



MINI Umbauten - Der MINI Jolly

Der MINI Jolly (1962) & ABC Tricar (1969-1973)

Austin MINI Jolly - Von diesem außergewöhnlichem Modell mit seinen geflochtenen Sitzen, wurden...



Thema - Wedding Cars & Co

Den schönsten Wagen für den schönsten Tag

The funny World of - Marketing Mobiles

Werbefahrzeuge der etwas anderen Art

Bird's Eye Pea (2005) - Dieses für einen Werbespot der Firma Birds Eye Limited entwickelte Fahrzeug in Form...



Reportage - Gebr. Eicher Traktorenbau

Russisches Recycling - Vom Schlachtfeld auf den Acker

Eicher Traktoren - Der Grundstein für die spätere Entstehung der Firma Gebr. Eicher Traktorenbau legten..



Spezialreportage - Wedding Cars & Co

Den schönsten Wagen für den schönsten Tag im Leben

Wedding Cars - Wohl kein Tag im Leben ist für ein Pärchen so aufregend wie der eigene Hochzeitstag. Oft liegen wochenlange Planung und Vorbereitungen hinter Braut und Bräutigam, nur um diesen einen Tag für sich perfekt zu gestalten.



Und nicht selten ist die Wahl des Bridal Cars, also der Wagen in dem die junge Braut in die Kirche und zu ihrem zukünftigen Ehemann gefahren wird, ebenso wichtig wie die des Brautstraußes.



Fortsetzung Seite 3



Vietnam, Saigon

Einer Hochzeitskutsche soll er gleich kommen, etwas Besonderes sein, wie dieser eine Tag und nicht alltäglich scheinen. Aus diesem Grund fällt die Entscheidung des Wedding Cars wohl auch immer öfter auf einen Oldtimer.



Hagen, NRW, Deutschland



Denn wohl kein Neuwagen besitzt so viel Charme wie ein mit Blumen und Bändern geschmückter Oldtimer der für seine Braut bereit steht.



Manila, Philippines

Anhand der hier gezeigten Aufnahmen lässt sich erkennen, dass sich diese Vorliebe nicht nur auf Europa beschränkt. Bräute der ganzen Welt, bevorzugen einen Oldtimer als ihr ganz persönliches Bridal Car.



Indien

Heiratswillige Pärchen in England können sogar einen ganz speziellen Hochzeitservice von Beetle Drive UK Ltd. in Anspruch nehmen.

Fortsetzung Seite 4



Beetle Drive UK Ltd

Die **Beetle Drive UK Ltd** war bei ihrer Gründung die weltweit erste VW Oldtimer Hochzeitsflotte und hat Ihren Sitz in Großbritannien. Nicht nur Herbie-Fans verfallen dem ganz speziellen Charme dieser „Love-Bugs“, die je nach Wunsch des Brautpaares mit verschiedenen Bändern und Blumengebinden für die Fahrt zur Trauung dekoriert werden können.





Das Team von Beetle Drive UK Ltd gewährleistet mit seinem eigenen Chauffeurdienst nicht nur eine reibungslose und entspannte Fahrt, sondern bietet auch einen speziellen auf Rollstühle angepassten Umbau.



Quelle: www.beetledriveuk.com



Cinderella meets Harley - Unter diesem Motto steht das wohl außergewöhnlichste Hochzeitsfahrzeug von Dan Dismile (USA).



Dan verband seine Liebe zu Harley Davidson Motorrädern mit seiner eigenen bevorstehenden Hochzeit und erschuf so in einem Jahr die wohl ultimative Hochzeitskutsche.



Quelle: www.odditycentral.com

Fortsetzung Seit 5



Exklusiv - Die Braut die sich nur im MINI traut

Die Geschichte zweier Menschen, die ihre Liebe mit dem MINI besiegelten (09.09.2010)

Exklusivreportage - Die Braut die sich nur im MINI traut und der Mann, der ihn baut (oder schraubt). Die Lebens- und Liebesgeschichte von Sara und Markus.



Die Vorgeschichte - Dass uns die Liebe zum englischen Mini zusätzlich verbindet, das ahnten wir nicht, als es bei uns zu kribbeln begann. Bei meinem ersten Besuch bei Markus zu Hause, war ich erfreut, ein selbstgezeichnetes Bild von einem Innocenti Mini bei ihm im Flur zu entdecken. Klar ließ die Frage „warum hast du ein Mini Bild dort hängen?“ nicht lange auf sich warten.



Anmerkung der Redaktion: Hierbei handelt es sich um den Innocenti der in der letzten Ausgabe gesucht wurde! (Steckbrief Seite 35)



Noch schneller war klar, dass ich in einer Mini-Familie gelandet war, denn Markus Bruder hatte zu früheren Zeiten lange Jahre Mini gefahren, der Letzte war eben dieser auf dem Bild. Der Mini war auch ein Geschenk an Markus, der einiges an Zeit investiert hatte, um ihn wieder fit zu bekommen. Leider existierten von dem Mini nur noch Fotos und dieses liebevoll selbst gezeichnete Bild. So war es nur eine Frage der Zeit, bis mein Mini Traum, den ich schon seit meiner Kindheit hatte, in Erfüllung gehen konnte...

Und es kam, wie es kommen sollte. Mir fuhr ein Mini direkt vor der Nase her und ab dem Zeitpunkt stand fest, jetzt oder nie. Ohne Diskussionen ließ sich Markus darauf ein, vermutlich froh darüber, dass bald wieder ein Mini in der Einfahrt stehen sollte.

Kurze Zeit später war es so weit, der Mini, der auf den Namen „ZWERG“ hörte, war bei uns. Da an ihm viel Arbeit war und mein heißersehnter Wunsch, bei schönem Wetter mit dem kleinen Engländer die Straßen unsicher zu machen, in weite Ferne rutschte, war die Freude umso größer, als sich der zweite Mini, „CHECKY“, dazugesellte, der mich glücklicherweise nicht enttäuschte.

Fortsetzung Seite 6

Als Kind und auch noch im jugendlichen Alter war es immer mein Traum, wenn ich mal heiraten sollte, dann bitte mit einer Kutsche und mindestens vier Schimmeln. Doch schon kurz nachdem der Zwerg bei uns eingezogen war, stand fest, wenn geheiratet wird, dann im Mini. Da sich der erste als riesige Baustelle entpuppt hatte und der ganz nach unseren Vorstellungen aufgebaut werden sollte, sagte Markus hin und wieder, „wenn der Zwerg fertig ist, fahren wir zum (Standes-)Amt.“



Sara, Markus & Zwerg

Der Zwerg war nicht fertig, aber der Checky, sicherlich auch das bessere Hochzeitsauto, sollte uns so am 09.09.2010 zum Standesamt bringen. Viele unserer Mitmenschen waren über diese Entscheidung, mit dem Mini zu fahren, kurzzeitig geschockt, ein Citroen 11CV, Bj1953 sollte es demnach werden. Schnell stand aber auch für Familie, Freunde und Kollegen fest, dass wir Mini „leben“ und der Kleine somit ein MUSS ist.



Der Mini und seine „Macken“- hilfreich... - Der Tag der Hochzeit rückte immer näher und es stand noch der Junggesellenabschied von Markus vor der Tür. Meine Aufgabe war es, dafür zu sorgen, das er mittags pünktlich von seinem Freund eingesammelt werden konnte. Nur wie bekommt man einen „Workaholic“ eher aus der Firma? Schnell stand fest, der Mini muss helfen, so dass ich auf Markus und sein Auto angewiesen sein musste.

Abends zuvor schlich ich mich noch draußen, der Mini musste schließlich für den nächsten morgen präpariert werden, dafür war mir aus dem Mini-Freundeskreis schon ein Verteilerfinger ohne Kontakt gebracht worden. Den hieß es nun schnell zu tauschen.

Und wie von Geisterhand sprang Checky am nächsten morgen nicht an und Markus musste frühzeitig sein Bett verlassen. Da ich eine Fehlersuche am Morgen nicht brauchen konnte, sagte ich, ich müsse heute pünktlich sein. Froh darüber, das der Plan aufgegangen ist, musste ich meinen Arbeitstag überstehen und Markus mittags rechtzeitig aus der Firma bekommen. Sein Auto alleine wollte ich nicht, daher bekam ich plötzlich Magenschmerzen und er brachte mich nach Hause und hatte auch vor sein Wochenende vorzeitig zu genießen.

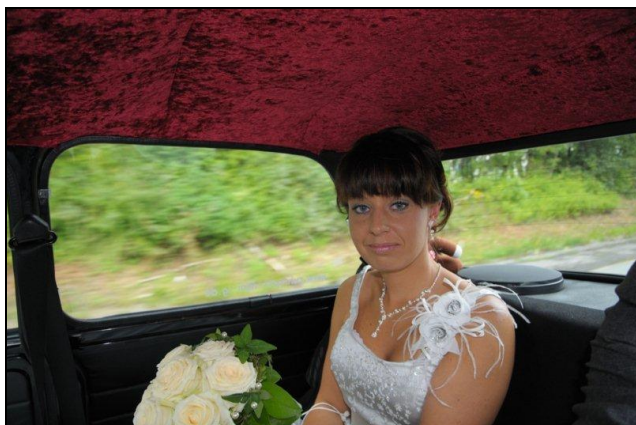
Als es kurz drauf an der Tür klingelte und Markus im Auto seines Freundes saß, konnte ich mich darum kümmern, dass der Fehler am Mini behoben wurde. Die Männer machten an diesem Tag eine Kanufahrt auf der Bevertalsperre im Bergischen Land mit anschließendem Grillabend.

Fortsetzung Seite 7



Einen kleinen Schrecken jagte der Mini uns aber dennoch ein, als die Kupplung begann, Geräusche von sich zu geben. Zwangspause bis zur Hochzeit, denn wir hatten überhaupt keine Zeit mehr für eine größere Reparatur. Außerdem war ich froh darüber, die letzten Ölstellen an meinen Händen sauber zu haben.

Das „Mini“-Blumengesteck war schon bei der Floristin bestellt, aber der Checky sollte auch noch mehr Schmuck bekommen. So machte ich mich dran und bastelte ihm Schleifen für die Türgriffe und die Antenne. Natürlich Weiß mit Weinrot, passend zu seinem Innenhimmel. Der Beifahrersitz musste seinen angestammten Platz auch für ein paar Tage verlassen, denn es wäre für mich mit Kleid unmöglich geworden in dem kleinen Auto dort Platz zu finden. Die Rücksitzbank sollte mir ausreichend Platz geben.



Der große Tag - kam dann mit großen Schritten, die Nervosität kam gleich mit. Zudem regnete es vormittags so stark, dass wir keine Chance hatten, den Mini zu waschen. Als ich mittags zu meiner Friseurin fuhr, blickte die Sonne langsam zwischen den Wolken hervor und mich ereilte die freudige Nachricht, dass mein Zukünftiger den Kleinen auf Hochglanz brachte.

So konnte ich den Friseurbesuch trotz der stärker werdenden Nervosität genießen. Ich war auf Hochglanz gebracht worden und als ich wieder zu Hause ankam, stand der Mini glänzender denn je auf der Einfahrt. Dennoch legte ich ein letztes Mal selber Hand an, die Schleifchen wollten in Position gebracht werden und auch das liebevoll gestaltete Blumengesteck musste an den dafür vorgesehenen Platz.



Als der Mini so aussah, wie er nachts durch meine Träume gefahren war, war es dann an der Zeit, mir den letzten Schliff zu geben. Glücklicherweise war mir hierbei meine jüngere Schwester behilflich. Mini schrauben ist einfacher, als ein Hochzeitskleid mit allem Drum und Dran über eine fertige Frisur zu bekommen.

Das Kleid saß, der Bräutigam war abgeholt, so konnte ich mich zu meinem kleinen Traumauto begeben, indem ich sodann von meinem zukünftigen Schwager zum Standesamt gefahren werden sollte.



Mit zahlreichen Händen wurde ich ins Auto gesetzt, das Kleid verstaut, denn der Innenraum war plötzlich voll mit Kleid.

Fortsetzung Seite 8



Die ersten erstaunten Blicke wurden uns schnell zugeworfen, besonders als ich mit dem Kleid aus dem kleinen Auto heraus kam. Eine halbe Stunde später kam wir als frisch verheiratetes Brautpaar gemeinsam wieder raus, nun sollten Bilder von uns mit Mini gemacht werden. Ich stellte mich mit meinem langen Kleid vor den Mini, so nah, das das Kleid fast unter dem Motor lag. Gut, dass der Mini zu diesem Zeitpunkt kein Ölproblem hatte, denn sonst hätte selbst mein Hochzeitskleid gezeigt, was für ein Auto ich fahren darf.



In einer kleinen Kolonne, die von einem zweiten Mini, JeMi, verstärkt wurde, fuhren wir zum nahegelegenen Restaurant. Dort bekamen wir zahlreiche Geschenke und auch da zeigte sich, dass wir nicht nur Mini fahren, sondern auch Mini leben und dass dies auch bei Freunden und Familie angekommen ist.



Besondere Grüße: Ich möchte auf diesem Wege für Sara und Markus noch zwei Personen einen besonderen Gruß von ihnen bestellen.

Sara möchte sich besonders noch einmal bei Ihrer besten Freundin bedanken, die ihr mit dem Minigeschenk eine grosse persönliche Freude bereitet hat (siehe erstes Bild Beitrag)

Weiters möchten sich beide noch mal ganz herzlich für folgenden Gruß bei ihrem Clubkollegen Dietmar bedanken:

„Hallo Sara, hallo Markus, durch unsere gemeinsame Vorliebe für den legendären Mini ("Checky") wisst Ihr sicherlich, dass die Liebe kein "gekonnter Schachzug" - sondern ein "gemeinsames Spiel" ist.

Ich wünschen euch zu eurer Hochzeit, dass euer liebliches Spiel nie verstummt, sondern dass ihr immer neue aufregende Züge "gegenseitig" entdecken werdet:

Denn für euch gilt das gleiche, wie in der Mini-Checkmate Werbung: Edition Sara & Markus - der Reiz des Besonderen!“

Anmerkung der Redaktion:

Wir wünschen dem jungen Ehepaar auf diesem Wege ebenfalls alles erdenklich Gute und hoffen, daß wir uns bald auf einem Treffen sehen werden!

Text & Bilder: Sara und Markus Letzner



Fun Stuff - Daddy, pimp my stroller!

Kinderwägen & Tretroller der etwas anderen Art

Wenn stolze Väter pimpen - Wie es scheint, existiert vorwiegend in den USA eine ganz besondere Szene von Tunern.



„Glow & Shine“ an der Sandkiste

Diese „Pampers-Pimper“ Szene besteht durchgehend aus stolzen und handwerklich begabten Vätern, die in stundenlanger Kleinarbeit in der eigenen Werkstatt, für ein standesgemäßes Gefährt für Ihren Nachwuchs auf dem „Highway to Krabbelstube“ sorgen.



Fortsetzung Seite 10





Anmerkung der Redaktion: Ich konnte leider keine Firma finde, welche diese Windel-Racer gewerblich produziert, oder im Handel anbietet.



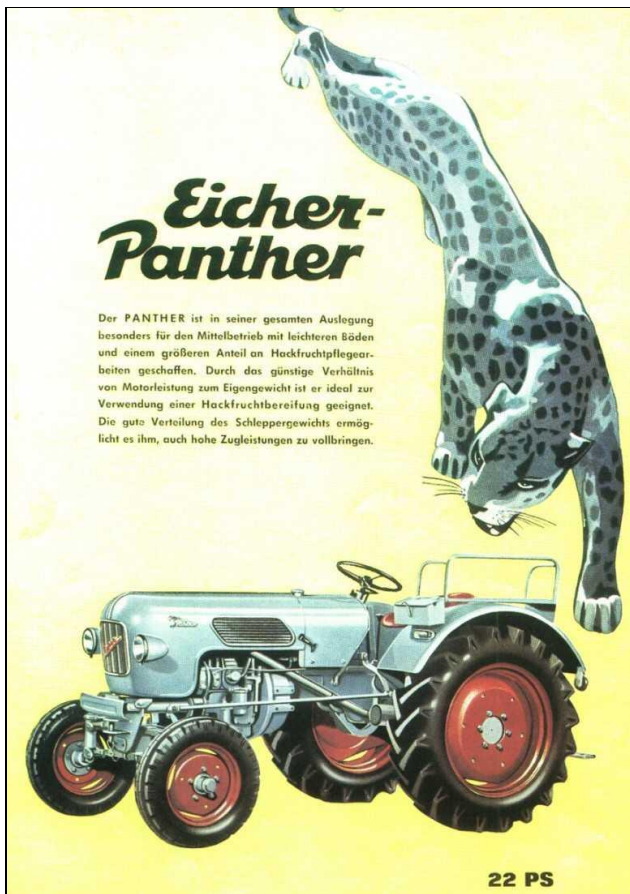
Web: www.layitlow.com
Web: <http://daddytypes.com>
Web: www.ridelust.com



Reportage - Gebrüder Eicher Traktorenbau

Die lange und bewegte Geschichte der Eicher Traktoren (1941-1992)

Eicher Traktoren - Der Grundstein für die spätere Entstehung der Firma Gebr. Eicher Traktorenbau legten die beiden Brüder Albert und Josef Eicher 1934, als sie einen alten Opel aus dem väterlichen Betrieb zum „Mähauto“ umbauten. Einige Jahre später 1941 entstand so die Firma „Gebrüder Eicher Traktorenbau“ in Forsten, Oberbayern (Deutschland), wo auch bald die erste Traktorenfabrik errichtet wurde.



Während des zweiten Weltkrieges ordnete die damalige Regierung den Bau von Landmaschinen an, die ohne Erdöl betrieben werden konnten, wesshalb Eicher in dieser Zeit Holzgasschlepper produzierte.



Eicher FarmExpress EL250Z (1963)

Nach dieser Zeit erlebte die Firma Eicher einen wahren Aufschwung, wurden zuerst Traktoren mit 20 bis 30 PS gefertigt, die mit Hatz, MWM oder Deutz Motoren betrieben wurden, stieg man 1948 auf die Produktion der ersten Dieselschlepper mit Luftkühlung (Baureihe ED und EKL), einer damaligen Weltneuheit, um.

Kurz darauf entstanden zwei weitere Eicher Werke in Forsten und Dingolfing in denen bis 1953 20.000 Schlepper produziert wurden. Einige Jahre später 1959 produzierte Eicher in einem Joint Venture-Projekt die ersten indischen Traktoren.

Währenddessen wurden im deutschen Mutterkonzern die EKL- und ED-Modelle durch die „Raubtier-Reihe“ (Eicher-Panther, Eicher-Tiger etc.) abgelöst.

Die Firma Eicher expandierte und stellte weitere Landmaschinen Modelle wie die Zugmaschine „FarmExpress“ her, von der zwischen 1963 und 1967 insgesamt 177 Stück verkauft wurden.

Fortsetzung Seite 12



Während dieser Zeit wurde auch der Lastkraftwagen „TransExpress“ produziert für den Eicher ein eigenes Fahrerhaus entwickeln ließ. Da dieses LKW-Modell sich aber nur schwer in der Eicher Vertriebschiene unterbringen ließ, gab man die Konstruktion aber schließlich an Magirus-Deutz ab.



Eicher EM235 Tiger II (1966)

Nach schweren finanziellen Problemen wurde die Firma Eicher 1982 schließlich von der indischen Tochterfirma übernommen, wo sie ab 1984 bedingt durch die stark sinkenden Absatzzahlen mehrfach den Besitzer wechselte, um 1992 schließlich nach einem Konkursverfahren mangels Masse aufgelöst zu werden.



Eicher 3018S Wotan I (1971)

Erst seit 2007 stellt der ehemalige niederländische Eicher-Importeur Hissink Oeken erneut Traktoren unter dem Markennamen Eicher her, die wie die alten Modelle von einem luftgekühlten Deutz-Dieselmotor betrieben werden.



Eicher Mammut EA 600S (1964)

Der Erfolg der Gebrüder Eicher schlug sich in den 60er Jahren auch in landläufigen Sprüchen nieder:

„Wird der Bauer reicher, fährt er Eicher“ oder „Wer's Glump ned kennt, der kauft Fendt.“ Worauf die Fendt Anhänger zu kontern pflegten: „Wenn der Eicher brennt, kauft er einen Fendt.“



Veranstaltungstipp - Die Traktoren WM

Die Traktoren WM auf der Großglockner-Hochalpenstrasse (Österreich)

Die Traktor WM - Ein Weltmeisterschaft der ganz besonderen Art findet jedes Jahr auf der Großglockner-Hochalpenstrasse in Österreich statt.

Denn dann versammeln sich hunderte von Oldtimer Traktoren der verschiedensten Modelle am Fuße der Panoramastrasse, um gemeinsam die gesperrte Strecke von Fusch (811 Höhenmeter) bis hinauf zum Fuscher Törl (2400 Höhenmeter) zu bewältigen.



Um zu verhindern, daß die Traktor Weltmeisterschaft ungewollt zu einem Geschwindigkeitsrennen unter den einzelnen Teilnehmer ausartet, zählt bei der Bewertung rein welcher Fahrer am nächsten an der Mittelzeit aller Starter liegt.

Zur Teilnahme müssen die Traktoren mindestens ein Alter von dreißig Jahren erreicht haben und den Standards der Verkehrssicherheit entsprechen.



Fortsetzung Seite 14



Seid 2010 ist es den Teilnehmern leider behördlich untersagt Anhänger mitzuführen.



Das wohl größte Traktoren-Treffen Europas stieß 2009 sogar an die Grenzen des veranschlagten Teilnehmerrahmens, als sich 1.500 Traktorenfans für die nur 750 vorhandenen Startplätze bewarben.



Veranstalter: www.grossglockner.at
Bildquelle: <http://events2009.picsforlife.com>





Kurioses - Russische Baumaschinen

Vom Schlachtfeld auf den Acker - Wiederverwertung in Russland

Russische Baumaschinen - Einige Firmen in Russland verdienen ihren Unterhalt damit, ausgemusterte Militärfahrzeuge der russischen Armee aufzukaufen und Sie in Bau- und Landmaschinen für die zivile Bevölkerung umzubauen.



Anmerkung der Redaktion: Und obwohl die Aufnahmen dieser teils kettenbetriebenen landwirtschaftlichen Geräte für uns auf den ersten Blick sicher befremdlich wirken mögen, finde ich die Idee ein zuvor unheilbringendes Kriegsgerät in eine nun der Bevölkerung dienliche Land- oder Baumaschine zu verwandeln, einzigartig. Sozusagen die wahren „Friedenspanzer“ unserer Zeit.



Quelle: <http://englishrussia.com/>

MINI Umbauten - ABC Tricar & MINI Jolly

The auto body craft (ABC) Tricar (1969-1973) & Der MINI Jolly (1962)

Das ABC Tricar - Dieses Tricar war wahrscheinlich das erste jemals strassenzugelassene Trike das auf einem Mini basierte und wurde von einer in Kingswinford (England) ansässigen Firma zwischen 1969 und 1973 gebaut.



Die Inhaber dieser Firma, Bill Powell und Ken Heather produzierten ca. 25 Stück dieser Tricars die auf dem Chassis eines Riley Elf basierten.

Durch seine Leichtigkeit und die extrem gute Handhabung stellten sich auch bald die ersten Erfolge im Rennsport ein. Das hier abgebildete Tricar wurde vor zwei Jahren komplett restauriert und mit einem MG Metro 1275cc Motor ausgestattet.



Quelle: <http://classic-car.y2u.co.uk>



Austin MINI Jolly - Von diesem außergewöhnlichem Modell mit seinen geflochtenen Sitzen, wurden ausschließlich drei Stück produziert.

Eines dieser seltenen Modelle aus dem Jahr 1962, wurde 2009 im Auktionshaus Barrett-Jackson (Scottsdale, Arizona / USA) von seinem Besitzer Gordon Apker zur Versteigerung angeboten.



Dieser Austin MINI Jolly (805cc/34 HP), der sich seit zwanzig Jahren in Familienbesitz von Gordon Apker befand und nicht mehr als 809 Meilen bewegt wurde, wechselte schließlich um beeindruckende \$ 53.900 den Besitzer.

Web: <http://automotive.speedtv.com>

Web: www.hemmings.com



Photostory - Der Aerograph 2010

Am 19. Juni 2010 fand in Russland (Moskau) der grosse Aerograph 2010 statt

Aerograph 2010 - Am 19. Juni 2010 fand in Russland (Moskau) ein grosser Airbrushwettbewerb statt. Hier einige Aufnahmen der außergewöhnlichen Arbeiten.



Fortsetzung Seite 15



Web: <http://englishrussia.com/>



Der Borbet-Werbestar auf der My Car 2010

My Car - Internationale Tuning & Sportwagenshow (Dortmund) Ein Bericht von Sara Letzner

Die My Car (11. bis 14.11.2010) - Schon auf dem Parkplatz konnte man ahnen, um welche Messe es sich bei der MY CAR handelte. Zwischen den parkenden Autos standen eine Menge getunter Fahrzeuge, aus denen teils kräftige Musik drang, denn die Messe öffnete erst um 10 Uhr ihre Pforten für die Zuschauer und im Auto war es an diesen Tagen durchaus gemütlicher als vor geschlossenen Türen im Regen zu stehen.



Bei dem kräftigen Regen, der während der Mess-
etage zu Sperrungen von Straßen im Ruhrgebiet
führte, konnte man froh darüber sein, das die
Aussteller ihre Fahrzeuge alle unbeschadet nach
Dortmund zur Westfalenhalle gebracht haben.



In den Hallen gab es Shows, Hot Rods, alte und neue Fahrzeuge, eine ganze Halle voll mit Showfahrzeugen, die sicherlich nur noch selten oder gar nicht mehr die Straße sehen, außer auf dem Anhänger.



Neben dem großen Angebot für Tuningteile (Felgen, Lampen, Sitze,...) stellten die Hersteller ihre Neuheiten dem Publikum vor.

Fortsetzung Seite 20



Am Stand von einem Internetanbieter für Reifen gab es am Freitag eine Autogrammstunde mit dem Checker, Alex Wesselsky, aus der gleichnamigen Serie auf DMAX. Cool und lässig verteilte er Autogrammkarten und ließ sich mit seinen Fans ablichten.



Nebenbei erfüllt er, zur Freude der Zuseher, auch Autogrammwünsche der etwas besonderen Art.

Ebenso war am Samstag seine Kollegin Lina van de Mars auf der Messe vertreten und schrieb am Bilstein- Stand ihre eigenen Autogrammkarten für die Fans.

Forsetzung Seite 21



Einige Fans waren selbst als Aussteller in den Westfalenhallen und die Beiden ließen es sich nicht nehmen, diese Fahrzeuge zu "checken" und gar auf dem Armaturenbrett zu unterschreiben.





Die Hallenberger Firma Borbet (Leichtmetallräder) kürte auf dieser Messe zum 3. Mal den "Werbestar". Für diesen Wettbewerb waren 10 Finalisten aus Deutschland und Österreich angereist, um ihre Fahrzeuge der Jury und dem Publikum zu präsentieren. Die Jury setzte sich aus Tuningspezialisten, Redakteuren von Tuningzeitschriften, der Vorjahressiegerin, Linda Totzauer aus Hessen, und zwei Borbetmitarbeitern zusammen.



Freitag morgens um halb zehn machte sich die Jury auf, um die Fahrzeuge der Finalisten in Augenschein zu nehmen. Dabei waren auch die Besitzer und die Begleitperson, denn die ein oder andere Frage musste beantwortet werden. Aufgeregt war sicherlich jeder der Teilnehmer, egal ob er mit einem 3er BMW, einer Mercedes A-Klasse, einem Opel Astra, einen Trabi oder einem schicken Audi TT auf den Preis hoffte.



Die Zeit, bis zur Bekanntgabe des Siegers schien für die Teilnehmer unendlich, obwohl sie auf dem Stand von den Mitarbeitern der Firma Borbet gut mit Leckereien und Getränken versorgt wurden. Als der große Moment gekommen war, sammelten sich die Teilnehmer an ihren Fahrzeugen und dann kam es, das Finale.

Angespannte Gesichter, kalte Hände, nervöses auf und ab und dann wurde der Drittplazierte, Michael Kees aus Hahnstätten/ Hessen mit seinem Golf III Cabriolet auf das Siebertreppchen geholt.



Platz Nr. 3 Michael Kees aus Hahnstätten (Hessen)

Fortsetzung Seite 22



Ihm folgte auf dem 2. Platz Thomas Klink aus Alsdorf mit einem komplett in Eigenleistung umgebauten Toyota Yaris, der mit einem Luftfahrwerk für Aufsehen sorgte.



Gespannt blickt Doris nun mit ihrem Verlobten, Norbert Supper, in die Zukunft, denn diese wird eigens für den Mini hergestellte Felgen bringen. Borbet führt nur noch Felgen ab 14" und da der Mini 10" bereift ist, kann man auf diese Maßfelgen sicherlich sehr gespannt sein.

Der Sieg ging an Doris Zanotti aus Salzburg/Österreich, die ihren 72er Mini vorgestellt hatte. Dieser englische Kleinwagen war nicht das, was in der Tuningszene als „normal“ bezeichnet wird.

Er bestach die Jury mit dem Charme eines Oldtimers, mit dem Reiz der Farbe pink und allem, was ungewöhnlich ist. Neben dem pinken Werkzeugkofferchen durfte das farblich abgestimmte Radio und die schwarz- pinken Lederausstattung nicht fehlen.



Schon vor der Übergabe des Preises an Doris Zanotti und Norbert Supper konnten die Beiden sehr stolz auf ihr Werk sein, denn ständig blieben die Besucher vor dem kleinen Wagen stehen, machten Fotos und junge Mädchen fragten, ob sie in dem tollen, pinken Auto Platz nehmen durften. Auch die Frauen, die ihre Männer nur ungern begleitet haben, denn nicht alle Frauen lieben Autos, waren begeistert, als sie den Blick auf den Mini werfen durften. Sicherlich durfte sich abends der ein oder andere Mann anhören "so einen will ich auch haben".





Ein besonderer Hingucker ist der Mercedes SLR McLaren des Schweizer Auto-Designer Ueli Anliker. Der rot-goldene Sportwagen mit einem Wert von 4 Millionen Euro hat alleine 5kg Gold im Lack eingearbeitet, ist mit Rubinen besetzt und lässt sicherlich viele Herzen höher schlagen.



Anmerkung der Redaktion: Weitere Details über dieses außergewöhnliche Fahrzeug finden Sie auf Seite 41 - 42.

Neben den individuell verarbeiteten Fahrzeugen stellte Skoda ihren direkt ab Werk sportlich ausgestatteten Skoda Fabia RS vor, um auch der breiten Masse ein sportliches Fahrzeug bieten zu können, denn auch wenn jeder der Besucher von den getunten Fahrzeugen begeistert war, ist es nicht jedermanns Sache, ein Fahrzeug so hübsch herzurichten.



In Halle 7 veranstaltete die Reifenfirma Uniroyal den „European Tuning Showdown“, zu dem sich die 20 Finalisten der drei Vorrunden eingefunden haben.

Den ersten Platz belegte Dirk Hattenhauer mit seinem 1970er Opel Rekord C Coupe gefolgt von Thomas Kranjc mit seinem Opel Kadett D (BJ 1984) und Andreas Schäfer mit seinem 1993er Subaru LegacyTurbo auf dem dritten Platz.



Auch auf diesem Wege möchte ich der Gewinnerin des Borbet Werbestars, Doris Zanotti und ihrem Verlobten Norbert Supper, recht herzlich zu diesem Gewinn gratulieren und freue mich sehr auf ein baldiges Treffen!

Text & Bilder: Sara und Markus Letzner



The funny World of - Marketing Mobiles

Werbefahrzeuge der etwas anderen Art.

Outspan Orange (1972 - 1974) - Dieser außergewöhnliche Umbau in Form einer Orange, basiert zur 100% auf Mini Technik und wurde von der in East Sussex (England) ansässigen Firma Brian-Waite-Engineering exklusiv, mit Gesamtkosten in Höhe von £ 20.000, für die südafrikanische Citrus-Industrie als Werbefahrzeug gebaut.

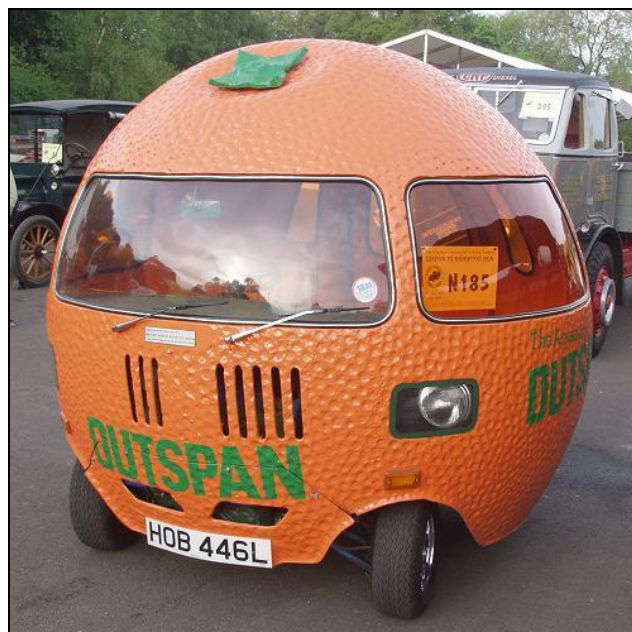


Insgesamt wurden sechs Stück des Outspan Orange hergestellt und für Werbeeinsätze in England, Frankreich und Deutschland eingesetzt. Ein Modell befand sich bis vor Kurzem in Süd Afrika noch im Einsatz.

Das Vehicel besitzt nicht nur den Hilfsrahmen, sondern auch Bremsen, Motor und das Armaturenbrett eines Leyland Mini 1000 MKIII.

Zum Gewichtsausgleich und Verbesserung der Fahreigenschaften, bedingt durch das stark verkürzte Fahrwerk, wurde kurzerhand ein 90kg schwerer Zementblock zwischen den beiden Hilfsrahmen eingelassen.

Fortsetzung Seite 25



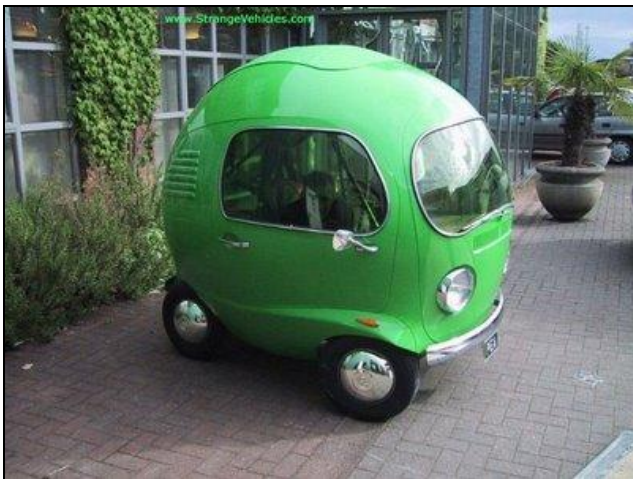
Das Chassis des Outspan Orange besteht aus lackierter Hartfaser und birgt im Inneren eine komplett orange Innenausstattung. Der Outspan soll eine unglaubliche Höchstgeschwindigkeit von 82 km/h erreichen und das bei einem Wendekreis von nur 17ft.





Bird's Eye Pea (2005) - Dieses für einen Werbespot der Firma Birds Eye Limited entwickelte Fahrzeug in Form einer Erbse, war im Dezember 2005 erstmals im englischen Fernsehen zu sehen.

In nur sechs Wochen kreierte das in London ansässige Unternehmen Asylum, daß sich auf Spezialeffekte spezialisiert hatte, ein stark modifiziertes Off-Road Go-Kart Chassis und bestückte es mit einem Honda-Motor. Das brachte das kleine Gefährt, mit nur 750kg Eigengewicht und ohne Getriebe, auf eine Geschwindigkeit von 50mph/80.47kph.



Der kleine Wagen besteht ausschließlich aus Sonderanfertigungen, bis auf die Scheinwerfer die von einem VW-Käfer stammen und den Blinkern, die einem Lancia entnommen wurden.



Der Werbespot: Der Spot begann damit, daß die „Erbse“ direkt vom Feld wegfuhr, aber auf ihrem Weg Stück für Stück des Chassis verlor.

Am Ziel angekommen, bestand das Fahrzeug nur noch aus dem Fahrgestell. Nun erschien ein grosser Kühllastwagen, aus dem eine völlig neue und komplette „Erbse“ herausfuhr.

Eine Sprecherin erklärte nun, daß Gemüse ab dem Zeitpunkt der Ernte beginnt seine Vitamine zu verlieren und deshalb die Erbsen von Bird's Eye Limited sofort nach der Ernte eingefroren werden, um diese bis zum Endverbraucher zu erhalten.
(Slogan: We don't play with your food)

Anmerkung der Redaktion: Diesen Spot findet Ihr im Original auf YouTube unter:
<http://www.youtube.com/watch?v=J-EsDOAPsjY>

Fortsetzung Seite 26



Cadbury Crème Egg (1988) - Cadbury Schweppes plc gab in den späten 1980er Jahren eine Reihe dieser fahrenden „Schokolade-Eier“ in Auftrag.



Diese waren zur Osterzeit nicht nur auf dem Dach des Cadbury World visitor centre in Bournville (Birmingham, England) zu bewundern, sondern z.B. auch bei Veranstaltungen in New York und vielen anderen Hauptstädten rund um den Erdball.



Das Cadbury Crème Egg besteht aus der Karosserie eines Bedford Rascal Vans, die mit einer Fiberglaskonstruktion und einer einzelnen grossen Flügeltüre versehen wurde. Die Autoscheinwerfer hingegen stammen aus einem original Citroen 2CV.

Durch die einzigartige Formgebung des Fussraumes, musste jedoch die gesamte Pedalerie versetzt werden, weshalb das Cadbury Crème Egg ausgesprochen schwierig zu fahren war.



Das Cadbury Crème Egg war so beliebt, das der Spielzeughersteller Corgi 1993 eine Miniaturausgabe produzierte, die ausschließlich über Cadbury World bezogen werden kann.



Web: www.mini-bs.de
Web: www.mantaworld.com
Web: <http://excoboard.com>
Web: www.beaulieu.co.uk
Web: <http://nationalmotormuseum.org.uk>
Web: www.hogsback.co.uk

Fortsetzung Seite 27



Duckham's Oil Can (1969) - Im Jahre 1973 vertrieb Duckham ein Schmieröl namens "New Formular Q". Für die passende Werbung wurde das damalige Rallye-Ass Paddy Hopkirk beauftragt, in einer fünfwöchigen TV-Kampagne eine riesige drei Meter hohe Ölkanne auf einem Fahrzeugunterbau zu errichten der von einem Mini stammen sollte.



Um drei Fuß verkürzt und mit einer Ford-Hinterachse ausgestattet, wurde das Duckham Q Car auf vielen Shows während den 1970er Jahren präsentiert. Die Lackierung wurde ja nach aktueller Verpackung des Schmieröles von Zeit zu Zeit angepasst.

Hogs Back Brewery Motorcycle (2006) - „The Beer Engine“ wie dieses außergewöhnliche Bike auch genannt wird, wurde ursprünglich für den „Bike of the year Award“, der im Laufe des „Biker Build Off-Programm“ des Discovery Channel's veranstaltet wurde, entworfen und gebaut. Leider gab es keine Kategorie für Motorräder mit Beiwagen, weshalb dieser Motorradumbau keinen Preis erringen konnte.



Doch erhält „The Beer Engine“ jährlich ihren wohlverdienten Ruhm auf dem im August stattfindenden Great British Beer Festival in Earls Court, wo sie mittlerweile zum Publikums-liebling geworden ist.



Hogs Bak Brewery beauftragte damals einen Chopper-Bike-Spezialisten, der diese ungewöhnliche Konstruktion um einen 1.600 ccm V-Twin Harley-Davidson Motor aufbauen sollte. The Beer Engine erreicht mit Leichtigkeit eine Geschwindigkeit bis zu 70mph/112.65kph und könnte fast bis auf das Doppelte beschleunigt werden.



Zündanlagentechnik für Young- & Oldtimer

Norbert Nysar - Rund um den zündenden Funken

Zündanlagentechnik - Ganz gleich, ob es um Probleme mit Zündverteiler, -läufer oder -kappen, Zündkabel, -spulen oder -kerzen bzw. um Kontaktsätze geht - Norbert Nysar leistet Erste Hilfe bei Young- und Oldtimern.



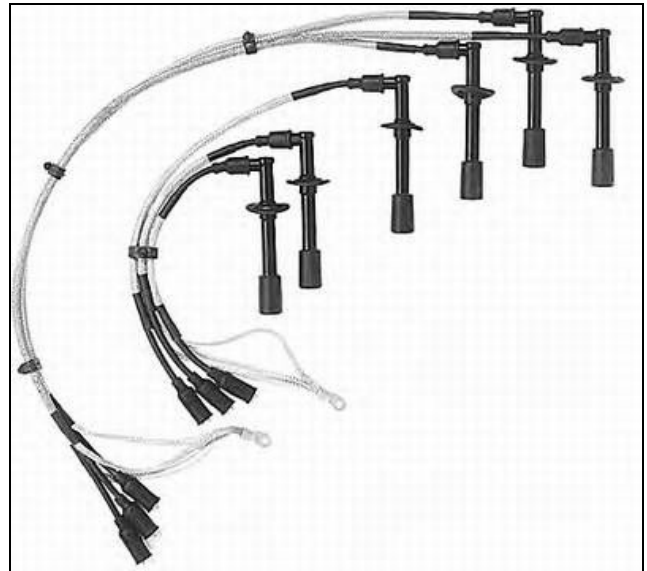
Zündleitungssatz für BMW 319, 320, 321, 326, 327

Hier finden Sie nicht nur Kupferkerntextilumflochtene Zündkabel für Vorkriegsfahrzeuge, sondern auch Zündleitungssätze für die verschiedensten Klassiker.

Sollte der gesuchte Zündleitungssatz nicht vorhanden sein, bietet Norbert Nysar seinen Kunde die Möglichkeit diesen individuell nach Muster oder Vorgabe von Sondermaßen anzufertigen.



Messing Vorkriegszündkabelschuh zum Stecken



Zündleitungssatz 911 3,0 SC Carrera

Zündender Service - Durch den vorhandenen originalen Bosch-Prüfstand, können Sie Ihren Zündverteiler einschicken und ihn auf exakte betriebsmäßige Funktion überprüfen und wenn notwendig, fachkundig überholen lassen.



Web: www.verteilerkappe.de
Mail: info@nysar-zuendkabel.de



Fahrzeuglegenden - Der Ford GT40

Ford vs. Ferrari - Die Geburt des Ford GT40 (1964 - 1969)

Ford vs. Ferrari - Die Entwicklung dieser Fahrzeuglegende entstand sozusagen aus einem persönlichen Vergeltungsschlag zwischen Henry Ford II und Enzo Ferrari.

Henry Ford II wollte 1962 zur Steigerung der Popularität seiner Wägen in den internationalen Rennsport einsteigen und an den gerade bei der jungen Generation sehr beliebten Langstreckenrennen in Le Mans und Indianapolis teilnehmen.



(links) Henry Ford II & (rechts) Enzo Ferrari

Um sein Vorhaben schnellstmöglich in die Tat umzusetzen und dabei bald an die vorderen Ränge zu gelangen, wollte er die komplette Firma Ferrari aufkaufen.

Anfänglich liefen die Verhandlungen gut, bis Enzo Ferrari darauf bestand die zukünftige Rennabteilung zu leiten und diese Ferrari-Ford zu benennen, was Ford wiederum ablehnte. Die Kaufverhandlungen endeten schließlich endgültig, als Enzo Ferrari 1963 die Unverkäuflichkeit seines Unternehmens verkündete.

Fortsetzung Seite 30



CarAdvice.com.au

(1968)

Und so beschloss Henry Ford II ein eigenes, ehrgeiziges Sportprogramm aufzubauen um Ferrari bei den 24 Stundenrennen bei Le Mans zu schlagen.

Für die Entwicklung der zukünftigen Fahrzeuglegende wurde in Slough (England) ein spezielles Entwicklungsteam zusammengerufen, daß unter anderem aus Erich Broadley (einschließlich seines Prototyps Lola mit einem Ford-V8-Motor) und John Wyer (Aston Martin) als Projektleiter bestand.



(1965)

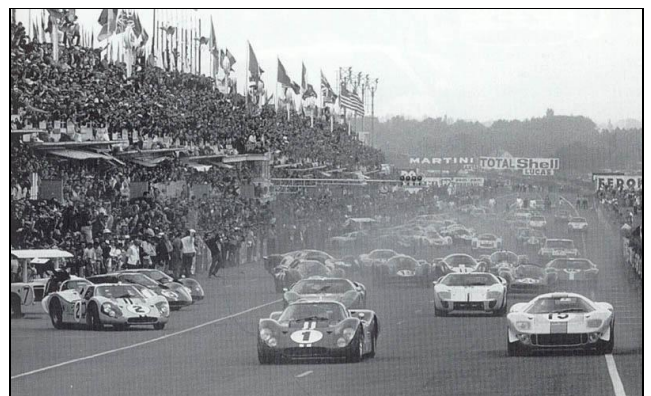
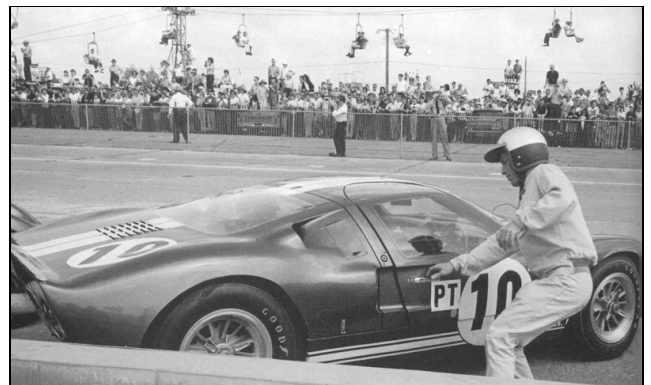


So entstand 1964 der GT40 MKI der über einen stabilen Stahlrohrahmen verfügte und als Prototypvariante mit einem 4,2-Liter-V8 Motor und einem Colotti-Getriebe von Ford USA ausgestattet war. Seinen Namen erhielt er nach der Bezeichnung **Grand Touring** und seiner geringen Bauhöhe von 40 Zoll (1,02m an der Windschutzscheibe gemessen).



Bill Milliken used a Ford GT40 to demonstrate safe handling characteristics for NHTSA officials in 1966.

Die Straßenversion hingegen besaß einen an der Hinterachse eingebauten 4,7-Liter-Motor wie er beim Ford Mustang verwendet wurden, sowie ein ZF-Getriebe. Der GT40 MKI wurde in begrenzter Stückzahl als Rennkitversion auch in den Verkauf gebracht. Das MK III Modell sollte wiederum nur bei Bedarf an einige wohlhabende Interessenten veräußert werden. Eines dieser MK III Modelle erwarb z.B. Herbert von Karajan 1968 (Österreich).



Nach dem Bau eines neuen 7-Liter-Motors für das MK II Modell, erreichte Ford endlich sein Ziel und feierte 1966 mit den Fahrern Chris Amon und Bruce McLaren den ersten Sieg über Ferrari in Le Mans.

Das MK IV Modell wurde 1967 speziell für das Le Mans Rennen mit einer neuen Karosserie ausgestattet und fuhr erneut den Sieg für Ford ein. Spätere Modelle des GT40 siegten mit ihren knappen 320 km/h zwei weitere Male zwischen 1968 und 1969.



Während des Produktionszeitraumes wurden nur wenige Exemplare mit gültiger Strassenzulassung verkauft. Insgesamt wurden 124 Stück dieser Wagen gebaut, darunter zwölf Prototypen und zehn MK IV Modelle. Ford selber spricht von 94 Serienwagen, von denen sieben MK III und 31 MK I für die Strasse umgerüstet wurden.



September 1968. GT40P/1075 is exhibited at the Paris Motor Show straight from winning the Le Mans 24 Hour Race.



- Web: www.caradvice.com.au
- Web: <http://luiscezar.blogspot.com>
- Web: www.seriouswheels.com
- Web: www.automobilemag.com





Rückblick - Der BORBET Werbestar 2010

Die Geschichte hinter dem Pressebild

Wie alles begann - Erst durch die Fragen der Reporter wurde mir eigentlich erst richtig bewusst, welchen weiten Weg und welche Veränderungen mein Mini durchlaufen hatte, bevor er so aussah wie auf diesem Pressephoto (Bild rechts oben).

Und da der Werdegang ebenso zu der Geschichte dieses Wagens gehört, wie die Bewerbung zum Wettbewerb vor einem Jahr, möchte ich Euch hier einen kleinen Abriss der Entwicklung zeigen, die vor vier Jahren im November 2006 begonnen hat.

Fast direkt nach dem Kauf 2006 erhielt mein Mini seine pinke Dachfolierung, die Streifen und die Häschen.



Kurz danach fanden wir einen Händler in Deutschland der rosa Webfell im Programm hatte (www.ukatex-shop.de) und ich nutzte kurzerhand meine Ausbildung als Damenschneiderin und nähte mir selbst einen Teil meiner ersten rosaroten Innenausstattung.



Die Sitze nähte ich ein wenig später kurzerhand in die, natürlich ein bisschen zu grossen, universalen Sitzbezüge ein.

Fortsetzung Seite 33



Und so ausgestattet ging es dann mit ihr das erste Mal auf eine größere Tour. (31. Mai bis 02. Juni 2008 Misano Mini Marathon, Italien)

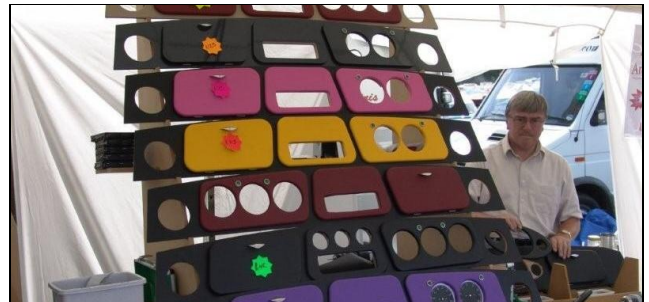
Einige Zeit später entdeckten wir während eines Messebesuches in Sinsheim einen Car-Hifi Hersteller aus England, der mittlerweile auch nach Deutschland importiert (www.inphaseaudio.co.uk).



Durch einige positive Reaktionen auf meinen Wagen, beschlossen wir schließlich mit ihr auch auf das Internationale Mini Meeting nach England zu fahren und wollten dafür noch ein paar kleine Änderungen vornehmen.

Und hier begann die Geschichte mit: „Was man mit einer Dose Lack...“ einer hitzigen Forumsdebatte im deutschen Mini-Forum über unsere „pinkerei“ mit einer Spraydose. (07.06.2009)

Fortsetzung Seite 34



Und so beschlossen wir, den Mini vor dem nächsten Internationalen Mini Meeting, noch mal so richtig zu pinken. Und ich gebe es ehrlich zu, dass dies zum Teil auch aus Trotz bzw. Wut über manche Postings im Forum geschehen ist.

Nach einigen Ab- und Umänderungen führen wir dann mit frisch gepinkten Motor auf das Internationales Mini Meeting, daß vom 07. bis 10. August 2009 in Birmingham/Longbridge (GB) stattfand.





...dann am 02.07.2010 kam das Schreiben von Borbet, daß wir unter den letzten zehn Finalisten für die Endausscheidung in Dortmund gelandet sind.



In diesem Zeitraum bewarb ich mich bei dem ausgeschriebenen Wettbewerb der Firma Borbet Group (03.12.2009).

Im Nachhinein betrachtet, finde ich es selber schon verrückt wie oft dieser Wagen eigentlich schon zerlegt wurde! Und so erhielt er nicht nur schon wieder eine neue Innenausstattung, sondern auch die dritte Variation eines Armaturenbrettes und weitere Komponenten wie Radio und Konsole.

So vorbereitet fanden wir uns dann vom 21. bis 24. Mai 2010 auf dem Internationalen Mini Meeting in Neumarkt in der Oberpfalz (D) ein. Und eigentlich hatten wir zu diesem Zeitpunkt beide schon mit weiteren Pinkungen am Mini abgeschlossen, aber...



Fortsetzung Seite 36



Und so entstand schließlich in weiterer wochenlanger Arbeit der BORBET-Werbestar 2010 wie Ihr ihn auf dem Photo gesehen habt.

Aber da wir nächstes Jahr auf dem Stand von Borbet zur Tuning World in Friedrichshafen (06.05.2011 - 08.05.2011) ausgestellt werden....sagen wir mal so, ein bisschen was geht immer noch ;)



Motor:

1300er Motor
KENT Nockenwelle 276S
Doppelte, einstellbare KENT Steuerkette
Hochhubkipphelwelle
Doppelte Ventildfedern
Neue Ventilführungen im Kopf
Geschliffene und polierte Ventile
Erweiterte Ansaugkanäle
Modifizierten HIF 44er Vergaser
Offener KN-Luftfilter mit Luftrichter
Fiat Pink 131 Lackierung

Car Hifi:

Hutablage:

InPhase PA900 Verstärker
InPhase XTP693ND Lautsprecher

Kofferraum:

InPhase PA1200 Verstärker
Rodek 10.0 Farad Kondensator

Subwoofer:

InPhase Subwoofer XTP210

Soundboard:

2 x Emphaser 7x10, 2x250W RMS

Front:

JVC-KD-SC401
CD/MP3/WMA/Front AUX-In 4x50W MOS-FET
BM-Boschmann Frontlautsprecher PR-222

Fahrwerk:

10 Zoll Bremsanlage
Original LP 918 Felgen

Innenausstattung:

Armaturenbrett & Konsole (Custom Consoles for Minis) Sitzbezüge inkl. Seitenteile (Autotrim Direct)

Sonstiges:

FIAMM elektropneumatischen Musik Fanfare (5 Horn) Melodie: La Cucaracha

President CB-Funkgerät Johnson II

4 x Ring PN716P Prism 15" Superflex Tube Pink FM
2 x Ring PN610P Led Styling Lamps Pink
1 x Ring RLFK300 Remote Control Fitting Kit



Rennbericht - Das Weerbergrennen 2010

Das Classic Weerbergrennen in Tirol (16. bis 17. Oktober 2010) Ein Bericht von Renè Sprung.

Das erste Mal hörten wir von diesem Rennen während eines Prüfstandlaufes bei TS Motorsport - "warum wir nicht mitfahren würden, es sei doch gleich bei uns in der Nähe?".

Ein paar Wochen später durchsurften wir nichtsahnend das Internet als uns die Starterliste des Rennens unterkam – weit mehr als 250 Fahrzeuge haben sich angemeldet, darunter auch ziemliche Minimonster – zumindest von Optik her durfte man sich unter der „Minifassade“ Gitterrohrahmen und andere Gemeinheiten erwarten.

Am Samstag zeitig in der Früh, reisten Christian und ich ca. 3h nach Tirol zum Werbergrennen – allerdings in Zivil, also ohne Mini - an. Als ideal erwies sich dort die Vorstartaufstellung, sämtliche Rennwagen fein säuberlich fast schon kilometerlang aufgereiht. Relativ achtlos marschierten wir an einem unscheinbaren gelben Mini vorbei, direkt zu den unserer Meinung nach „heißen Minis“ – ein großer Irrtum wie sich im Laufe des Rennens herausstellen sollte.



Nach einem Gang durch die Aufstellung, die uns ein Lächeln ins Gesicht zauberte – vom Fiat 500 bis hin zu Gruppe B Monstern – war alles vertreten was Rang und Namen hatte.



Dort blubberte ein Big Block V8, während 2 Autos weiter hinten Fahrzeuge standen, deren Verbrauch auf 100 km nicht mal den Hubraum des V8 Kollegen erreichten ...



3 km und 300 Höhenmeter sind die Eckdaten der Strecke, also mussten auch wir zumindest einen Teil davon erklimmen. Nach gefühlten 2h Fussmarsch und kurz vorm Höhenkollaps erreichten wir einen interessanten Teil – drei aufeinanderfolgende Kurven mit unterschiedlichen Radien.

Fortsetzung Seite 38



Was uns dort geboten wurde, war klassischer Motorsport vom feinsten! Während z.B. diverse Ausbaustufen der Audi Quattrofraktion (bis hin zum S1) souverän und unspektakulär, aber nicht langsam, den Berg bezwangen, gings bei den nervösen Hecktrieblern merkbar hektischer hinterem Volant zu.



Ich will hier aber auch einen namenlosen Zuschauer erwähnen, der uns schon alleine vom Klang her genau sagen konnte, welcher Wagen mit welchen Spezifikationen dahergeschossen kam – als anderes Extrembeispiel.

Den krönenden Abschluss des ersten Trainings bildete jedoch ein Fahrzeug, dessen Motorsound eher an einen Rasenmäher auf Ecstasy erinnerte, denn an ein Gruppe B Monster.

Niemand geringerer als Armin Schwarz zirkelte gekonnt um die erste Spitzkehre um bei der dritten Kurve dann durch einen kurzen gezielten Gasstoß den Lancia Delta S4 brutal anzustellen und im sauberen Drift die komplette Kurve – annähernd 100m - ausfuhr. Später beim Vorstart scharften sich dann selbsternannte Spezialisten um den Rallye Europameister und gaben ihm den sinnbefreiten Tipp, daß „nicht alle 8 Töpfe liefen“ – worauf dieser trocken antwortete, daß er ja nur 4 habe ...



Nach dem ersten verpflichteten Training gings bergab – zumindest für uns. Abermals nach einer gefühlten Ewigkeit und 2 Schnitzelburgern später standen wir wieder im Startbereich. Wir gratulierten dem Bestzeithalter Valentin Schneider (TS Motorsport) mit seinem VW Golf.

Dieser wusste noch gar nichts von seinem Glück, aber „vom Start weg muss ich bei dem Wagen nur grinsen, so geht der ab“ – so seine Worte in tiefstem bayrischen Dialekt.



Danach zog es uns zum wiederentdeckten, dezenten gelben Mini von Gregor Frötscher – vorher noch unbeachtet von uns links liegen gelassen – verneigten wir uns vor Ehrfurcht vor Mensch und Maschine.

Was wir damals noch nicht wussten – der Mini und sein Fahrer sind bereits für ihre Fahrweise und Erfolge bekannt – wie zahlreiche Onboardvideos zeigen.

Weiter gings dann zu einem Extremumbau des Mini Team Glaser. Sehr sauber aufgebautes High Tech Geschoss – Arden 8 Kanalkopf und Kohlefaserdach – um nur zwei Veränderungen herauszunehmen. Um den Rest vorzustellen, müsste man hier wohl eine Sonderausgabe beilegen.



Wir verließen Weerberg mit dem festen Vorsatz, nächstes Jahr sicherlich wieder dabei zu sein – vielleicht auch einmal auf der asphaltierten Seite der Absperrungen ...

Text & Bilder: Renè Sprung



Leider war der Rest des Wochenendes verregnet, aber diese Veranstaltung kann jedem Motorsportbegeisterten nur wärmstens empfohlen werden – sehr gut organisiert, moderate Preise und sensationelle Autos samt Fahrer. Hoffentlich wird es dieses Rennen ab nun wieder jedes Jahr geben.



Web: www.weerbergrennen.com



Mehr Platz im MINI - Thule Dachboxen

Thule Dachboxen - das kleine, grosse Platzwunder. Ein Bericht von Sara Letzner.

Thule Dachboxen - Das altbekannte Problem, man möchte mehr Dinge im Auto verstauen, als Platz vorhanden ist. Einkaufen und auch ein kleiner Ausflug sind mit dem kleinen Engländer kein Problem, nur bei einer Fahrt zu einem Treffen kann man schnell die Kapazität des Laderaumes überschreiten.



Oft sind ein oder zwei Kinder mit an Bord, aber auch der ein oder andere Minifahrer möchte auf den Treffen nicht auf seinen geliebten Vierbeiner, Hund, nicht verzichten. Wenn dann auf den Treffen noch ein guter Teilemarkt vorhanden ist, hat sicherlich schon mal jemand gezittert, alles gut heim zu bekommen.



Wenn man eine kostengünstigere Alternative zum Anhänger sucht, kann dies durchaus eine Dachbox sein.

Die Firma Thule bietet in ihrem umfangreichen Sortiment auch Grundträger für Fahrzeuge mit Regenrinne, wie sie am Mini zu finden ist, an. Dieser Träger hat die Nummer 951. Passend zu den Trägern kann man im Hause Thule direkt die passende Dachbox mit erwerben. Besonders passend ist die 370l große Box PACIFIC 100. Zur Montage ist kein Werkzeug notwendig.



Wenn man nun eine solche Box erworben hat, kann man sie direkt montieren und zum nächsten Treffen starten oder man passt sie noch seinem Mini an.

Web: www.thule.com

Text & Bilder: Sara Letzner & Simone Geismann



Hot Spots - My Car Sonderbericht

Könige der Strassen - Die Schönsten und Schnellsten

Der **Mc Laren SLR 999** - Dieses wohl einzigartige Projekt des Designers Ueli Anliker aus Winznau (CH) wird seinem Namen als „Red Gold Dream“, wohl mehr als gerecht, denn an diesem Wagen ist tatsächliches alles Gold was glänzt!



In rund 30.000 Arbeitsstunden schuf Herr Anliker ein mobiles Schmuckstück, daß wahrlich seinesgleichen in der Szene sucht. So wurden in der fünfundzwanzigschichtigen Lackierung Goldpartikel in der Menge von 5,5 kg eingearbeitet, während insgesamt 600 Rubine mit einer Größe von bis zu 35 mm den Außen-, sowie den mit Goldleder verkleideten Innenraum, zusätzlich zum funkeln bringen.



Doch dieser Wagen hat noch viel mehr zu bieten als das Offensichtliche und zeigt Jenen die sich nicht nur auf Äußerlichkeiten beschränken, seine zweite Schönheit und diese liegt definitiv im durchdachten Design und seiner fließenden Linienführung.

Denn der „Red Gold Dream“ ist, auch wenn er auf den ersten Blick so wirken mag, kein Concept Car wie man vielleicht erwarten möchte, denn sämtliche Um- und Aufbauten wurden unter Berücksichtigung sämtlicher Bauvorschriften angefertigt.



Fortsetzung Seite 42



Und dies beruht nicht zuletzt auch auf der imposanten Leistung des Motors, der sich im Namen des Wagens wieder spiegelt, denn die Zahl 999 steht für das ehrgeizige Ziel die 1000 PS Grenze zu brechen.

Unter der Motorhaube schlummert nichts Geringeres, als ein 5,8l AMG V8-Kompressor mit einem Hubraum von 5439 cm³ und einem Drehmoment von 820 Nm.

Der Mc Laren SLR999 erreicht zur Zeit eine Höchstgeschwindigkeit von 337 km/h, mit einem Beschleunigungswert von 0-100 km/h in 3,6 Sec.



Für das gesteckte Ziel der 1000 PS, überließ Herr Anliker in der Planung und dem Design nichts dem Zufall. Der vorgezogene Frontspoiler mit zusätzlichem Flügelwerk sorgt bei 350 km/h für einen zusätzlichen Anpressdruck von 100 kg, während die überschüssige Seitenluft über die harmonisch integrierten Seitenkiemen abgeleitet wird.

Die tief nach unten gezogenen Seitenschweller dienen der zusätzlichen Verbesserung der Aerodynamik, während der angepasste Heckflügel für weiteren Anpressdruck von 150 kg sorgt.

Selbst das Design der Felgen wurde unter Berücksichtigung der Linienführung und Funktionalität gestaltet. So sorgt die außergewöhnliche Formgebung der Speichen zum Beispiel für eine zusätzliche Kühlung der Keramikbremsanlage.



In Zahlen betrachtet, besitzt der Mc Laren SLR 999 einschließlich Entwicklungskosten, einen beeindruckenden Nettowert von über fünf Millionen Schweizer Franken.

Doch davon abgesehen, steht der Mc Laren SLR 999 von Herrn Anliker für mehr als einen Betrag oder eine Summe, denn in ihm hat er sein Bestreben etwas fast Perfektes wie einen Mc Laren SLR, weiter zu verbessern und so einen mobilen Traum an Design und Leistung zu erschaffen, für sich und die Szene realisiert. Und dies ist meiner Meinung nach das wahrlich Kostbare an diesem Wagen.



Web: www.anliker-ueli.ch

Fortsetzung Seite 43



Die **Königsklasse im Dragracing** - Unweit des „Red Gold Dream“ von Herrn Anliker befanden sich hingegen zwei besondere Exemplare der Dragracing-Szene von Gerd Haberman, die auf ihre Art und Weise die Besucher der My Car begeisterten.

Dragon Hunter (Jet-Funnycar)

Turbine: Pratt 6 Whitney J-60 mit Nachbrenner
Leistung: 15.000 PS
Schubkraft: 8000 kg mit Nachbrenner
Gewicht: 750 kg
Treibstoff: Kerosin (Jet A-1)
Verbrauch: ¼ mile (402m 120 ltr.
Bremsen: 4x Scheibenbremsen, hinten mit 4
Bremssättel und 2 Bremsfallschirme
Beschleunigung: 5.9 sec auf 480 km/h (kontrollieren)
Beschleunigungswerte: + 5 G beim Start
- 8 G beim Bremsen



Top-Fuel Dragster

Ex Budweiser USA „Kenny Bernstein“

Chassis: Hadman USA
Bodymaterial: Magnesium und Carbon Fiber
Radstand: 300" (7,65m)
Länge: 10 m
Gewicht: 950 kg
Reifen: Vorne Goodyear Eagle 22.0 x 25
Hinten Goodyear Eagle 36.0 x 17.0-16
Motor: TFX 500 cui (8200ccm) Aluminium HEMI V-8
Leistung: 7000 PS
Treibstoff: 85% Nitromethan
Beschleunigung: 0-100 km/h – 0,8 sec.
¼ mile (402m) – 4,8 sec. Auf 500 km/h.



Beide Modelle können für Events gemietet werden!
Web: www.jetdragster.de



Kings of Hot Rod - Bei dieser Sonderschau, die einmalig für die My Car zusammengestellt wurde, kamen Hot Rod Fans, Fotografen und Liebhaber außergewöhnlicher Fahrzeuge gleichermaßen auf ihre Kosten.



Die Fahrzeuge stammen aus den Baujahren 1932 bis 1942 und zierten schon viele Titelbilder mehrerer Fachzeitschriften. Unter ihnen befand sich auch der Preisträger des „European Hot Rod Award 2009“.





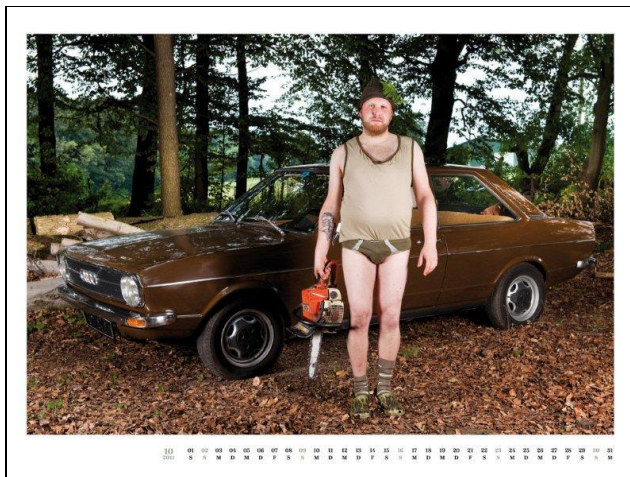
Top Tipp - Der Autowäsche-Kalender

Für Euch zum Jahresstart entdeckt - *Pirelli vs Feinripp*. Ein Bericht von Sara Letzner.

Das Jahr ist noch sehr frisch und Euch fehlt noch ein neuer Kalender für Garage, Arbeitsplatz oder gar die Wohnung? Hier ist der etwas andere Kalender für Euch!

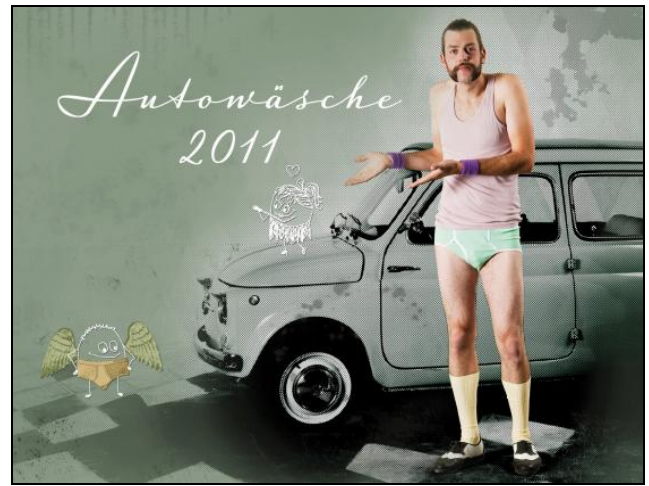
Der Autowäsche-Kalender - Zwangsläufig denken wir dabei an nackte weibliche Kurven, laszive Posen und glänzendes Chrom, doch die Designerin Janet Schürmeyer, selbst eine begeisterte Oldtimerfahlerin und die Fotografin Magdalena Schaarwächter, drehten den Spieß kurzerhand um und brachen somit den „heiligen Gral“ der automotiven Kalender Fotografie.

Noch immer glänzt das Chrom und sexy Posen ziehen unsere Aufmerksamkeit auf sich, doch räkeln sich hier keine eingöhlten weibliche Models auf oder vor den Motorhaube, sondern wahre männliche Helden des Alltags!



Helden, Karren und Onnerboxen - Unter diesem Motto setzten die beiden Herausgeberinnen Ihre persönlichen Feinripp Pin-Up's gekonnt in Szene und ließen sie in historischer Herrenbekleidung, die einen gewissen Charme von Mutti's Liebling und Vorstadt Casanova der 70er Jahre versprüht, vor den verschiedensten Alltagsklassikern posieren.

Bestellungen unter: www.autowaesche-kalender.de



Dabei entstand ein Kalender der ganz besonderen Art - so titelte zum Beispiel autobild.de: „*Endlich gibt es auch einen erotischen Auto-Kalender für die Damenwelt: Im neuen Autowäsche-Kalender zeigen sich knackige Kerle von ihrer besten Seite. Garantiert ungeschminkt und unrasiert!*“

Und bei casablanca.de war zu lesen: „*Autowäsche Kalender: Vergiss Pirelli. Die einen träumen von einem Kalender eines gewissen Reifenherstellers. Andere kaufen sich einfach den neuen Autowäsche Kalender. Kein Wunder: Mehr Sex geht nicht. Mehr Humor geht nicht. Mehr schrill geht nicht.*“





Rückblick - 6. Kart-Racing-Day in Essen

6. Kart-Racing-Day in Essen (Deutschland) mit Reibekuchen grillen. Ein Bericht von Sara Letzner.

Rückblick - 0°C, leichter Schneefall und langsam einsetzende Dunkelheit ließen einen nicht unbedingt an Rennsportveranstaltungen denken, als sich eine ganze Menge Mini-Fahrer in Essen auf der Daytona Kartbahn zum 6. Kart Racing Day trafen.

Allein ein einziger englischer Kleinwagen auf dem Parkplatz verriet die Mini-Fahrer, der Rest der Anwesenden griff bei dem Wetter lieber auf andere Fahrzeuge zurück und nutzen das Mini Feeling der Karts aus.



Im Vorfeld hatten sich schon achtzehn 3er Teams im Mini Forum (www.mini-Forum.de) gefunden, die nun ungeduldig und zum Teil auch leicht aufgeregt auf den Rennstart warteten, doch die Rennleitung erklärte zuerst noch ein paar wichtige Regeln und Abläufe, um Ratlosigkeit und Unstimmigkeiten auf der Strecke zu vermeiden.

Auch ein anstehender Kartwechsel wurde erklärt, so das jedes Team zwei verschiedene Karts während der Rennzeit zur Verfügung hatte. Bevor das 3stündige Rennen beginnen konnte, wurde ein 15 minütiges Qualifying gefahren, aus dem sich die Startreihenfolge ergab und natürlich alle von den vorderen Plätzen starten wollten. Die Fahrerwechsel musste das Team selbstständig einleiten, dafür gab es extra Nummerkarte, die dem Fahrer an der Strecke gezeigt werden musste.



Neugierige Blicke beobachteten den Bildschirm, der ständig die aktuellsten Rundenzeiten anzeigte und auch die beste Rundenzeit, die immer wieder geknackt wurde, bis sie bei 46,77 Sekunden lag und vom Team Matchbox heraus gefahren wurde.

Helme, nass geschwitzte Männer, aber auch ein paar Frauen, standen entlang der Start-/Zielgeraden und feuerten sich gegenseitig an, versuchten sich aber auch gleichzeitig sich von den vorangegangenen Runden zu erholen, denn auch ein Leihkart 30Minuten am Stück um die Strecke zu bewegen verlangt eine ganze Menge Körpereinsatz.



Fortsetzung Seite 47



Nach den drei spannenden Rennstunden gab es eine Siegerehrung, bei der jeder Fahrer einen kleinen oder auch etwas größeren Pokal als Andenken erhielt, die von Minicorner in Essen (www.minicorner.de), Faxe Racing in Oberhausen (www.faxe-racing.de) und Rüdell Motorsport in Duisburg (www.rueddel-motorrsport.de) gesponsert wurden.



Die ersten drei Plätze gingen an die Teams "BCT Fun Racer", "Team Bochum" und "Die alten Hasen". Das einzige reine Damenteam "TeuSpeed-Ladies" (Jenny, Katja und Sara) belegte den 16.Rang, obwohl es in diesem Team sogar zu einer hoffentlich nicht all zu schlimmen Verletzung kam.



Das Team Bochum hielt für alle noch eine kleine Überraschung bereit, blaue Quietscheentchen von ARAL, die sicherlich bei einigen am nächsten Tag schon ihren ersten Einsatz in der Badewanne hatten, um die Muskel nach der Anstrengung etwas zu beruhigen.

Im Anschluss an das nervenaufreibende Rennen, ging es in die Halle von Faxe Racing, wo schon leckere Reibekuchen, Wurst und Salate sowie allerlei Getränke auf die Mini Fans warteten.

Das urige Ambiente der Werkstatt, Minis, Motoren und einfach der Geruch, der leckeren Reibekuchen in der Luft, sorgten für einen gelungenen Ausklang des Tages, bei dem das Thema Mini ganz klar im Mittelpunkt stand und die kommende Saison freudig erwartet wird.



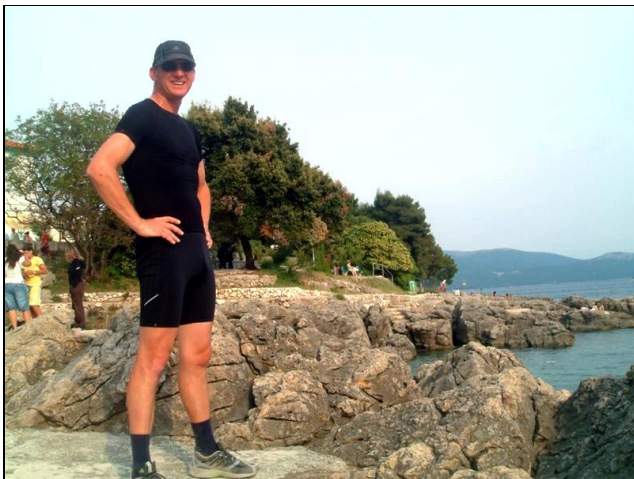
Partnerprojekt - Der Stille Nacht Marathon

Ein privat organisierte Benefizprojekt von Rudolf Gangel - Run for help!

Der **Stille-Nacht-Marathon** - Dieser Marathon ist ein privat organisiertes Benefizprojekt von Rudolf Gangel und wird rein durch freiwillige Spenden gesponsert.

Das Ziel dieses Projektes ist es, durch erlaufene Spendenkilometer am Ende des Jahres 2011 einen neuen Krankentransportwagen für das Österreichische Rote Kreuz finanzieren zu können.

Warum gerade ein neuer Krankentransportwagen für das Österreichische Rote Kreuz? „Jeder von uns weiß, wie wichtig diese Krankentransporte gerade für kranke, ältere bzw. behinderte Personen sind. Nach Erfahrungen aus dem privaten Umfeld bin ich zu dem Entschluss gekommen, mich für die Anschaffung eines zusätzlichen Wagens zu engagieren.“
(Rudolf Gangel - Bild unten)



Wie funktioniert der Stille Nacht Marathon? Der Stille Nacht Marathon findet über den Zeitraum eines gesamten Jahres (52 Wochen) statt. Der offizielle Startschuss des Marathons erfolgt am 24.12.2010 und endet somit am 24.12.2011.

In diesen 52 Wochen wird Rudolf Gangel 52 Läufe absolvieren mit einer Marathondistanz von jeweils 42 km. Dies ergibt eine Gesamtdistanz von rund 2.200 km. Diese 2.200 km stehen symbolisch für die oben erwähnten Spendenkilometer.



Im Vergleich - Die Nürburgring Nordschleife in der Eifel besitzt eine Gesamtlänge von 20,832 km, dies entspricht ziemlich genau der Hälfte einer Marathonstrecke (ca. 42 km), d.h. Rudolf Gangel wird während dieses Projektes sozusagen 104 mal über diese bekannte Rennstrecke laufen.

Anmerkung der Redaktion: Hierbei handelt es sich um meinen eigenen Schwager und ich möchte ihn natürlich bei seinem außergewöhnlichen Projekt unterstützen!

Deshalb würde ich mich sehr freuen, wenn der eine oder andere von Euch, dem diese kostenlose Zeitung hier gefällt, vielleicht einen kleinen Betrag als Anerkennung für sein Projekt spenden würde. Weitere Informationen über dieses Projekt findet Ihr natürlich auf der offiziellen „Stille-Nacht-Marathon“ Homepage! Eure Redakteurin Doris Zanotti

Web: www.stille-nacht-marathon.at

Email: r.gangel@stille-nacht-marathon.at

Kennwort: Stille-Nacht-Marathon

Geldspenden an das Rote Kreuz sind zweckgebunden. Mit dem Kennwort bestimmen Sie, für welches Projekt Ihre Spende eingesetzt wird. Spenden an das Rote Kreuz sind von der Steuer absetzbar!



Termine 2011 - 2012

Was tut sich im neuen Jahr!? *Neue Termine wurden rot markiert*

	04. bis 05. Jänner 2011	Planai Classic	Web: www.ennstal-classic.at
	06. bis 09. Jänner 2011	Eisrennen Bregenzwald	Web: www.motorsportclub-bregenzwald.at
	13. bis 16. Jänner 2011	Historic Ice Trophy	Web: www.historic-ice-trophy.at
	15. bis 16. Jänner 2011	Eisrennen Krumbach	Web: www.off-roader.at
	21. bis 22. Jänner 2011	Steirische Winterrallye	Web: www.winterrallye.at
	04. bis 06. Februar 2011	Bremen Classic Motorshow	Web: www.classicmotorshow.de
	11. bis 13. März 2011	Retro Classic Stuttgart	Web: www.retroclassics.de
	30. März bis 03. April 2011	Techno Classica Essen	Web: www.siha.de
	09. bis 10. April 2011	Veterama Ludwigshafen (A+M)	Web: www.veterama.de
	17. bis 17. April 2010	Veterama Ludwigshafen (M)	Web: www.veterama.de
	06. bis 05. Mai 2011	Nussdorfer Bergpreis	Web: www.omg-nussdorf.at
	14. bis 15. Mai 2011	Rossfeld Historic	Web: www.rossfeld-historic.de
	25. bis 28. Mai 2011	Kitzbüheler Alpenralley	Web: www.alpenralleye.at
	27. bis 29. Mai 2011	CoMic Mini Treffen	Web: www.cologneminiclub.de
	28. bis 29. Mai 2011	Oldtimermesse Tulln	Web: www.oldtimermesse.at
	15. bis 16. April 2011	Baden Classic	Web: www.baden-classic-sport.de
	01. bis 04. Juni 2011	Gaisbergrennen	Web: www.src.co.at
	03. bis 05. Juni 2011	Oldtimer Teilemarkt Bockhorn	Web: www.oldtimermarkt-bockhorn.com
	10. bis 13. Juni 2011	Internationales Mini Meeting	Web: www.bernerminiclub.ch



	24. bis 26. Juni 2011	6. Int. Minitreffen in Furx	Web: www.madminis.at
	24. bis 26. Juni 2011	16. Braunschweiger Mini Tage	Web: www.mini-bs.de
	23. bis 25. Juni 2011	ADAC Bavaria Historic	Web: www.bavaria-historic.de
	02. Juli 2011	5. Kellergassenclassic	Web: www.oldtimerrallye.at
	01. bis 07. Juli 2011	Höllental Classic	Web: http://e4cc.com
	01. bis 03. Juli 2011	Sternfahrt Henrichshütte	Web: www.sternfahrt.net
	10. bis 17. Juli 2011	Südtirol Classic	Web: www.suedtirolclassic.com
	24. bis 27. Juli 2011	Kom(m)pott Minitreffen	Web: www.ruhrpott-mini-ig.de
	24. bis 25. September 2011	Autobergrennen St. Agatha	Web: www.bergrennen.at
	30. Sep. bis 01. Okt. 2011	Salz & Öl	Web: www.src.co.at
	30. Sep. bis 02. Okt. 2010	Classic Expo Salzburg	Web: www.classic-expo.at
	08. bis 09. Oktober 2010	Veterana Mannheim (A+M)	Web: www.veterama.de
	25. bis 28. Mai 2012	Internationales Mini Meeting	Web: www.imm2012.hu
	07. bis 09. Juni 2012	ADAC Bavaria Historic	Web: www.bavaria-historic.de

Achtung - Für das tatsächliche Stattfinden der angegeben Termine wird keine Haftung übernommen! Daher bitte immer direkt und persönlich beim entsprechenden Veranstalter vorab erkundigen!

(A+M) Thema: Auto & Motorrad

(M) Thema: Motorrad

Kostenlos An einen
Schrauberhaushalt

www.supper-mini.com
norbert@supper-mini.com

The Daily Rust



Ausgabe Nr. 08/11

Freie Schrauber-Zeitschrift

Jänner 2011

Das dicke Ende

Impressum - Was es sonst noch zu sagen gibt.

Wichtiger Hinweis

Mini ist eine Marke der BMW Group. Die Namen Mini und Mini-Cooper sowie das dazugehörige Logo werden in dieser Zeitschrift nur zu Kennzeichnungszwecken verwendet. Diese Zeitschrift steht in keinerlei Verbindung mit der BMW Group oder der Marke Mini.

Haftungshinweis

Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links bzw. Verweise. Für den Inhalt der aufgeführten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.

Termine

Für das tatsächliche Stattfinden der angegebenen Termine wird keine Haftung übernommen! Daher bitte immer direkt und persönlich beim entsprechenden Veranstalter vorab erkundigen! Die Kontaktadressen findet Ihr natürlich immer unter dem jeweiligen Beitrag bzw. Termin.

Namentliche Nennung

Es lag mir fern, jeglich genannte Personen in den Texten oder gezeigten Bildern in irgendeiner Art und Weise zu beleidigen oder andersweitig zu verärgern, sollte dies jedoch der Fall sein, entschuldige ich mich hierfür und entferne natürlich den betreffenden Beitrag prompt von dieser Homepage.

Copyright

Viele der hier gezeigten Grafiken stammen von uns, die fremd entnommenen Grafiken unterliegen zum Teil dem Copyright. Sollte ich irrtümlich eine geschützte Grafik verwendet haben, entferne ich diese natürlich umgehend aus dem entsprechenden Artikel wenn der Eigentümer dies wünscht.

Bereicherung

Diese private Zeitschrift erscheint absolut kostenlos. Es werden keine Profite aus der Verteilung dieser und weiterer Auflagen gezogen. Sie dient lediglich zur Information.

Irrtümer, Druckfehler und Änderungen genannter Preisen vorbehalten.

Die Redaktion:
Doris Zanotti

Technik Support:
Norbert Supper

Web: www.supper-mini.com
Email: norbert@supper-mini.com

Co-Redaktion Deutschland:
Sara & Markus Letzner