMOBILE

Einsteiger-Modelle?
Stecker ziehen, einsteigen losfahren – der Traum der emissionslosen Mobilität unabhängig vom fossilen Brennstoff ist leider nach wie vor vom Geldbeutel abhängig. Die Preise sind weiterhin hoch, davon können auch die Batterie-Mieten nicht ablenken. Batterie-Mieten?! Genau: Wer einen Stromer kauft, kauft oftmals nicht das gesamte Paket, Herz und Nieren bleiben teilweise gemietet – damit der Kaufpreis billiger wirkt. Wer sich ein E-Mobil kauft, muss im unteren Preissegment leider deutliche Abstriche in Leistung und Performance machen. Dennoch liefern sie alle eine Reichweite, die sie für die Stadt perfekt ausrüsten.

Renault Twizy
Rein rechtlich gesehen ist der kleine Flitzer zwar ein Quad, wiegt dafür aber stolze 500 kg. Mit zwei hintereinander liegende Sitzen und keiner Heizung ist er nicht gerade der komfortabelste Stromer, dafür aber der günstigste. Wer im Winter nicht frieren will, muss sich seine Scheiben an das „Auto“ stecken!
Höchstleistung: 13 Kw (18 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h
Reichweite: ca. 90 km
Preis: ab 8.700 € (mit Batteriemiete)

PEUGEOT i-On activ
Der PEUGEOT i-On ist die Schwester des Mitsubishi i-MiEV und des Citroen C-Zero – zumindest was die Bauweise angeht. Der 5-türige Kleinwagen ist mit seinen 3,48 Metern Länge sehr kompakt. Auch er fühlt sich in der Stadt am wohlsten.
Höchstleistung: 49 Kw (66 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
Reichweite: 150 km
Preis: ab 19.800 €

Smart fortwo electric drive
Das smarte Elektroauto ist mit genug Reichweite für die täglichen Wege perfekt für die Stadt ausgelegt. Wem der Zweisitzer zu klein ist, der kann den „four-four“ mit Platz für 4 Personen erwerben. Der fortwo ist auch als Cabrio erhältlich.
Höchstleistung: 60 Kw (81 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
Reichweite: 160 km
Preis: ab 21.940 €

Citroen C-Zero
Ein Elektro-Franzose mit japanischem Herz - einem Elektromotor i-MiEV von Mitsubishi. Der kleine Stromer fühlt sich in der städtischen Umgebung am wohlsten – die Stadt ist sein Terrain! Mit 15,9 sek auf 100 km/h die Autobahn hingegen weniger.
Höchstleistung: 49 Kw (66 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 130 km/h
Reichweite: 100-120 km
Preis: ab 21.800 €

Die Überland-Modelle

Reichweiteangst ist für den Deutschen gleichbedeutend mit Weltschmerz. Das Fahrerherz lässt sich nun mal nicht an die kurze Leine nehmen. Dennoch gibt es am deutschen Automobilmarkt eine Auswahl an reichweite-starken Stromern, die das Unabhängigkeitsgefühl eines Benziners oder Diesels entweder nur antäuschen oder tatsächlich einhalten können. Als Reichweitegrenze wurden Modelle gewählt, die es von Regensburg nach München und wieder zurück schaffen – ohne zwischenzeitlich an der Ladenadel zu hängen.

Nissan Leaf 30:

Im Verkauf ist er der momentane Weltrekordhalter – 100.000 verkaufte Exemplare sprechen für den Japaner! Der e-Golf ist der wohl ärgste Konkurrent des Nissan Leaf, was jedoch bestimmt bei Leasingverträgen weiterhelfen kann, den Preis zu drücken.
Höchstleistung: 80 kw (109 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 144 km/h
Reichweite: 250 km
Preis: 28.485 € bei Batteriekauf 34.385 €

Volkswagen e-Golf

Europas meistverkaufter Kleinwagen wurde seit kurzem mit einem Elektromotor ausgestattet und soll damit auch im Stromerbereich europäischer Liebling werden. Dank der guten Ausstattung ist der Preis nicht als allzu horrend zu betrachten.
Höchstleistung: 100 Kw (136 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Reichweite: 300 km
Preis: ab 35.900 €

Opel Ampera-e:

Mit dem Ecobest 2016 Titel gekürt, knackt der Ampera-e die 500 km Reichweitenmarke und schafft der Reichweitenangst somit Abhilfe. Leider wird er doch deutlich teurer als vorgesehen. Dennoch gilt der Ampera-e als die europäische Hoffnung gegen den amerikanischen Platzhirsch Tesla.
Höchstleistung: 150 Kw (204 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Reichweite: 500 km
Preis: ab 39.330 €

BMW i3 (94 Ah)

Der BMW i3 ist als Elektroauto konsequent durchdacht und wiegt gut 400 kg weniger als der Volkswagen e-Golf oder der Nissan Leaf. Seine Leistung und Reichweite sind überdurchschnittlich. Preislich hält er dem e-Golf dennoch die Waage.
Höchstleistung: 125 Kw (170 PS)
Höchstgeschwindigkeit: 150 km/h
Reichweite: 312 km
Preis: ab 36.800 €

Willibald J. Ferstl

» DIGITALISIERUNG

im Automobilverkauf aus Neutraubling

Die Digitalisierung scheint in Deutschland in vielen Bereichen durchaus schleppend voranzuschreiten. Gerade der Automobilverkauf scheint hier Jahre hinterherzuhinken. Doch genau vor unserer Haustüre beginnt die Revolution in diesem Sektor: bei audaris in Neutraubling.

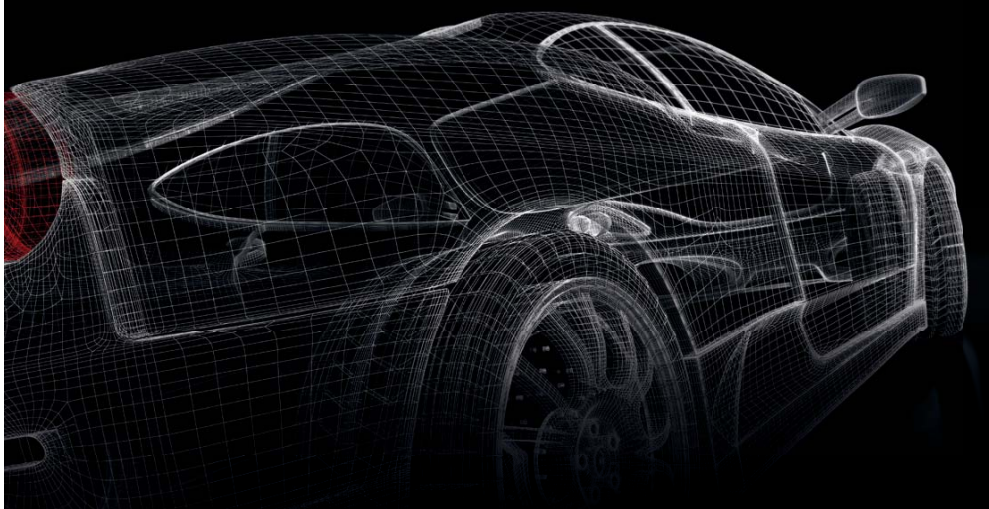
Seit 15 Jahren entwickeln Jürgen Hundshammer (li.) und sein Team dort eine multifunktionelle Cloud-Lösung, die Tools für eine effiziente Fahrzeugvermarktung mit einem modularen Dealer-Management-System kombiniert. Die innovative Verschränkung von b2c und b2b-Markt garantiert jedem Fahrzeughändler, egal ob EU-Importeur oder Autohausgruppe, völlig unabhängig von Markenbindung oder Größe, den sehnsüchtig erwarteten Eintritt in die Digitalisierung – ganz reibungslos. Egal, ob die Anzahl der Klicks auf einer Website oder der darauf angebotenen Fahrzeuge erhöht werden soll, das audaris-System bietet dank der beliebig zu- und abwählbaren Module die individuellen Lösungen, die ein moderner Fahrzeughandel benötigt.

Nutzer profitieren hierbei nicht nur vom innovativen Dealer-Management-System mit Echtzeit-Funktion und Datenservice für EU-Fahrzeuge und vermeiden somit beispielsweise Doppelverkäufe oder teure Nachrüstungen durch Eingabefehler, nein: audaris passt zugleich jede Webpräsenz an den Puls der Zeit an und integriert für die Autohaus-Kunden einen übersichtlichen Online-Showroom mit einer Fahrzeugdetailsuche, integrierter Ergebnis- und Vergleichsliste, sowie XL-Bildern samt 360° Innen-und Außenansichten und gesprochenen Fahrzeugvideos. Ebenso ermöglicht audaris jedem Verkäufer den problemlosen Einstieg in das b2b-Geschäft: Egal, ob Autos an- oder verkauft werden sollen - für Fahrzeuganbieter stehen ein b2b-Shop und ein geschlossener Händlerbereich mit Anbindung an das audaris Händlernetzwerk bereit. Für Fahrzeugabnehmer bietet das System eine moderne Fahrzeug-Verlinkung (b2b-connect), die einen Echtzeit-Zugriff auf die Fahrzeugbestände bekannter Anbieter ermöglicht, ohne dass die individuellen Preisaufschläge dabei aus den Blickfeld geraten würden.

Und das war noch lange nicht alles, was das Leistungsspektrum von audaris abzudecken vermag, schließlich haben Jürgen Hundshammer und sein Team „den Anspruch, die besten Fahrzeugvermarktungs-Tools zu entwickeln." Wer das audaris-System für sich entdecken will, kann einen kostenlosen und unverbindlichen Test-Account über die Anbieter-Website beantragen. *Willibald J. Ferstl*

audaris

www.audaris.de



Cloud-Lösung für Fahrzeughändler europaweit

Dealer-Management-System | Fahrzeugvermarktung | Händlernetzwerk

audaris Kunden-auszeichnungen

gebrauchtwagen award 2014 GEWINNER

EFQM Committed to excellence

INTERNET SALES AWARD

VERTRIEBS AWARD 15 Jahre

Tolle Kunden, die uns bereits vertrauen

Auto Seubert www.auto-seubert.de

DMLEASING

OSTERMAIER Ihre Auto-Familie

RASTETTER www.auto-sparen.de

Pohlmann Autohaus www.Pohlmann-Gruppe.de

Auto NIEDERMAYER Alles Auto

RCU

CLASSIC CENTER Regental

Auto Abel Service

Viscaal Fahrzeuggrosshandel

AUTO FABRIK Bodensee

IMPORTO.cz

und über 300 weitere attraktive Autohäuser, Großhändler und Importeure

audaris GmbH | Schlesische Straße 43 | 93073 Neutraubling |Tel +49 9401 91171-0 | info@audaris.de

BMW 530e

BMW bietet zu seinen Stromern auch Hybrid

530e. Das „e“ steht für den zweiten Motor, den E-Motor. BMW erweitert damit seine Plug-in-Hybridflotte um ein weiteres Model. Energierückgewinnung und Strom aus der Steckdose (möglichst grün) helfen weniger Kraftstoff zu verbrennen oder Strecken rein elektrisch zurückzulegen. Ein besonderer Genuß für Kurzstreckenpendler!

Unser 530e steht voll geladen im Autohaus Hofmann. Nach kurzer Einweisung ist klar – BMW hat ebenfalls ein leicht überschaubares „Elektromenu“ gestaltet, in dem der Kunde sich schnell zurechtfindet: Ob Maximal bestromt, ökologisch sinnvoller Mischmodus oder nur Laden oder eine gewisse Restkapazität erreichen und halten, um z.B. in der Stadt dann am Ende rein elektrisch zu fahren, der Pilot entscheidet. Jetzt entscheidet sich der Pilot für rein elektrisch. Klimatisiert queren wir die Stadt und fahren nach Straubing übers Land. Nach 42 km schaltet sich der Benzinmotor erstmalig an. 9,2 kWh speichert der Akku. Daraus bringt er bei Vollschub 113 PS zu den maximalen 184 PS des 2-Liter 4-Zylinder Turbobenziners. Gemeinsam (252 PS) beschleunigen sie die Limousine in 6,2 Sekunden auf 100 km/h, V/max 235 km/h.

Das Fahrwerk lässt keine Wünsche offen. Wanken ist dank der straffen Abstimmung und der bei uns verbauten adaptiven Dämpfung nahezu nicht vorhanden. Das Lenkverhalten ist berechenbar präzise - trotz 1850 kg. Das sind 200 kg mehr als beim ebenfalls 252 PS starken 530i und ca. 180 kg mehr als beim 340 PS starken 540i. Das Kofferaumvolumen ist mit 410 Litern um 120 Liter geringer. Alles hat seinen Preis.

Kleine Abstriche - aber neben geringsten (!) Reifenabrollgeräuschen herrscht absolute Ruhe. Die 113 Elektro-PS erfüllen bis 140 km/h jeglichen Wunsch ruhigen Fahrens. Ein entspannender Genuß.

BMW hat seine eigene Formsprache und so ist der Innenraum stimmig zur sportlichen Außenhülle. Diese setzt hier im G30 die formschöne und nahezu zeitlose Fortführung der vorigen Baureihen E60 und F10 fort. Während 2003 alle Designer „rund“ zeichneten, zog BMW schon damals satt Sicken und Kanten ins Blech – bis heute schön!

Sportlich-elegant: Instrumente und Innenraum

Innen ist natürlich nur noch die Güte der Verarbeitung die gleiche wie damals, Cockpit und Instrumente haben sich den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Über der gewohnten Mittelkonsole mit Schaltung und Steuerung für den Computer/Navi/Multimedia und Co. thront ein großes Display das (formschön) aus dem Dashbord ragt. Tacho und Instrumente sind digital. Die rechte Anzeige wird dabei je nach Betriebsmodus gewechselt: Drehzahl oder Status des E-Aggregats. Darunter gibt es die klassischen Anzeigen für Tankfüllung, Batterieladung, Durchschnittsverbrauch, Reichweite und Co. Viele Infos, aber gut und übersichtlich aufgeschlüsselt! Auto-Einparken, Fahrassistenzen, Vernetzung, "autonomes" Fahren - alles da.

Bei 130 km/h im reinen Benzinermodus verbrauchen wir auf ebener Strecke 6,9 Liter auf 100 km. Im Stadtzyklus hilft ein Hybridsystem dann sparen: Beim Bremsen oder Bergabrollen generiert der mitdrehende Elektromotor wie eine Lichtmaschine Strom der abgespeichert wird. Alleine damit wird ungefähr ein Liter Benzin eingespart. Wer wie gesagt, pendelt und zu Hause oder in der Arbeit lädt, braucht je nach Distanz den Benzinmotor gar nicht mehr. Zusätzliche Wartungskosten verursacht der Elektromotor (am Getriebe angebaut) eigentlich nicht. Der Akku wird temperiert und z.B. über das Klimaanlagenfluid gekühlt. So altert er fast nicht und ein Abbau der Kapazität (Problematik siehe Artikel Tesla) wird vermindert. Alleine die weitreichende Herstellergarantie zeigt, wie sicher BMW diese Entwicklung im Griff hat und dauerhaft integrieren wird.

Unabhängig und trotzdem mit Strom kann man mit dem 530e ab 52.600,- fahren.

Mobil: BMW Autohaus Hofmann, Pilot: Nick Lengfellner

Interview mit Martin Dietl
Filialleiter BMW Autohaus Hofmann

Motofilter: Handyakkus bereiten Angst vor Akkutod..

M.Dietl: BMW gibt 8 Jahre oder 100.000 km Garantie auf Funktion, und viel wichtiger auf 75% Erhaltung der Kapazität! Die Technik ist ausgereift.

Motofilter: Andere geben da nur auf Funktion Gewähr, ohne „Reichweitengarantie“.

M.Dietl: Kunden-I3s, die wir im Haus messen, hatten nach 3 Jahren 1% der Kapazität verloren. Wer im Winter den Akku via Standheizung etwas vorwärmt, hilft ebenfalls mit, ein Aging weitgehend zu vermeiden. Je langsamer geladen wird, desto besser. Damit ist der Akku trotzdem in 4 Std. voll!

Motofilter: Ist Hybrid die Zukunft?

M.Dietl: Es ist eine sichere, praktikable Möglichkeit, emissionsärmer zu fahren. Gerade wenn, wie bei BMW, der Herstellungsprozess nachhaltig und umweltgerecht aufgebaut ist.

»REWAG

UNTERWEGS MIT ÖKOSTROM DER REWAG

Seit 2015 sagt die REWAG mit über 40 Ökostromladestationen schmelzenden Polen und Abgasstinkern den Kampf an. Klimaneutrale Fortbewegung und E-Carsharing-Projekte sollen in Regensburg und der Region dank innovativer Ideen und Investitionsfreude künftig Fuß fassen und so zum Umdenken bewegen.

Aus der Wohnung raus zum Parkplatz, Stecker ziehen und losfahren. Das ist die Vision, an der die REWAG unter dem Codenamen rewario.strom.mobil seit gut zwei Jahren arbeitet. Und mit jeder neuen Inbetriebnahme wird das Versorgungsnetz an Ladesäulen in Regensburg und der Region dichter. Vom Donau-Einkaufszentrum bis zum Lehrerparkplatz der Realschule Neutraubling und vom KÖWE-Center bis zum Parkplatz Lappersdorf Mitte erstreckt sich das bereits gesponnene Ladesäulennetz, das mit 100% Ökostrom aus der Wasserkraft der Donau gespeist wird.

Der Gedanke, der sich dahinter verbirgt, klingt momentan noch nach Zukunftsmusik: Jeder Fahrer eines Elektromobils soll die Möglichkeit haben, direkt vor seiner Haustüre sein Auto aufzuladen – sich den Weg zur Tankstelle zu sparen, könnte für die Menschen schließlich einen großen Ansporn darstellen, den Kauf eines Elektroautos zu erwägen. Dass es bis dahin noch ein weiter Weg ist, dürfte klar sein. Dennoch hat die Innovations- und Investitionsfreunde der

REWAG bisher insgesamt mehr als eine Million Kilometer schadstofffreie Fahrt ermöglicht und damit eine CO_2-Einsparung von etwa 165 Tonnen erzielt.

Die Ladezeit beträgt je nach Autotyp drei bis vier Stunden, für die durchschnittliche Tagesstrecke von 50 bis 60 km ist eine halbe Stunde jedoch vollkommen ausreichend. Gezahlt wird bei der REWAG auf die Kilowattstunde genau. Grundgebühren fallen also nicht an. Im Vergleich zu den Stundenpreisen anderer Anbieter eine willkommene Ausnahme. Was man dafür benötigt? Entweder eine eigene RFID-Karte von der REWAG oder ein SMS-fähiges Handy.

Um die Nutzung der Ladestationen voranzutreiben, wurde im November 2016, im gemeinsamen Konzernverbund mit den Stadtwerken Regensburg, ein weiteres Projekt ins Leben gerufen: das E-Carsharing-Projekt EARL. Seit Juli 2017 gibt es zwei Standorte, an welchen ein Elektroauto ausgeliehen werden kann: die Techbase (BMW i3) und das Candis-Viertel (Renault ZOE). Der hierfür geladene Strom stammt natürlich von der REWAG und ist zu 100% Ökostrom.

HEYEARL.DE – das heißt übers Internet buchbare Elektrofahrzeuge: Dies ergänzt nicht nur den öffentlichen Personennahverkehr, sondern kommt vor allem denen zugute, die nur selten ein Auto benötigen. Der Stundensatz beträgt dabei 2,99 Euro - für Inhaber eines RVV-Abos ist er um 1,50 Euro günstiger, ebenso sparen alle REWAG-Kunden weitere 0,50 Euro. Im Idealfall zahlen Kunden also gerade einmal 99 Cent pro Stunde. Abgerechnet wird vierteljährlich über das SEPA-Lastschriftverfahren.

Zur Nutzung der Dienste ist sowohl eine Anmeldung im Internet als auch die Vorlage des Führerscheins und Ausweises im Kundencenter der REWAG (Greflingerstraße 22) nötig. Dort wird anschließend eine EARL-Karte ausgestellt, mit der das Fahrzeug genutzt werden kann. Die Nutzung der Autos ist aber auch über die EARL-App möglich, mit der man sich zur Fahrt anmeldet. Da es sich um ein stationäres E-Carsharing-Programm handelt, müssen die Fahrzeuge aber wieder am Ausgangspunkt abgestellt und an das Ladekabel angeschlossen werden.

Den typischen EARL-Nutzer gibt es übrigens nicht, vielmehr erfreut sich das E-Carsharing-Projekt der Stadtwerke in allen Altersstufen großer Beliebtheit: laut Statistik werden die Elektrofahrzeuge von Studenten und Senioren gleichermaßen wie für Businesszwecke genutzt. Das Alter der Kunden variiert von 19 bis über 70 Jahre.

Sachverständigenbüro Helmut Pawlik GmbH

Zuverlässige TÜV-Prüfung vor Ort

LEISTUNGEN:

- Fahrzeugprüfung nach TÜV Nord Mobilität Standards
- Flexible Prüfung direkt in den Werkstätten
- Umfangreiche Schadensgutachten

Klein und unauffällig befindet sie sich am Nummernschild und wird von Autofahrern gerne vergessen: Die TÜV-Plakette. Meistens fällt sie erst auf, wenn es fast zu spät ist. Helmut Pawlik sorgt als vom Freistaat Bayern betrauter TÜV Nord Mobilität-Prüfingenieur dafür, dass die Angst vor der abgelaufenen Hauptuntersuchung der Vergangenheit angehört.

Nach Teminvereinbarung trifft sich der Experte Pawlik mit seinen Kunden an behördlich genehmigten Prüfstützpunkten der TÜV Nord Mobilität und führt die Prüfung an den Fahrzeugen durch. So wissen die Autofahrer nach der Hauptuntersuchung um den Zustand ihres Fahrzeugs Bescheid und können angemessen handeln. Von PKWs über LKWs bis hin zu Motorrädern und Traktoren wird alles auf seine Verkehrssicherheit nach §29 der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) geprüft. Die Flexibilität gepaart mit dem Prüfbericht im Auftrag des TÜV Nord Mobilität machen Helmut Pawlik zum optimalen Prüfingenieur für Haupt- und Abgasuntersuchungen.

Durch die Prüfung direkt in den Werkstätten, können die Kosten für Kunden sogar geringer ausfallen. Eine umfangreiche Hauptuntersuchung stellt eventuelle Mängel fest. Werden diese direkt vor Ort beseitigt, spart man sich die anfallenden Gebühren, die durch eine Nachuntersuchung auftauchen können. Erst wenn alles passt, wird die begehrte TÜV-Plakette zugeteilt.
Doch auch abseits der regelmäßigen Prüfungen nach der StVZO dient Pawlik als Unfallschaden-Sachverständiger. Bei Bedarf werden von ihm für alle Fahrzeugtypen umfangreiche Schadengutachten ausgestellt. Dabei stellt er als unabhängiger Experte die Dokumente für die Versicherungen aus. Somit lässt sich der unfallbedingte Schaden fair regulieren.

Sachverständigenbüro
Helmut Pawlik GmbH
Kaulhausen 11
93138 Lappersdorf
Tel.: 09409/2626
Tel.: 0171/8813188
info@sv-pawlik.de

Wetten, wir sind günstiger?!

50 Euro sind Ihnen sicher

Wir wetten, dass Sie bei einem Wechsel von mindestens drei Versicherungen, z. B. Ihrer Hausrat-, Haftpflicht- und Unfallversicherung, zur HUK-COBURG mindestens 50 Euro im Jahr sparen.

Verlieren wir die Wette, erhalten Sie einen Einkaufsgutschein von Amazon im Wert von 50 Euro, ohne weitere Verpflichtung.

Rufen Sie an und vereinbaren Sie einen Vergleichstermin!
Die Teilnahmebedingungen finden Sie unter www.HUK.de/checkwette

Geschäftsstelle Regensburg
Tel. 0941 5688414
gs-regensburg@HUK-COBURG.de
Albertstr. 2
93047 Regensburg
Mo. – Do. 8.00 – 18.00 Uhr
Fr. 8.00 – 16.00 Uhr

Kundendienstbüro Karin Popp
Tel. 0941 709458
karin.popp@HUKvm.de
Unterislinger Weg 41
93053 Regensburg
Mo. – Do. 8:00 – 12:00 Uhr
Di. 15.00 – 19.00 Uhr
sowie nach Vereinbarung

Kundendienstbüro Sabine Reißner
Tel. 09401 5260906
sabine.reissner@HUKvm.de
Schlesische Str. 33
93073 Neutraubling
Mo. – Fr. 8:00 – 12:00 Uhr
Mo. u. Do. 13:00 – 17:00 Uhr

HUK-COBURG
Aus Tradition günstig

SASSENBACH.DE

STARTE DEIN ABENTEUER.

KOMM JETZT ZU H-D® REGENSBURG.

HARLEY-DAVIDSON® REGENSBURG
LION MOTORS

Harley-Davidson® Regensburg
Amberger Straße 42 · 93059 Regensburg
Tel.: 0941 4646560 · www.harley-regensburg.de

MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES