

# Das Auto zwischen Fortbewegungsmittel und Kulturgut

Von K. Heinz Beck

Präsident Motor – Veteranen – Club Liechtenstein

Es ist eine überaus günstige Gelegenheit hier über „altes“ Blech zu sprechen – oder „heiliges Blech“ je nach Standpunkt. Einerseits bieten die „rollende Museen“ von historischen Fahrzeugen auf den Strassen eine Fülle von Anschauungsmaterial, andererseits gilt das aktuelle Jahr 2011 als die 125. Geburtsstunde des Automobils. Allerdings reklamierten viele „Köpfe“ die Erfindung des Automobils für sich. Bekannt ist, dass kein Geringerer als Leonardo da Vinci bereits die Idee hatte, Fahrzeuge zu bauen die selbständig fahren – und wurde da nicht angeblich bereits 1670 am Hof des chinesischen Kaisers Kangxi ein Dampfwagenmodell durch den China-Missionar Ferdinand Verbiest vorgestellt?

Bereits früh wurde mit der Erfindung der Dampfmaschinen die industrielle Welt auf den Kopf gestellt. In der Folge hatte neben der industriellen Verwendung der Siegeszug der Mobilität im wahrsten Sinne des Wortes mit dem „Teufelswerk“ Dampfzug begonnen. Bereits im 18. Jahrhundert wurden erste Teile einer Dampfmaschine erfunden. Daraus entstanden 1769 resp. 1801 die ersten Strassen-Dampfwagen. 1804 wurde die erste auf Schienen fahrende Dampflokomotive gebaut. Von da an gab es kein Halten mehr. 1826 fuhr die erste Dampflokomotive auch in den USA. 1835 in Belgien, 1816 in Deutschland, 1837 in Österreich und die erste Bahnstrecke in der Schweiz eröffnet 1847 von Zürich nach Baden: die „Spanisch Brötli Bahn“.

Noch etwas über Geschwindigkeiten: 1769 erreichte der Dampfwagen von Cugnot eine Geschwindigkeit von ca. 4 Km/H. Die „Locomotion“ von Stephenson war 1825 bereits mit 25 Km/H unterwegs. Die schnellsten unter ihnen erreichten ab 1936 über 200 Km/H.

Doch ein mit Dampf betriebener Motor ist gross, umständlich und schwer. So war es nicht verwunderlich, dass sich Erfinder diesem Thema annahmen und einen leicht zu bedienenden Motor entwickelten. Interessant dabei ist, dass mehr oder weniger zur gleichen Zeit verschiedene Tüftler ähnliche Ideen produzierten und Prototypen herstellten.

Doch bevor die ersten „Motoren“ starten konnten waren ein paar vorausgehende Erfindungen nötig, von denen wenig gesprochen wird:

Die Erfindung des Benzins 1825. Der englische Chemiker Michael Faraday erfand das Benzol durch die Destillation von Ölen.  
Die Vergaserentwicklung begann 1826 durch den Amerikaner Samuel Morey.

Als Erstem gelang es August Otto 1876 (1832-1891) einen Explosionsmotor zu konstruieren. (Deshalb werden auch heute noch die Automotoren „Ottomotor“ genannt.)

Zufällig leitete dieser August Otto zusammen mit einem gewissen Gottlieb Daimler eine Maschinenfabrik in Köln. Daimler entwickelte in der Folge diesen Motor in Stuttgart selbst weiter und konnte 1885 den ersten Motor präsentieren, den man gut in alle Fahrzeuge einbauen konnte und ebenso problemlos lief. Sein Mitstreiter war kein Geringerer als Wilhelm Maybach. Sein erstes Fahrzeug war ein sog. „Reitwagen“ mit 0,5 PS und einer Geschwindigkeit von 6 Km/H.

Otto verlor 1886 sein Patent und damit auch das Monopol auf die Entwicklung des Viertaktmotors, was natürlich für viele Tüftler ein Zeichen für den Aufbruch zum Automobil war.

Aber schon damals war Otto der Überzeugung, dass der Elektroantrieb als logische Folge davon eine Zukunft hätte. Schon 5 Jahre vorher hatte Gustave Trouvé das erste komplett fahrbereite Elektrodreirad auf der Elektrik-Messe in Paris vorgestellt. Im Jahre 2011 ist es nun bereits der siebte Versuch das Elektroauto in Serie zu produzieren und auch zu verkaufen.

Nicht weit weg von Daimler tüftelte Carl Benz (die beiden kannten sich nicht) an einem ersten Auto und es sollte die Urform des Autos darstellen.

Daimler war interessiert Motoren herzustellen und zu verkaufen, während Benz einen Motorwagen herstellen wollte. So ist das englische Daimler-Fahrzeug ursprünglich auf Gottlieb Daimler zurückzuführen, der dazu die Einwilligung gab. 1960 übernahm Jaguar die englische Daimlerfabrik.

Am 29. Januar 1886 liess Carl Benz seinen „Motorwagen“ patentieren. Das schien zu diesem Zeitpunkt keinen Menschen wirklich zu interessieren. Erst als 1888 seine Frau mit einer ersten Ausfahrt (natürlich ohne ihren Ehemann vorher zu fragen oder gar zu bitten mitzukommen) von Mannheim nach Pforzheim ihre Mutter zu deren Geburtstag besuchte, begann die Erfolgsgeschichte des Autos, denn über diese „unerhörte“ Fahrt wurde in allen Zeitungen berichtet. Auf der rund 70 km dauernden Fahrt wurde sie angefeindet und angepöbelt, so wie man sich das auch heute noch recht gut vorstellen kann. Trotz gewissen Pannen (das Strumpfband musste ebenfalls herhalten) und einem Einkauf von „Benzin“ in der Apotheke erreichte sie

mit ihren zwei Kindern das Ziel und auch die Rückfahrt nach Hause gelang perfekt.

1926 wurden die beiden Autofabriken von Daimler und Benz, die beiden ältesten Autofabriken der Welt, zu einer grossen Fabrik in Stuttgart vereinigt.

Übrigens arbeitete auch ein gewisser Herr Horch bei Daimler. Er gründete später in Zwickau die „Audi“-Fabrik.

Nicht vergessen werden darf dabei, dass Ferdinand Porsche massgeblich an vielen Entwicklungen beteiligt war.

Ab diesem Zeitpunkt begannen in vielen Ländern die Entwicklungen für neuartige „Fahrwagen“. Vor allem in Ländern wie England, Frankreich, Italien, der Tschechoslowakei und in den USA überboten sich die Erfinder mit Neuigkeiten.

In Fabriken für Fahrräder oder Nähmaschinen entstanden plötzlich Automobile, man wollte ja dabei sein. Viele Pleiten folgten, aber auch viele Erfolge konnten vorgewiesen werden – auch wenn viele davon die Zeit trotzdem wieder nicht überdauern konnten.

In diesen Jahren des Aufbruchs war die Erfindungstätigkeit gross. Was heute mit grossem medialen Aufwand als das Nonplusultra dargestellt wird, war alles schon einmal da – vor hundert Jahren:

Elektroantrieb(auch mit Nabenmotoren), Hybridantrieb etc. Auch viele der heutigen „Luxushilfen“ waren schon erfunden. Nur werden sie heute mit elektrischen Motörchen bewegt. Ansonsten fast alles beim Alten.

Zu dieser Zeit war auch die Schweiz gross in diesem Prozess vertreten und hat mehr Automobilfabrikate hervorgebracht als allgemein angenommen wird. So z.B. die Firma TURICUM in Zürich von 1904 bis 1912. Diese Personenwagen waren nicht die ersten die in der Schweiz hergestellt wurden. Bereits 1896 durfte Saurer diese Pioniertat leisten. Von den TURICUM Fahrzeugen wurden über 1000 Stück hergestellt, die auch im Ausland gut verkauft werden konnten. Die Krisenjahre des ersten Weltkriegs forderten 1912 die Schliessung des Unternehmens. (Das Logo des SMVC zeigt ein Turicum Fahrzeug)

Auch die Geschichte der Gebr. Charles und Frédéric Dufaux aus Genf darf nicht vergessen werden. Nicht weil es eine grosse Produktion (1904 bis 1907) von Automobilen gab, sondern wegen der Rennwagen, die sie hergestellt haben und auch gefahren sind.

Das erste Rennauto war für den Gordon-Bennet Cup 1904 hergestellt worden. Achtzylinder Reihenmotor mit 12,763 cm<sup>3</sup> Hubraum.

Ein Fahrzeug dieser Marke ist im Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Weitere bekannte Schweizer Marken waren z.B. Pic-Pic (Piccard-Pictet) 1906 – 1922 oder Martini (1897 – 1934) mit hergestellten 3'500 Autos die bedeutendste und erfolgreichste schweiz. Personenwagenfabrik. Insgesamt werden total 47 schweiz. Autohersteller aufgelistet, viele davon sind nicht mehr vorhanden.

Übrigens: auch Chevrolet, die bestens bekannte Automarke in den USA, war ein Schweizer. Und der Schweizer Alfred Büchi erfand 1905 den Turbo.

Neben der eigentlichen Autoproduktion waren viele Schweizer Carrossiers bekannt für ihre Qualitätsarbeit. Zu einer gewissen Zeit war es üblich Luxuswagen ohne Karrosserie ab Werk zu bestellen. Die Karrosserieherstellung war dann die Aufgabe dieser darauf spezialisierten Firmen.

Seit der Franzose Nikolas Cugnot bereits 1769 den ersten, aber kaum lenkbaren Dampfwagen baute, wurden immer wieder „Dampfautos“ konstruiert. So fuhr um 1830 schon ein Dampfomnibus regelmässig von Stratford nach London.

In den USA war der sog. „Stanley-Steamer“ sehr bekannt. 1897 stellten die Zwillingbrüder Stanley ein erstes dampfgetriebenes Automobil her. Das Fahrzeug wurde kontinuierlich weiterentwickelt und gipfelte 1906 mit dem „Stanley Rocket“ im Geschwindigkeitsweltrekord für Automobile mit Dampftrieb in Daytona Beach: 205,5 Km/h. Dieser Rekord hielt 103 Jahre.

Die Konkurrenz durch den Verbrennungsmotor wurde zu gross und 1917 verkaufen die Brüder die Firma. Nach Herstellung von 500 Fahrzeugen wurde 1927 die Produktion eingestellt.

England gilt als das Land der Dampfmaschinen und so ist es nicht verwunderlich dass alljährlich ein Treffen in Südengland im September mit Dampfmaschinen aller Art, vom dampfbetriebenen Karrussell bis zum Schlepper, stattfindet.

Für die spätere Entwicklung der Automobilindustrie war vor allem die Einführung der Fließbandproduktion im Jahr 1913 von Ford in den USA von weitreichender Bedeutung. Schon im gleichen Jahr laufen täglich mehr als 650 Tin Lizzys aus den Hallen. (alle Farben lieferbar sofern sie schwarz ist) Vom Ford Modell T wurden zwischen 1908 und 1927 mehr als 15 Mio. Exemplare hergestellt. Bis 1972 war das T Modell das meistgebaute Automobil, erst der VW Käfer löste den Vorkriegspionier ab.

In der Folge krepelte der erste Weltkrieg die Autoproduktion um: Kriegsmaschinerie wurde benötigt.

Erste Rennen mit diesen neuartigen Fortbewegungsmitteln liessen nicht lange auf sich warten.

Als das erste Autorennen gilt die Paris-Rouen Fahrt vom 22. Juli 1894. Die vier erstplatzierten Automobile waren mit Panhard-Levassor Motoren nach System Daimler ausgerüstet.

Zwei Jahre später machen sich in London 33 mutige Fahrer an den Start zum „London to Brighton Run“.

Anfang des 20. Jahrhunderts gab es kein Halten mehr und die Rennen wurden immer spektakulärer: die bekanntesten waren der Gordon-Bennet-Cup (1900 bis 1905), die Herkomer Konkurrenz (ab 1905) und natürlich 1907 die erste Rallye, die über 16.000 Km von Peking nach Paris führte.

Am 30. Mai 1911 wird erstmals das legendäre 500-Meilen Rennen von Indianapolis durchgeführt. 1916 ein erstes „Bergrennen“ auf den 4.301 m hohen Pikes Peak.

Nicht zu vergessen: das Monte Carlo Rallye feierte ebenfalls bereits das 100jährige Jubiläum. Weitere alte und berühmte Rennen sind die Mille Miglia, 24 Stunden von Le Mans und viele weitere.

In der Automobilgeschichte hat der Rennsport die technische Entwicklung massiv gefördert: Motoren, Fahrgestellbau, Reifen, Bremsen etc.

Als einer der Pioniere des Rennsports darf hier Ettore Bugatti erwähnt werden, der 1910 in Molsheim eine Fabrik gründete. Das Automobil von Bugatti wurde nicht sonderlich gut aufgenommen. Doch die Erfolge an den Autorennen machten Bugatti bekannt. Seine Konstruktionen überzeugten durch anspruchsvolle Lösungen wie Vierventiltechnik, hohe Leistung und gute Strassenlage. Zu dieser Zeit verfügten die Autos mehrheitlich nur über so etwas wie Hinterradbremsten. Wie Bugatti einmal sagte: die Rennautos werden gemacht um „Gas“ zu geben – nicht zum „Bremsen“.

1901 schafft ein von Maybach entwickelter Vierzylinder-Rennwagen den Sieg bei der Nizza-Automobilwoche: der Mercedes Rennwagen war geboren.

1950 ist mit einem Rennen in Silverstone das Geburtsjahr der Formel 1.

À-propos Geschwindigkeit: bereits 1938 erreichte Rudolf Caracciola auf der Reichsautobahn Frankfurt/Darmstadt mit einem Mercedes

Rekordwagen 430 Stundenkilometer. Zwei Stunden später erlitt Bernd Rosemeyer beim Rekordversuch mit einem Auto Union Rekordwagen den Tod. Abgesehen davon, dass das Auto in jeder Hinsicht am Limit der Möglichkeiten stand, war eine Seitenböe für den Unfall verantwortlich.

Viele tollkühne Rennfahrer (mit T-Shirt und ev. einer Kappe) erbrachten erstaunliche Leistungen mit ihren Rennfahrzeugen. Jedes Land hatte ihre Legenden: Von Ferrari über Alfa Romeo, Lancia, Mercedes, Lotus, Jaguar etc.

Noch eine Bemerkung zu den Bremsen. Im Verlauf der Zeit waren natürlich im Gegensatz zur Bemerkung von Ettore Bugatti die Bremsen schon ein Thema. Auch im Rennbetrieb konnte mit dem richtigen Einsatz der Bremsen die Geschwindigkeit erhöht werden. Vorreiter für die Scheibenbremsen war die Entwicklung durch Jaguar und Dunlop. Ein Jaguar C Type war das erste Fahrzeug das an einem Langstreckenrennen mit Scheibenbremsen ausgerüstet war: 1952 bei der Mille Miglia. Bereits ab 1957 waren bei der Auslieferung von Jaguar Fahrzeugen mehrheitlich die Scheibenbremsen gefragt.

Im zweiten Weltkrieg forderte der herrschende Treibstoffmangel wiederum die Tüftler heraus. Allerdings hatte man sich schon etwas früher damit beschäftigt.

Im Bestreben, von ausländischen Kraftstoffen unabhängig zu werden, wurde Georges Imbert (1884-1950), der Holzgas-Papst, von der französischen Regierung beauftragt einen Holzgasgenerator zu entwickeln.

Ab 1938 wurden in Deutschland entsprechende Generatoren in Lizenz hergestellt. Vor allem grossvolumige V8 Motoren waren dafür geeignet. So wurden auch Lastwagen von Saurer, Berna, Opel und Mercedes damit ausgerüstet. 1942 waren in Deutschland insgesamt 2'000 Holztankstellen bekannt, an denen trockenes Holz in Streichholzschachtelgrösse verkauft wurde.

Im Zweiten Weltkrieg wurden rund 6 Mio. KFZ mit Generatorgas betrieben. Neben Deutschland gehörten auch die Schweiz, Schweden und Russland zu den Ländern die einen Grossteil ihrer zivil genutzten Fahrzeuge auf Holzgas umstellten. Noch 1945 wurden in Köln 500'000 Holzgasgeneratoren hergestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg und dem Ende der Benzinrationierung wurde die Produktion der Holzgasfahrzeuge aufgrund ihrer niedrigen Leistung und ihrer komplizierten wie gefährlichen Handhabung fast

vollständig eingestellt. Nur wenige Fahrzeuge und Generatoren haben überlebt.

Das meines Wissens grösste Museum für Holzgasfahrzeuge und Generatoren steht in Liechtenstein, in Mauren.

Über die ersten „Autoschritte“ in unserer Gegend kann auf der Homepage des MVCL nachgelesen werden. Der Verlag Terra Plana in Sargans hat 2009 einen entsprechenden Artikel gebracht. Dazu einige Ausschnitte:

Das erste Automobil im Kanton St. Gallen wurde 1898 am Bahnhof Rheineck geliefert: ein Rochet-Schneider, hergestellt in Lyon. Anton Dufour ist somit der erste Automobilbesitzer in Kanton St. Gallen. Zugleich gründete er im Jahr 1904 den ACS, Sektion St. Gallen. Die Bündner waren noch etwas schneller. Der Davoser Landammann G. Issler besass bereits 1897 einen Benz.

Die neuen Formen der Mobilität führten automatisch zu gesetzlichen Regelungen und Vorschriften. Bereits im Juni 1868 genehmigte der Regierungsrat des Kantons St. Gallen eine Verordnung für die Ausführung des Omnibus- und Droschkendienstes in Ragatz. (heute Bad Ragaz)

Auch die Fahrräder kamen in den „Genuss“ von Gesetzen. Als sich neben den Fahrrädern auch noch eine stetige Zunahme der Automobile abzeichnete, sah sich der Regierungsrat des Kantons St. Gallen veranlasst, am 6. März 1903 eine Botschaft über eine einheitliche Regelung des Motor- und Fahrradverkehrs auf schweizerischem Gebiet zu veröffentlichen.

1904 unterzeichneten die meisten Kantone der Schweiz das sog. Eidg. Automobil-Konkordat für gemeinsame Verordnungen im schweiz. Strassenverkehr. Nur Uri, Graubünden und Thurgau nahmen diese einheitliche Regelung nicht an. Die zustimmenden Kantone erhielten eine Zuteilung von Nummernschilder. Die Zahlzuteilung endete mit 9999. Man war damals der Meinung mehr Fahrzeuge würde es in der Schweiz nicht geben.

Führerprüfungen wurden im Kanton St. Gallen erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg obligatorisch.

Diese unheimlichen Automobile mussten für Graubünden der Horror selbst gewesen sein, denn ab 1900 herrschte ein totales Autoverbot. Sogar Ärzte durften die Strassen nur befahren, wenn sie ein Pferd vor den Wagen spannten. Erst 1923 wurde das Fahrverbot teilweise und auf Probe gelockert. Nur zu gewissen Stunden durfte nach Graubünden

gefahren werden. Und dafür musste man natürlich auch bezahlen. Nach zehn! kantonalen Abstimmungen wurde dieses weltweit einzigartige Automobil-Fahrverbot im Jahre 1925 aufgehoben.

Wie immer erkennen findige Köpfe sofort die Chancen aus den Veränderungen und so fand bereits im August 1929 die 1. Internationale Automobilwoche in St. Moritz statt.

Und wie steht es mit Liechtenstein?

Da es wie überall ein Privileg von wohlhabenden Personen war ein solches Automobil zu besitzen, begann der Siegeszug nur zögerlich. Das Motorrad war fast genauso wichtig.

Die ersten bekannten Autobesitzer waren 1902 Marcus Amann, Verwalter des Konsumvereins Mühleholz und 1905 der Schaaner Arzt Alfons Brunhart.

Vor dem ersten Weltkrieg waren in Liechtenstein zwei Autos und zwei Motorräder registriert. 1925 gab es 47 Kraftfahrzeuge.

Auch die Vorschriften liessen nicht lange auf sich warten. Die „Verordnung über den Betrieb von Automobilen und Motorrädern“ von 1906 war die erste „autofeindliche“ Regulierung. Es beschränkte die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 15 km/h, ausserorts auf 45 km/h. 1908 verlangte der Landtag ein allgemeines Autofahrverbot. Stattdessen führte man ein Mautsystem ein.

Nach Aufhebung des Taxen-Systems trat Liechtenstein 1924 der internationalen Automobil-Konvention bei und erhielt dabei das Erkennungszeichen „FL“.

In der Folge entstanden in den 1920er Jahren die ersten Tankstellen und Reparaturwerkstätten, in den 1930er Jahren Taxibetriebe und Autofahrschulen.

Heute beträgt der Anteil Oldtimer an den bei der MFK eingelösten Fahrzeugen aller Art 1,61 %.

Eine genaue Beschreibung was ein „Oldtimer“ ist wurde vom internationalen Verband FIVA ausgestellt. Der MVCL ist seit 2004 Mitglied dieses internationalen Verbandes, dem nun bereits 84 Mitglieder aus 62 Ländern der Erde angehören. Dies repräsentiert über 1,5 Mio. Enthusiasten, die sich für historische Fahrzeuge interessieren. Die FIVA hat ein eigens Büro in Brüssel um in der Nähe der „EU-Gesetzesfabrik“ zu sein. Lobbying ist das Wort.



Die FIVA beschreibt einen „Oldtimer“ wie folgt:

Ein mechanisch angetriebenes Strassenfahrzeug, das

- Mindestens 30 Jahr alt ist
- Historisch korrekt erhalten und unterhalten ist
- Nicht täglich im Gebrauch ist
- Deshalb Teil des technischen und kulturellen Erbes ist.

Eine weitere Differenzierung je nach Ausbau und Standard ist separat aufgelistet.

Neu wird auch eine Bezeichnung für sog. „Youngtimer“ geführt: alle historisch erhaltenswerte Fahrzeuge zwischen 20 und 30 Jahren.

Höchst interessant ist eine Untersuchung der FIVA, die vor fünf Jahren gemacht wurde und den wirtschaftlichen Aspekt der Oldtimerszene in Europa resp. der EU beleuchtet. Für die Schweiz und Liechtenstein sind diese Zahlen ebenfalls entsprechend relevant.

Folgende Schlüsselzahlen sind bedeutsam:

#### 1) Wirtschaftliche Aktivität

- Aktivitäten im Zusammenhang mit Oldtimern bedeuten einen Umsatz von EUR 16,66 Mrd. pro Jahr
- Exportvolumen ist über EUR 3 Mrd.
- Über EUR 4,9 Mrd. werden für Versicherungen, Autokäufe, Benzin, Unterhalt etc. ausgegeben
- Privatverkäufe von Mitgliedern erreichen EUR 760 Mio.
- Oldtimerclubs geben EUR 12,4 Mio. für Drucksachen etc. aus
- Allgemeine Ausgaben von Clubs entsprechen etwa EUR 39 Mio.

#### 2) Beschäftigung

- Über 55'000 Personen verdienen einen Teil oder gänzlich ihres Einkommens mit der Oldtimerbewegung
- 67 % des Geschäfts mit Oldtimer wurde vor über 10 Jahren gegründet
- Bei den befragten über 9'000 Firmen planen 43 % neue Mitarbeiter einzustellen
- 22 % der Firmen wollen Lehrlinge einstellen und 49 % offerieren Praktikas

### 3) Anzahl und Gebrauch der Oldtimer

- Über 70% der historischen Fahrzeuge fahren weniger als 1500 Km pro Jahr
- Rund 1,5 Mio. hist. Fahrzeuge sind legal und strassentauglich
- Moderne Fahrzeuge fahren total 2,2 Trillionen Km. Nur wenige 0,07 % davon werden den historischen Fahrzeugen zugeschrieben

### 4) Kulturelle und soziale Aktivitäten

- 29 % der Oldtimerbesitzer verdienen weniger als EUR 30'000.— pro Jahr
- Für das Oldtimerhobby sind Enthusiasten 2,6 Mio. Nächte nicht zu Hause.
- 78 % der historischen Fahrzeuge kosten weniger als EUR 15'000.—
- Mitglieder nehmen an mehr als 265'000 Oldtimerveranstaltungen ausserhalb des eigenen Landes teil
- Die über 700 Transportmuseen in der EU besuchen jährlich 75 Mio. Touristen

Somit kann, um auf das „Blech“ am Anfang dieser Ausführungen zurückzukommen, gesagt werden, dass das heutige Allgemeingut Auto/Motorrad eine über hundertjährige Geschichte mit allen Facetten, mit allen Hochs und Tiefs vorweisen kann. Es ist somit auch den Sammlern und Enthusiasten dieser Fahrzeuge zu verdanken, dass die Geschichte dieser Technik nicht verloren geht: dass nicht nur die Geschichte nicht verloren geht, sondern dass diese auch auf den Strassen in Aktion gesehen werden kann. Es darf mit Recht und Fug behauptet werden, dass es Wert ist dieses Kulturgut zu bewahren. Abgesehen davon, dass dies ein besonderes Interesse voraussetzt, benötigt es auch eine mehr oder weniger grosse Geldbörse und jede Menge Zeit.

Noch ein paar Worte zum Oldtimerclub in Liechtenstein: dem Motor – Veteranen – Club Liechtenstein.

Gegründet 1994 darf der Club heute bereits über 160 Mitglieder zählen. Mit rund 15 Veranstaltungen pro Jahr mit Ausfahrten und Treffs wird die Clubgemeinschaft intensiv gepflegt. Der Club selbst ist Mitglied des internationalen Verbandes FIVA sowie Mitglied des Schweiz. Verbandes „Swiss Oldtimers“, dem grössten Schweiz. Oldtimerverband mit rund 10'000 angeschlossenen Mitgliedern.

Das gemeinsame Interesse wird gebündelt um den vielfältigen Herausforderungen in den Gegensätzen der alten und modernen Welt gerecht zu werden.

Vielen Dank für Ihr Interesse am „schönen alten Blech“.

Juni 2011