

Technikseminar: MFK-Abnahme und Veteraneneintrag

MFK-Abnahmen und Veteraneneintrag für unsere Lieblinge werden künftig von den Motorfahrzeugkontrollen anders gehandhabt. Die offiziellen Amtsstellen wollen sich nicht mehr mit schwierig herauszufindenden Details aufhalten - sie werden sich auf das Kerngeschäft beschränken (Mechanik, Bremsen, elektr. Anlagen, Rost etc.). Für den Rest gibt es einen Regimewechsel: Originalität, Umbauten, Änderungen etc. müssen vom Fahrzeugbesitzer belegt werden.

Im November fanden 34 Personen, nebst Clubmitgliedern weitere Alfisti, den Weg nach Winterthur, um sich über den Stand der Dinge zu informieren. Mit Robert Temperli, Technikverantwortlicher im FSVA, stand schlicht der Spezialist als Referent zur Verfügung.

Selbstverständlich kann ein Technikseminar über Alfa-Romeo-Modelle auch nicht irgendwo stattfinden: Die Schlossgarage in Wülflingen, eine alteingesessene Alfa-Romeo-Vertretung, bot das nötige Ambiente für diesen Anlass.

Robert Temperli dozierte in einem zweistündigen Referat und führte die Teilnehmer durch Begriffe wie Veteraneneintrag im Fahrzeugausweis, Type A, B, C, D und E sowie die daran gekoppelten Zustandsgruppen. Als Beispiele am Seminar dienten ein 2000er Spider und ein 2600er Sprint.

Gut sind die Baureihen 102 und 106 nicht „fake-gefährdet“: Hier kommt es niemandem in den Sinn, ein Modell nachzubauen und als Original weiterverkaufen zu wollen. Denn bei solchen Machenschaften beginnen die Probleme - es wird zunehmend schwierig, „gefakte“ Fahrzeuge als solche zu erkennen.

Autos aus unserem Club können grundsätzlich der Fahrzeugkategorie „Type A -Standard“ zugeordnet werden.



Zu verhandeln sind Massnahmen wie das „Umrüsten“ von Stahlfelgen auf Borrannis der 2.6er Zagato-Reihe. Offensichtlich reicht dies aus, dass aus der „A-Klassifikation“ ein „B“ wird. Also: Unter allen Umständen die Stahlfelgen behalten, damit von den speziellen und als Rarität geltenden Borrannis wieder zurück-gerüstet werden kann.

Die angeregte Diskussion zeigte jedenfalls, dass es wichtig ist, auf das Urteil von clubeigenen Experten abzustellen, die auch in der Lage sind, alles über einen Leist zu brechen. Nur so können Ungereimtheiten vermieden werden und nur auf diesem Weg ist eine „unité de doctrin“ sichergestellt.

Unser Club hat mit Mario Bontempi und Bruno Benz gleich zwei Experten, die für solche Expertisen beigezogen werden können. Beide haben bei der FIVA bereits Kurse absolviert.

Hier die FIVA-Fahrzeugkategorien:

Type A - STANDARD

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG mit den ZEITGEMÄSSEN SPEZIFIKATIONEN, wie es vom HERSTELLER ausgeliefert wurde. Kleinere kosmetische Veränderungen aus der EPOCHE und typisches Zubehör, wie es innerhalb der EPOCHE erhältlich war, können akzeptiert werden.



Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität in einer Art, wie sie typisch in der EPOCHE waren und mit Teilen entsprechend ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN.

Type E - Ausnahme:
Ausserhalb der EPOCHE ausgeführte Änderungen an einem HISTORISCHEN FAHRZEUG mit nachgewiesener Identität, die mit Teilen oder Technologien, die nicht in der EPOCHE erhältlich waren, durchgeführt wurden. Solch ein Fahrzeug muss immer den originalen Rahmen / Chassis oder Plattform und eine Karosserie entsprechend den SPEZIFIKATIONEN DER EPOCHE für das Modell haben. Nicht mehr als zwei der folgenden Haupt-Komponenten dürfen von der originalen Spezifikation abweichen: 1. Motor, 2. Getriebe, 3. Räder, 4. Vorderradaufhängung / Lenksystem, 5. Hinterradaufhängung

Solche Modifikationen können in jüngerer Zeit erfolgt sein und haben keinen Einfluss auf die Datierung des Fahrzeuges.

Zustandsgruppen

Zustand 1: AUTHENTISCH - wie ausgeliefert erhalten. Geschichte lückenlos bekannt.

Zustand 2: ORIGINAL - wie ausgeliefert, aber gebraucht und unterhalten, kleinere Reparaturen, Verschleissteile ausgewechselt. Geschichte lückenlos bekannt.

Zustand 3: RESTAURIERT - zerlegt oder teilzerlegt, repariert und wieder nach dem ursprünglichen Konzept aufgebaut.

Zustand 4: REKONSTRUIERT - mit Teilen eines oder mehreren Fahrzeugen desselben Typs.

Zustand 5: REKONSTRUIERT - mit Teilen eines oder mehreren Fahrzeugen desselben Typs.



Typ B – umgebaut in der Epoche:

Ein HISTORISCHES FAHRZEUG, welches in der EPOCHE für einen besonderen Verwendungszweck speziell angefertigt oder verändert wurde, typisch in seiner Art und dadurch von eigenem historischem Interesse.

Type C – Nachbauten + Replikas:

Ein NACHBAU ist die Kopie eines HISTORISCHEN FAHRZEUGES, mit der ein spezifisches Modell dargestellt wird, gebaut ausserhalb der EPOCHE von einem NACHBAUER, mit oder ohne Teile, die den ZEITGENÖSSISCHEN SPEZIFIKATIONEN entsprechen. Solch ein HISTORISCHES FAHRZEUG muss klar beschrieben sein, um anzuzeigen, dass es ein NACHBAU ist. Das HISTORISCHES FAHRZEUG bekommt einen Namen, zusammengesetzt aus den Namen des NACHBAUERS und des HERSTELLERS und des Modells, von dem das Fahrzeug ein NACHBAU ist (Beispiel: Smith Bugatti Type 35).

Ein REPLIKAT muss den obigen Bedingungen entsprechen, wurde aber vom HERSTELLER des originalen Fahrzeuges gebaut.

Beide, NACHBAUTEN und REPLIKATE von historischen Fahrzeugen werden gemäss dem Datum ihrer Type D – umgebaut ausserhalb der Epoche:
Ausserhalb der EPOCHE ausgeführte Umbauten und