



DEUTSCHER AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB E.V.

Clubmagazin

3-2023

54. JAHRGANG



4 DAVCler
bei der
ASC-Ausfahrt
für Vorkriegs-
fahrzeuge



Aufarbeitung für Oldtimer

Bei uns erhält der Kunde für seinen Oldtimer die passende reparierte Kupplung mit annähernder Erstausrüsterqualität zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Kontakt:

Frank Lass und Gerd Bobermin

Telefon: 0521 41703-30

E-Mail: frank.lass@zf.com



Liebe DAVC-Mitglieder, liebe technikbegeisterte Leserinnen und Leser,

heute liegt ein Clubmagazin vor Ihnen, in dem die Themen alternative Kraftstoffe, Umweltverträglichkeit sowie Ehrungen für umweltverträgliches Handeln bereits einen großen Raum einnehmen.

In diesen Rahmen hinein passt die Arbeit des „Parlamentarischer Automobil-Kulturgut“ (PAK). Die Protokolle des Arbeitskreises sollten Ihnen alle vorliegen. Dennoch möchte ich an dieser Stelle versuchen, die Thematik der letzten Sitzung zusammenzufassen, vor allem unter dem Aspekt, dass jedes einzelne Mitglied unseres Vereins wichtig ist, die Argumente für den Erhalt des automobilen Kulturgutes nach außen vertreten zu können.

Es geschehen momentan aus meiner Sicht seltsame Dinge. Auf einer der letzten Ausfahrten lief ein kleines Mädchen, so ca. 5 Jahre alt, an unseren historischen Fahrzeugen vorbei und meinte: „Papa, das Auto stinkt.“ Hier ist eine Menge argumentativer Handlungsbedarf! Mag sein, dass die Oldtimer beim Verbrennen anders riechen. Was aber ist eventuell der Hintergrund für eine solche Bemerkung? Wodurch wird eine solche Bemerkung ausgelöst? Wer erklärt? Dieses kleine Mädchen wird eventuell von seinen Eltern mit einem 400 PS Auto in den Kindergarten gebracht, sei es mit Elektromotor oder Verbrennungsmotor. Wird da darüber nachgedacht oder bemerkt, dass ein solches Auto „stinkt“? Ein Auto, dessen Strom aus einem Kraftwerk mit fossilen Energien kommt, „stinkt“ nicht? Die Einseitigkeit des Verdammens von Verbrennungsmotoren, häufig die Berichterstattung in der Presse, das Vergessen von Alternativen, die Tatsache, dass Fahrzeuge mit Elektromotoren in ihrer Gesamtbilanz keineswegs eine positive CO₂ Bilanz aufweisen (von der Batterieherstellung bis hin zum Recycling) und dem, wenn das Fahrzeug nicht von privaten erneuerbaren Energien gespeist wird, derzeit keineswegs „CO₂-neutralen“ Strom: Das sind alles Themen, mit denen wir uns auseinandersetzen wollen und müssen.

Der Parlamentarischer Automobil-Kulturgut hat sich auch im Juni dieses Jahres erneut mit diesen Punkten auseinandergesetzt. Die Themen waren divers und reichten über e-fuels, den nicht zu vernachlässigenden Wirtschaftsfaktor von Old- und Youngtimern, die Einwände des Bundesrechnungshofes zum Thema H-Kennzeichen bis hin zur LED-Beleuchtung für historische Fahrzeuge mit Straßenzulassung.

Von meiner Seite muss ich immer wieder auf das Thema CO₂-Fußabdruck, den ein Fahrzeug während seiner Gesamtlebensdauer hinterlässt, zurückkommen. Für alle Fahrzeuge gilt, unabhängig von unseren historischen Fahrzeugen, den Blick auf die Energie- und Rohstoffbilanz nicht zu ver-

gessen. Genau das wird immer wieder vergessen.

Alle zugelassenen PKWs in Deutschland, ohne Berücksichtigung von historischen Fahrzeugen, sind im Durchschnitt mehr als 10 Jahre alt! Alle PKWs mit Verbrennungsmotor könnten mit e-fuels sofort CO₂-neutral gefahren werden. Alles wäre für eine Umsetzung vorhanden, ist aber regelrecht ausgeblendet, wenn nicht sogar verhindert worden. Wir hätten Solarenergie im Überfluss in den südlichen Regionen, sogar in Europa, und auch genügend Wasser; da wir das Meerwasser ebenfalls für die Erzeugung von e-fuels verwenden könnten, alle Transportwege (die Grundstoffe der fossilen Kraftstoffe wurden und werden weiterhin durch Pipelines oder Schiffe in unsere Region geleitet) und alle Vertriebsmöglichkeiten (Tankstellen) wären vorhanden.

Wer hat da blockiert? Es war wissenschaftlich noch nie gut gewesen, nur in eine Richtung zu blicken und Alternativen außer Acht zu lassen. Genau das, so kommt es mir vor, ist aber beim Thema Automobil geschehen. Es ist ein Prozess, in dem viele Räder ineinandergreifen, in dem vieles nicht zu verstehen ist. Entwicklungen, wie die Studie zum 1-Liter-Auto von VW, sind längst in der Bevölkerung in Vergessenheit geraten, dabei ist diese Studie erst 20 Jahre alt. Brauchen wir wirklich Fahrzeuge mit Elektromotor oder Verbrennungsmotor von über 500 PS? Sind nicht genau solche Fahrzeuge in der Bevölkerung polarisierend? All das hat nur indirekt etwas mit dem Thema historische Fahrzeuge zu tun, sorgt aber indirekt für Unverständnis beim Thema historische Fahrzeuge. Dabei gerät immer wieder in Vergessenheit, dass der Anteil der Oldtimer an allen gefahrenen Kilometern nur 0,05% beträgt. Hier ist weiterhin viel Handlungsbedarf.

Der Parlamentarischer Automobil-Kulturgut setzt sich auch in Zukunft mit all diesen Themen auseinander. Ein herzliches Dankeschön an Carsten Müller, der in dieses Thema viel Zeit und Arbeit investiert. – Bitte nutzen Sie die Kommunikation, reden wir über diese Themen!

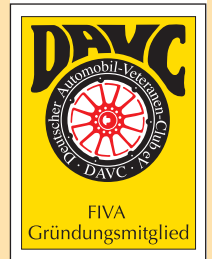
Ihnen allen noch einen schönen Sommer.



Barbara Kieslich



Die Themen dieser Ausgabe



TITELBILD: „PEUGEOT 402“ (S. 6 FF) – HORST-DIETER GÖRG

EDITORIAL: BARBARA KIESLICH PRÄSIDENTIN DES DAVC	3	AUS DEN LANDESGRUPPEN / AUF TOUR / MESSEN: JUBILÄUMSAUSFAHRT DER LG RHEIN-MAIN JOACHIM STICKSEL	29
AUF EIN WORT: HORST-DIETER GÖRG REDAKTEUR DES CLUBMAGAZINS	5	MIT DER LG ALLGÄU AUF DER KLASSIKWELT HARALD STEIN	32
TITELGESCHICHTE / AUSFAHRTEN: MIT DEM ASC UNTERWEGS MICHAEL KREUZ	6	BRUNCH UND FAHRZEUGTAUFE DER LG OBERBAYERN HARRIET VON OELHAFEN	36
MIT eFUELS BEI DER MILLE MIGLIA PHILIP BEISEL	12	CRUZ DEL SUR HARALD STEIN	38
AKTUELLES: DAMENSAUSFAHRT MIT WALTER RÖHRL CAROLA LOBZENSKY-VOGLER	19	BUCHBESPRECHUNG: 50 JAHRE ALT-OPEL IG HORST-DIETER GÖRG	44
EHRUNG FÜR ZF HORST-DIETER GÖRG	22	INTERN: WIR NEHMEN ABSCHIED ANZEIGEN	45
HISTORIE: VOLKSWAGEN TYP 30 KDF, 1937 RONY LUTZ	24	VORSTANDSMITGLIEDER, LANDESGRUPPEN	46
TECHNIK-GESCHICHTE: AUTOMOBILE ZEPPELINGESCHICHTE JÜRGEN BLEIBLER	26	TERMINE, IMPRESSUM	47

VORANKÜNDIGUNG für 4/2023:

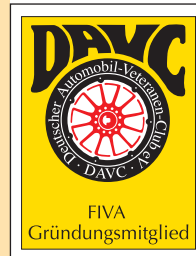
Über 35.000 Zuschauer bei den Classic Days, dem „kleinen Goodwood“ auf dem Festland. Rennsportbegeisterte und Funktionäre trafen sich am ersten Wochenende im August in Düsseldorf. Egal, ob im Rennoverall oder stilistisch sicher als „großer Gatsby“ nebst Gattin, es war für jeden was dabei. Wir waren dabei und werden im nächsten Heft ausführlich berichten.

Friedhelm Steinhaus
Präsident DAVC LG Nordrhein-Westfalen



www.davc.de

Nach vorn schauen!



Der Allgemeine Schnauferl-Club organisierte eine besondere Ausfahrt für Vorkriegsfahrzeuge. Da war es gut, dass Michael Kreuz und drei weitere DAVCler nicht nur dort „Flagge“ zeigten und mitfuhren, sondern gleich auch noch die Titelgeschichte lieferten!

Böse Zungen behaupten zwar, die Mille Miglia in Norditalien sei heute nicht mehr die Veranstaltung, die sie einmal war – aber letztendlich geht die Zeit auch weiter ... Kommerzialisierung hin oder her, das Flair um diese Veranstaltung ist schwerlich zu überbieten, leben und genießen können die „Tifosi“ zweifellos ...

Als wir im letzten Clubmagazin das Thema e-Fuels ankündigten, konnten wir noch nicht ahnen, was HK-engineering dazu plante – mit dem Einsatz eines MB 300 SL, pilotiert von Jochen Maas bei der „MM“ eine echte „Steilvorlage“ für diese Ausgabe. Hierzu gibt es hoffentlich in naher Zukunft noch viel mehr Beiträge, die Mut machen, auch für den „Verbrenner“ nach vorn zu schauen und sich nicht von der Politik diesbezüglich aufs Glatteis führen zu lassen, es geht!

Nun kann man auch darüber streiten, ob es gut und richtig ist, als Regierung nichts zu tun oder das Falsche – wir als „Anwender“ dürfen uns unseren kritischen Blick nicht nur erhalten, sondern bitte auch weiterpflegen. Es kann nach meiner Einschätzung jedenfalls nicht sein, das Aus für den Verbrenner zu manifestieren ohne echte Alternativen zu haben – Die E-Mobilität allein kann dies jedenfalls nicht leisten ...

Über die dringende Notwendigkeit des Klimaschutzes braucht nicht weiter diskutiert zu werden – die Folgen unserer hochentwickelten Industriegesellschaft und der damit verbundenen Mobilität sind nicht wegzudiskutieren und leider nicht erst seit den Wald- und Buschbränden in Südeuropa, aber teilweise auch bei uns, allgegenwärtig. Aber es bedarf belastbarer Lösungen bzw. Alternativen, denn davon hängt letztlich auch unser aller Überleben ab. Wie brandgefährlich – im wahrsten Sinne des Wortes – E-Mobilität ist, zeigte uns kürzlich erst der in der Nordsee brennende Autofrachter „Freemantle Highway“, der nicht nur die Bergungskräfte noch etwas länger beschäftigen dürfte.

Dabei hat E-Mobilität von der rein technischen Seite eine interessante und lange Geschichte, mit der es sich durchaus lohnt einmal näher zu befassen – und die war in rund 140 Jahren von sieben Aufschwüngen geprägt, die auch eines Tages aufgrund geänderter Rahmenbedingun-

gen wieder vorbei waren! So ist es mehr als erfreulich, dass Deutschland in Brüssel mit e-Fuels ein „Hintertürchen“ für Diversität in der Antriebstechnik offenhalten konnte, Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft!

Da passt es sich gut, dass einer unserer treuen Inserenten mit der seit Jahren im Werk Bielefeld praktizierten, intensiven Wiederaufarbeitung von Kupplungen erneut für sein umweltbewusstes und effizientes Handeln geehrt wurde, herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle!

Wie auch immer so ein besonderer Termin möglich war – für die aktuelle Damenausfahrt der LG Oberbayern Walter Röhl als professionellen Instruktor gewonnen zu haben, war schon bemerkenswert und es ist auch anerkennenswert, dass solche Veranstaltungen im DAVC zu einer Selbstverständlichkeit geworden sind, über die in einer emanzipierten Gesellschaft nicht weiter diskutiert werden muss – zumal, wenn in anderen Clubs Frauen teilweise noch von der regulären Mitgliedschaft ausgeschlossen sind. Da fragt man sich dann schon mal, in welchem Jahrhundert wir denn eigentlich leben?!

Rony Lutz hat für die Heftmitte wieder mal ein ganz besonderes Motiv geliefert, wozu der dort gezeigte Wagen erst kürzlich rekonstruiert werden konnte, worüber noch zu gegebener Zeit zu berichten sein wird ...

Wir haben – neben diesem aktuellen Thema – wieder ein vielfältig interessantes Clubmagazin zusammengestellt, was sich so in den einzelnen Landesgruppen zugetragen hat, Messe-Präsenz in Friedrichshafen eingeschlossen. Das Angebot an Beiträgen war dermaßen gut und vielfältig, wir hätten noch ein halbes weiteres Heft füllen können – ist leider nicht immer so!

In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß bei der Lektüre, einen nicht zu sonnigen, aber auch nicht unbedingt verregneten Hochsommer – bleibt weiter möglichst alle gesund und munter, aber liefert bitte dennoch neue Geschichten für das nächste CM!



Horst-Dieter Görg,
Hanomag IG e.V.
DAVC LG Niedersachsen,
Redakteur des Clubmagazins

Ausfahrt mit Vorkriegsfahrzeugen am 21.5.2023



Mein Peugeot 402

Auf der RetroClassics im Februar 2020 kurz vor dem ersten Corona-Lockdown trafen sich einige Besitzer von Vorkriegsfahrzeugen aus der Region Mittlerer Neckar. Unter Federführung von Herrn Thomas Romen wurde im Anschluss ein bis dahin viermal von ihm privat organisiertes Treffen zum club- und markenübergreifenden „aufgewertet“, das am 21.5.2023 nun zum dritten Mal unter der Schirmherrschaft des ASC stattfand; insgesamt war es allerdings die 7. Vorkriegsausfahrt.

Wir trafen uns um 8.30 Uhr im V-8-Hotel der Motorworld Böblingen zum gemeinsamen Frühstück. Wir – das waren 17 Teams mit passenden Fahrzeugen. Der älteste Wagen – ein Fiat 501 SS – stammte aus dem Jahr 1924, der jüngste – ein Triumph 1800 Roadster – war Baujahr 1947. Alle großen Automobilmationen waren vertreten. Deutschland mit Maybach und Opel P4, Frankreich mit meinem Peugeot 402, Italien mit dem Fiat 501 SS, das Vereinigte Königreich mit Alvis, Morgan-Threewheeler, Rolls-Royce, Singer und Triumph und die USA mit mehreren Buick, Chevrolet, Chrysler, Ford, Packard und sogar einem Willys Overland.

Vier DAVC-Teams waren dabei: Manfred Kirsamer sowie Thomas Romen auf Buick, Wolfgang Neitzke auf Chrysler und meine Frau und ich auf dem Peugeot 402.

Kurz nach 9 Uhr ging es nach Ausgabe des Roadbooks und einer kurzen Fahrerbesprechung auf die etwa 135 Kilometer lange Strecke, die uns durch den Schönbuch und das Neckartal auf die Schwäbische Alb und wieder zu-



Aufstellung zum Start



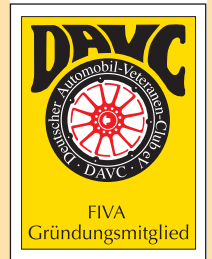
rückführen sollte. Es wurde nach Startnummern im Minutenabstand gestartet, aber schon nach kurzer Zeit gab es durch Ampelstopps innerhalb Böblingens „Zusammenrottungen“ von vier oder fünf unserer Oldies, die dann einige Zeit zusammen fahren.

Über Breitenstein, Weil im Schönbuch und Dettenhausen ging es auf kleinen und kleinsten Sträßchen (ein Wunder, dass solche im dicht besiedelten Großraum Stuttgart noch zu finden sind), bis wir vor Kirchentellinsfurt eine steile Abfahrt ins Neckartal zu meistern hatten. Zwischendurch gab es Prüfungen: Fahren über ein Hubbrett, raten, wie heiß die Bremse bei der Talfahrt wurde ...

Weiter ging es über Mähringen, Gomaringen, Bronnweiler und Gönningen (bekannt durch seine Tulpenblüte,



von der wir aber nur noch die Nachzügler zu sehen bekamen), wo wir den acht Meter hohen Wasserfall bewundern konnten, südlich an Reutlingen vorbei. Jetzt wurde es für die Vorkriegswagen sportlich: Auf einer sehr schmalen, kurvigen Straße – beschränkt auf Fahrzeuge bis 2,8 Tonnen – galt es, den Albrauf zu bezwingen. Ich musste zunächst wegen eines Radlers, dann später wegen der engen Haarnadelkurven ständig in den ersten Gang zurückschalten, was beim unsynchronisierten Getriebe nur im Stehen gut klappt. Dadurch mussten auch die hinter mir kommenden Wagen halten, sodass der Albraufstieg einige Zeit in Anspruch nahm.



Echtes Aufatmen, als wir endlich vor Undingen auf der Albhochfläche ankamen und das Auto wieder im höchsten (dritten) Gang laufen lassen konnten. Flott ging es nun über Genkingen unserem ersten Etappenziel entgegen: dem Automuseum in Kleinengstingen. Hier wurden wir schon von Frau Palesch erwartet und bekamen eine interessante Führung. Neben vielen Kleinwagen und Motorrädern gab es eine Fiat-Sonderschau zu bewundern. Die Highlights der Ausstellung waren für mich ein Stöwer 140 (den man auch mieten kann), ein Peugeot Typ 172 BC aus dem Jahr 1925 sowie ein Fiat Sport aus dem Jahr 1942, bei dem es sich um den letzten erhaltenen Wagen einer aus drei Exemplaren bestehenden Kleinserie handelt.

Bevor wir uns hier losreißen mussten (inzwischen führen wir dem Zeitplan ziemlich hinterher), wurden noch Gruppenfotos gemacht und die Beifahrer durften ihre Zielgenauigkeit im Rahmen einer Schießübung unter Beweis stellen.

Nun waren es nur noch wenige Kilometer zu unserer Mittagsrast, der zum Schloss Lichtenstein gehörenden Gaststätte „Altes Forsthaus“. Dort war für uns der Parkplatz direkt vor dem Gebäude reserviert und unsere Vorkriegsler wurden zum begehrten Fotoobjekt der vielen Sonntagsausflügler.

Nachdem wir uns gestärkt hatten, war die nächste Sonderprüfung zu bewältigen: Uns wurde ein Maulschlüssel



Packard



Maybach

präsentiert, dessen Schlüsselweite wir raten mussten. Er war – nun ja – ungewöhnlich groß; ich denke, dass er ursprünglich im Schiffs-, Eisenbahn- oder Schwermaschinenbereich eingesetzt wurde. Die Schätzungen lagen jedenfalls zwischen 60 und 120 mm ...



Buick Team Kirsamer



Morgan

Weiter ging es auf gut ausgebauten Straßen mit lang geschwungenen Kurven, in denen die Wagen zeigen konnten, was sie noch draufhaben. Der Abstieg des Albtraufs – Achtung Abfahrt im 2. Gang – führte uns wieder nach Gönningen, von dort aus weiter über Ohmenhausen, Mähringen, Jettenburg und Kusterdingen nach Tübingen. Hier war die Kaffeepause auf der schönen Terrasse des Boxenstoppmuseums von Rainer Klink zu absolvieren. Er ist Präsident der ASC-Landesgruppe Württemberg-Hohenzollern und ließ es sich nicht nehmen, eine Teiletappe der Ausfahrt in seinem Alvis mitzufahren.

Nach einer weiteren Sonderprüfung, bei der die Schrauber angesprochen waren – eine Zündkerze musste gegen die Uhr aus- und wieder eingeschraubt werden – lagen die letzten gut 30 Kilometer durch den Schönbuch zurück zur Motorworld vor uns. Über Bebenhausen, Altdorf und Hildrizhausen erreichten wir diese dann nach einem wun-



Chevrolet

derschönen Tag. Auf der Terrasse des Restaurants „Wich-tel“ wurden zum Abschluss die Pokale verteilt. Tagessieger und Gewinner des Wanderpokals war das DAVC-Team Kirsamer. Anschließend machte sich jeder auf den mehr oder weniger langen Heimweg.



Beim Museum Engstingen



Stöwer 140



Fiat Sport 1942



Letzte Prüfung im Boxenstopp

Von 17 gestarteten Vorkriegswagen haben 15 das Ziel erreicht. Der Singer Le Mans fiel wegen eines Getriebeschadens aus, der Buick 8-66 S von Thomas Romen blieb wegen verstopfter Vergaserdüsen am Alaufstieg stehen.

Ich möchte mich auf diesem Wege bei den Organisatoren der Ausfahrt bedanken. Die Zusage, dass es auch 2024 wieder eine Vorkriegs-Ausfahrt geben wird, liegt inzwischen vor.

Schade fand ich, dass nur vier von rund 80 Mitgliedern des DAVC Süd-West, von denen meines Wissens sehr viele

Vorkriegswagen in der Garage stehen haben, teilnehmen. Ich bin der Meinung, dass auch diese Autos „Fahrzeuge“ im Sinne des Wortes sein und auf entsprechenden Veranstaltungen eingesetzt werden sollten.

Mit einem 70er-, 80er- oder gar 90er-Jahre-Gebrauchtwagen kann man eine längere Tour sicherlich bequemer

und vielleicht auch ohne Befürchtung eines Ausfalles absolvieren, aber erst mit einem Vorkriegsler wird eine Ausfahrt etwas Besonderes, da man sich hier voll und ganz aufs Automobil und das Fahren konzentrieren muss.

Michael Kreuz



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation



Gerade in Zeiten, in denen der Verbrenner immer wieder in der Umweltdebatte kritisiert bis verteufelt und sein baldiges Ende heraufbeschworen wird, ist es gut und wichtig, sich über alternative Kraftstoffe nicht nur Gedanken zu machen, sondern diese auch zu propagieren und vor allem in die Tat umzusetzen! – Was sind eigentlich eFuels, was sind ihre Vorteile, wo können eFuels überall eingesetzt werden? Auf diese am häufigsten gestellten Fragen wird noch etwas näher einzugehen sein ...

Die Mille Miglia mag heute sicher nicht ganz ungerechtfertigt als Massenveranstaltung und kommerzielles Ereignis kritisiert werden und es ist durchaus in Frage zu stellen, ob man bei so einem Ereignis über 900 Fahrzeuge in Dreierreihen starten lassen muss – aber es bleibt die Mille Miglia! Wer einmal beim Vorstart in der Innenstadt von Brescia, an der Strecke in der Toscana oder an einer Kontrollstelle wie auf dem Piazza del Campo in Siena war, wird die selbst erlebten Emotionen nachempfinden oder wenigstens ein bisschen verstehen können!



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation

Zunächst aber in dem Zusammenhang zur Meldung dieses Sommers: Jochen Maas fährt auf der Mille Miglia mit einem von HK-Engineering eingesetzten Mercedes-Benz 300 SL – als einziges Team überhaupt – die komplette Veranstaltung mit eFuels. Dazu hat uns Philip Beisel, der Unternehmenssprecher, den nachfolgenden Text nebst Bildern überlassen, den wir hier ungekürzt wiedergeben.

Brescia, 17.06.2023 – HK-Engineering, der renommierte Spezialist für klassische Fahrzeuge und insbesondere den Mercedes-Benz 300 SL, blickt stolz auf seine Teilnahme an der Mille Miglia 2023 zurück. Als einziges Team wagte HK-Engineering den bahnbrechenden Schritt, bei diesem legendären Rennen erstmals auf eFuels zu setzen und damit ein starkes Signal für die Zukunft der Oldtimer zu setzen.

Die Mille Miglia 2023 bot die ideale Bühne, um den Einsatz von eFuels der Marke „FuelMotion Synfuel98“ zu erproben und die Vorteile dieser innovativen Kraftstoffalternative für klassische Fahrzeuge zu demonstrieren. HK-Engineering trat mit dem Mercedes-Benz 300 SL „Rubirosa“ an, der von den erfahrenen Fahrern Jochen Mass und Ralf Eisenbach pilotiert wurde. Gemeinsam meisterten sie die tausend Meilen der Mille Miglia mit dem ambitionierten Ziel, die Leistungsfähigkeit des eFuels unter Beweis zu stellen.



„Wir sind unglaublich stolz darauf, als einziges Team bei der Mille Miglia 2023 den Schritt gewagt zu haben und eFuels einzusetzen“, kommentiert Hans Kleissl, Gründer von HK-Engineering. „Dieser Meilenstein markiert einen wichtigen Wendepunkt in der Geschichte der Oldtimer und zeigt, dass nachhaltige Alternativen auch in der Welt der Klassiker möglich sind.“

Die Verwendung von eFuels bietet zahlreiche Vorteile für klassische Fahrzeuge wie den Mercedes-Benz 300 SL. Es ist eine umweltfreundlichere Option im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen und ermöglicht den Erhalt des historischen Fahrzeugbestands. Das Team von HK-Engineering hat mit dem 300 SL „Rubirosa“ während des Rennens wichtige Erkenntnisse gewonnen.



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation



Allerdings sind wir uns bewusst, dass es noch technische Herausforderungen gibt, die gemeistert werden müssen, um eine optimale Performance zu gewährleisten. HK-Engineering arbeitet eng mit dem Kraftstoffhersteller ARAMCO und FuelMotion zusammen, um das eFuels weiterzuentwickeln und diese Herausforderungen anzugehen. Gemeinsam werden wir an der Feinabstimmung arbeiten, um den perfekten synthetischen Kraftstoff für den Mercedes-Benz 300 SL und andere klassische Fahrzeuge zu schaffen.

„Wir sind zuversichtlich, dass wir in enger Zusammenarbeit mit ARAMCO und FuelMotion die technischen Probleme lösen und das eFuels weiterentwickeln können“, fügt Hans Kleissl hinzu. „Unser Ziel ist es, eine zuverlässige und nachhaltige Kraftstofflösung zu finden, die den historischen Charme der Oldtimer bewahrt und gleichzeitig den Umweltschutz unterstützt.“

HK-Engineering ist stolz darauf, mit seinem Pioniergeist und seinem Einsatz für eine nachhaltige Zukunft der Old-



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs
HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs
HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation



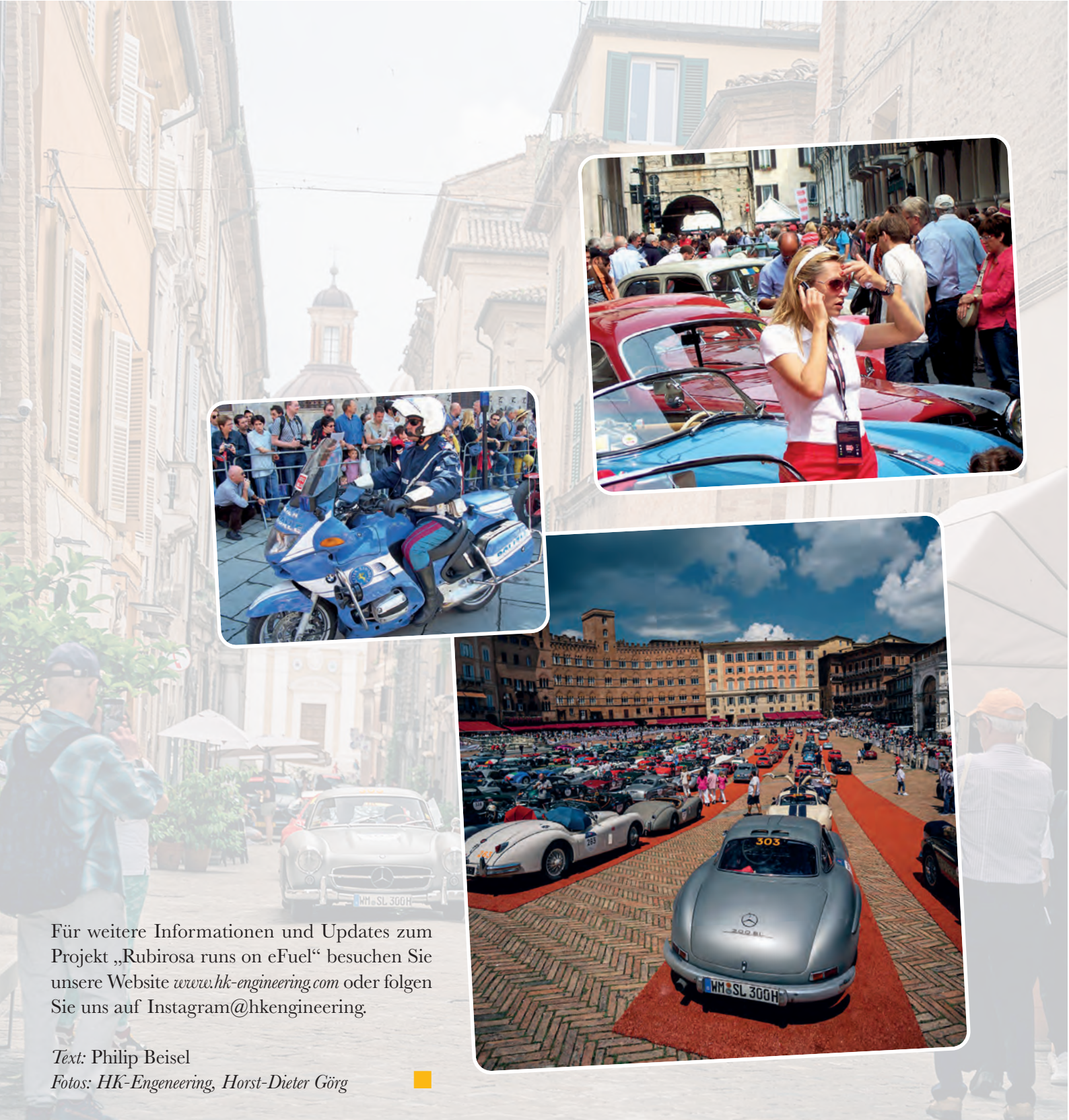
Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation



timer bei der Mille Miglia 2023 vorangegangen zu sein. Die gewonnenen Erfahrungen werden als wertvolle Grundlage für die weitere Entwicklung von eFuels dienen und das Potenzial dieser innovativen Technologie für die gesamte Oldtimer-Community erschließen.



Jochen Maas im MB 300 SL mit eFuels unterwegs HK-Engineering setzt bei Mille Miglia 2023 auf Innovation

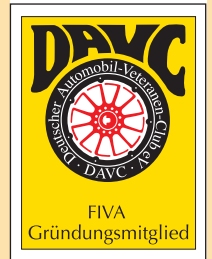


Für weitere Informationen und Updates zum Projekt „Rubirosa runs on eFuel“ besuchen Sie unsere Website www.hk-engineering.com oder folgen Sie uns auf Instagram [@hkengineering](https://www.instagram.com/hkengineering).

Text: Philip Beisel

Fotos: HK-Engineering, Horst-Dieter Görg

Damenausfahrt mit Walter Röhrl



Wie schön die Damenausfahrten immer sind. Jede Ausfahrt hat ihren eigenen Stempel durch die Verschiedenartigkeit der Organisatorinnen. Dieses Mal dürfen wir uns bei Christiane Distler bedanken, die uns die einmalige Gelegenheit verschafft hat, ein Fahrsicherheitstraining von dem wunderbaren Walter Röhrl begleiten zu lassen. Walter Röhrl – so meine ich – hat uns alle gleichermaßen beeindruckt. Bei größter Hitze beobachtete er unsere „Fahrkünste“, korrigierte dort, machte hier einen Vorschlag und wirkte bis zum Abschluss des Trainings gleichermaßen interessiert.

Ein DANKE an Walter Röhrl und an Christiane, die Walter wohl davon überzeugen konnte, dass Oldtimerfahrerinnen besonders bedürftig für ein Training sind. Ein Tag, den sicher alle Teilnehmerinnen nicht vergessen werden. Und saulustig und spannend war's auch, die eigenen Grenzen kennenzulernen.

Ja, und. Was war noch? Am Freitag, nach einem gediegenen Frühstück im Hofcafe Utz in Chiemsee-Nähe starteten wir Richtung Maria Alm und hatten eine wunderschöne Strecke bei Sonne, die uns übrigens das ganze Wochenende treu blieb. Wir folgten der Beschreibung nach Inzell, Schneizlreuth, Bad Reichenhall, Inzell, Marktschellenberg und machten im Grödig (bereits Österreich) eine kleine Pause. Christiane wollte uns „Grüll“, einen Fischimbiss in hervorragender Qualität, nicht vorenthalten. Die Brötchen waren uns sehr viel sympathischer als das Personal und der kleine Abstecher ins Dorf zeigte uns auch deutlich, dass sich die Welt verändert hat. Bei der



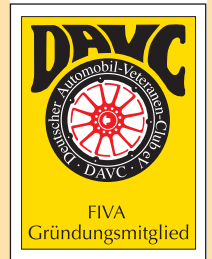
Einfahrt in Grödig wurden wir bereits kontrolliert, ob es auch nötig war, durch die Ortschaft zu fahren. Wir wurden aber schnell durchgewunken, nachdem wir die Auskunft „Oldtimertreffen“ gegeben hatten.

Im Hochkönig-Gebiet angekommen, war die nächste Rast angesagt. Im Bründl-Stadl. Der hat sich so freundlich präsentiert, dass wir am liebsten nicht mehr weiterfahren wären. Ein schöner Blick in die Berge, ein Weißbier/Johannisbeerschorle oder Wein vor sich, da gibt es doch keinen Grund mehr zu fahren. Außer man braucht ein Bett. Das wiederum war im Hotel Sepp in Maria Alm reserviert. Das Hotel verdient auch eine Erwähnung. Es war ungewöhnlich. Es lud zum „Du“ ein, es war gemütlich, unkonventionell, spaßig. Das Personal super drauf. Man fühlte sich wirklich willkommen.

Der Abend endete relativ frühzeitig. Wir Fahrerinnen wollten für die Herausforderungen am Brandl-Hof zum ÖAMTC-Fahrtraining fit sein.

Nach einem Traumfrühstück fuhren wir zum Brandl-Hof, bei dem Boliden des Vortagstrainings gerade zur Heimfahrt aufgebrochen sind. Meiner Schätzung nach hatte bereits eines dieser Fahrzeuge die PS, die wir gesamt mit unseren 9 Fahrzeugen aufgeboten haben. Hier trafen wir dann schon auf Walter, der wie alle großen Männer pünktlich war und uns begrüßte. Walter wurde assistiert von Nina vom ÖAMTC, die uns dann im Vorfeld die Theorie näherbrachte und uns tagsüber mit Instruktionen begleitete. Einige Beifahrerinnen hatten Freude daran, das

Damenausfahrt mit Walter Röhrl



Training zu beobachten. Die restliche Gruppe bevorzugte einen Ausflug mit der Naturn-Bahn auf den Berg. Dort bot sich ein Rundgang um den kleinen Prinzensee an, der augenscheinlich auch viel Spaß machte. Kein Wunder bei der Begleitung. Unsere liebe Zweitorganisatorin Angela begleitete diese Gruppe und wir Fahrerinnen werden so manchen Joke verpasst haben. Abends trafen wir wieder zusammen und ließen den Tag mit einem Spaziergang zum Marktplatz, dem Besuch eines kleinen Lädchens, das eigens für uns geöffnet hatte, und einem feinen Essen im Hotel ausklingen.

Am Sonntag verabschiedeten wir uns nach dem Frühstück, nachdem die Teilnehmerinnen ihren Heimweg nur in kleinen Grüppchen antreten konnten. Die Ziele: Eggstätt, Landshut, Innsbruck, München etc. waren nicht so optimal für gemeinsames Fahren zu bündeln.

Mein Resümee: Es war ein sehr schönes Wochenende im Kreis von langjährigen Oldtimerfreundinnen. Auf die Teilnahme einiger „Mädels“ mussten wir zwar in diesem

Jahr verzichten, aber wir haben schöne Erinnerungen an die früheren gemeinsamen Erlebnisse. Neue Teilnehmerinnen waren dabei und wir hoffen, dass sie sich in unserem Kreis auch aufgenommen und wohl fühlten.

Nochmals herzlichen Dank an Christiane und Angela (Zyla) für die Ausrichtung.

Wir freuen uns schon auf 2024 mit Angela (Hafner) und Annemarie als Organisatoren.

Carola Lobzensky-Vogler



René Große

RESTAURIERUNGEN

Perfection, precision and passion for the detail.



MOULD MAKING



FRAMEWORK MAKING



MECHANICS



CAR BODY CONSTRUCTION



SADDLERY

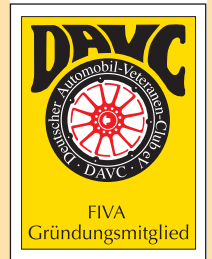


HISTORIC CAR PAINTING

René Große Restaurierungen GmbH & Co.KG | Waldstraße 34 | 14789 Wusterwitz | GERMANY
FON +49 3 38 39 711 85 | FAX +49 3 38 39 714 08 | E-MAIL kontakt@rene-grosse.com

www.rene-grosse.com

ZF-Standort Bielefeld ausgezeichnet



Thorsten Krug, Technischer Leiter am Standort, Schirmherrin und Bundesministerin a.D. Brigitte Zypries sowie Michael Reinhart, Regionaler Betriebsleiter der ZF-Nutzfahrzeugdivision, bei der Preisverleihung in Berlin (von rechts nach links). Foto: Pedro Becerra

Das Bielefelder Remanufacturing-Werk von ZF, spezialisiert auf die Aufarbeitung von Nutzfahrzeug-Kupplungen, erhielt kürzlich den Deutschen Award für Nachhaltigkeitsprojekte 2023.

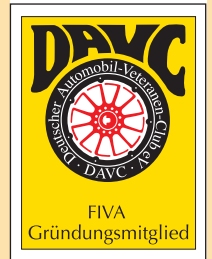
Mit seiner Vision eines Standorts ohne Abfall in der Kategorie „Recyclingkonzept“ überzeugte das Wiederaufarbeitungswerk die Juroren des Nachrichtensenders ntv, des DUP UNTERNEHMER Magazins sowie des Deutschen Instituts für Servicequalität (DISQ), die den Preis bereits zum dritten Mal vergaben.

Prämiert wurde das weitreichende Engagement des Technologiekonzerns, die Abfallmengen maßgeblich zu reduzieren. Damit kommt ZF seiner Vision näher, langfristig gar keine Abfälle mehr am Standort Bielefeld zu produzieren, sondern diese mit gezieltem Recycling dem Markt wieder zuzuführen.

„Recyceln geht vor Entsorgen – nicht nur bei Altteilen, sondern auch bei den Abfällen. Denn auch diese sind für uns wertvolle Rohstoffe“, sagt Jörg Witthöft, Standortleiter von ZF Bielefeld. Seit 2019 haben Witthöft und sein Team es geschafft, den Abfall im Werk um rund 40 Prozent zu reduzieren. So wurden beispielsweise hundert Tonnen Altbeläge nicht mehr thermisch entsorgt, sondern aufgrund ihres hohen Kupferanteils von bis zu 25 Prozent zerkleinert und wiederaufbereitet. Zudem nutzt der Standort Bielefeld Altpappe als Verpackungsmaterial, anstatt diese zu entsorgen. Außerdem konnten diverse Kundenverpackungen auf ein Mehrwegsystem umgestellt werden, wodurch 16 Tonnen Pappe und Verpackungsmaterial eingespart werden konnten. Durch gezieltes Recycling in Zusammenarbeit mit der Stadt Bielefeld und Fachunternehmen hat der Standort einen Teil des Abfalls dem Markt wieder zur Verfügung gestellt.

Text: ZF

ZF-Standort Bielefeld ausgezeichnet



Auch für Oldtimer-Freunde ist das ZF-Werk in Bielefeld seit Jahren mit einer Spezialabteilung für Oldtimer-Kupplungen tätig – hier bei der Übergabe einer aufgearbeiteten Mitnehmerscheibe für einen alten Hanomag-Kettenschlepper – von rechts nach links Frank Lass, Werkleiter Joerg Witthoef, Horst-Dieter Görg und Gerd Bobermin.

Foto: ZF Bielefeld

Stromlinie fasziniert (nicht nur) den Künstler ...

Volkswagen Typ 30 (KdF-Wagen) Prototyp, 1937

Zu Vorstellung des stromlinienförmigen Zukunftsautos gehörte in den 1930er Jahren der Heckmotor. Doch der Volkswagen war ursprünglich mit Frontmotor geplant. Bevor Ferdinand Porsche sein eigenes Konstruktionsbüro in Stuttgart startete, hatte er für Austro-Daimler, Steyer und Daimler-Benz gearbeitet.

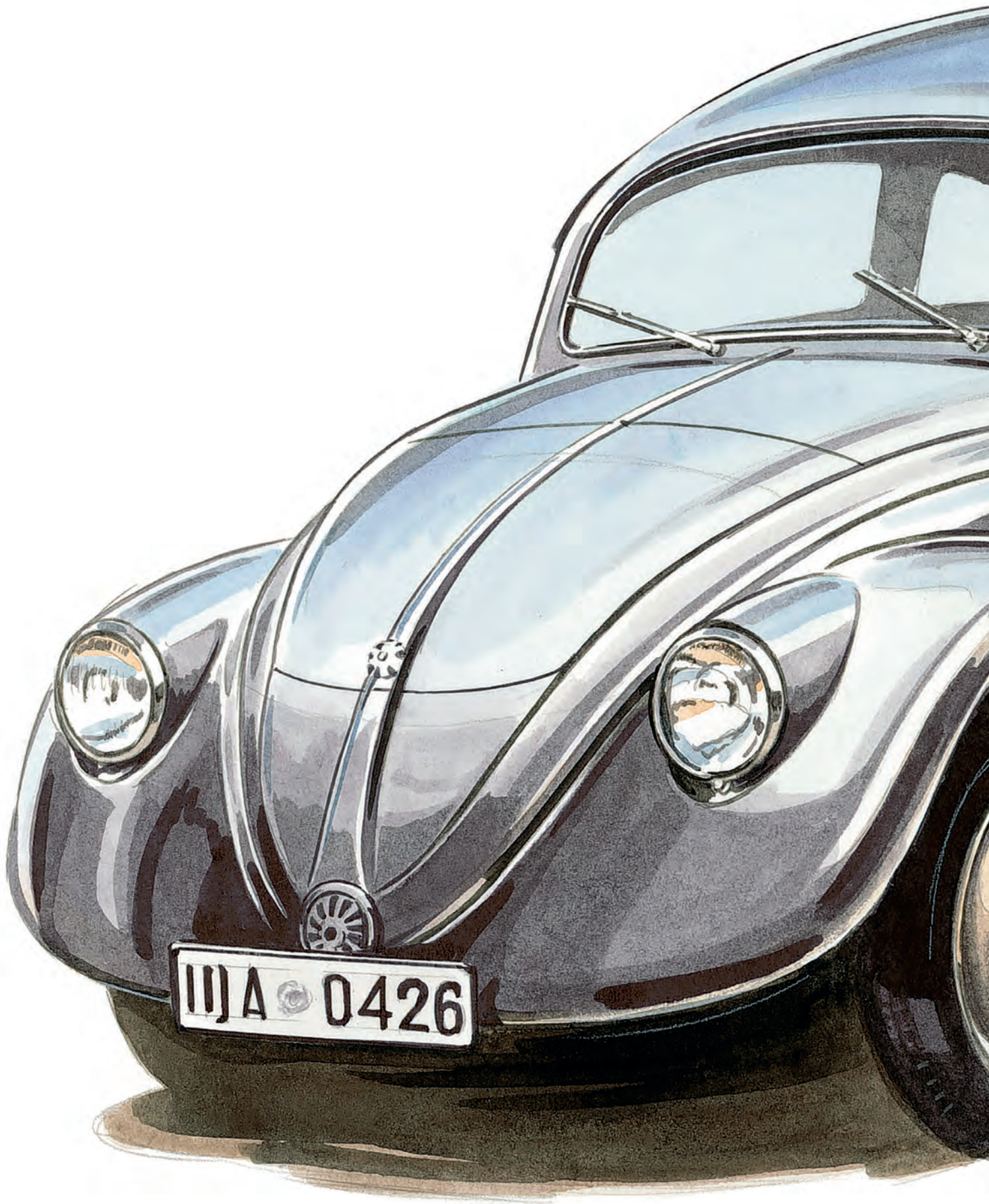
Porsche entwickelte 1932 zwei Prototypen, einen für NSU und einen für Zündapp, doch bei Zündapp hatte man finanzielle Probleme und NSU hatte bereits eine Zusammenarbeit mit FIAT eingeleitet.

Das Projekt Volkswagen wurde jedoch alsbald von höchster Stelle sanktioniert: Als Adolf Hitler 1933 zum Reichskanzler ernannt wurde, wollte er, dass das Volkswagen-Projekt schneller vorangehen sollte. Daher beorderte er die DAF (Deutsche Arbeitsfront), das VW-Projekt zu übernehmen, die Abteilung KdF (Kraft durch Freude) bekam die Hauptverantwortung übertragen.

Nach langer Entwicklung hatte man 1937 bei Daimler-Benz in Sindelfingen 30 Versuchswagen hergestellt. Die Autos hatten einen luftgekühlten 4-Zylinder Boxermotor mit 24 PS im Heck und waren dem späteren „Käfer“ schon sehr ähnlich, wenn auch noch ohne Heckfenster. Die endgültige Form wurde 1936 von Porsches Konstrukteur Erwin Komeda geschaffen.

Wegen mehrerer Patentrechtsverletzungen wurde nach dem Zweiten Weltkrieg jahrelang zwischen Tatra und VW prozessiert. Nachdem Ferdinand Porsche eingestanden hatte, Hans Ledwinka „ab und zu etwas über die Schulter geschaut“ zu haben, zahlte VW 1961 an Tatra letztlich 3 Millionen D-Mark. Dem Erfolg des Käfers konnte diese Auseinandersetzung nicht schaden.

Rony Lutz, Karlstad





Art

Automobile Zeppelingsgeschichte

Der SHW-Experimentalwagen von 1925 im Zeppelin Museum

Ende März dieses Jahres wurde am Zeppelin Museum unter vielen neugierigen Blicken ein sehr auffälliges kleines Automobil entladen und in die Zeppelinhalle geschoben. Dort steht es jetzt mit seiner silbrig glänzenden Aluminium-Karosserie in einer Reihe mit dem mächtigen Maybach Zeppelin von 1938 und direkt neben dem schnittigen Gaylord Zeppelin von 1958.

Obwohl diese drei Automobile optisch und technisch nicht allzu viele Gemeinsamkeiten haben, erzählen sie ein besonderes Kapitel der Industriegeschichte Friedrichshafens. Während die Maybach-Luxus-Automobile der 1920er und 1930er Jahre heute relativ bekannt sind, lösen der Gaylord Zeppelin und der SHW-Experimentalwagen von 1925, so die Bezeichnung unseres Neuzugangs, vor allem Verwunderung aus. Dabei gibt es keinen passenderen Ort für diese beiden Unikate als das Zeppelin Museum, denn der elegante Sportwagen für die US-amerikanischen Brüder Jim und Ed Gaylord (siehe Zeppelin-Brief Nr. 73) und der Kleinwagen der 1920er Jahre mit seiner Leichtmetall-Karosserie aus der Luftschiffbau Zeppelin GmbH stehen für die weitgehend unbekanntenen Versuche von Zeppelin bzw. einem seiner Nachfolgebetriebe, sich im Automobilbau zu etablieren.



Der SHW-Experimentalwagen ergänzt die Automobilsammlung des Zeppelin Museums (Leihgabe Deutsches Museum München).

Leihgabe des Deutschen Museums

Dass wir mit dem SHW-Wagen die thematisch ideale Ergänzung zum Gaylord Zeppelin zeigen können, verdanken wir dem sehr großen Entgegenkommen des Deutschen Museums München. Unsere Anfrage wurde dort von Anfang an sehr positiv aufgenommen und die Kollegen und Kolleginnen freuen sich mit uns, dass dieses Automobil mit seinem engen Bezug zu Friedrichshafen – neben der Karosserie auch das 4-Gang-Soden-Vorwahlgetriebe von ZF – jetzt im Zeppelin Museum gezeigt werden kann.

Der Leihvertrag läuft zuerst drei Jahre und kann nach Ablauf weiter verlängert werden. Mit dieser erfreulichen Perspektive wird der SHW-Wagen auch Teil der Planungen des Zeppelin Museums für eine Ausweitung und Neukonzeption der Technik- und Innovationsgeschichte im Hafenhafen sein. Schließlich ist er ein besonders aussagekräftiges Beispiel für die Umorientierung der Betriebe des Zeppelin-Konzerns auf neue Marktsegmente nach dem Ende des Ersten Weltkriegs.



Die unlackierte Aluminiumkarosserie ist ein ganz besonderer Blickfang (Leihgabe Deutsches Museum München).

Aluminium-Karosserien der 1920er Jahre

In den 1920er Jahren begann der eine oder andere Automobilhersteller, Leichtmetall für den Karosseriebau zu verwenden. Das machte die Fahrzeuge gegenüber Holz und Stahl leichter und verbesserte Wirtschaftlichkeit und Geschwindigkeit.

Für die Luftschiffbau Zeppelin GmbH eröffnete sich daraus die Perspektive, ihre große Erfahrung im Aluminium-

Automobile Zeppelingeschichte

Der SHW-Experimentalwagen von 1925 im Zeppelin Museum

Leichtbau auf ein neues Geschäftsfeld zu übertragen. So fertigte das Unternehmen Leichtmetall-Aufbauten für Personenkraftwagen, Spezialfahrzeuge, Omnibusse und Anhänger als Einzelanfertigungen oder in sehr kleinen Serien. In den 1930er Jahren etablierten sich Behälter, beispielsweise für Molkereien, Aufbauten für Tanklastwagen und Seilbahnkabinen als neue Schwerpunkte der Produktion.

Aluminiumkarosserien für Personenkraftwagen haben bis heute keine größere Verbreitung gefunden. Den Gewichts- und Haltbarkeitsvorteilen gegenüber Stahlblech steht besonders der sehr viel höhere Preis entgegen.

Die Schwäbischen Hüttenwerke (SHW) und der Automobilbau

Die Initiative für den ambitionierten SHW-Wagen ging von der Schwäbische Hüttenwerke GmbH (SHW) aus. Das Unternehmen gründeten der württembergische Staat und die Gutehoffnungshütte in Oberhausen am 21. Mai 1921. Es ging auf die sehr alte Tradition des Abbaus und der Verhüttung von Eisenerz auf der Schwäbischen Alb zurück. Rückgänge in den traditionellen Geschäftsfeldern wie Walzenguss oder Maschinenbau bewogen SHW nach neuen Produkten Ausschau zu halten und so entstand die Idee für ein kleines Automobil. Hierzu erwarb SHW 1924 Anteile an einer ehemaligen Flugzeugfabrik in Böblingen, die eigentlich Kleinmotoren produzieren wollte. Ihr Direktor Wunibald Kamm (1893-1966), während der 1930er Jahre einer der einflussreichsten deutschen Automobiltechniker, brachte die Konstruktion des Experimentalwagens ein.

Auf der Automobilausstellung in Berlin 1925 wurde der SHW-Wagen als Kleinwagen des unteren Preissegments präsentiert und stieß wegen seiner unkomplizierten und fortschrittlichen Konstruktion auf starkes Interesse bei Fachpresse und Publikum. Der durchaus konkurrenzfähige Preis sollte vor allem über die einfache Ausstattung erreicht werden.

Seine in den 1920er Jahren sehr innovativen Merkmale waren Einzelradaufhängung, Frontantrieb, Vierradbremse – vorne als Fuß- und hinten als Handbremse – und das schon erwähnte 4-Gang-Soden-Vorwahlgetriebe

von ZF. Hervorstechend war aber die Leichtmetall-Karosserie aus dem Luftschiffbau, die als selbsttragender, versteifter Hohlkörper ohne den traditionellen schweren Leiterrahmen aus verschraubten Stahlprofilen auskam. Mit dem so erreichten Leergewicht von 700 Kilogramm erreichte das Fahrzeug mit einem wassergekühlten Zweizylinder-Boxermotor, der 36 PS leistete, eine Geschwindigkeit von immerhin 110 km/h.



Das sehr spartanische Armaturenbrett mit dem Schalthebel für das Soden-Vier-Gang-Getriebe der ZF (Leihgabe Deutsches Museum München).

Es blieb bei drei Prototypen

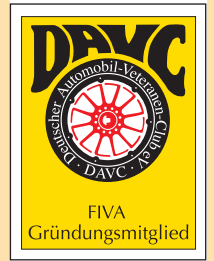
Allerdings blieb es bei nur drei Prototypen, die sich in den Antriebskonzepten und in den Karosserien unterschieden. Einer bekam einen Limousinenaufbau, die beiden anderen waren offen mit verschließbarem Verdeck.

In Vorbereitung für den geplanten Serienbau in Böblingen wurden Verhandlungen mit den potentiellen Zulieferern wie den Mauser-Werken für Motor und Radaufhängung, der ZF für das Getriebe, der Alu-Singen wegen des Aluminiums und der Luftschiffbau Zeppelin GmbH für die Karosserie geführt. Zu einer Produktion des SHW-Wagens kam es aber nicht. Die noch aufzubringenden Entwicklungskosten, der hohe Investitionsbedarf und der alles andere als sichere Absatzmarkt führten 1926 schon wieder zum Ende des Automobilbaus bei SHW und dem Verkauf des Werks in Böblingen.

BMW plante in dieser Zeit, neben Motoren und Motorrädern auch Automobile zu produzieren und zeigte Interesse an dem SHW-Wagen. Allerdings fiel 1928 die Ent-

Automobile Zeppelingeschichte

Der SHW-Experimentalwagen von 1925 im Zeppelin Museum



scheidung zur Übernahme der unter dem Markennamen Dixie bekannten Fahrzeugfabrik Eisenach, wo dann der englische Austin 7 in Lizenz gebaut wurde.

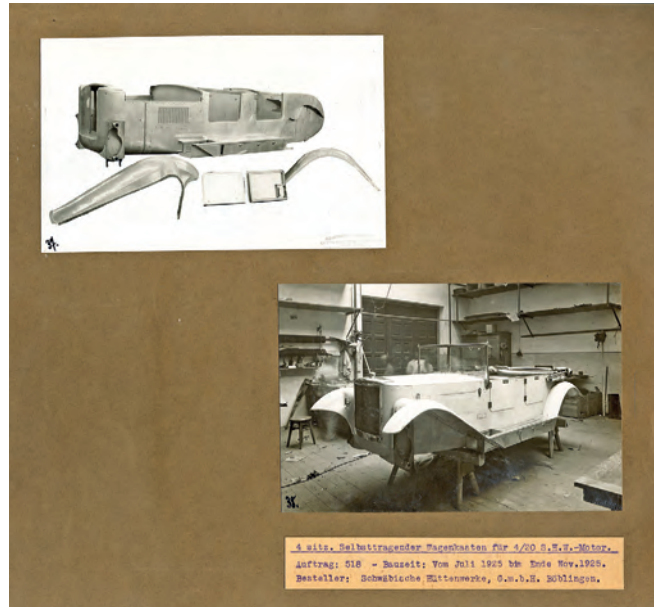
Kamms SHW-Wagen

Auch Kamm wollte seinen vielversprechenden SHW-Wagen nicht so ohne weiteres aufgeben und suchte nach finanzieller Unterstützung für eine Weiterführung des Projekts. Da das nicht von Erfolg gekrönt war, nutzte er eines der drei Fahrzeuge privat bis 1932 und unternahm mit ihm auch größere Reisen. Die beiden anderen sind verschollen, vermutlich wurden sie irgendwann verschrottet.

1936 bekam Kamm, inzwischen Leiter des Forschungsinstituts für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart (FKFS) den Auftrag, die neue gebaute Kraftfahrzeughalle im Deutschen Museum zu konzipieren. 1938 eröffnet, inszenierte die von Hitler persönlich geförderte Präsentation neben der Technik auch die ideologische Bedeutung der Automobilwirtschaft im NS-Staat.

Auf diesem Weg kam Kamms SHW-Wagen 1937 in das Deutsche Museum und wurde auf der linken Seite aufgeschnitten, um sein innovatives Innenleben zu zeigen. 1944 brachte man ihn zusammen mit anderen historischen Automobilen vor den alliierten Bombenangriffen in einem Depot außerhalb der Stadt in Sicherheit. 1962 verließ das Deutsche Museum das Fahrzeug dann an die Ingenieurschule in Aalen, wo sich sein Zustand immer weiter verschlechterte. Vor der Rückkehr auf die Museumsinsel 1987 restaurierte die damalige Lehrlingswerkstatt von BMW in München das Fahrzeug und rekonstruierte die 1937 entfernten Karosserieteile.

Danach war der SHW-Wagen zusammen mit dem Rumpier-Tropfenauto Teil der Luftfahrtausstellung des



Der SHW-Experimentalwagen ergänzt die Automobilsammlung des Zeppelin Museums (Leihgabe Deutsches Museum München).

Deutschen Museums. Und ab jetzt ist dieses wichtige Stück der Automobil- und Industriegeschichte Friedrichshafens im Zeppelin Museum zu bewundern – derzeit in einer besonderen Inszenierung in unserer aktuellen Ausstellung „Into the Deep. Minen der Zukunft“. Er steht dort direkt neben dem Nachbau der vorderen Gondel des LZ 1, die bei der Luftschiffbau Zeppelin GmbH 1925 für das in diesem Jahre auf der Museumsinsel neu eröffnete Deutsche Museum gebaut wurde, und zwar in der gleichen Abteilung, in der auch am SHW-Wagen gearbeitet wurde.

Jürgen Bleibler

Literatur:

Eckermann, Erik: Späte Heimkehr. BMW restauriert SHW-Wagen für das Deutsche Museum, in: Markt für klassische Automobile und Motorräder, Heft 12, Dezember 1987, S. 46 ff.

Fliegau, Uwe: Der Volkswagen wäre nicht mehr nötig gewesen – das Autoprojekt der Schwäbischen Hüttenwerke in Böblingen, in: Beiträge zur Landeskunde Baden-Württemberg, S. 4 ff.

Pothhoff, Jürgen/Schmid Ingobert C.: Wunibald I. E. Kamm – Wegbereiter der modernen Kraftfahrttechnik, Berlin, Heidelberg 2012

Beisel, Werner, Dr. Ing.: Das Sodengetriebe in Fahrzeugen der zwanziger Jahre, Kressbronn 2018

Der Erstabdruck dieses Beitrags erfolgte im Zeppelin-Brief Nr. 83 vom Juni dieses Jahres, den der Vorstand des Freundeskreises zur Förderung des Zeppelin-Museums e. V. regelmäßig an seine Mitglieder verschickt, und ist auch auf der Homepage www.freundeskreis-zeppelin.de nachzulesen.

Das Zeppelin-Museum im ehem. Hafenbahnhof in Friedrichshafen, direkt am Fähranleger nach Romanshorn in der Schweiz gelegen, lockt alljährlich mehr 100.000 Menschen in seine vielfältigen Ausstellungen direkt am Bodensee. Jürgen Bleibler, der Autor dieses Beitrags, ist Leiter der Zeppelin-Abteilung und stellv. Direktor des Zeppelin-Museums, siehe auch www.zeppelin-museum.de.

www.davc.de

Jubiläumsausfahrt der LG Rhein-Main zum 50. Bestehen

Vom 29. April bis zum 01. Mai führte unsere Landesgruppe Rhein-Main ihre Maiausfahrt 2023 durch, die aus besonderem Anlass ihres 50. Bestehens in diesem Jahr „Jubiläumsausfahrt“ genannt wurde. Sie führte die Teilnehmer „vom Taunus in den Naturpark Vogelsberg“.

So trafen wir uns am Samstagvormittag, bei trübem und sehr kühlem Wetter, zum gemeinsamen Frühstück im „Landhotel Zum Hessenpark“ bei Neu-Anspach. Unsere Fahrzeuge durften wir auf dem Marktplatz präsentieren, welcher von historischen Gebäuden gesäumt ist. Diese standen allesamt einmal an einem anderen hessischen Marktplatz und mussten städtebaulichen Maßnahmen weichen. Nach dem ausgiebigen Frühstück haben uns zwei Damen durch das Freilichtmuseum geführt und in Mundart entsprechende Erklärungen, Anekdoten und Wissenswertes an uns weitergegeben. Sie führten uns in und entlang der – meist in Fachwerk ausgeführten – Gebäude, wie sie in Hessen vor 200 bis 400 Jahren erbaut wurden.

Der Aufwand, ein Fachwerkhaus für die Nachwelt zu erhalten, ist erheblich, denn die Häuser werden fachgerecht zerlegt, die Holzbalken nummeriert und das historische Baumaterial – soweit es noch zu gebrauchen ist – gesichert und im Hessenpark sicher gelagert. Irgendwann wurde dann ein Gebäude nach dem anderen in den Park integriert und zu neuem Leben erweckt. Der Aufwand hat sich auf jeden Fall gelohnt.



Unser Präsident fährt die Löwenmarke



Wir machen Werbung für die LG

Neben den mehr als 100 historischen Gebäuden aus verschiedenen hessischen Regionen wird den Besucher auch altes Handwerk wie z.B. das Blaufärben und die harte Arbeit der Landwirtschaft mit Exponaten innerhalb und außerhalb der Gebäude nähergebracht. Zu sehen waren u.a. Töpferei, Besenbinderei, Seilerei, Spinnerei, Schmiede und Nagelschmiede und eine Pfeifenschnitzerei.

Nach dem eindrucksvollen Rundgang haben wir die Fahrt ins Hotel „Haus Sonnenberg“ in Schotten in Angriff genommen. Über kleine Straßen und durch die neu ergründernde Natur führte uns die Fahrt über Wehrheim, Kransberg (toller Blick auf Schloss Kransberg), Langenhain-Ziegenberg, Fauerbach, Nieder-Weisel, Gambach (rechts die Münzenburg, wegen des Turms auch „Tintenfass“ genannt), Lich, Münster, Wetterfeld und Laubach nach Schotten. – Beim gemeinsamen Abendessen vom Buffet, guten Getränken und mit und ohne Benzingeplauder ging der Abend viel zu schnell zu Ende.

Der Sonntag zeigte sich von seiner besten Seite: Blauer Himmel und Sonnenschein, ganz nach dem Motto „wenn Engel reisen“. Nach dem Frühstück brachen wir dann gegen 10:00 Uhr gemeinsam in Richtung Kurpark Bad Salzhausen auf. Über Wingertshausen, Eichelsachsen, Glashütten, Hirzenhain, Lißberg, Schwickartshausen, Fauerbach und Nidda fuhren wir durch den Naturpark Vogelsberg zum Kurort Bad Salzhausen. Nach Rücksprache mit dem örtlichen Tourismusbüro und dem Manager des Kurhaushotels durften wir unsere Fahrzeuge links und

Kurhaushotel Bad Salzhausen



Präsentation der Fahrzeuge links

rechts vor dem historischen Gebäude präsentieren. Manager Marco Jozzi begrüßte uns auf der Sonnenterrasse mit einem Glas Sekt und seine Angestellten verwöhnten uns während unseres Aufenthalts. Zahlreiche „Oldtimerfans“ nutzten die Gelegenheit unseres Aufenthalts zur „Begutachtung“ unserer Fahrzeuge.

Gegen 13:00 Uhr begann die Kurparkführung, welche von einem versierten Ehepaar durchgeführt wurde. Das Heilbad Salzhausen mit seinen 6 Quellen ist umgeben von einer ca. 52 Hektar großen Kurparkanlage, die vor etwa 200 Jahren angelegt wurde. Blüten, mediterranes Flair und dazu tolles Frühlingswetter begeisterten uns sehr. Natürlich haben wir auch das Wasser aus einer Quelle probiert, am Gradierwerk inhaliert und sind mit den Ausführungen der beiden Profis in die Geschichte des Salzsiedens eingetaucht. Das technische Denkmal Wasserrad und die damit



Präsentation der Fahrzeuge rechts

verbundene Stangenkunst war besonders interessant, denn damit wurde ab 1786 – nach 10jähriger Bauzeit – Wasser von der weit entfernten Nidda herangepumpt, um mit der Wasserkraft das solehaltige Wasser aus dem Untergrund heraufzufördern.

Nach Abschluss der Führung ließen wir es uns auf der Außenanlage vor dem Kurparkhotel mit Getränken und Snacks gut gehen. Die Rückfahrt zum Hotel war mit ca. 23 km überschaubar. Über Borsdorf, Ulfa, Einhartshausen ging es zurück nach Schotten und ins Hotel „Haus Sonnenberg“, wo gegen 18:30 Uhr unser Abendessen in Buffetform bereitstand. Unser Präsident erinnerte an die Gründung der Landesgruppe Rhein-Main vor 50 Jahren



Gradierwerk im Kurpark Bad Salzhausen

(siehe Bericht CM 02/2023). Mit fröhlicher Stimmung und interessanten Gesprächsthemen ließen wir den Tag langsam ausklingen.



Nach dem Abschied von alten und neuen Freunden und voller neuer Eindrücke über unsere nahe Heimat traten wir, frisch gestärkt, nach dem Frühstück die Rückfahrt an.

*Text: Manfred Sticksel
Fotos: Joachim Sticksel*

Unser Motto



Trinkhalle im Kurpark Bad Salzhausen

Mit der Landesgruppe Allgäu auf der Klassikwelt Bodensee 2023



Drei Tage lang, vom 5. bis 7. Mai 2023, stand die Messe KLASSIKWELT BODENSEE für die DAVC Landesgruppe Allgäu wieder im Zeichen klassischer Mobilität und mehr.

37.200 Besucher waren gekommen, um auf dieser Messe mit ca. 800 Ausstellern, Clubs und Teilnehmern in den Messehallen und Außenflächen das vielfältige Angebot und Raritäten zu erleben. Die Messe zeigte eine ausgewogene Mischung von Oldtimern, Youngtimern, Motorrädern, Booten und Flugzeugen.

Vertreten mit einem beeindruckenden Stand unter dem diesjährigen Motto „**Tierische Namen und Marken**“ präsentierten wir fünf ausgewählte Fahrzeuge, Opel „Manta Rochen“, Jaguar, VW „Käfer“, Audi „Fox“ und Citroen HY, der als „Schweineschnauze“ bekannt ist. Unser DAVC- Messestand der Landesgruppe Allgäu bot eine einzigartige Gelegenheit, um die Schönheit und Geschichte tierischer Marken oder Namen zu bewundern, gleichzeitig wertvolle Kontakte zu knüpfen, Wissen und Informationen auszutauschen und auch Interessenten und möglicherweise neue Mitglieder zu gewinnen.

Audi Fox: Wären nicht die vier Ringe auf dem Kühlergrill, man würde den Audi Fox „Wagon“ glatt für einen VW Passat Variant halten. So falsch würde man damit auch nicht liegen, denn für den Bau des Fox „Wagon“ wurde die fast identische Grundkarosserie des Passat Variant verwendet. Gebaut wurde der Fox in den Jahren



1975 bis 1978. Über unser Mitglied Nicolas Flosbach, Inhaber des Automuseums Wolfegg, erhielten wir die Gelegenheit, dieses überaus seltene Fahrzeug ausstellen zu können. Besitzer ist das weithin bekannte Automuseum „Zylinderhaus“ in Bernkastel-Kues.



Der Opel Manta ist ein Sportcoupé, das von 1970 bis 1988 von Opel produziert wurde. Es wurde in zwei Generationen hergestellt: Manta A (1970-1975) und Manta B (1975-1988). Der Name „Manta“ leitet sich vom Manta-Flügelrochen ab, einem großen Meeresbewohner. Und auch in den Prospekten war immer wieder von dieser Namensphilosophie zu lesen. Daher bekamen viele Mantas an den vorderen Kotflügeln ein kleines Manta-Emblem. Der Opel Manta war bekannt für seine sportliche Optik und Fahrleistung und wurde häufig im Motorsport eingesetzt.



Der Citroën HY, auch bekannt als „Schweineschnauze“ oder „Type H“, ist ein leichter Transporter, der von 1948 bis 1981 produziert wurde. Der Spitzname „Schweineschnauze“ kommt von der unverwechselbaren Frontpartie des Fahrzeugs, die an eine Schweineschnauze erinnert. Der Citroën HY war bei einer Gesamtproduktion von 498.000 Stück in verschiedenen Karosserievari-

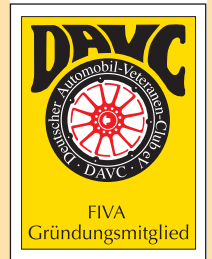
anten erhältlich, darunter Kastenwagen, Kleinbus und Pritschenwagen. Wir präsentieren hier den heute sehr beliebten Kult-Transporter Baujahr 1977 mit 58 PS.



Der Jaguar, eine weit bekannte britische Automarke, die seit 1922 existiert und für ihre luxuriösen und sportlichen Fahrzeuge bekannt ist. Die Marke hat im Laufe der Jahre viele ikonische Modelle produziert, darunter den Jaguar E-Type, XK, XJ und F-Type. Jaguar-Automobile sind für ihre elegante Formgebung, leistungsstarken Motoren und hochwertige Verarbeitung bekannt und werden oft als Statussymbol angesehen. Hier bei uns ein XJS 4.0 Baujahr 1993, der in ca. 115 000 Einheiten produziert wurde.

Der VW Käfer, offiziell als Volkswagen Typ 1 bekannt, ist eines der bekanntesten und erfolgreichsten Autos der Geschichte. Er wurde von 1938 bis 2003 hergestellt und weltweit über 21 Millionen Mal verkauft. Der Käfer war ursprünglich als kostengünstiges, einfaches und zuverlässiges Auto für die Massen konzipiert und hat im Laufe der Jahre viele technische und stilistische Änderungen erfahren. Heute ist der VW Käfer ein Symbol für das deutsche Automobilwesen und ein Kultklassiker bei Oldtimer-Lieb-





habern. Unser Ausstellungsstück ein „Sparkäfer“, 34 PS, Lofotengrün, Baujahr 1974 und seit 1975 bei unserem Mitglied in Familienbesitz.

Weit darüber hinausgehende Erläuterungen und Details zu den tierischen Marken und Namen boten die Infotafeln und zogen interessierte Besucher an. Die stilvollen Besonderheiten der glänzenden Karossen von Old- und Youngtimern begeisterten unsere Gäste und regte zum Inspirieren und zum Träumen an.

In gemütlichen Atmosphäre konnten sich Mitglieder und Besucher bei Kaffee, Kuchen sowie unserer Bilder-Show entspannen und darüber hinaus sich einen Eindruck von den abwechslungsreichen Old- und Youngtimer-Touren sowie Aktivitäten der Landesgruppe Allgäu verschaffen.

Zahlreiche Besucher interessierten sich für unsere monatlichen Tagesfahrten, Veranstaltungen, unsere Verbindun-

gen und Freundschaften mit anderen Landesgruppen samt unseren mehrtägigen Reisen zu eindrucksvollen Zielen. Unser motiviertes Messteam hieß die Gäste herzlich willkommen, stand bei vielerlei Fragen zur Verfügung und gab mit Enthusiasmus und Motivation die Begeisterung an die Interessenten weiter, Mitglied im DAVC zu sein. Sehr begehrt waren wiederum die Flyer unserer Landesgruppe.

Als kleine Abwechslung konnten die Besucher mit einem „Dreh“ am Glücksrad attraktive Preise gewinnen. Für Interessenten gab es wieder unsere informativen Clubmagazine, erstmals in der neuen und sehr ansprechenden DAVC-Tasche. Erfreulich viele DAVC-Mitglieder unserer, aber auch anderer Landesgruppen konnten wir begrüßen. Angereist waren auch Mitglieder der befreundeten Clubs aus Österreich, der Schweiz und Liechtenstein, die gespannt auf das am 14. Mai 2023 stattfindende 4-Ländertreffen blickten, welches von unserer Landesgruppe organisiert wird.

Besonders erfreut waren wir wieder über den Besuch unserer Präsidentin Dr. Barbara Kieslich sowie unserer Schatzmeisterin Gabi Kofler.



Ich möchte mich bei meinem großen Helferteam ganz herzlich bedanken, das mit Einsatzbereitschaft beim Auf- und Abbau sowie großem Engagement beim Standdienst zum Gelingen dieser DAVC Messe-Präsentation mit prägender Außenwirkung beigetragen hat.

Herzlichen Dank für die Bereitstellung der Fahrzeuge und Kuchen Spenden.



Freudestrahlend konnten wir mit Herrn Schuster ein Neumitglied gewinnen, das noch auf unserem Messestand den Aufnahmeantrag unterschrieben hat. Wir sind sehr zuver-

sichtlich, dass noch das eine oder andere Mitglied folgen wird.



Die Klassikwelt Bodensee 2023 war ein voller Erfolg für die DAVC Landesgruppe Allgäu. Es macht Spaß und Freude im Team, die Faszination für klassische Automobile einem großen Publikum in der Region zu zeigen und zu erhalten sowie unseren Mitgliedern und Freunden eine Plattform für den Austausch von Erfahrungen, Wissen und Leidenschaft für diese historischen Fahrzeuge bieten zu können. Freuen wir uns schon jetzt auf die nächste KLASSIKWELT BODEN-

SEE vom 7. bis 9. Juni 2024, um weiterhin die Begeisterung für klassische Automobile zu teilen und zu fördern.

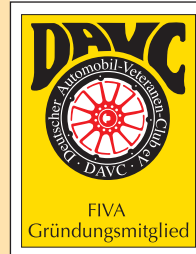


Text: Harald Stein

Fotos: Harald Stein, Stephan Winter

Brunch und Fahrzeugtaufe der Ortsgruppe

Oberbayern am 25.6.2023 auf der Schatzbergalm in Dießen am Ammersee



An diesem Sonntag herrschte Kaiserwetter! Wie sollte es auch anders sein ... kein Wölkchen hat auf dieser schönen Fahrt auch nur irgendetwas getrübt, mit einer Ausnahme, aber das kommt später. Treffen war am Parkplatz in Stegen und wenn man selbigen in Google Maps sucht kommt genau dieser eine, also wirklich nicht zu verfehlen.

Bis zur Abfahrt sammelten sich dort 44 schöne Oldtimer, die mit ihrer Unterschiedlichkeit und auch mit ihren Farbgebungen von seriös dezent über anmutig pastellig bis hin zu den knalligeren Tönen punkteten. Die dazugehörigen 80 Menschen konnten auch unterschiedlicher kaum sein.

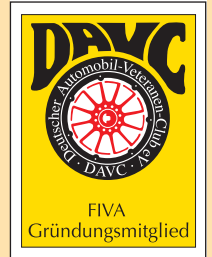
Also, um 9.30 Uhr runter vom Parkplatz nach links. Und der erste Kreisverkehr, den wir gerade in Richtung *Greifenberg* durchfahren, war bereits ein Blumenmeer, ein Omen. Auf der Strecke parallel zur Autobahn war ein Zusammenbleiben schwierig, aber nach dem Abzweig nach *Neugreifenberg* hat sich wieder ein Teil der Oldtimer zu einer Kolonne gebildet, denn außer uns wollte da wohl keiner hin, obwohl es ein Stück sehr schön durch kühlen Wald ging. Über *Pflaumendorf* nach *Eresing*, das eine sehr hübsche Kirche hat, und im Ort just wieder vor einer wunderschönen Blumeninsel rechts Richtung *Schwabhausen*. Wobei dann das Ortshinweisschild, wenn man von unserer Seite kam, genial versteckt war. Über *Penzing* Richtung *Weilheim/Pürgen* und da dann zum ersten Mal gen Süden der Blick auf die Berge. Und die waren im Trüben nur

mit Mühe zu erkennen. Da hat der Herr Kaiser vom Wetterdienst leider versagt.

Ab *Hofstetten* ging es dann auf kleinen Sträßchen nach *Thaining*, dann eine zackige Kombi, Rechtslinks, nach *Mundraching* und die Strecke wird nochmals schöner. In *Mundraching* steht rechts vor der Kirche ein riesiger, beeindruckender Bauernhof und weiter in *Leeder* thront direkt in der abknickenden Vorfahrt eine hübsche Kirche. Auch in *Denklingen* sehen wir rechts von unserer Route eine majestätische Kirche auf einem Hügel in der Ortsmitte. Und jetzt zeigt sich auch Herr Kaiser etwas gnädiger und lässt in die Berge ab und an einen Sonnenstrahl fallen.

Nach *Epfach* gibt es wieder eine zackige Kombi, diesmal Linksrechts, dann geht es über eine alte Lechbrücke nach *Reichling* und *Rott*. Über eine steile, enge und sehr kurvige Straße, vor allem, wenn auch noch Radfahrer oder gar Traktoren überholt werden müssen durchaus eine Herausforderung. Einer der Traktoren, mit euphorisch winkenden Kindern an Bord, hat unsere Teilkolonne komplett überholen lassen. Wirklich sehr, sehr nett. Ab *Rott* wurde es in den Bergen noch etwas heller und wir hatten die letzten kurvigen, aber gemütlichen Kilometer bis *Dießen* vor uns. Am Ende ging es durch eine „Fast-Allee“ auf die Kuppe, von der man *Kloster Andechs* in der Ferne und unten den See vor Augen hatte. Ein großartiger Anblick. Bis dahin auf der gesamten Strecke schmucke Orte, wun-

Brunch und Fahrzeugtaufe der Ortsgruppe Oberbayern am 25.6.2023 auf der Schatzbergalm in Dießen am Ammersee



derbar blühende Gärten, vor allem die Rosen sind grandios. Der erste Kreisverkehr hatte es schon prophezeit. Für die Cabrios noch inklusive: Vogelgesang und Duft nach Blumen und Heu. Und über uns allen kreisten immer wieder majestätisch Rote Milane.



Und dann schlängelten wir uns zur „Schatzbergalm“ in Dießen hoch. Sie liegt wunderschön, hat genügend Parkplätze und gutes Essen für uns. Gemütliches Zusammensitzen bei Vorspeisen und allerlei Gegrilltem. Besonders die saftigen Hähnchen sind zu erwähnen. Und der Kaiserschmarrn zur Abrundung! Das Personal ist gut drauf, die Gäste auch. Vielen Dank an Peter und Angela Hafner für Routenplanung und Organisation.



Und dann kam der Höhepunkt des Tages, die Taufe. Mit „Mumm Extra Dry“, „der klebt nicht ganz so schlimm“, meinte der Täufer. Die Besitzer der Täuflinge berichteten über ihre Autos (oder auch sich selbst), Barbara Kieslich moderierte und Detlef Krukenkamp kippte zur Abrundung ein Schlückchen Mumm über die Stoßstangen.



Ein Geburtstagskind war auch noch zu bewundern. Ein „Bugatti Typ 30 Rennsport“, der mit seinem leuchten-



den Blau und den goldenen 100-Jahre-Luftballons besonders ins Auge stach. Er wurde zu seinem 100. gesondert geehrt und ausgiebigst gewürdigt. Apropos Alter, auffällig war diesmal, dass viele junge Menschen mit von der Partie waren, davon zwei auch unter den Täuflingsbesitzern.

Das gibt Hoffnung. Und so waren alle zufrieden, die Besitzer der Täuflinge, die Täuflinge hoffentlich auch, das Täufer-Team, das Geburtstagskind und die Zuschauer...

... und machten sich langsam wieder auf den Nachhauseweg.

Harriet von Oelhafen



4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“ vom 14. bis 16. Juli 2023

Erinnern wir uns an das Jahr 2013, als drei Landesgruppen-Präsidenten aus dem Allgäu, Südbaden und Oberbayern auf den glorreichen Gedanken kamen, ein gemeinsames Treffen der südlichsten Landesgruppen auszurichten. Eine 2-Tages-Veranstaltung, die jeweils abwechselnd im 2-Jahres-Rhythmus durchgeführt werden sollte.

Sie setzten es um und so entstand die **Cruz del Sur**, erstmalig organisiert durch die LG Allgäu, zu der gleich in 2015 erfreulicherweise die LG Südwest mit an Bord kam. So wurde aus einem Dreiergestirn ein Quartett.

„Cruz del Sur“, übersetzt „Kreuz des Südens“, in Anlehnung an das auffällige Sternbild, das am südlichen Nachthimmel sichtbar ist und vielleicht gerade deshalb auch als Symbol für diese Veranstaltung gewählt wurde mit dem Ziel, sich über die einzelnen Landesgruppen hinaus auszutauschen, kennenzulernen und gemeinsam unsere Fahrzeuge und insbesondere auch unseren DAVC zu präsentieren.

Der Treffpunkt der diesjährigen Veranstaltung war das idyllisch gelegene Hotel Ammerwald nahe Reutte, ein idealer Ausgangspunkt für die bevorstehende Oldtimerfahrt. Einige waren bereits am Freitagabend angereist. Am Samstag, den 15. Juli und offizieller Beginn der Veranstaltung, begrüßte Dr. Barbara Kieslich, Präsidentin des Gesamt-DAVC und Präsidentin der Landesgruppe Bayern, als Veranstalterin die Teilnehmer herzlich und übergab ihnen die Fahrtunterlagen. Mit insgesamt 55 Personen und 30 Fahrzeugen aus den Landesgruppen Allgäu, Franken, Südbaden, Südwest und Oberbayern fand auch die

4. Cruz del Sur hohen Zuspruch. Durch ihre vielseitigen Erfahrungen in Organisation und mit einem Auge fürs Detail bei der Streckenwahl hat Barbara Kieslich sichergestellt, dass die Veranstaltung reibungslos und nach Plan verlief.

Pünktlich um 12 Uhr startete die beeindruckende Parade der klassischen Automobile.



Ob als Einzelfahrer oder in kleinen Gruppen war jedem selbst überlassen. Vorbei am Plansee – und nach kurzer Fahrt entdecken wir in schwindelerregender Höhe eine imposante Stahlkonstruktion: **die highline179**, eine spektakuläre Fußgänger-Hängebrücke.

Abweichend von der geplanten Route sind einige der Gruppe „LG Allgäu“ ans „Ende der Welt“ abgelenkt, so nennen die Einwohner von Mitteregg ihr kleines Tiroler Bergdorf im Rotlechtal. Es liegt zwischen Berwang und Namlos. Schmale Sträßchen und am Streckenende eine gemütliche Gaststätte luden zum ersten Zwischenstopp ein.



4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“ vom 14. bis 16. Juli 2023



Die ausgewählte Route führte gemäß dem Routenvorschlag weiter durch das malerische Namlostal, ein Naturparadies, das sowohl für seine ruhige Abgeschlossenheit und Naturbelassenheit, als auch für seine unvergleichliche



Landschaft mit Ausblicken in Canyons bekannt ist. Die Fahrt ging weiter über das majestätische Hahntennjoch. Die von Elmen nach Imst führende Straße ist 29 km lang. Sie ist als Aussichtsstraße besonders beliebt und bot allen



4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“ vom 14. bis 16. Juli 2023

Teilnehmenden einen atemberaubenden Panoramablick über die umliegenden Berge und Täler.

Nach dieser eindrucksvollen Fahrt durch die Alpenlandschaft wurde im Hotel Belmont, inmitten einer wunderschönen Naturlandschaft oberhalb von Imst, eine wohlverdiente Pause eingelegt. Dort wurden die Teilnehmenden auf malerischem Plateau zu Kaffee und Kuchen eingeladen, was ihnen ermöglichte, sich auszutauschen und die Eindrücke der bisherigen Fahrt zu teilen.

Die Route führte danach weiter über Imst, eine charmante Alpenstadt mit reicher Geschichte, über den Fernpass und wieder am Plansee vorbei, bevor wir zum Hotel Ammerwald zurückkehrten.

Um 18 Uhr startete das gesellige Zusammentreffen mit einem gemeinsamen Apero. Dieser Moment der Entspannung bot den Teilnehmern die Möglichkeit, sich in lockerer Atmosphäre auszutauschen, Anekdoten von der Fahrt zu teilen und die Gemeinschaft von Gleichgesinnten zu genießen.

Um 19:30 Uhr wurde dann zum Abendessen gerufen. Ein reichhaltig zusammengestelltes Buffet mit zwei verschiedenen Hauptspeisen wartete auf die Gäste, Beilagen, Nachtisch, Eis, hungrig musste keiner vom Tisch gehen.

Bei herrlichem Wetter und mit Blick auf die umliegenden Berge war anschließend die Terrasse ein idealer Ort, um den Tag ausklingen zu lassen. Ein gemütliches Beisammensein, das von Lachen und Geschichten über die Erlebnisse des Tages geprägt war. Einige Teilnehmer fanden



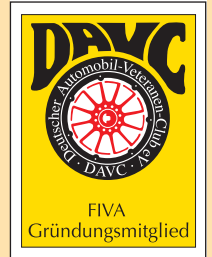
sich sogar noch in der Hotelbar ein, um bei einem Drink aus der reichhaltigen Cocktailkarte den Tag zu beenden.

Am zweiten Veranstaltungstag der Cruz del Sur 2023 erwartete die Teilnehmenden ein weiteres Programm mit beeindruckenden Sehenswürdigkeiten. Nach einem herzhaften Frühstück im Hotel Ammerwald machten sich die Oldtimer auf den Weg nach Garmisch-Partenkirchen, einer charmanten Stadt im Herzen der bayerischen Alpen.

Unser Ziel war die berühmte Großschanze, eine beeindruckende Sportstätte, die für ihre Bedeutung im internationalen Skispringen bekannt ist. Der eigens für uns reservierte Parkplatz direkt am Schanzen-Auslauf war eine gigantische und einmalige Kulisse für viele Fotos. Viele Besucher nutzten diese Gelegenheit, unser historisches Kulturgut Oldtimer zu bewundern und sich an geschwungenen Linien und blitzendem Chrom zu erfreuen.



4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“ vom 14. bis 16. Juli 2023



herrlichen Blick auf die umliegenden Berge und die malerische Stadt Garmisch-Partenkirchen ermöglichte.

Oben auf dem Schanzentisch wurde die Gruppe mit detaillierten Erläuterungen zur Technik und zum Ablauf des Skispringens belohnt. Die Teilnehmer lernten mehr über die Anlaufbahn, die Absprungstechnik und den Flug sowie über die Landung der Sprin-

Bei einer zweistündigen Schanzenbesichtigung hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, das beeindruckende Bauwerk aus nächster Nähe zu betrachten, einen Blick hinter die Kulissen dieses faszinierenden Sports zu werfen und mehr über die Geschichte und die Herausforderungen dieses spektakulären Sports zu erfahren.

Der Aufstieg zur Schanze über Serpentinien und viele Stufen war bereits ein Erlebnis für sich, sowohl physisch herausfordernd, aber auch beeindruckend, da er einen



ger. Dabei wurden sowohl die körperlichen als auch die mentalen Herausforderungen dieses Sports anschaulich erläutert.

4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“ vom 14. bis 16. Juli 2023



Besonders beeindruckend war die Geschichte der Großschanze. Seit ihrer Eröffnung hat sie viele Veränderungen und Erweiterungen erfahren, um den Anforderungen des modernen Skispringens gerecht zu werden. Sie gehört zu den vier Schanzen der berühmten Vierschanzentournee und hat im Laufe der Jahre viele berühmte Skispringer hervorgebracht.

Der Besuch der Großschanze in Garmisch-Partenkirchen war ein Highlight des DAVC Oldtimertreffens 2023 und bot den Teilnehmern eine willkommene Abwechslung zu den Fahrten mit ihren klassischen Automobilen.

Nach der Führung hatten die Teilnehmer die Wahl, ihre Reise fortzusetzen oder den Heimweg anzutreten. Für diejenigen, die weiter auf Entdeckungsreise gehen wollten, ging es zur Kreutalm. Diese malerische Alm, die für ihre Gastfreundschaft und ihren traditionellen Charme bekannt ist, war abschließend ein perfekter Ort für eine entspannte Pause und einen Moment des Genusses inmitten der bayerischen Alpen.

Alle, die sich auf den Heimweg machten, taten dies vermutlich mit einem Gefühl der Zufriedenheit, vielen neuen Eindrücken und Erinnerungen an die gemeinsam verbrachte Zeit und die Vorfreude auf zukünftige Treffen.

Die 4. Cruz del Sur war wieder ein weiteres Highlight an DAVC-Veranstaltungen und ein Beweis dafür, dass es nicht nur die Leidenschaft für klassische Automobile ist, die die Teilnehmer zusammenbringt. Es ist auch die Gemeinschaft und die Freude am Beisammensein, die diese Veranstaltungen zu etwas ganz Besonderem machen. Mit Blick auf die gelungene Organisation, Durchführung und die Begeisterung der Teilnehmer wäre es schön, wenn für die Cruz del Sur auch in den kommenden Jahren ein Platz in unserem DAVC-Kalender reserviert wird. Vielleicht wieder in 2025? Lassen wir uns überraschen!



4. DAVC Landesgruppentreffen „Cruz del Sur“
vom 14. bis 16. Juli 2023



Ein ganz besonderer Dank gilt dem Orgateam der DAVC Landesgruppe Bayern, insbesondere Barbara Kieslich für diese gelungene Cruz del Sur 2023.

Bericht: Harald Stein, DAVC LG Allgäu
Bilder: Dr. Barbara Kieslich, Harald Stein

Technorama® 2024

DER Oldtimermarkt in Europa



www.technorama.de

Kassel

23. + 24. März

39. Oldtimermesse &
Clubhallen

Ulm

27. + 28. April

44. Oldtimer-Teilemarkt &
Fahrzeugverkauf

Hildesheim

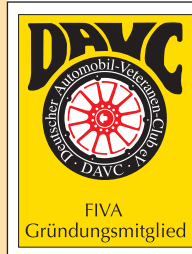
25. + 26. Mai

28. Oldtimer-Teilemarkt &
Vergleichsläufe



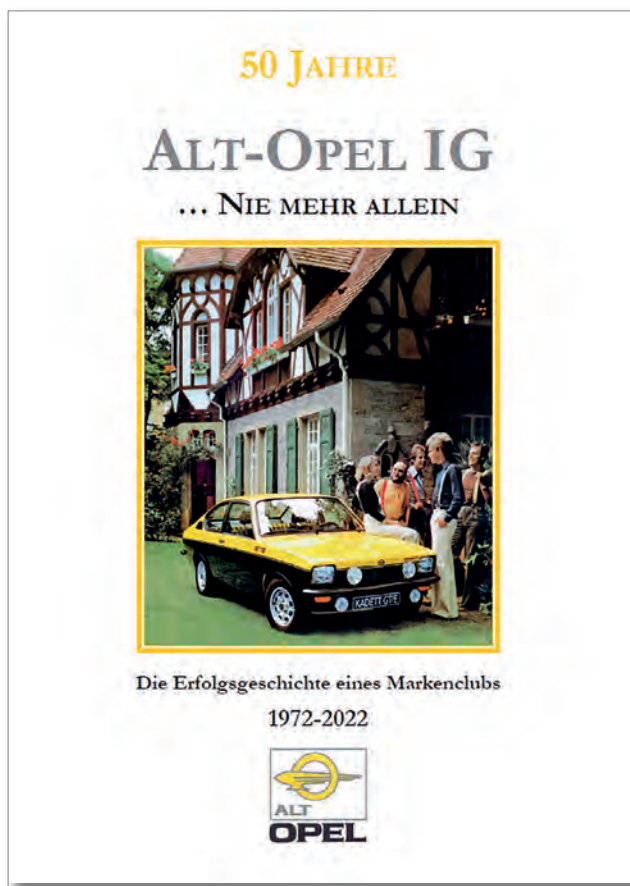
50 Jahre Alt-Opel IG ... nie mehr allein

Die Erfolgsgeschichte eines Markenclubs, 1972 – 2022



Die Idee der Alt-Opel IG feierte 2022 ihren 50. Geburtstag. Damit ist sie auf dem Sektor der Markenclubs eine der langlebigen Initiativen zum Erhalt historischer Fahrzeuge und der sie begleitenden Geschichte. Aus diesem Anlass entstand eine einmalige Aufarbeitung und Analyse der deutschen Clubszene für Opel-Automobilveteranen, -Oldtimer und -Klassiker.

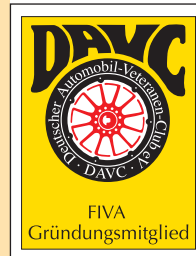
„Alt-Opel“ steht heute nach über 50 Jahren intensiver Aufbauarbeit stellvertretend für eine ganze Gattung von Fahrzeugsammlern und begeisterten Opel-Schraubern, die sich seit Anfang der 1970er Jahre der Pflege von Opel-Wagen und ihrer Geschichte gewidmet haben.



Selten wird so eine Entwicklung in einem Buch zusammengefasst und bebildert für spätere Generationen verfügbar gehalten. Dieses Buch wird als Dank für langjährige Zusammenarbeit an über 2.800 Mitglieder und Freunde des weltweit größten Markenclubs versandt. Weitere Exemplare des Buchs mit 272 Seiten Inhalt können über den Club, aber auch über den Buchhandel, für 35 € erworben werden – solange der Vorrat reicht.

Mit dem verantwortlichen Autor und Herausgeber Eckhart Bartels bestand zudem die besondere Gelegenheit, sein Wissen und seine Erinnerungen aus der Gründerzeit bis zum heutigen Tage in einem Gesamtbild zu dokumentieren.





Seine Beteiligung und Verantwortung am Aufbau der Alt-Opel Interessengemeinschaft zeigen, auf welchem Fundament die Erfolgsgeschichte der Alt-Opel IG beruht, die längst zu einer Institution sowie als eingetragener Verein sich mit heute 2.800 Mitgliedern weiterentwickelt hat.

In der Pressemitteilung der AOIG zur Buch-Veröffentlichung heißt es abschließend: „Auf diesen Grundlagen wird die Clubarbeit auch für weitere Generationen bereitstehen“.

Auch wenn die Fertigstellung des Buches mehrfach verschoben wurde und sicher bei den Beteiligten viel Energie gekostet hat (der persönlich gut bekannte Herausgeber war über Monate kaum ansprechbar), so hat sich das Warten doch mehr als gelohnt! – Ein spannend zu lesendes und vielfältig interessantes Werk, das man sich – allgemeines Interesse unterstellt – nicht nur als Opel-Fahrer zeitnah sichern sollte, die 1. Auflage ist nahezu vergriffen!

Horst-Dieter Görg

www.davc.de

Die Landesgruppe Rhein-Main nimmt in stiller Trauer und Anteilnahme Abschied von ihrem langjährigen Mitglied



Heinz Rosar

* 24.05.1941 † 26.07.2023

Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Für den Vorstand
und die Mitglieder der LG Rhein-Main

Joachim Sticksel

„Mit Alt-Opel ... nie mehr allein“

Buchhandelspreis 35 €

ISBN 978-3-949025-32-7

Format Hardcover 210 x 297 mm,
272 Seiten, 1. Auflage 3.150 Exemplare

Verlag Percht Media

Brunnengasse 12, D-87629 Füssen

www.perchtmedia.de

Kontakt und Bildvorlagen anfordern über:

bartels@alt-opel.eu

Auftraggeber:

Alt-Opel Interessengemeinschaft von 1972 e.V.

Kölner Str. 24, D-41515 Grevenbroich

www.alt-opel.eu

Die Landesgruppe Allgäu nimmt Abschied
von ihrem langjährigen Mitglied

Karl Ersing

* 23.12.1936 † 19.12.2022

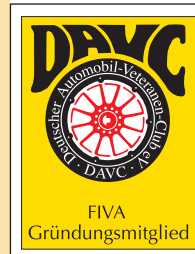
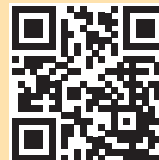
Karl Ersing war bereits bei der Gründung des DAVC e.V. LG Allgäu 1972 als Gast dabei und trat nach der damaligen „einjährigen Probezeit“ 1973 als Mitglied in unsere Landesgruppe ein. Von 1981 an war Karl Ersing vier Jahre Präsident der LG Allgäu. Sein Ziel und sein großes Engagement war immer geprägt durch gegenseitige Hilfsbereitschaft, die Kameradschaft im Club zu pflegen sowie kulturell wertvolle historische Fahrzeuge aus der Entwicklungsgeschichte zu erhalten und dem Publikum zugänglich zu machen. Wir erinnern uns an die vielen geselligen Veranstaltungen und gemeinsame Ausfahrten, bis er Ende 2021 leider aus gesundheitlichen Gründen sein vielgeliebtes Hobby nicht mehr ausüben konnte.

Wir alle haben einen großartigen Menschen verloren, den wir gerne in unserer besten Erinnerung behalten wollen.

Wir trauern zusammen mit seinen Familienangehörigen. Ihnen gilt unser herzliches und aufrichtiges Beileid.

Der Vorstand der Landesgruppe Allgäu

Vorstandsmitglieder des DAVC und Landesgruppen



Präsidentin: Barbara Kieslich
Beringerweg 16, 82327 Tutzing
Tel.: 08158 9164096 / 0163 8857144
E-Mail: praesident@davc.de

1. Vizepräsident: Thorsten Müller
Werner-von-Siemens-Allee 19
90552 Röthenbach a.d. Pegnitz
Tel.: 0172 8951044
E-Mail: 2.vize@davc.de

2. Vizepräsident: N.N.

Schatzmeisterin: Gabriele Kofler
Unterberg 7, A-6020 Innsbruck
Tel.: 0049 179 2145308
E-Mail: kofler@davc-oberbayern.de

Schriftführer: Jörg Blaumeier
Sep-Ruf-Str. 10, 90480 Nürnberg
Tel.: 0174 4555888, Fax: 0911 5405159
E-Mail: joerg.blaumeier@magenta.de

**Mitglieder-
verwaltung:** Thorsten Müller
Werner-von-Siemens-Allee 19
90552 Röthenbach a.d. Pegnitz
Tel.: 0172 8951044
E-Mail: 2.vize@davc.de

DAVC-SEKRETÄRE:

Redakteur CM Horst-Dieter Görg
Nonnenkamp 17, 31139 Hildesheim
Tel.: 0151 15209709
E-Mail: hdieter.goerg@gmail.com

**FIVA –
Techn. Kommission:** Jörg Blaumeier
Sep-Ruf-Str. 10, 90480 Nürnberg
Tel.: 0174 4555888, Fax: 0911 5405159
E-Mail: joerg.blaumeier@magenta.de

DAVC-Archiv: derzeit noch N.N.

LANDESGRUPPENPRÄSIDENTEN/-PRÄSIDENTIN

LG Allgäu: Thomas Langer
Aurikelweg 45, 87439 Kempten
Tel.: 0831 96092154
Mail: lg.allgaeu@davc.de

LG Franken Uwe Wießmath
Hördlertorstr. 2, 91126 Schwabach
Tel.: 0179 5462594
E-Mail: lg.franken@davc.de

LG Hanse derzeit noch N.N.

Ehrenpräsidenten: Waldemar Plessmann
Gründer des DAVC
Schloßstr. 14, 74379 Ingersheim 2
Tel.: 07142 220477, Fax: 07142 918602
E-Mail: waldemar.plessmann@davc.de

Rainer Hindrischedt
5, route du Moulin des Monteries
Montgardon
F-50250 La Haye
Tel. 0033-(0)2 33071560
Mobil 0033-(0)778345761
rainer.hindrischedt@wanadoo.fr

LG Niedersachsen Thomas Glasewald
Hasselfeldstr. 11
30926 Seelze/Velber
Tel.: 0178 7173976
E-Mail: thomas.glasewald@gmx.de

**LG Nordrhein-
Westfalen:** Friedhelm Steinhaus
In der Hasenjagd 3
42897 Remscheid-Lennep
Tel.: 0171 3603776, Fax: 02191 965433
E-Mail: lg.nordrhein-westfalen@davc.de

LG Oberbayern: Barbara Kieslich
Beringerweg 16, 82327 Tutzing
Tel.: 08158 9164096 / 0163 8857144
E-Mail: lg.oberbayern@davc.de

LG Ostsee: Hans-Joachim Rose
Kulenkampstr. 54, 23566 Lübeck
Tel.: 0451 36132
E-Mail: lg.ostsee@davc.de

**LG Ostwestfalen-
Lippe** Heiner Steffen
Feuerdornstr. 4, 33699 Bielefeld
Tel.: 05202 82762 · 0175 2017530
E-Mail: lg.ostwestfalen-lippe@davc.de

LG Rheinland: Hans-Peter Claessen
Kaiserstr. 113, 52146 Würselen
Tel.: 02405 2981
E-Mail: lg.rheinland@davc.de

LG Rhein-Main: Joachim Sticksel
Vordere Dauserad 6
63755 Alzenau
Tel.: 0160 2506853
E-Mail: lg.rhein-main@davc.de

LG Südbaden: Christian Lurk
Breisacher Str. 7, 79258 Hartheim
Tel.: 0171 6219266
E-Mail: lg.suedbaden@davc.de

LG Süd-West: Dieter Mollenkopf
Felix-Dahn-Str. 112, 70597 Stuttgart
Tel 0711 7657822
E-Mail: lg.sued-west@davc.de

TERMINE Sept. bis Dez. 2023:

26.08.-28.10. ALTERNATIV MOBIL, Hannover
eine Ausstellung über die
Entwicklung der E-Mobilität
von 1915 bis heute.
Gezeigt werden gut ein Dutzend
Zwei-, Drei- und Vierradfahrzeuge.
Nähere Infos auch unter
www.mobilewelten.eu



08.-10.09. Goodwood Revival, Goodwood
13.-15.10. Veterama, Mannheim

RICHTIGSTELLUNG:

Der Leserbrief „Aus für neue Verbrennungsmotoren“,
der uns handschriftlich erreichte und in Heft 2.23 unter
dem Namen *Hans Rosow* erschien, war falsch bezeichnet
– der Text stammte von *Hans Rosar*.

IMPRESSUM

Das „Clubmagazin“ ist die Zeitschrift des
Deutschen Automobil-Veteranen-Clubs e. V. (DAVC).

- **Herausgeber:**
Vorstand des DAVC
Dr. Barbara Kieslich, Beringerweg 16, 82327 Tutzing
Tel.: 08158 9164096, E-Mail: praesident@davc.de
- **Erscheinungsweise:**
Viermal jährlich – jeweils am Ende des Quartals
- **Redaktion:**
Horst-Dieter Görg
Nonnenkamp 17, 31139 Hildesheim
Mobil: +49 151 15209709
Mail: hdieter.goerg@gmail.com
- **Layout und Druck:**
Masuhr Druck- und Verlags GmbH
Holländerkoppel 14, 23858 Reinfeld (Holstein)
Tel.: 04533 2183, www.masuhr-druck.de
- **Redaktionsschluss:**
jeweils am: 1.2., 1.5., 1.8., 1.11. des Jahres
- **Verantwortlichkeit:**
Die mit Namen oder Signum des Verfassers gekennzeichneten
Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar.
Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass wir aus Platzgründen
gelegentlich Artikel sinnwährend kürzen müssen und event-
uell Berichte in einer späteren Ausgabe veröffentlichen.
- **Copyright:**
Deutscher Automobil-Veteranen-Club (DAVC)
Nachdruck – auch auszugsweise – nur nach Absprache
mit der Redaktion.

Redaktionsschluss für CM 4-2023: 1.11.2023

Bitte senden Sie alle Manuskripte an:
Horst-Dieter Görg, Nonnenkamp 17, 31139 Hildesheim
Mobil: +49 151 15209 09 · Mail: hdieter.goerg@gmail.com



awe

automobile welt eisenach

ÖFFNUNGSZEITEN:

April – Oktober:
Dienstag bis Sonntag
10 – 18 Uhr

November – März:
Dienstag bis Sonntag
11 – 17 Uhr

(an allen gesetzlichen
Feiertagen geöffnet)

Montags geschlossen

Museum
automobile welt eisenach
Friedrich-Naumann-Str. 10
99817 Eisenach
Tel. 03691 77212
www.awe-museum.de



SONDERAUSSTELLUNG

BMW Sechszylinder aus Eisenach

07.04.2023 – 31.03.2024

ADAC KLASSIK »

KEINE HIGHLIGHTS MEHR VERPASSEN
MIT FACEBOOK UND UNSEREM NEWSLETTER.



SIE LIEBEN OLDTIMER UND YOUNGTIMER? DANN HOLEN SIE SICH JETZT:

NEUIGKEITEN ZU VERANSTALTUNGEN

AKTUELLE NACHRICHTEN AUS DER SZENE

HILFREICHE EXPERTENTIPPS

» Auf unserer Facebook-Seite (www.facebook.com/ADACKlassik)
und in unserem Newsletter (adac.de/newsletter) erhalten Sie immer
top-aktuelle Informationen rund um Oldtimer und Youngtimer.
Jetzt gleich liken und anmelden!

WEITERE INFORMATIONEN AUF ADAC.DE/KLASSIK

ADAC