

Vor einigen Jahren war ich in einer Zwickmühle: Hatte ich doch den Organisatoren der Weihnachtsfeier unseres Oldtimerclubs versprochen, meinen kleinen MG J2 als Dekorationsobjekt zur Verfügung zu stellen. Regen ja, aber wer rechnete schon mit Schnee am Niederrhein? Es schneite wie verrückt in der Nacht und als ich das Auto am nächsten Morgen überführen wollte, waren die Straßen weiß. Für mich ein reizvoller Gedanke: mit dem Vorkriegs-MG durch den Schnee zu fahren; meine Frau erklärte mich für verrückt. Nun muss ich dabei sagen, dass der Body des J2 das Beste hinter sich hatte und sowieso eine Restaurierung anstand. Verderben konnte man da also nichts mehr. Die Bereifung bestand aus grobstolligen Avon-Reifen mit M+S-Symbol, somit eine legale Angelegenheit, wenn auch bar jeder Vernunft. Aber man wächst ja mit der Herausforderung, und versprochen war nun mal versprochen. Außerdem war einer der Vorbesitzer mit der Karre von England bis nach Istanbul und zurück gefahren, da werde ich doch die paar läppischen Kilometer durch den Schnee schaffen. Ich zog die lange olivgrüne Unterhose aus lang vergangenen Bundeswehrzeiten und einen dicken Pullover an, darüber Schal und die alte Boubourjacke, Handschuhe und Wollmütze waren ebenfalls im offenen J2 überlebenswichtig, denn trotz Sonnenschein



war es schweinekalt. Ich fuhr etwa 30 Kilometer über Landstraßen durch eine winterliche Traumlandschaft nach Krefeld. Bergpassagen gab es keine, trotzdem eine Herausforderung, wenn man moderne Winterreifen als Maßstab gewohnt ist und dazu noch ein Alltagsauto mit Frontantrieb fährt. Die etwa 12 Zentimeter breiten Reifen hatten wenig Grip; Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren im Schneematsch mussten sehr moderat und mit Bedacht erfolgen. Dazu natürlich der Hinterradantrieb, auch wenn nur moderate 36 PS von dem kleinen 850-Kubik-Königswellenmotörchen geliefert wurden. Und das durch die Kälte zähflüssige Öl machte das Schalten des unsynchronisierten Getriebes zu einer zusätzlichen Herausforderung. Trotzdem machte es Spaß ohne Ende, zumal ich in Krefeld bei den Ampelstopps wie ein Außerirdischer im UFO – in diesem Falle: unbekanntes Fahrobjekt – bestaunt wurde. Bei dem Wetter offen, und dann noch in so einem Auto... Die Fahrt verlief ohne Zwischenfälle, und abends bei der Weihnachtsfeier war ich natürlich der Held des Tages. Zwei Wochen später begann ich den MG zu restaurieren, seit zwei Jahren ist er wieder auf der Straße. Er ist wieder bereit für winterliche Abenteuer. Wir sind ja schließlich nicht aus Zucker!

Martin Herrig, Schwalmatal



Vor mittlerweile 13 Jahren kehrte ich wieder zurück zu den Wurzeln und kaufte einen 1976er C-Kadett als Limousine mit echten 31.500 Kilometern auf der Uhr, in super Zustand – und jetzt kommt's: Ich fahre den Opel täglich etwa 34 Kilometer zur Arbeit, so dass bislang

100.000 Kilometer zusammenkamen – störungsfrei versteht sich. Ich habe ihn direkt nach dem Kauf mit Lokari-Innenradhäusern versehen und mit Mike Sanders Fett konserviert. Kürzlich habe ich ihn restauriert, ein paar kleinere Sachen geschweißt und GFK-Kotflügel montiert. Bis auf die Lackierung erledigte ich alle Arbeiten selbst. Der Kadett ist nun wieder fit für die nächsten Jahre. Es macht jeden Tag Spaß, damit zu fahren – also für mich ist er ein Fahr- und kein Stehzeug. Den Kadett fahre ich das ganze Jahr. Im Winter sind halt Winterreifen auf älteren Felgen montiert.

Hans-Jürgen Potreck, Kleinmaiseid

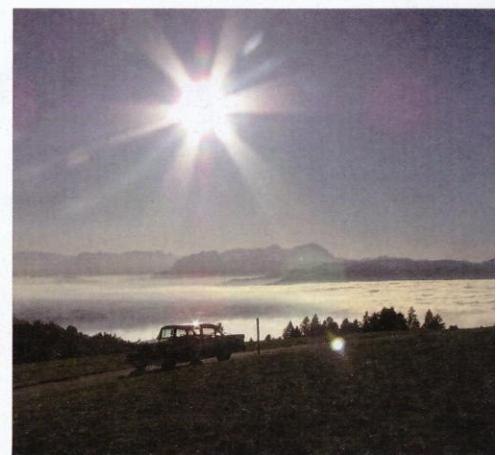
Ich fahre meinen DKW F12 Roadster schon seit Jahrzehnten auch im Winter. Eine Einschränkung muss auch ich dabei machen: Von etwa Anfang Oktober bis Ende März wird der DKW alle vier bis acht Wochen bewegt. Ich fahre nur auf Landstraßen, am Wochenende bei wenig Verkehr, wenn die Straßen trocken und absolut salzfrei sind. Hinter dem Kühlergrill ist alles schön abgeschirmt, um schnell auf Betriebstemperatur zu kommen und die Wärme zu halten. Dabei fahre ich immer etwa 40 bis 50 Kilometer, um alles zu bewegen wie Kupplung, Getriebe und Bremsen. Im Anschluss an die kleine Winterausfahrt wird der Wagen wieder abgedeckt. Bei diesen Ausfahrten wird nebenbei auch die Batterie aufgeladen, denn das ist gut und erhöht die Lebensdauer. Standschäden kenne ich nicht!

Heiner Petrichitz, Wiesbaden



„Ich fahre meinen Opel E-Rekord gerne mal im Schnee – so ganz ohne technische Helferlein“

Alexander Koch, Riedstadt



Fahren oder nicht fahren ist meines Erachtens keine Frage der Jahreszeit, sondern der Straßenverhältnisse. Was spricht denn dagegen, bei trockener und salzfreier Fahrbahn mal auf den Berg in die Sonne zu fahren? Solche Panoramen wie auf dem Foto kann man im Sommer gar nicht erleben. Schnee und Eis würde ich dem Bel Air natürlich niemals zumuten, er kennt ja nicht einmal Regen. In Zeiten, wo die Verbrenner zunehmend verteufelt und diskriminiert werden, sollte man sowieso jede Gelegenheit nutzen, sein Hobby zu pflegen und diese Freiheit zu genießen. Wer weiß denn, was noch alles auf uns wartet? Diese Entwicklung bereitet mir viel mehr Sorgen als die Frage nach der Jahreszeit. Und deshalb verkündet der Chevy frei nach John F. Kennedy: *As a free car I take pride in the words – Ich bin ein Benziner!*

Ulrich Müller-Linschius, Wörring