



die perfekten Spaltmaße sind. Er hat keine Kosten und Mühen gescheut, diesem Umstand gerecht zu werden. Sogar an Hand eines noch nie restaurierten Modellbruders aus dem Karmann-Fundus konnte genau Maß genommen werden.

Sollte also an dem Karmann-Auto, das sich anscheinend noch im Auslieferungszustand befindet, die Beifahrertür an der hinteren Kante zum Seitenteil wellig sein wie die blaue Donau, die Hauben aufliegen wie der Deckel einer alten Zuckerdose und die Fahrertür tiefergelegt sein wie ein Fuchsschwanz-Manta, dann muss ich sagen: Hut ab vor so viel Perfektion und hinein in die frischen Ledersitze.

Karl-Otto Arnold
Per E-Mail

Editorial

Editorial: Probleme bei der H-Zulassung bei Technischen Prüfstellen
Ausgabe 8/2014, Seite 3

Sie rühren da an einem Problem, das ich in etwas anderer Form leider auch erleben musste. Ich kann mich Ihrer Empfehlung im Editorial anschließen.

Nach 39 Jahren wollte ich meinen Glas V8 wieder zulassen. Das Fahrzeug wurde restauriert und stand in der Werkstatt. Ich hatte alle notwendigen Papiere (H-Gutachten, TÜV-Bericht, Versicherung etc.) dabei, ebenso den Kfz-Brief mit der Abmeldebekräftigung vom Januar 1975 und eine Besitzbestätigung an mich vom einzigen Vorbesitzer. Ich wurde bei der Zulassungsstelle jedoch abgewiesen. Die Begründung: Im Originalbrief von 1967 stehen keine Angaben zu Höhe, Breite, Länge des Fahrzeugs, die neuen EU-Papiere verlangen diese Daten in ihrem Eingabeprogramm jedoch.

Auch die von mir kontaktierte TÜV-Prüfstelle konnte kein Datenblatt beschaffen. Die Kfz-Typnummern aus dem Originalbrief können angeblich nicht übernommen werden, weil offensichtlich die Daten des früheren Herstellers Hans Glas GmbH in der elektronischen Datenverarbeitung nicht mehr existent sind.

Carsten Dietrich Brink
Per E-Mail

Hansa-Bestandsregister

Als Besitzer eines Hansa 1100 möchte ich auch zwecks Kontaktaustauschs ein längst überfälliges Hansa 1100/1700-Bestandsregister anlegen. Interessierte Fahrzeugbesitzer erhalten unter folgender Adresse einen Fragebogen: Hansa-Bestandsregister, Dieter Handke, Postfach 1141, 33759 Versmold, E-Mail: HANSA-Bestand@web.de

Dieter Handke
Per E-Mail

...dem Fuhrpark

ungewöhnliches Fahrzeug bereicherte Fuhrpark von Motor Klassik: das mobil Dethleffs Globabus I 15. Mit ihm machte sich das Redaktionsteam auf die 1000 Kilometer lange Reise von Stuttgart nach Le Mans. Dort drohen während der Fahrt ins Classic mit über 450 Rennwagen, 1000 Club-Fahrzeugen und mehr als 1000 Zuschauern hohe Zimmerpreise und lange Fahrtdistanzen zum Hotel. Einer der Le Mans-Campingplätze dagegen befindet sich nur 250 Meter vom Eingang zum Hotel. Der 115-PS-Diesel des Fiat-Ducato verbraucht eine erlaubte Dauertempo 120 bei 10,5 Liter Verbrauch. Ein Reisemobil empfiehlt sich für Besuche des Nürburgrings oder der Mille Miglia. Die Tagesmiete des Dethleffs Globabus liegt bei 135 Euro (ohne Steuerlimit). www.mcrcnt.de



...den Hotel zum 24-Stunden-Rennen

Ansonsten freue ich mich weiterhin über eine regelmäßige Berichterstattung über ihren Redaktions-Alfa!

Roland Brogli
Per E-Mail

Meister-Werk

Restaurierung: BMW 3.0 CSI (E9)
Ausgabe 8/2014, Seite 126

Ich komme nicht umhin, mich zu der Restaurierungsgeschichte des BMW 3.0 CSI zu äußern. Ich war wahrhaftig nie ein Spaltmaß-Fanatiker, aber was ich auf den Fotos dieser Reportage sehe, enttäuscht mich dann doch sehr. Offensichtlich passen ja weder die Motorhaube noch der Kofferraumdeckel richtig. Und vermutlich auch beide Türen nicht, was sich zumindest bei einem Blick auf die Beifahrertür vermuten lässt. Ich befürchte am Ende sogar, dass diese Spalten sich nicht einmal durch sorgfältiges Justieren minimieren lassen. Die Schönheit der Karosserielinie wird dadurch leider nachhaltig sehr getrübt. Ich bitte um Entschuldigung, aber ein „Meister-Werk“, wie die Geschichte betitelt ist, ist diese Restaurierung für mich so leider nicht.

Martin Nägele
Per E-Mail

Immer wieder ist in diesem Bericht zu lesen, wie wichtig dem Restaurierer die originalgetreue Aufarbeitung und vor allem