



# DEUTSCHER AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB E.V.

## *Clubmagazin*

1-2024

55. JAHRGANG

Herbstausfahrt durchs Kinzigtal





# 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](mailto:frank.lass@zf.com)



# Liebe DAVC-Mitglieder, liebe technikbegeisterte Leserinnen und Leser,

die Oldtimersaison 2024 lockt, die ersten Messen 2024 stehen direkt vor der Tür. Vor dem Hintergrund vieler Diskussionen zum Thema Nachhaltigkeit, Besinnung auf Werte, technische Entwicklung und Erhalt von Wissen ist es immer wichtiger geworden, in die Außendarstellung zu gehen. Diese Außendarstellung braucht aber auch Resonanz bei jungen Menschen. Daran gilt es zu arbeiten.

Website und Flyer sind nur eine Möglichkeit, Informationen weiterzugeben. Im persönlichen Gespräch, in der Diskussion mit Menschen, die bisher keine Berührungspunkte mit unseren Themen hatten, unsere Ziele, unsere Begeisterung und unser Anliegen für die nächsten Jahre darzustellen, das ist wichtig. Bitte helfen Sie alle mit, unsere Anliegen nach außen zu tragen.

Die Messe in Essen, die Messe in Stuttgart und die Messe in Friedrichshafen bieten Gelegenheit zum Austausch, zur Außendarstellung. Ein herzliches Dankeschön geht auf diesem Weg an alle Mitglieder, die sich auf den Messen engagieren!

Das vergangene Jahr war nicht nur ein Jahr unserer Oldtimer, es war auch ein Jahr des Abschieds. Dr. Waldemar Pleßmann und Manfred Stern, die Urgesteine, die das Fundament für den DAVC gelegt und gegründet haben, sind von uns gegangen. Sie waren es, die vor knapp 60 Jahren als junge Männer ihre Begeisterung für die Entwicklung der Technik des Automobils nach außen getragen und immer wieder diese Außendarstellung gesucht haben.

Wir arbeiten weiter an dieser Außendarstellung! Wir mischen uns unverändert ein in die Diskussion. Die Themen, die aufgearbeitet werden müssen und uns sicher noch länger beschäftigen werden – und dies nicht nur als Oldtimerfreunde – ist die Entwicklung der Verbrennermotoren. Offen sein für neue Technologien ist das eine, kritische Betrachtung eines Autolebens und aber auch Be-

*Präsenz auf Messen wie hier auf der diesjährigen BCM ist für den DAVC immer eine gute Gelegenheit, Kontakte zu pflegen und neue Mitglieder zu gewinnen.*

achtung von Vorteilen neuer Technologien ist das andere. Der Blick auf die Gesamtheit erscheint mir im Moment verloren zu gehen. Der Tunnelblick auf den einzigen Moment des CO<sub>2</sub>-neutralen Fahrens steht im Vordergrund. Vergessen ist plötzlich, woher dieser Strom zum Fahren kommt, wenn er nicht aus einer Solaranlage oder sonstigen klimaneutralen Quellen kommt. Vergessen sind die ökologischen Schäden beim Abbau der Rohstoffe für die Batterien. Erst wenn wir dafür Lösungen gefunden haben, die uns Vorteile für Mensch und Natur und damit unsere Umwelt allgemein bringen, können wir von einem wirklichen Fortschritt reden.

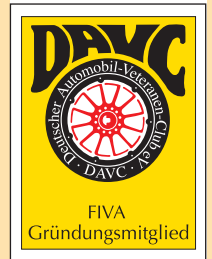
Das alles ist ein Thema, in dem wir mit unseren historischen Fahrzeugen nur ein klitzekleiner Randbereich sind, aber eventuell mit beitragen können, Diskussion wieder auf die sachliche Ebene zu heben.

In diesem Sinne wünscht Ihnen für die Oldtimersaison 2024 alles Gute

*Ihre Barbara Kieslich*

Barbara Kieslich





TITELBILD: HERBSTAUSFAHRT DURCHS KINZIGTAL IM SCHWARZWALD

<b>EDITORIAL:</b> BARBARA KIESLICH PRÄSIDENTIN DES DAVC	<b>3</b>	<b>TECHNIK-GESCHICHTE:</b> DIE NEROBERGBAHN IN WIESBADEN HORST-DIETER GÖRG	<b>26</b>
<b>AUF EIN WORT:</b> HORST-DIETER GÖRG REDAKTEUR DES CLUBMAGAZINS	<b>5</b>	<b>AUS DEN LANDESGRUPPEN / AUF TOUR / MESSEN:</b> AWE AUF DER RETRO-CLASSIC BAVARIA MATTHIAS DOHT	<b>32</b>
<b>TITELGESCHICHTE / AUSFAHRTEN:</b> HERBSTAUSFAHRT DURCHS KINZIGTAL HANSPETER STEFFEN	<b>6</b>	<b>FREUDENBERGER CLASSIC</b> DIETWART VÖLPEL	<b>34</b>
<b>MESSERÜCKBLICK / AKTUELLES:</b> JAHRESAUFTAKT MIT DER BREMEN CLASSIC MOTORSHOW HORST-DIETER GÖRG	<b>14</b>	<b>BUCHVORSTELLUNG UND BESPRECHUNGEN</b> „VON BLENDERN, SIEGERTYPEN, SECHSZYLINDERN“ HORST-DIETER GÖRG	<b>40</b>
<b>AKTUELLES / VERANSTALTUNGEN:</b> DEUTSCHER NACHHALTIGKEITSPREIS GEHT AN ZF GERD BOBERMIN	<b>16</b>	„SAND, SCHLAMM UND KNAPPE ZEITEN“ HORST-DIETER GÖRG	<b>43</b>
<b>RCC-JUNIOREN AUF MUSEUMSTOUR</b> MICHAEL KREUZ	<b>18</b>	<b>VORANKÜNDIGUNG:</b> KLASSIKWELT BODENSEE HARALD STEIN	<b>44</b>
<b>VORANKÜNDIGUNG:</b> KLASSENTREFFEN IN ESSEN FRIEDHELM STEINHAUS	<b>23</b>	<b>INTERN:</b> NEUE MITGLIEDER, WIR NEHMEN ABSCHIED ANZEIGEN	<b>45</b>
<b>HISTORIE:</b> PORSCHÉ TYP 64 „BERLIN-ROM“ RONY LUTZ	<b>24</b>	<b>VORSTANDSMITGLIEDER, LANDESGRUPPEN</b>	<b>46</b>
		<b>TERMINE, IMPRESSUM</b>	<b>47</b>

**VORANKÜNDIGUNG für 2/2024:**

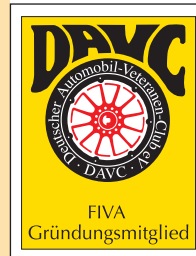
**Deutsche Kfz-Kennzeichen**

Kaum waren um das Jahr 1900 die ersten Autos auf unseren Straßen unterwegs, so kam es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern, mit Fußgängern, Radfahrern und Pferdefuhrwerken. Daher wurde es für erforderlich gehalten, Kraftfahrzeuge zu registrieren und sie mit Nummernschildern zu versehen. 1906 wurde das erste einheitliche Kennzeichensystem im Deutschen Reich eingeführt.

Dirk Nitsche ist einer der Experten für die Geschichte von Kennzeichen und Zulassungen in mehr als 100 Jahren. Wir dürfen an der Stelle gespannt sein auf seine Ausführungen.



## Saisonaufakt



In der Winterzeit ist Zeit und Gelegenheit, auch mal etwas ausführlicher auf die abgelaufene Saison zu schauen – Hanspeter Steffen aus Dietikon / CH hat dies für „seine“ Landesgruppe Rhein-Main und eine tolle Tour durch den nördlichen Schwarzwald hervorragend verstanden.

Aber auch der Beitrag der RCC-Junioren über ihre Elsass-Tour sei hier ausdrücklich hervorgehoben. Peugeot-Museum in Sochaux und die Collection Schlumpf in Mulhouse standen für die angehenden Mechatroniker im Rahmen eines Ergänzungsprogramms zum „Oldtimermechaniker“ auf dem Programm – jeweils mit einem geführten Blick hinter die „Kulissen“ – eine schöne Bereicherung eines immerhin freiwillig angenommenem Zusatzprogramms im Rahmen der allgemeinen Berufsausbildung.

Junge Menschen und ihr Handeln standen auch auf der Bremen Classic Motorshow zum diesjährigen Saisonaufakt in Halle 4 im Mittelpunkt – gut so, denn solche Wege zu beschreiten geht nicht von allein! Hier dem Nachwuchs entsprechenden Raum zu gewähren, schadet sicher nicht. Der Saisonaufakt bei der BCM setzte aber auch noch ein ganz anderes Zeichen – das Interesse an alter Technik ist ungebrochen, knapp 46.000 Besucher an der Weser setzten diesbezüglich ein recht deutliches Signal – und der DAVC war dort durch die LG Niedersachsen schließlich auch gut vertreten.

Wenn man sich mal vor Augen führt, wie lange unsere alten Fahrzeuge im Schnitt sind bzw. bereits eingesetzt werden und welche „Lebenserwartung“ sie dabei haben, so kriegt man schon ein recht gutes Gefühl bei dem, was die meisten von uns so in ihrer Freizeit machen. Und es passt zur Nachhaltigkeit, der sich auch die Industrie mehr und mehr verschrieben fühlt – unser langjähriger Partner ZF Bielefeld wurde dafür jüngst immerhin auf Bundesebene mit dem Deutschen Nachhaltigkeitspreis geehrt, Glückwunsch dafür!

Rony Lutz hat mit dem Porsche Typ 64 wieder für eine außergewöhnliche Heftmitte gesorgt, wofür auch ihm

unser Dank gebührt! Er sorgt damit völlig uneigennützig seit vielen Jahren immer wieder für einen optischen „Leckerbissen“ in der Mitte unseres Clubmagazins.



Eine besondere Technik-Geschichte, zu deren Zustandekommen auch die Hartnäckigkeit von Helma Bertz beitrug, hat nun nach mehreren Verschiebungen auch den Weg ins Clubmagazin gefunden. So ein Blick über den Tellerrand schadet in solchen Fällen sicher nicht!

Dietwart Völpel regte die Geschichte über Freudenberger Classic nicht nur an, sondern schrieb auch den entsprechenden Text und lieferte alle Bilder dazu. Solche Blicke hinter die Kulissen bereichern unser aller Wissen um die nicht immer ganz einfache Aufarbeitung alter Technik, in diesem Fall mit dem Schwerpunkt bei den frühen BMW-Automobilen.

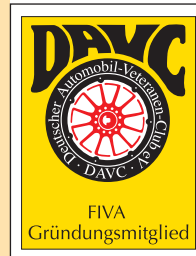
Winterzeit ist immer auch Bücherzeit – das Angebot war dieses Mal recht breit gefasst vom Motorsport in der DDR nebst Präsentation einer diesbezüglichen, sehr umfassenden Chronik bei awe in Eisenach, über ein Motorradbuch hin zu den verschiedensten Schwimmwagen, über die in zwei neuen Broschüren ansprechend berichtet wird.

Und natürlich schauen wir auch nach vorn – die nächsten Messen stehen in Stuttgart und Essen im April an, Friedrichshafen dann im Juni, es dürfte nicht langweilig werden! In diesem Sinne wünsche ich viel Spaß bei der Lektüre, und bleibt weiter möglichst alle gesund und munter!

*Horst-Dieter Görg, Hanomag IG e.V.  
Redakteur des Clubmagazins*

[www.davc.de](http://www.davc.de)

# Herbstausfahrt der LG Rhein Main vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal



## *De Vadder unn de Bubb*

Das war unser Motto für die Herbstausfahrt durchs Kinzigtal. Mit steilen Granitfelsen, idyllischen Waldseen – davon später noch mehr – mächtigen Tannen und einer offenen, hellen Tallandschaft, geprägt durch Obstwiesen, Weiden und Ackerland, bietet das Kinzigtal ein abwechslungsreiches Angebot an Attraktivitäten rund um die Natur, welches uns 18 Fahrteams (*de Vadder unn de Bubb*) Manfred und Joachim Sticksel bei der diesjährigen Herbstausfahrt eindrücklich näherbrachten. Manfred hat 20 Jahre hier gelebt und kennt die verschlungenen Wege und Sehenswürdigkeiten bestens.

In Schenkenzell, im Hotel Waldblick, waren wir während den 4 Tagen zu Gast und wurden von der Familie Kilgus und ihrem Team, wie auch zwei Serviceroobotern, herzlich willkommen geheißen. Die einladende Gartenterrasse war jeweils ein beliebter Ort für den Umtrunk und ausgiebige Benzingespräche nach den täglichen Ausfahrten und entpuppte sich schon vor der Begrüßung als der Treffpunkt schlechthin.

## **Anreise: 30.09.2023**

Einige Teams ließen es sich nicht nehmen, schon am Vortag, also am 29.9.23, anzureisen, und so reichten sich auf dem Hotelparkplatz tolle Oldtimer von A wie Aston Martin bis V wie VW Bus T1 aneinander. Das älteste Auto kam strahlend poliert aus der Schweiz, ein BMW 327/28er Jg. 1938, und ein baugleiches Fahrzeug aus Offenbach mit Jg. 1939. Hanni Reese und Yvonne Wahl machten die Anreise im komfortablen MB SE 280 zu einer mehrtägigen Fahrt von Hamburg kommend. Vermutlich die längste Anfahrt hatte der VW Bus T1 aus dem Hannoveraner Raum von der dortigen LG und beeindruckte mit den mitgebrachten Plüschtieren und der damaligen Ausstattung als Camper.

## **Erstes Treffen und Besichtigung Alpiersbach Klosterbräu**

Gemäß Ankündigung trafen sich dann einige erst am offiziellen Anreisetag fragend auf dem Parkplatz gegenüber der »neuen« Klosterbrauerei Alpiersbacher, wo denn hier der Start sei? Bald fuhren ein paar Oldtimer

wild gestikulierend an uns vorbei und animierten uns, ihnen zu folgen. So fanden auch die Letzten den tatsächlichen Treffpunkt, nämlich bei der ursprünglichen Klosterbrauerei Alpiersbacher im Dorfszentrum.



*Start an der  
Alpiersbacher Klosterbräu*

## *Ärztliche Anweisung*

Bei der anschließenden Führung durch die 1877 von Gottfried Glauner gegründete Klosterbrauerei erfuhren wir allerlei Wissenswerte über die Entstehung und Geschichte der Brauerei. Tiefe Einblicke in die traditionelle Kunst des Alpiersbacher Bierbrauens erhalten wir durch das Alpiersbacher Brauereimuseum. Hier erfahren wir anhand von Exponaten, historischen Maschinen und Werkzeugen ganz anschaulich, wie der Brauprozess vonstattengeht und wie sich das Brauwesen im Laufe der Zeit ent-



## Herbstausfahrt der LG Rhein-Main vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal

wickelte. Fangfragen wie, wie viele Ecken der Flaschen-  
deckel habe, wurden postwendend aus der Schweiz be-  
antwortet, nämlich 21. Ein Bierkenner? Im historischen



*Anschließende Vesper mit Bierverkostung*



*Klosteranlage Alpirsbach*

Sudhaus werfen wir einen Blick über die Schultern des  
Biersieders. Der Anschluss bei einem frischgezapften  
Fassbier, einer Semmel und einer Rauchwurst stärkte  
uns für die Rückfahrt auf einem kurzen Umweg ins  
Hotel Waldblick.

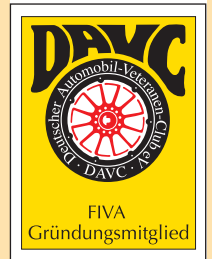
### 30.09.: Abendessen, Begrüßung

Die offizielle Begrüßung durch Joachim Sticksel fiel  
etwas verhalten aus, denn kurz vor dem Nachtessen  
machte Friedel Philipps noch einen Kontrollgang um  
sein Auto. Dabei stolperte er vermutlich über eine 300-  
Euro-Note (kein Schreibfehler, man denke an den Bier-  
garten) und die Hotelwand kam ihm dann entgegen.  
Eine hässliche Platzwunde am Kopf war die Folge. Die-  
ter Lautner leistete Erste Hilfe aus seiner bordeigenen  
Bar mit Eisbeuteln, welche er dem Friedel um den Hals  
legte, um die Blutung und Friedel etwas zu beruhigen.  
Im Spital in Freudenstadt wurde die Wunde mit einigen  
Nadelstichen wieder dicht gemacht. Pünktlich, nach-  
dem wir das Dessert eingenommen hatten, erschien  
Friedel zusammen mit seiner Pflegerin, der Brigitte,  
wieder – mit einem schmucken Turban auf dem Kopf.  
Aber er, mit einem zufriedenen, breiten Grinsen im  
Gesicht, zum Zeichen, dass alles nochmals gut gegang-  
en ist.



*Friedel mit eleganter Kopfbedeckung 😊*

Herbstausfahrt der LG Rhein-Main  
vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal



*Unterwegs durch den schwarzen Wald*



*oben: Besichtigung Trinkwassertalsperre Klein Kinzig  
unten: Im Förderturm mitten im See*

## 01.10.2023: Trinkwassertalsperre Klein Kinzig Alpiersbach

Gegen 10.00 Uhr starten wir die Motoren zur Abfahrt in die wenige Kilometer entfernte Trinkwassertalsperre Klein Kinzig. Dort wurden wir – nach einer kurzen Begrüßung und Einführung mit einem Imagefilm – durch einen langen, unterirdischen Entnahmestollen, der zum Teil direkt unter dem See liegt, in den 75 Meter hohen Entnahmeturm geführt. Sportliche liefen die Treppe hinauf, und der Rest der Truppe durfte den Lift benutzen. Ein herrlicher Ausblick, mitten auf dem Stausee, umgeben nur von Wasser und einer noch unberührten Natur.

Hauptaufgabe der Wasserversorgung Klein Kinzig ist es, „Reines Trinkwasser aus dem Schwarzwald“ über das ca. 220 km lange Rohrnetz zu verteilen. Derzeit werden rund 350.000 Einwohner mit dem kostbaren

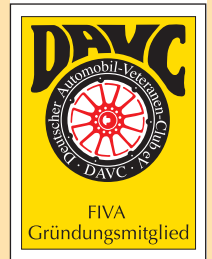
Lebensmittel – Wasser – versorgt! Es plätscherte überall und Wasser war genug um uns herum, jedoch schade, dass wir davon keine Kostprobe bekommen haben.

## Schloss Glatt in Sulz-Glatt

Angeführt von Manfred und Joachim in ihrem BMW E30 fahren wir ab der Talsperre im Corso, nach Jahrgang das Älteste zuerst, hintereinander auf kleinen Nebenstraßen Richtung Schwarzwaldhöhe ins Neckartal zum Wasserschloss Glatt, um uns wieder zu stärken. Dort angekommen, stellten wir uns dann in dem für



## Herbstausfahrt der LG Rhein-Main vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal



Wasserschloss Glatt

*Tolle Kulisse im Schloss:  
Unsere Fahrzeuge sind nach ihrem Alter im Innenhof aufgestellt*

uns extra freigegebenen Innenhof der Reihe nach auf. Hier standen sie nun, vom goldenen Mercedes SL 350 über MB S-Klasse 500, 230 Coupé, MB SL 107, dazwischen ein MB S-Klasse in strahlendem Grün. Hier geht der Morgan als wahrscheinlich kleinstes Fahrzeug der Truppe fast unter, wird aber unterstützt von einem eleganten, kraftvollen Jaguar XJS V12. Dazu gesellt sich ein Aston Martin in metallic Grün und der bereits erwähnten Eisbar an Bord. BMW stellte sich mit einem roten und einem weißen Cabrio E30 in die Reihe, ergänzt durch eine E30 Limousine. Der VW Bus T1 öffnete seine Türen für die neugierigen Blicke der vielen anwesenden Leute von Groß bis Klein. Am meisten Power brachte wohl der etwas jüngere, grimmig schwarze BMW von Steinheimer Ulrich auf den Platz, mit etwas mehr als 690 PS unter der Haube. Die zwei Vorkriegsautos, also die ältesten Fahrzeuge, BMW



327/28 überzeugten die Leute ebenfalls durch ihre Karosserieform, Technik von damals und den Erhaltungszustand.

Für die zahlreichen Ausflügler vor Ort waren wir der Hingucker schlechthin. Noch bevor wir uns auf die wohlverdienten Leckereien stürzen konnten, waren neugierige Fragen zu beantworten. Fotoshootings, Daumen hoch und viele Komplimente erhielten alle unsere um die Wette strahlenden, schmucken Oldtimer.

## Herbstausfahrt der LG Rhein-Main vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal

Im Ostflügel des Schlosses wird auf drei Ebenen die Geschichte vom Dorf und der Herrschaft Glatt dargestellt. Im Blickpunkt steht das Verhältnis der Herrschaft zu den Untertanen. Verwinkelte Treppen führten uns in den zweiten Stock, wo wir von riesigen Tortenstücken beeindruckt wurden. Die waren so groß wie Bremschuhe unter dem LKW! Wir schafften es kaum, sie aufzuessen, aber sie waren so lecker, dass wir nichts übriglassen wollten.

### Rückfahrt

Nun erwartete uns noch eine Rückfahrt von gut 62 Kilometern, die jedoch nach 10 Kilometern und 500 Metern vor einer Tankstelle für das Auto von Jochen Burgdorf endete. Also Benzinkanister ausgraben und nachschütten. 5 Liter sollten genügen für 500 Meter. Dem war aber nicht so, das Auto wollte nicht anspringen. So musste auch mein Reservekanister von 10 Litern dran glauben. Doch das Auto zeigte sich störrisch und wollte immer noch nicht seinen Dienst antreten. Jochen und ich machten Ursachenforschung unter der Motorhaube in der brütenden Sonne, welche uns während all den Tagen vom Morgen bis zum Abend freundlich begleitete. So viel Schweiß, wie uns über den Motor lief, sollte eigentlich an Benzin in den Motor fließen. Nun stellten wir fest, dass die eine Benzinpumpe ihren Dienst quitiert hatte. Also bastelten wir mit bescheidenen Mitteln und Werkzeug eine Verbindung mit der zweiten, funktionierenden Benzinpumpe her. Siehe da, der Motor schnurrte wieder leise vor sich hin und hielt bis nach der Herbstausfahrt vor die Haustür von Jochen und Helga.

Dies war übrigens die einzige Panne im ganzen Teilnehmerfeld. Glühende Bremsen, entstanden beim vorsichtigen Talfahren vom Jaguar, waren eine gute Gelegenheit für ein kurze Pause. Das Loch im Kopf von Friedel ordnen wir der Kategorie Übermut zu. Es lässt also den Schluss zu, dass unser Hobby verantwortungsvoll gepflegt wird, um die Autos in fahrtüchtigem Zustand als mobiles Kulturgut zu erhalten.

### Abendessen

Am Abend bekamen wir wieder etwas Leckeres zum Essen und hatten wie immer viel Geschichten zum Bes-

ten zu geben. Friedel musste auch noch einmal den Kopf hinhalten, denn es ging ihm zusehends besser. Spass hatten wir auch mit den Servicerobotern, die auf wundersame Weise selbstständig die Speisen aus der Küche brachten und das gebrauchte Geschirr auch wieder dorthin zurück transportierten. Personalmangel oder Fortschritt? Das menschliche Personal bediente uns aber zugleich freundlich und aufmerksam.



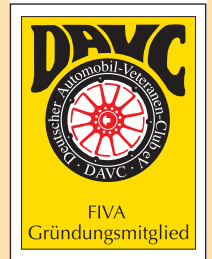
*Servierkraft-Roboter*

Dieter Lautner wollte uns das bereits servierte Dessert mit einem Sektaufguss noch etwas abrunden und allen etwas Gutes tun. Leider scheiterte dies Unterfangen, und so gab es enttäuschte Gesichter. Danke an dieser Stelle Dieter für deine Bemühungen und gespendeten, meist flüssigen Annehmlichkeiten.



*Weiterhin herrliches Herbstwetter am 3. Tag*

Herbstausfahrt der LG Rhein-Main  
vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal



*... und wieder schmale Sträßchen*

**02.10.2023: Besichtigung Autosammlung Steim**  
Gemäß Fahrtempfehlung starteten wir heute wiederum um 10.00 Uhr in Richtung große Kreisstadt Schramberg. Sie trägt den Beinamen »Fünftälerstadt«, da hier in die Schiltach vier Bäche münden. Nämlich der Göttebach, Kirnbach, Berneck und Lauterbach. Unser Ziel ist jedoch die private Autosammlung Steim in Schramberg. Der Weg dorthin führte uns über kleine Nebenstraßen. In der Fahrtempfehlung meistens auch mit Bildern dokumentiert, an welchen Verzweigungen wir aber oft zuerst mit Schwung vorbeifuhren, um dann im Rückwärtsgang die daraus entstandenen internen Diskussionen auszubaden. Eine Überraschung sollte uns doch noch Kopfzerbrechen machen. Auf der B33 Richtung Freudenstadt/Villingen fuhren wir getreu der Empfehlung unter einer Bahnlinie durch, um anschließend die Kinzig zu überqueren und dann in einem nur 900 Meter langen Tunnel zu verschwinden. Doch schon lange vor dem Tunnel staute sich der Verkehr mit LKWs und Autos, und *Stopp and Go* war angesagt, was manchen Motor und Fahrerinnen und Fahrern ins Schwitzen brachte. So schlichen wir durch an sich ro-



*Unterwegs durchs Gehölz*

mantische, verschlafene Dörfer im Schrittempo, bis sich der Stau weit außerhalb etwas auflöste. Vom Tunnel sahen wir nur die gesperrte Einfahrt, der genau aufs Wochenende gesperrt wurde, weil 14 Tage später mit Bauarbeiten begonnen werden sollte! Mit der Zielsicherheit von suchenden Trüffelschweinen fanden sich alle doch wieder bei der Autosammlung von Herrn Steim ein. Die Aufregung hielt sich also in Grenzen, und zur Abkühlung gab es frische Getränke und feine Wurstköstlichkeiten aus der Region.



*Rast an der Autosammlung Steim in Schramberg*

## Herbstausfahrt der LG Rhein-Main vom 30.09. bis 03.10.2023 durchs Kinzigtal

### 130 Schmuckstücke

Auf 3000 qm erlebten wir einen Einblick über 115 Jahre Automobilgeschichte mit über 130 Exponaten, die fast alle fahrbereit in der Ausstellung standen. Unter den zahlreichen Automobilen sind hochkarätige Raritäten wie ein Maybach Zeppelin aus dem Jahr 1932, ein De Dion von 1902 sowie ein Ford N Runabout von 1907, der Mercedes 300 des ehemaligen Bundespräsidenten Heinrich Lübke von 1959 und ein Mercedes 500 K Cabrio C von 1935 zu sehen. Die exklusiven Exponate unterschiedlicher Marken veranschaulichen auf beeindruckende Weise die Entwicklung der Automobil-Herstellung bis in die heutige Zeit hinein.

### Rückfahrt zum Hotel Waldblick

„Links auf die Oberndorfstraße B246“ stand da in der Fahrempfehlung, gezeichnet war aber nach rechts. Was nun? Weil das erste Fahrzeug schon nach rechts fuhr, also alle hinterher. Was natürlich falsch war und uns bald auffiel, als uns wieder bekannte Fahrzeuge wild

fuchtelnd entgegenkamen. Also drehen und in die andere Richtung zurück. Entschädigt wurden wir dann mit einer tollen Streckenführung über kleine Nebenstraßen, schicke Dörfer und ruhige Wege zurück zum Hotel Waldblick.

Nun freuten wir uns auf einen schönen Abschlussabend, mit einem feinen kulinarischen Schlusspunkt.



*Kleine Überraschung der Organisatoren*



Pitt Gilb fand die richtigen dankenden Worte an Manfred und Joachim für die gelungene Herbstausfahrt. Ein weitsichtiges Geschenk für die Organisation in Form eines Gutscheins für ein Hotel ihrer Wahl für die Herbstausfahrt 2024 stellte schon die Weichen dafür. Sie zauberten Manfred und Joachim und natürlich allen DAVClern ein Lächeln ins Gesicht. Auch die im Hintergrund gelaufenen administrativen Arbeiten von Geneviève wurden mit kalorienbeladenen Süßigkeiten bedankt.

Dem Dank möchte ich mich hiermit nochmals anschließen, denn alle freuen sich auf die Gemütlichkeit, den Zusammenhalt und die Freundschaften unter den DAVC-Leuten.

### 03.10.2023: Abschied und individuelle Heimfahrt

Dietikon, Oktober 2023  
*Hanspeter Steffen*

Unser Kunde,  
Herr Pferd, sucht  
ein passendes  
Anwesen für sich  
und seinen  
Mustang.

**ROHRER**  
IMMOBILIENMAKLER SEIT 1919



## „WIR BEHANDELN IHRE IMMOBILIE SO, ALS WÄRE SIE UNSERE EIGENE“

... kein Satz bringt unsere Philosophie besser auf den Punkt –  
generationenübergreifend seit über 100 Jahren.

Dank einer Vielzahl an vorgemerkten Interessenten finden wir  
auch heutzutage den richtigen Käufer für Ihre Immobilie.

Professionell, engagiert und diskret.

**Möchten Sie Ihre Immobilie verkaufen?  
Als DAVC Mitglied profitieren Sie von einer  
exklusiven & kostenfreien Marktwerteinschätzung  
im Wert von € 595,- inkl. MwSt.**



**Dominik Hafner**  
Privatimmobilien  
Tel. 089 54304-156  
hafner@rohrer-immobilien.de

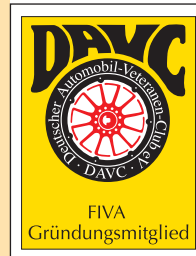


**Der schnellste  
Weg zur Anfrage:**  
QR-Code scannen und  
E-Mail verschicken.



[www.rohrer-immobilien.de](http://www.rohrer-immobilien.de)

# Jahresauftakt mit der Bremen Classic Motorshow



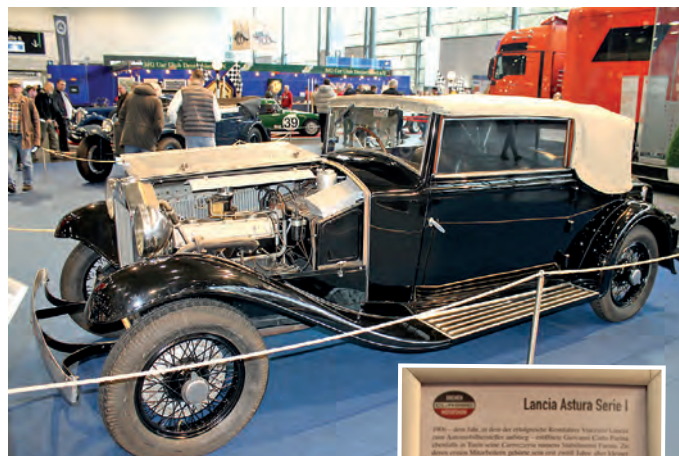
Bremen zählt zu den größeren Produktionsstandorten von Mercedes-Benz. Dies steht zwar auf einer Oldtimer-Messe nicht an erster Stelle, war aber auch auf der Bremen Classic Motorshow in Halle 5 nicht zu übersehen. Und schließlich haben Hansa, Borgward und Hanomag hier eine lange und große Tradition, die Mercedes bereits seit Jahrzehnten fortsetzt.

Zum Jahresauftakt vom 2. bis 4. Februar kamen knapp 46.000 Besucherinnen und Besucher auf das Bremer Messegelände, die schon durch die Vielfalt des Angebots auf ihre Kosten kamen. In diesem Jahr widmete sich die Sonderschau in Halle 5 mit 12 Klassikern dem Thema LANCIA. Drum herum in dieser und anderen Hallen die diversen Club-Präsentationen – Mercedes wie immer im „Nordabschnitt“ der Halle 5, wo auch das Schlör-Projekt gut vertreten war.

Auch in diesem Jahr ehrte das Forum für Fahrzeuggeschichte, kurz F-kubik, eine herausragende journalistische Leistung mit der nach 18 Jahren schon traditionellen Verleihung des Goldenen Kolbens. 2024 wurde Peter Schneider von der DEUVET für sein öffentliches Engagement zum Erhalt der Fahrzeuggeschichte durch seinen Einsatz, die gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen für historische Mobilität zu verbessern, geehrt. Im Rahmen des Presseabends erhielt Peter Schneider, der langjährige Präsident der DEUVET, diese Auszeichnung, bestehend aus einem polierten historischen Kolben eines alten Hanomag-Kommißbrotes.

Für den DAVC lag – nach einjähriger Pause – die Koordination der Messe-Präsenz in den Händen der Landesgruppe Niedersachsen. Es war dafür schon sehr wertvoll, auf das bisherige Stand-Equipment zurückgreifen zu können. So gab es in Halle 4 eine gewisse Wiedererkennung beim Publikum und über die drei Tage zahlreiche gute Gespräche. Aus Bayern hatte es auch unsere Präsidentin mit ihrem Mann in den Norden geschafft und hoffentlich nur gute Eindrücke von Bremen und dem DAVC mitgenommen. Insgesamt ein runder „Auftritt“ für den DAVC, den 2025 zu wiederholen sicher Sinn macht!

Die BCM hat auch im Jahr 2024 wieder alle Erwartungen erfüllt!



LANCIA war auf der BCM das Sonderthema



„Aufhänger“ für die Mercedes-Präsentation in Bremen

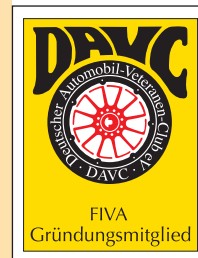


Horst-Dieter Gärg  
Fotos:  
H.-D. Gärg, E. Bartels

1. Erst bei näherem Hinschauen werden Details der durchaus aufwändigen DAVC-Standgestaltung sichtbar
2. Ein Volvo-Kombi diente als Blickfang
3. Es gab immer Gesprächsstoff beim DAVC
4. Präsentation des Schlör-Fahrgestells beim MVC in Halle 5
5. Die Schlör-Spendenbox hat durchaus noch Luft
6. Heckansicht des Schlör-Fahrgestells – nach wie vor ohne Motor, der vom Aufbau-Team noch gesucht wird ...
7. Das Forum für Fahrzeuggeschichte hatte dieses Jahr das Thema „Fahrschule“ gewählt und vielfältig mit Modellen und Großbildern dargestellt
8. Der „Goldene Kolben 2024“, symbolische Auszeichnung für Peter Schneider, den langjährigen DEUVET-Präsidenten
9. Persönliche Übergabe des „GoKo 2024“ an Peter Schneider (Bildmitte) am Stand von F-kubik in Halle 5



## Deutscher Nachhaltigkeitspreis geht an ZF



*Die Freude war groß beim Nachhaltigkeits-Team von ZF auf dem Deutschen Nachhaltigkeitstag im November 2023 in Düsseldorf, von links: Gerd Bobermin, Dr. Michael Karrer, Marleen Diedrichs, Jörg Witthöft, Mareike Plassmann, Thorsten Krug und Michael Reinhart*

Gute Nachrichten kommen von der politisch und wirtschaftlich hoch anerkannten Stiftung Deutscher Nachhaltigkeitspreis. Die von der Bundesregierung unterstützte Nachhaltigkeitsbehörde mit Sitz in Deutschland verleiht ZF den Deutschen Nachhaltigkeitspreis in der Kategorie Automobilindustrie. Die Expertenjury zeichnet uns vor allem für unser weitreichendes Engagement für eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft aus. Wegweisend ist der Wiederaufbereitungs-/Remanufacturing-Standort Bielefeld (Division Commercial Vehicle Solutions). Er ist auf den Bereich der Aufarbeitung von Antriebsmodulen für Fahrzeughersteller und den globalen Aftermarket spezialisiert.

„Die Förderung eines effizienten Kreislaufwirtschafts-systems ist ein wichtiger Hebel zur Erreichung des von uns gesetzten Ziels: vollständige Klimaneutralität bis 2040“, so Dr. Michael Karrer, Leiter der Nachhaltigkeitsabteilung/Leiter Sustainability bei ZF.

Im ganzen ZF-Konzern leisten wir bereits heute einen wesentlichen Beitrag zur Ressourcenschonung, indem wir den Anteil recycelter Materialien in Produkten erhöhen. Zum Beispiel bestehen die meisten unserer Ge-

triebegehäuse aus recyceltem Aluminium. Eine längere Nutzungsphase durch Recycling ist auch ein wichtiger Hebel zur Einsparung von Vormaterialien. In 25 Remanufacturing-Werken weltweit bereiten wir im industriellen Maßstab Altteile

für ein „zweites Leben“ auf – am ZF-Standort Bielefeld bereits seit dem Jahr 1963. Rund 200 Mitarbeiter verarbeiten hier täglich zwischen 40 und 50 Tonnen Altprodukte. Es werden Druckplatten, Kupplungsscheiben, Ausrücksysteme, Zweimassenschwungräder und Drehmomentwandler gefertigt.

Im Vergleich zu einem Neuteil sparen die aufgearbeiteten Produkte mehr als 90 Prozent Material und Energie. Die CO<sub>2</sub>-Einsparung liegt bei über 80 Prozent. „Damit erreichen wir unsere Klimaschutzziele und entkoppeln Ressourcenverbrauch und Wachstum“, betont Jörg Witthöft, ZF-Standortleiter in Bielefeld.

Seit 2018 deckt der Standort 100 Prozent seines Strombedarfs mit erneuerbaren Energiequellen. Rund 95 Prozent des Produktportfolios sind bereits nach dem „Cradle-to-Cradle-Standard“ für konsequente Kreislaufwirtschaft zertifiziert. Auch Abfälle konnten im Werk seit 2019 um rund 40 Prozent reduziert werden. So wurden beispielsweise 100 Tonnen Altbeläge nicht mehr thermisch entsorgt, sondern aufgrund ihres hohen Kupferanteils zerkleinert und wiederaufbereitet.



## Deutscher Nachhaltigkeitspreis geht an ZF

### Deutscher Nachhaltigkeitspreis

Der Deutsche Nachhaltigkeitspreis wird seit 2008 von der assoziierten Stiftung in verschiedenen Kategorien vergeben. In Kooperation mit dem Bundesumweltministerium, der Deutschen Industrie- und Handelskammer und weiteren Partnern vergibt sie Preise an Unternehmen, deren Produkte und Dienstleistungen besonders erfolgreich ökologische und soziale Herausforderungen meistern und damit Nachhaltigkeit als wirtschaftliche Chance nutzen. Die Preisverleihung findet im Rahmen des Deutschen Nachhaltigkeitstages am 23. und 24. November in Düsseldorf statt – der meistbesuchten jährlichen Kommunikationsplattform zum Thema nachhaltige Entwicklung. Mit über 1.200 Bewerbern und 2.000 Gästen ist die Auszeichnung die größte ihrer Art in Europa.

### ZF Manufacturing

Remanufacturing – vom Design-for-Remanufacturing bis hin zu einem komplett geschlossenen Werkstoff- oder Recyclingmaterialkreislauf – ist der Schlüssel zu CO<sub>2</sub>-neutraler Produktion. Im Rahmen dieser industriellen zirkulären Wertschöpfung ergeben sich wirtschaftliche und ökologische Vorteile aus der weitgehenden Unabhängigkeit von neuem Material.

Möchten Sie Nachhaltigkeitsprojekte teilen? – Jeder einzelne Mitarbeiter trägt zur Nachhaltigkeit bei. Bereits kleine Änderungen wirken sich positiv aus. ZF fordert jeden von uns auf, seine Best Practices mit allen Mitarbeitern zu teilen. Sie können den News Topic Collector verwenden, um Ihre Geschichten mit uns zu teilen.

### Gerd Bobermin, Meister

Wandlerfertigung & Kleinserie/Converter Remanufacturing & Small Batch Production Clutches (TEOSR33)

### ZF Group

Nutzfahrzeugtechnik/Commercial Vehicle Solution  
Geschäftsfeld Antriebsstrangmodule/Business Unit  
Powertrain Modules

### ZF Friedrichshafen AG

Windelsbleicher Straße 80, 33647 Bielefeld,  
Deutschland/Germany  
Telefon/Phone: +49 521 41703 28,  
gerd.bobermin@zf.com

*Gerd Bobermin*

*Bilder sagen oft mehr  
als 1000 Worte –  
die Verantwortlichen  
vor Ort in Bielefeld  
mit einer  
aufzuarbeitenden  
und einer  
aufgearbeiteten  
Lkw-Mitnehmerscheibe*



## Mit den RCC-Junioren nach Frankreich Museumsfahrt 29./30.9.2023



Im Sommer 2022 entstand beim Internationalen L'Aventure Peugeot-Treffen in Bad Mergentheim, das von Peugeot Deutschland ausgerichtet wurde, die Idee, mit den RCC-Junioren das Musée Peugeot in Sochaux zu besuchen.

Diese Nachwuchsorganisation des RetroClassic-Cultur-Clubs setzt sich vorwiegend aus Mechatrikern zusammen, die im Rahmen des von der KFZ-Innung Stuttgart initiierten freiwilligen 100-stündigen Ergänzungsunterrichts den Zusatzabschluss „Oldtimermechaniker“ absolvieren bzw. abgeschlossen haben. Zusätzlich zu diesem theoretischen und praktischen Unterricht werden den jungen Leuten Events angeboten, bei denen sie ihr erworbenes Wissen zur historischen Technik anwenden können. So sind sie z.B. aktiv bei der Solitude Revival, der Rothaus-Classic oder auch – wie oben schon gesagt – dem internationalen Peugeot-Oldtimertreffen mit dabei und sorgen dafür, dass technische Probleme bei den Autos in kurzer Zeit behoben werden.

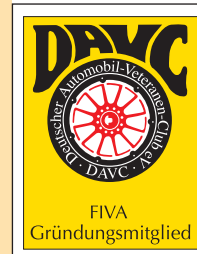
Von der Idee zur Umsetzung des Museumsbesuchs dauerte es dann aber doch mehr als ein Jahr. Durch die Ver-

mittlung der Presseabteilung von Peugeot Deutschland, Frau Silke Rosskoth, kam schließlich der Kontakt zustande und Herr Wilhelm Supper, von Seiten der Innung ehrenamtlich für diese Fortbildung zuständig, konnte das Programm planen und mit Peugeot Frankreich abstimmen.

Die RCC-Junioren trafen sich mit ihm am Morgen des 29.9. auf der BAB-Raststätte Neckarburg. Zusammen führen sie mit ihren Old- und Youngtimern (u.a. Peugeot 203 Decouvrable, Ford Fiesta, Mercedes und BMW) über den Schwarzwald und durchs Elsass zum Sitz der Fa. Peugeot in Sochaux. Um 12.30 Uhr checkte die ganze Gruppe – als weitere Teilnehmer einer der Berufsschullehrer, mehrere Mitglieder des Peugeot Vorkriegsregisters und weitere Interessierte – im Hotel ein.

Von dort aus ging es um 13.30 Uhr nach Hérimontcourt – Terre Blanche, wo an einem der ältesten Peugeot-Standorte das umfangreiche, im Jahr 1982 von Pierre Peugeot ins Leben gerufene Archiv angesiedelt ist. Nach einer kleinen Odyssee fanden wir das richtige Tor und wurden vom Leiter des Archivs empfangen.

## Mit den RCC-Junioren nach Frankreich Museumsfahrt 29./30.9.2023



Zunächst erhielten wir einen Überblick über die gesammelten Objekte: Seit 1802, als die erste schriftliche Erwähnung der Aktivitäten von Jean-Frédéric Peugeot erfolgte, wurde Archivmaterial in mehr als 40.000 Pappkartons und Papierschachteln gesammelt, die heute digitalisiert werden müssen. Außerdem sind mehr als 3 Millionen Fotos, 20.000 Videos, 15.000 Plakate, über 3.500.000 Pläne und fast 500 Objekte vorhanden, die die Geschichte der Firma Peugeot und des Konsortiums PSA, das heutzutage zumeist für seine Automobil-Marken bekannt ist, aber auch Kaffeemühlen, Nähmaschinen, Werkzeuge und Fahrräder produziert. Von gedruckten Manuskripten über Glasplattenträger, Lochkarten, Microfiches, CAD-Zeichnungen und -Pläne, analoge und digitale Fotos und Filme, DVD und andere elektronische Medien – sie alle erzählen die Geschichte von Menschen, der Unternehmen, ihrer Technik und ihren Produkten, und auch von Organisation und Betrieb einer Unternehmensgruppe, die

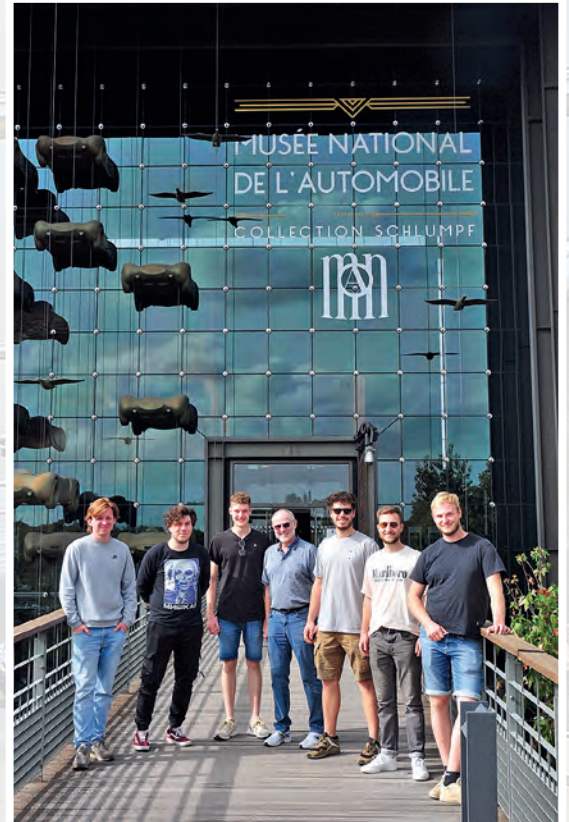
sich im Laufe von mehr als zwei Jahrhunderten entwickelt hat. Neben dem Sammeln und Erweitern des Bestands von gedruckten und gefertigten Objekten wird auch Wert auf die Aufzeichnung mündlicher Erinnerungen von Zeitzeugen gelegt, die zur Unternehmensgeschichte beigetragen haben – viele Interviews mit ehemaligen Angestellten der Unternehmensgruppe sind bereits archiviert.

Der Archivleiter führte uns persönlich und wir erhielten Einblicke in die technischen Bereiche. So gibt es z.B. eine auf neuestem Stand befindliche Scan-Anlage, auf der Originale bis zu A1-Format digitalisiert werden können oder eine Sammlung von Abspielgeräten; schließlich gab es allein in den 1970/80er Jahren sieben miteinander konkurrierende Video-Systeme, ganz abgesehen von älteren Filmstandards wie Normal- und Super 8 oder heutigen digitalen Datenspeichern.

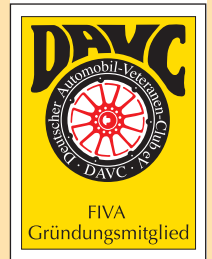
Im Anschluss durften wir uns in der Sammlung der historischen Dokumente umsehen und er zeigte uns das älteste im Archiv vorhandene Firmendokument des Peugeot-Konzerns: Das Original eines Schreibens der Gebrüder Peugeot aus dem Jahr 1809 an die zuständige Prefecture, in der die Umwidmung einer der Familie gehörenden Getreidemühle in einen Metallbearbeitungsbetrieb beantragt wurde. Dieses Schreiben war der Auslöser der Gründung der Fa. PEUGEOT Frères Aînés am 26. September 1810, das sich über mehr als 200 Jahre zum heutigen Stellantis-Konzern entwickelte.



Mit den RCC-Junioren nach Frankreich  
Museumsfahrt 29./30.9.2023



## Mit den RCC-Junioren nach Frankreich Museumsfahrt 29./30.9.2023



Am nächsten Morgen konnten wir vom Frühstückssaal aus sehen, dass immer mehr Peugeot-Fahrzeuge auf den Museumsparkplatz rollten. Wir hatten das Glück, dass zeitgleich mit unserem Besuch das Treffen zum 30. „Geburtstag“ der Peugeot-Baureihe 306 stattfand. Mehrere hundert Peugeot 306 – von der biedereren Familienkutsche über die schönen Cabriolets bis hin zu Renn- und Rallyefahrzeugen – wurden von Sammlern, Clubs und nicht zuletzt der L’Aventure Peugeot präsentiert.



Um 10 Uhr wartete unsere Führerin Estelle auf uns und begann mit den seit 1810 gefertigten Metallobjekten wie Werkzeugen, Modeaccessoires (Krinolinen und Miederstäbe) und den noch heute produzierten Kaffee- und Gewürzmühlen. Weiter ging es dann zu den ganz frühen Fahrzeugen. Im Museum sind Exponate ab den Jahren 1891/92 ausgestellt – mit den Typen 1-15 die Modelle, die noch Daimlermotoren (Lizenz Panhard-Levassor) nutzten, ab dem Typ 16 von 1897 Automobile mit eigenen Peugeot-Motoren. Estelle hatte ein sehr großes Wissen und erklärte die Entwicklungsschritte ausführlich bis hin zu den eindrucksvollen Typen der 1920er und 1930er Jahre, die teilweise über Motoren mit bis zu 7 Liter Hubraum verfügten. Hier endete die Führung, Estelle stand aber gerne noch für Fragen zu den ebenfalls im Museum ausgestellten Motorrädern, Nutz- und Wettbewerbsfahrzeugen, Nachkriegs-Baureihen und Prototypen zur Verfügung.

Nun wurde es Zeit, das Musée Peugeot zu verlassen und die etwa 50 Kilometer nach Mulhouse hinter uns zu bringen, wo um 15 Uhr ein weiterer Höhepunkt der Museumsfahrt auf uns wartete: Eine Führung durch das Musée National de l’Automobil, besser als Collection Schlumpf bekannt. Wir erhielten aber beileibe keine 08/15-Führung; ich hatte meinen guten Freund Bernard Jaegy,

langjähriger Präsident und heutiger Ehrenpräsident des Freundes- und Fördervereins der Collection Schlumpf, gebeten, uns durch die Sammlung zu leiten. Er kannte die Brüder Schlumpf persönlich und ist seit der Übernahme der Sammlung durch den französischen Staat eng mit dem Museum verbunden.

Nach einem kleinen Imbiss im Museumsrestaurant ging es pünktlich los – und wir wurden nicht enttäuscht. Bernard hat ein immenses Fachwissen zu nahezu allen der weit über 400 ausgestellten Automobile und gab uns auch Hintergrundinformationen zur Zeit der Entstehung des Museums, der Auseinandersetzung mit den Gewerkschaften in den 1980er Jahren und dem Zustand der Fahrzeuge nach der Rettung der Sammlung durch den französischen Staat vor der Zerschlagung, nachdem aufgebrachte Arbeiter schon einen Citroen Rosali hatten in Flammen aufgehen lassen.

Unsere Junioren wichen ihm kaum von der Seite und aus der zunächst auf zwei Stunden geplanten Führung wurden drei Stunden. Wahrscheinlich wären es vier oder fünf Stunden geworden, wenn nicht um 18 Uhr die Durchsage gekommen wäre, dass das Museum nun schließen würde.

Auf diesem Wege möchte ich Bernard Jaegy nochmals ganz herzlich für sein Engagement in Mulhouse und Peugeot Deutschland/Silke Rosskothén für die Unterstützung der RCC-Junioren durch Übernahme der Kosten für die Führungen im Peugeot-Archiv und -Museum danken.

Die Heimfahrt im Dunklen verlief für alle gut und die Teilnehmer haben alle bleibende Erinnerungen an ein schönes, ungeheuer informatives, aber auch anstrengendes Wochenende.

*Michael Kreuz*

# *René Große*

## RESTAURIERUNGEN

Perfection, precision and passion for the detail.



MOULD MAKING

FRAMEWORK MAKING

MECHANICS

CAR BODY CONSTRUCTION

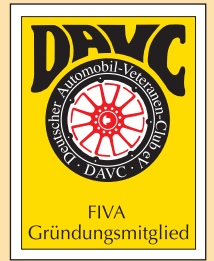
SADDLERY

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](http://www.rene-grosse.com)

## Klassentreffen in Essen



Hallo. Ihr Lieben,

direkt nach Ostern ist es wieder so weit. Vom 03. bis 07. April 2024 ist großes Klassentreffen in Essen.

Von den insgesamt 120.000 qm Ausstellungsfläche hat der DAVC aber leider nur 64 qm.

Wie gewohnt werden auf den vier Freigeländen auch wieder sehr viele Fahrzeuge von Privat angeboten.

Insgesamt sollen wohl während der Messe mehr als 2.700 Fahrzeuge zum Kauf im Angebot sein. Also gehe ich davon aus, dass auch für jeden etwas dabei ist.

Traditionell ist der DAVC-Stand an der gleichen Stelle in Halle 2, Stand 205, der auch in diesem Jahr wieder eine Kooperation mit den KultTimern BergischLand e.V. eingeht, ein sicherer „Stützpunkt“ für alle Freunde und Mitglieder der Clubs.

Insgesamt haben sich in Essen mehr als 200 Clubs und IG's angemeldet.

Traditionell-sensationell ist die Verpflegung durch unsere Perlen der Küchencrew. Schnitt-

chen, Waffeln (mit und ohne), Traditionsgebäck sowie Heiß- und Kaltgetränke sollen die größte Not vor Ort lindern.

Außerdem sind wir natürlich auch die „Verwahrnalt“ für Schweres und Sperriges, was man bei einem der über 400 Schrott- und Ersatzteihändler für teuer Geld erstanden hat.

Tickets gibt es im Vorverkauf, was das Warten vor der Kasse entfallen lässt.

Wir sind gerüstet und freuen uns auf fünf unbeschwerte Tage mit Freunden.

*Euer Friedhelm Steinhaus*



*VW T1 auf dem DAVC-Stand*

## Stromlinie fasziniert (nicht nur) den Künstler ...

### Porsche Typ 64 „Berlin-Rom“, 1939

Im Jahre 1938 entstand bei der Münchener Karosseriefirma Rupflin im Auftrag Ferdinand Porsches eine Rennwagen-Karosserie für das Plattformchassis des Volkswagens Typ 64.

Das Auto war für das Rennen Berlin-Rom 1939 vorgesehen, das allerdings nicht stattfand. Dieses Fahrzeug gelangte später in den Besitz des österreichischen Rennfahrers Otto Mathé.

Das Coupé mit dem Kennzeichen T 2222 gewann unter Mathé im Juni 1950 gegen 105 Konkurrenten die 1.200 Kilometer lange Österreichische Alpenfahrt; viele weitere Siege folgten. Fachleute bezeichnen den Wagen als Ahnherren aller Porsche-Sportwagen. Seine erzielbare Höchstgeschwindigkeit betrug 185 km/h.

*Eckhart Bartels,  
Ronnberg*



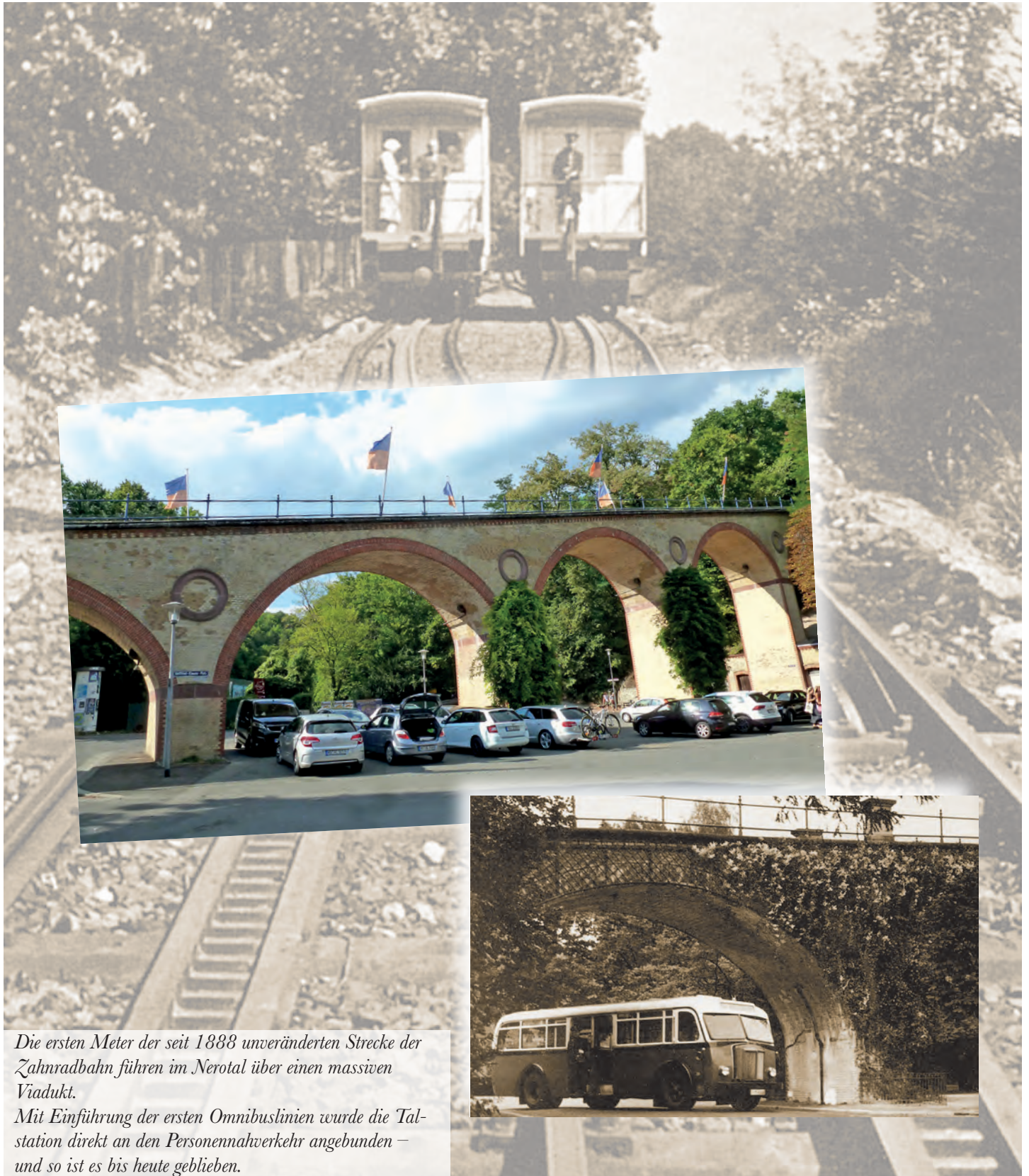
PORSCHE

T 2222





# Die Nerobergbahn und ihre außergewöhnliche Technik



*Die ersten Meter der seit 1888 unveränderten Strecke der Zahnradbahn führen im Nerotal über einen massiven Viadukt.  
Mit Einführung der ersten Omnibuslinien wurde die Talstation direkt an den Personennahverkehr angebunden – und so ist es bis heute geblieben.*



An der Talstation (oberes Bild) hat sich rein äußerlich ebenso wie bei der Bergstation (Mitte und unten) über 135 Jahre kaum etwas verändert.

### ALLGEMEINES

Eröffnung der Bahn:	25. September 1888
Betriebszeit:	April – Oktober jedes Jahres
Beförderte Fahrgäste pro Jahr:	ca. 250 – 300.000
Fahrzeit für eine Fahrt:	ca. 3,5 min
Fahrgeschwindigkeit:	2,16 m/sek (entspricht 7,78 km/h)

### GLEIS

Spurweite:	1.000 mm
Schienenprofil:	S20
Gleislänge:	438,5 m (mit 70 m Ausweiche)
Zahnstange:	Breite 110 mm, Teilung 100 mm, System Riggenbach
Höhenunterschied:	83 m
Steigung:	15 %, in der Streckenmitte 26 %, im Mittel 19,5 %

### SEIL

Material:	8-litziges Seil aus verdichteten Außenlitzen mit Kunststoffeinlage zwischen Stahlseele und Außenlitze, verzinkt
Seilaufbau:	8 x 19 Seale + SESUG, Litzen verdichtet
Seildurchmesser:	28 mm
Seillänge:	451 m
Schlagart:	Kreuzschlag
Seilgewicht:	1.655 kg
Bruchkraft:	74,55 t
Zugkraft am Seilhebel:	3.406 kg

### WAGEN

Zulässige Besetzung:	Bergfahrt 40 Personen, Talfahrt 50 Personen
Wagengewicht:	leer: 8.100 kg; 50 Personen à 75 kg: 3.750 kg,
Wassergewicht:	3.500 bis 7.000 kg
Höchstmögl. Belastung:	18.850 kg
Wasserfüllung:	3,5 bis 7,0 m <sup>3</sup>

### WASSERRESERVOIRS

Füllmenge:	Bergstation 350 m <sup>3</sup> , Talstation 200 m <sup>3</sup>
Motorleistung der Pumpe:	37 kW bei 2.900 U/min
Förderleistung der Pumpe:	60 m <sup>3</sup> /h, 123,5 m



*Auf dem Neroberg angekommen, erläutert eine große Tafel die besonderen Attraktionen. Dazu gehört neben dem Neroberg-Tempel mit weitem Blick über Wiesbaden ...*

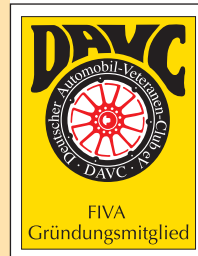
Wiesbaden, die Hessische Landeshauptstadt, hat nicht nur viele schöne alte Prachtbauten wie etwa das Kurhaus oder die zahlreichen Thermalquellen zu bieten. Und weil die Amerikaner sich angeblich früh entschieden hatten, dort nach Kriegsende ihr Hauptquartier einzurichten, wurde die Stadt im Zweiten Weltkrieg kaum zerstört.

Ein besonderer Technischer Meilenstein ist dort seit nunmehr 135 Jahren die Nerobergbahn, die mich schon als

kleinen Jungen faszinierte, wenn ich meine Großeltern dort besuchte.

Bereits zu Kaiser Wilhelms Zeiten rumpelten die beiden kleinen gelb-blauen Bergbahnwagen mit 7,3 km/h Wiesbadens Hausberg hinauf und hinunter. 3,5 Minuten reine Fahrtzeit brauchen sie heute wie damals, um von der Talstation über das Viadukt hinauf auf die 245 Meter hoch gelegene Bergstation zu gelangen. 440 Meter müssen sie

## Die Nerobergbahn und ihre außergewöhnliche Technik



zurücklegen und eine Steigung bewältigen, die bis zu 25 Prozent beträgt. Eine Herausforderung, die die Nerobergbahn schon seit 1888 ohne Zwischenfälle meistert.

Zu verdanken ist das dem genial anmutenden Antriebssystem der Nerobergbahn: Der talwärts fahrende Wagen wird an der Bergstation mit bis zu 7.000 Liter Wasser befüllt und zieht an einem Stahlseil den anderen Wagen bergauf. Kommt der talwärts fahrende Wagen unten an, wird das Wasser in einen rund 250 m<sup>3</sup> fassenden Vorratsbehälter abgelassen und von dort in dem geschlossenen Kreislauf wieder bergauf gepumpt, wo es ebenfalls einen Vorratsbehälter gibt, der sogar 350 m<sup>3</sup> fasst.

Beide Wagen sind durch ein 452 Meter langes, knapp 1,7 Tonnen schweres Stahlseil verbunden. Die Geschwindigkeit

regelt der talwärts fahrende Wagenführer. Die Sicherung erfolgt durch Zahnräder unter den Wagen, die in eine auf der Gleisanlage befestigte Zahnstange greifen. Gebremst wird die Bahn zusätzlich über Trommelbremsen mit Wasserkühlung aus den Tanks der Waggons – der einzige Verlust in dem geschlossenen Wasserkreislauf, der hin und wieder ergänzt werden muss.

Obgleich 1888 von Umweltschutz noch nicht die Rede war, bekannte sich Wiesbaden als Kurstadt schon damals dazu. Man entschied sich für den geräuscharmen und völlig schadstofffreien Antrieb mittels Wasserballast – die genaue Füllmenge wird telefonisch zwischen Berg- und Talstation je nach Anzahl der Fahrgäste abgestimmt. Das genial anmutende Antriebssystem ist einer der Gründe für den bis heute unverminderten Reiz der Nerobergbahn.



... auch der Turm des einstigen, abgebrannten und dann abgerissenen Neroberg-Hotels, heute ein beliebtes Gartenkaffee.



*Eine besondere, weithin sichtbare Attraktion ist auch die russisch-orthodoxe Neroberg-Kapelle, die auch Wladimir Putin bei seinem letzten Besuch in Hessens Landeshauptstadt nicht ausließ. Heute undenkbar, er wird als Kriegsverbrecher mit internationalem Haftbefehl gesucht ...*

### Und so hat es mal angefangen ...

1886 stellt der Unternehmer Carl Rudolf aus Baden-Baden den Konzessionsantrag für eine mit Wasserballast angetriebene Drahtseil-Zahnstangenbahn zum beliebten Ausflugsziel Neroberg. Im nachfolgenden Jahr wird ein Vertrag zwischen der Stadt Wiesbaden und Rudolf über den Bau der Nerobergbahn geschlossen.

Die Bahnanlage wird 1888 nach dem System Riggenbach (Zahnstange in der Mitte der Gleise) mit einer Ausweiche (drei Gleise; an der Ausweiche in der Streckenmitte vier Gleise) nach dem System Abt gebaut. Die beiden Bahnwagen werden von der Maschinenfabrik Esslingen geliefert, die Einweihung der Nerobergbahn erfolgt am 25. September 1888.

Nach verschiedenen Eigentümerwechseln wird die Nerobergbahn 1925 von der Stadt Wiesbaden übernommen, die diese 1942 in die Stadtwerke Wiesbaden eingliedert. Nach einer Stilllegung wegen Kriegsschäden 1944 erfolgt bereits 1946 die Wiedereröffnung und gleichzeitige Beschlagnahme durch die US-Militärbehörden, ab 1948 darf die Bahn wieder von jedermann genutzt werden.

Im Jahr 2013 konnte die Nerobergbahn ihr 125jähriges Bestehen mit einem großen Jubiläumsprogramm feiern – in dem Jahr wurde auch der Allzeitrekord bei der Jahresgesamt-Fahrgastzahl aufgestellt: 306.217.

2018, im Jahr des 130. Bahngeburtstags, wurde ein großes Kinder- und Familienfest auf dem Neroberg veranstaltet. Auch heute ist die Bahn noch ein beliebtes Ausflugsziel für alljährlich 250.000 und mehr Fahrgäste – nicht nur für Technik-Fans, denn der Blick vom Neroberg auf Wiesbaden ist ebenso einmalig wie die Gebäude dort oben: Der Neroberg-Tempel, die Russisch-Orthodoxe Kapelle oder das Opel-Bad.

Befragt zum außergewöhnlichsten Ereignis in seiner Laufbahn bei der Nerobergbahn meinte der seit 1989 beim städtischen Unternehmen tätige heutige Betriebsleiter Peter Rauch: „Der Besuch des Russischen Präsidenten Putin vor ca. 15 Jahren. Er wollte ursprünglich mit der Bahn die Russisch-Orthodoxe Neroberg-Kapelle besichtigen. Nachdem KGB-Mitarbeiter die Strecke und die



*Im Begegnungsverkehr geht es wie vor 135 Jahren anschließend wieder talwärts.*

Bahngebäude tagelang intensiv abgesucht hatten, kehrte Putin mit seiner Delegation zwar in Sichtweite zur Talstation zum Mittagessen ein, ließ sich aber dann mit dem Auto zur Neroberg-Kapelle fahren.“

*Horst-Dieter Görg, Text und Fotos  
Hist. Aufnahmen aus dem Bestand der Nerobergbahn*

# awe auf der Retro Classics Bavaria



tiative hatte der Verein Intertrab aus Zwickau. So wurde in Gemeinschaft mit dem August-Horch-Museum Zwickau, dem Verein Intertrab e.V. und „Trabantwelt.de“ mit Beteiligung des Vereins Automobilbau-Museum Eisenach ein einmaliger Querschnitt der Motorsportfahrzeuge des Ostens präsentiert.

Neben mehreren Trabant Touren-, Safari- und Rennsportwagen, den legendären Melkus MT77 und den Tourenrennwagen von Zastava und Lada, stand auch der Eisenacher Rallye-

Traditionell bildet die auf dem Nürnberger Messegelände stattfindende Retro Classics Bavaria den Saisonabschluss der Oldtimerpräsentationen in Deutschland.

In diesem Jahr ergab sich die Möglichkeit zur Beteiligung an einem gemeinschaftlichen Messestand zur DDR-Motorsportausstellung in Halle 3. Die Ini-



Wartburg 353-460 WR im Mittelpunkt des Interesses. Den vereinseigenen Rallye-Wartburg, der von Egon Culmbacher nach Originalunterlagen aufgebaut wurde, betreute Reinhard Schäfer, der zum Fahrzeug vielfältige Anfragen beantworten musste. Darüber hinaus warb Reinhard Schäfer, der auch als ehrenamtlicher Museumsführer arbeitet, für das Eisenacher Automobilmuseum, und die Museumsflyer waren schnell vergriffen.

Zum Abschluss der Messe wurde der Gemeinschaftsstand zum Ost-Motorsport von der Messeleitung als





schönster Messestand ausgezeichnet.

Insgesamt besuchten 15.900 Gäste innerhalb von zwei Tagen die Retro Classic Bavaria in Nürnberg.

Matthias Doht

## Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic

### 1970er

Josef Freudenberger (gen. Sepp) war gelernter Elektriker und begann in den 70er Jahren mit dem Hobby, Autos zu reparieren/restaurieren. Sepp war der Großvater von Andreas Freudenberger, dem heutigen Inhaber von Freudenberger Classic. Aus seinem Hobby entwickelte Sepp dann eine große Leidenschaft.

### 1980er

Im Jahr 1981 begann Sepp mit der Restaurierung des ersten eigenen BMW 327 in seiner Werkstatt in Eggenfelden.



*Restaurierungsobjekt vor Wohnhaus*

Es wird kolportiert, dass seine Frau Inge beim Anblick des obigen Wagens gar nicht begeistert war und sie soll geschimpft haben, dass wenig Geld da sei und schließlich fünf Kinder zu versorgen seien.

Sepp, dem gelernten Elektriker, kam bei der Restaurierung zugute, dass er viele Jahre in einer Autolackiererei beschäftigt war. Wie Sepp Freudenberger selbst sagte, habe er dort die Karosseriearbeiten gelernt. Das war hilfreich bei der Restaurierung des BMW 327 Baujahr 1938 mit 80 Pferdestärken. Sepp sagte, der Wagen war in einem schlechten Zustand und er habe bestimmt mehr als 1000 Arbeitsstunden verwendet, um ihn wieder auf Vordermann zu bringen. Sepp restaurierte äußerst gründlich und benötigte zwei Jahre, sodass der BMW 327 erst 1983 fertig war.

Er wurde zu diesem Zeitpunkt von seinem Sohn Sepp (gen. Bepp) tatkräftig unterstützt, da dieser in seiner Freizeit viele Dreh- und Frästeile für den BMW anfertigte. Die große „Probefahrt“ führte nach Südtirol zu einer Rallye, wo Sepp insgesamt 1.000 km fuhr. Dass der lange Schalthebel direkt vor dem Start brach, fand er halb so schlimm und steckte einfach das Rohr des Wagenhebers drauf. Der Freudenberger BMW war so perfekt restauriert, dass im BMW-Kalender 1986 ein Bild erschien.

*Großvater Josef Freudenberger*

*327 im BMW-Kalender*



*Inge Freudenberger hinter dem Steuer*

Ja, wie das so ist, wurde seine Frau Inge des Öfteren bei Spazierfahrten hinter dem Steuer des BMW 327 gesehen, obwohl sie anfänglich geschimpft hatte. Inge hatte die Angewohnheit, alle Kunden, die einen BMW brachten oder abholten, zum Essen oder Kaffee und Kuchen einzuladen. Das wurde zum ungeschriebenen Gesetz.



*Rallyeteilnehmer Josef und Inge Freudenberger*

Auf Oldtimer-Treffen und Rallyes wurde Sepp immer wieder gefragt, wer den Wagen restauriert habe, da dieser so toll aussieht und ob er denn auch Kundenwagen restaurieren würde. Kunden bedrängten ihn regelrecht, Aufträge anzunehmen.

## Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic

### 1990er

So kam, was kommen musste – Sepp Freudenberger machte sich 1990 im Alter von 56 Jahren selbstständig und widmete sich mit Enthusiasmus dem Restaurieren von Fahrzeugen der Marke BMW. 1993 stieg sein Sohn Josef jun. (genannt Bepp), gelernter Werkzeugmachermeister, in die Firma seines Vaters ein. An die 12 BMW Cabrios hatte man bis 1995 wieder zum Leben erweckt. Rund 10 Wagen waren in Vorbereitung, also viel Arbeit. In dieser Zeit wurde das nunmehr traditionell jährlich stattfindende Freudianer-Treffen für Kunden mit ihren Wagen ins Leben gerufen.



*Freudianer-Treffen vor der Werkstatt*



*Späteres Freudianer-Treffen*

Bis nach München in die BMW Konzernzentrale war der gute Ruf von Freudenberger gedungen und Dr. Wolfgang Reizle, damals Entwicklungsvorstand bei BMW, hatte sein BMW 327 Cabrio vorbeigebracht. Auch ein Rennwagen BMW 328 mit Aluminium-Karosserie von Graber von

1936 stand zur Restaurierung an. Somit erweiterte sich das Portfolio von den Typen 315/1, 319/1 und 327 nunmehr auf den BMW 328. Man hatte schon einen eigenen BMW 328 restauriert. Bepp Freudenberger war mit Renate verheiratet und die Kinder hatten im BMW 328 keinen Platz, so musste auch Sohn Andreas bei einer Ausfahrt im hohen Norden zu Hause bleiben.



*Bepp und Frau Renate Freudenberger*

### 2000er

Es gab viel zu tun im Hause Freudenberger. Immer größer wurde der Kundenkreis nicht nur in Deutschland, sondern auch aus Österreich und der Schweiz kamen mittlerweile die Kunden. Im Jahr 2006 verstarb Sepp Freudenberger sen. und Bepp musste allein weitermachen. Im Jahr darauf, also 2007, stieg Andreas (gen. Andi) – der Sohn von Bepp und Renate – in die Firma ein. Andi war mit 22 Jahren schon Werkzeugmachermeister. Er hatte übrigens seine Ausbildung in der gleichen Werkzeugmacherei in Eggenfelden absolviert, in der auch sein Vater Bepp früher gearbeitet hatte.

2009 verstarb dann unerwartet sein Vater Bepp Freudenberger – und nun war Andreas alleine auf sich gestellt.

Übrigens wurde auch Renate Freudenberger, die Mutter von Andreas, vom Oldtimervirus befallen und ist des Öfteren im 315/1 unterwegs.

## Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic

### 2010er

Andi, der den Betrieb in Eggenfelden weiterführte, schaffte im Laufe der Jahre einige Maschinen für die Bearbeitung und Teilefertigung an, die Platz brauchten. Nach und nach kam der Betrieb im Zentrum von Eggenfelden an die räumlichen Grenzen und es gab keine Möglichkeiten zur Erweiterung. Daher sah sich Andreas nach einem größeren Betriebsgelände um. Im Jahr 2018 konnte dann der gesamte Betrieb nach Hebertsfelden umziehen.



*Team Freudenberger vor Betriebsgebäude*

Alle Bereiche wie Motorenbau, Getriebeüberholung, Karosseriebau, Sattlerei und Holzbearbeitung haben nun ihren eigenen Platz im großen Betriebsgebäude. Auch ein Gebäude zur Ausstellung für Fahrzeuge und zum Kundenempfang wurde geschaffen.



*Showroom und Kundenempfang*

### 2020er

Nicht nur die ganze Palette der BMW-Vorkriegswagen wird bedient. Auch Veritas-Wagen werden restauriert und für diese Service durchgeführt. Bei Bugatti-Grandprix-Fahrzeugen erfolgt ebenfalls Service, Motorenüberholung und Überarbeitung der Technik. Alex, der Bruder von Andi, ist seit 3 Jahren in Teilzeit mit dabei. Andi wird von seiner Frau Monika unterstützt.



*Blick in den Motorraum eines Veritas*



*Bugatti Motorraum/Getriebe*

Der Kundenstamm ist weit verzweigt und nicht nur in Europa. Auch für Kunden in Übersee wie z.B. USA werden Fahrzeuge restauriert und ggf. vor Ort betreut. Hier zwei Beispiele von Toprestaurierungen. Der Besitzer der abgebildeten Fahrzeuge BMW 328 und 315/1 ist Dirk de Groen, Coral Gables in Florida.

## Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic

Der 328 hat viele Preise gewonnen – wie z.B. *Bester seiner Klasse*, *Bester der Show*, *Bester Sportwagen*, *Bester Vorkriegswagen* – und war und ist auch Teilnehmer an diversen Veranstaltungen, auch in Europa.



*Mille Miglia*



*Mille Miglia*



*SP for Excellence in Engineering*

Der 315/1 hat ebenso diverse Preise erhalten wie z.B. beim *Amelia Island Concours* den Sonderpreis für *Excellence in Engineering*, *Chairman's Preise* bei *Lake Mirror Classic* und *Highlands Motoring Festival*.



*Amelia Island Preisverleihung*



*Amelia Island Concours*



Nahezu 40 Jahre restauriert, hegt und pflegt das Traditionsunternehmen mit bestens qualifizierten Mitarbeitern die Kundenfahrzeuge. Ein Unternehmen, das sowohl über einen entsprechenden Maschinenpark als auch eine CNC-Maschine mit automatischem Werkzeugwechsel für

Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic

Motorenbearbeitung und Teileanfertigung verfügt. Somit ist Freudenberger gut gerüstet für die Zukunft.

Der Fokus richtet sich aber auch auf Classic Cars – und natürlich werden ebenso BMW 503 restauriert. Unter anderem wurde z.B. auch ein VW Bulli T1 restauriert.

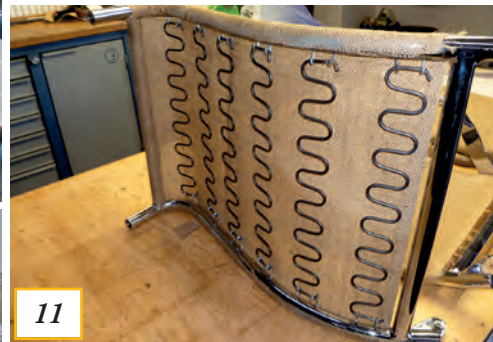
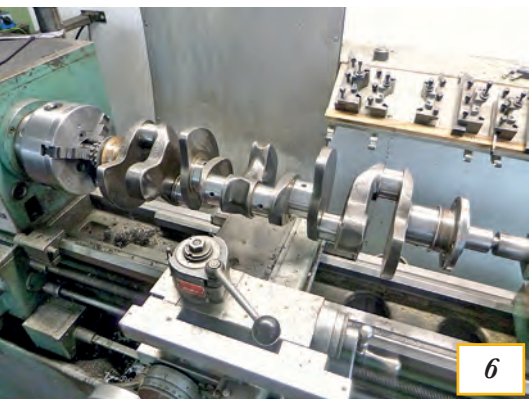
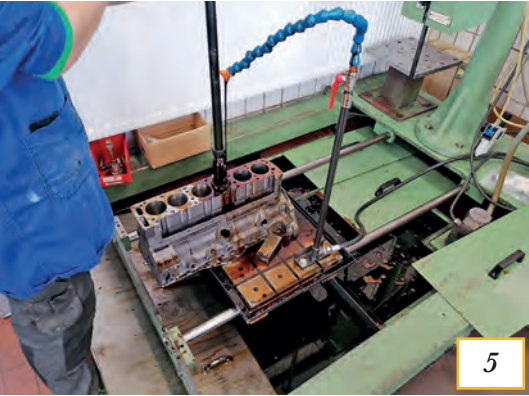


### Einblicke in die verschiedenen Freudenberger Classic-Abteilungen



1. Blick in die Montagehalle – 2. Bearbeitung Holzrahmen
3. Karosseriebau an einem 328 – 4. Belüftungsschlitze Haube Veritas
5. Honen Zylinderlaufbahnen – 6. Bearbeitung einer Kurbelwelle
7. Einbau Ventile etc. – 8. Motorenaufbau – 9. Kipphebel –
10. Überholung Solex Vergaser – 11. Sattlerei Sitzunterbau – 12. Sattlerei Sitz beziehen – 13. Anfertigung Türverkleidung und Tasche –
14. Diverse Bearbeitungsmaschinen – 15. Motorblockbearbeitung mit CNC-Maschine – 16. CNC automatischer Werkzeugwechsel

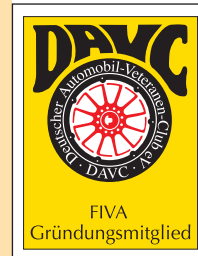
Freudenberger – der Weg des Traditionsunternehmens  
mit Geschichte, die verpflichtet, bis zu Freudenberger Classic



Autor: Dietwart Völpel  
Photos: DV+FC+DdG

# Von Blendern, Siegern, Sechszylindern ...

## Das staatliche DDR-Rennkollektiv 1951 – 1957



Was auf den ersten Blick unglaublich klingt, ist trotzdem wahr. Vor über siebzig Jahren begann das 1951 in Berlin-Johannisthal gegründete DAMW-Rennkollektiv seinen Siegeszug in der Formel II und bei Sportwagenrennen. Schon im Folgejahr war es innerhalb der DDR nahezu unschlagbar und international konkurrenzfähig. Ab 1955 besaß die inzwischen in Eisenach beheimatete Rennabteilung die schnellsten 1,5-Liter-Rennsportwagen in Europa – nur noch Porsche war ein ernstzunehmender Gegner ...

Am 26. Oktober 2023 wurde im Museum *automobile welt eisenach* (awe) das neu erschienene Buch „Von Blendern, Siegern, Sechszylindern – Das staatliche Rennkollektiv der DDR 1951-1957“ von Hendrik Medrow öffentlich vorgestellt.

Im Vorfeld der Buchpremiere wurde vor dem Automobilmuseum ein historischer AWE-R3-Rennwagen ohne Karosserie präsentiert, dessen Sechszylindermotor erstmals seit 70 Jahren Standzeit wieder gestartet wurde. In mühevoller Arbeit haben die beiden Museumsmechaniker Matthias Huch und Peter Lifferth das Fahrgestell aufwendig restauriert und den Rennmotor wieder zum Leben erweckt. Der Motor meldete sich schon beim ersten Druck auf den Startknopf kraftvoll und lautstark zurück und begeisterte die Zuschauer, die dicht gedrängt um den Pavillon vorm Automobilmuseum standen. Gekrönt wurde die



*Renn-Diorma,  
von H. Medrow neu für die awe-Ausstellung gestaltet*

Motor- und Fahrzeugpräsentation von einem authentischen Zeitzeugenbericht von Otto Münch, der 1953 seine Lehre im Rennkollektiv begann und bis zu dessen Ende dort als Karosserieklempner arbeitete.

Danach fand im Ehrhardt-Saal in der 2. Etage des Automobilmuseums die Buchpräsentation statt. Nach der Eröffnung durch Museumsleiter Matthias Doht wurde als Einführung ein Kurzfilm mit historischen Rennszenen der Eisenacher Rennsportwagen aus den 1950er Jahren aufgeführt. Nach einer Einführung des Verlegers Hendrik Nöbel aus Chemnitz stellte dann der Autor Hendrik Medrow sein Buch vor und erläuterte in einem einstündigen Vortrag ausführlich die Geschichte des DDR-Rennkollektivs mit allen Höhen und Tiefen. Dem spannenden Vortrag hörten gebannt über 130 Besucher im voll besetzten Ehrhardt-Saal zu. Beendet wurde die Präsentation mit einem weiteren historischen Film aus der Rennsportzeit, die verschiedene Stationen und Situationen bei Auslandseinsätzen zeigte.

Beim abschließenden Sektempfang verharrten fast alle Gäste noch lange in Gespräche vertieft und konnten dann auch die vom Autor handsignierten Bücher käuflich erwerben.

Das Buch „Von Blendern, Siegern, Sechszylindern“ von Hendrik Medrow, Format 210 x 297 mm, 336 Seiten, 4C,



*Jürgen Barth, selbst passionierter Motorsportler,  
hat ein Grußwort zum Medrow-Buch geschrieben*



Von Blendern, Siegern, Sechszylindern ...  
Das staatliche DDR-Rennkollektiv 1951 – 1957



*Matthias Dohrt erläutert für die Gäste des Abends das wiederbelebte R3-Fahrgestell, das natürlich im Eingangsbereich Museums ein Augen- und Ohrenschmaus war*

Hardcover, erschienen bei top speed in Chemnitz, ist ab sofort auch an der Kasse im Automobilmuseum zum Preis von 49,00 € erhältlich.

Die vorliegende Dokumentation beschreibt auf über 330 Seiten in bisher nicht erfolgter Ausführlichkeit die Entstehung, die Entwicklung und die Auflösung des zum Teil

mit nebulösen Mythen behafteten Phänomens der ost-deutschen Motorsportgeschichte.

Der eigentliche Aufstieg zu einem international beachteten Rennstall von 1951 bis 1956 wird in Form einer fortlaufenden Chronik dargestellt. Jeder der 208 Einsätze bei insgesamt 60 Rennveranstaltungen wird mit dem Hinter

# Technorama® 2024

DER Oldtimermarkt in Europa

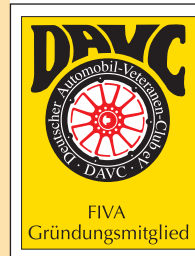
[www.technorama.de](http://www.technorama.de)

**Kassel**  
23. + 24. März  
39. Oldtimermesse & Clubhallen

**Ulm**  
27. + 28. April  
44. Oldtimer-Teilemarkt & Fahrzeugverkauf

**Hildesheim**  
25. + 26. Mai  
28. Oldtimer-Teilemarkt & Vergleichsläufe

## Von Blendern, Siegern, Sechszylindern ... Das staatliche DDR-Rennkollektiv 1951 – 1957



*Gastvortrag zu seinem Buch von Hendrik Medrow ...-*

grund der jeweiligen nationalen oder internationalen Konkurrenzbedingungen beschrieben und mit der Abbildung der Rennprogramme, mit Fotos und Tabellen illustriert. Die in dieser Zeit befahrenen Rennstrecken werden

an den passenden Stellen in Erinnerung gerufen. Die wörtlich übernommenen Rennberichte aus den zeitgenössischen Veröffentlichungen machen dabei ein ganz besonderes Kolorit der 1950er Jahre aus. Selbstverständlich findet der Leser ebenso eine detaillierte Beschreibung aller Rennfahrzeuge des Kollektivs von 1951 bis 1956 mit ihren technischen Daten und konstruktiven Besonderheiten.

*AWE  
Eisenach,  
Text und Fotos*



*Titel des neuen  
Medrow-  
Buches*



*... vor ca. 130 Gästen im Ehrhardt-Saal des awe-Museums*



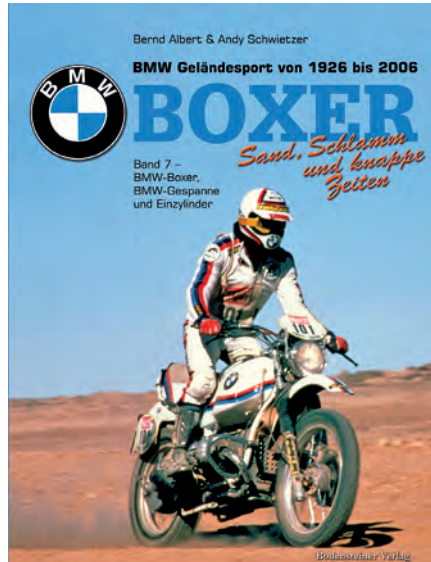
# Sand, Schlamm und knappe Zeiten – BMW Motorrad im Rallye- u. Geländesport 1926 – 2006

## BMW Boxer Band 7

von Bernd Albert  
& Andy Schwietzer

Seit mehr als vier Jahrzehnten ist das BMW-Motorradprogramm ohne GS-Modelle kaum vorstellbar. Diese Baureihe wurde erst im Sport ertüchtigt. Doch die off-road-Historie von BMW ist noch wesentlich älter als die GS-Palette. Die Kompetenz, off-road im Wettbewerb zu bestehen, erarbeitete sich BMW über Jahrzehnte bis hin zu den großen Erfolgen bei der Rallye Dakar.

Mit diesem Buch wird die Geländesport- und Rallyegeschichte von BMW gründlich und kompetent beleuchtet. Nicht nur zahlreiche unterschiedliche Zeitzeugen aus Deutschland und Frankreich kommen zu



Wort, auch die umfangreiche technische Entwicklung der Wettbewerbsmaschinen (auch der Gespanne) samt aller 80 Wettbewerbsjahre wird in Wort und Bild detailliert wie nie zuvor abgebildet. Viele Informationen und Bilder werden hier erstmals veröffentlicht, nun ist die langjährige Vorarbeit abgeschlossen.

Hardcover / 416 Seiten, Hochformat DIN A 4, mehr als 800 Abbildungen, die meisten noch nie zuvor veröffentlicht. 69,00 € inkl. versichertem Versand per DPD innerhalb Deutschlands bei direkter Bestellung im Bodensteiner Verlag über Website/Mail [www.bodensteiner-verlag.de](http://www.bodensteiner-verlag.de), Tel. 05383 – 16 62 oder in jeder Buchhandlung, ISBN 978-3-9824540-1-6.

Horst-Dieter Görg



Die Dakar-BMW ging nach dem Sixdays 1973 (wo sie die Startnummer 210 getragen hat) in den Besitz von Kurt Tessemann über. Er hob sie wie seinen Augapfel und übergab das Motorrad kurz vor seinem achtzigsten Geburtstag an Fred Jacobs von der BMW Group Classic. Dort können sie mehr Enthusiasten sehen als im Keller meines Hauses, so Tessemann.



wurden. Shecks Kunststofftank war deutlich leichter als das originale Stahlblech-Fass. Der federleichte Absenker war eine Sonderanfertigung

von Magura, der unter der Bezeichnung »Scheck extraleicht« später sogar in den Handel kam. Auch der leichtesten Anspuff, dessen Krümmer sich

über dem Anlassergeläuse trafen und zu einem Schallhänger rechts führten, baute Scheck selbst. Das 21-Zoll-Vorderrad stammte



Die unteren Kälblippen und die Ölschnecke auf der Unterseite des Motors wurden zu Gunsten der Gewichtserparnisung und der Bodentriebel entfällt.

von einer Werks-MZ, das ein DDR-Fahrer bei Scheck einmal gegen ein Kofferradio eingetauscht hatte. Die MZ-Hremse war besser als die von Maico, die üblicherweise bei denartigen Umbauten genutzt wurde. Nach entsprechender Behandlung war Shecks Kurbelwelle drei Kilogramm leichter als das Serienstück. Die um je 200 Gramm leichteren Kolben wurden speziell bei Kälble gefertigt. Diese kamen in die gekürzten Leichtmetallzylinder. Etwas weiter half das, Hauptwellen einzusparen, andererseits wurden dadurch die Kolbenbolzen 18 Millimeter nach oben versetzt. Die Zylinder waren bereits mit Nikasil (eine verschleißfeste Legierung aus Nickel und Siliciumcarbid) beschichtet und damit wesentlich leichter. BMW sollte ähnliche Zylinder auch zum Modelljahr 1981 in die Serie einführen und hier auch deutlich an Gewicht sparen.

Mit den kürzesten Zylinder wurde auch der Ventiltrieb kürzer und leichter. Die erleichterten Kipphebel wa-

ren in Titanblechen gefertigt. Die Stößelstangen stimmten, man glaubt es kaum, vom VW Käfer. Sie waren leichter und dünner als die BMW-Teile. Scheck urteilt rückblickend: »Mehr Leistung rauszubekommen habe ich nicht probiert. Leistung hat nicht so die Rolle gespielt. Ich bin immer mit 750 cm<sup>3</sup>-Zylindern gefahren. In der Deutschen Meisterschaft führen wir nicht schweiß, schweißes Gelände. Da bringt die die Leistung nicht auf den Boden. Man müsste schauen, dass man ein gutes Fahrwerk hat und das Material lieber zehn Kilogramm leichter als zwanzig PS stärker ist.«

So wurde Götzen für Götzen die Abmagerung erreicht: Titan-Plenel von Scheck mit Schrauben 475 Gramm (Serie ohne Schrauben 575 Gramm), Kurbelwelle, Scheck 6.900 Gramm (Serie 10.250 Gramm), Zylinder mit Kolben, Scheck 2.050 Gramm (Serie 4.090 Gramm). Die Stößelstangenbolzen wurden in den Köpfen festgeklebt, am Zylinder blieb kein Material da-

für. Weiter: Kolben, Scheck 425 Gramm (Serie 575 Gramm), Nockenwellen mit Rad und Kette, Scheck 1.120 Gramm (Serie 1.800 Gramm). Hier war Scheck der erste, der den 5-Motor auf Simplexkette umstellte, was ebenfalls ab Modelljahr 1981 ab Werk geschah und auch bei der Überholung älterer Motoren inzwischen üblich ist.

Natürlich wurde auch das Fahrwerk leichter gemacht. Das Rahmenblech wurde aus Leichtmetall geschweißt. Auch die Rahmenschwinge wurde geändert. Der Lenkkopfwinkel wuchs von 62 auf 63,5 Grad. Damit und um den 21er Vorderrad wurden



# Besuchen Sie uns auf der KLASSIKWELT Bodensee vom 7. bis 9. Juni 2024



Im kommenden Juni blüht die Oldtimerwelt wieder richtig auf. Vom 7. bis 9. Juni 2024 werden wieder eine Vielzahl an Ausstellern, Clubs und Teams sowie tausende Oldtimer- und Youngtimer-Fans zur Klassikwelt Bodensee in Friedrichshafen erwartet. Die dynamische Messe bietet von historischen Flugzeugen bis zu klassischen Booten, vom Rundkurs für historische Rennfahrzeuge bis zum speziellen Händler- und Restaurierungszentrum für alle Old- und Youngtimer-Liebhaber das richtige Programm.

Die DAVC Landesgruppe Allgäu ist an der weit über die Grenzen hinaus bekannten Messe wieder wie gewohnt mit einem informativen und mit eindrucksvollen Fahrzeugen bestücktem Stand präsent.

**Wie in den vergangenen Jahren unverändert auf der Standfläche in der ersten Reihe der Halle A4 Stand Nr. 200.**

Wir bieten Ihnen einen Querschnitt mobiler Leidenschaft mit Old- und Youngtimern der 30er bis 90er Jahre. Genießen Sie unsere Fahrzeug-Präsentation, in der Sie stilvolle Besonderheiten glänzender Karossen finden. Unter anderem den Ford A unseres Mitglieds Wolfgang Hemm, der mit diesem Fahrzeug erfolgreich in China an einer außergewöhnlichen Oldtimer-Rallye von Peking nach Shanghai, der CLASSIC CARS CHALLENGE CHINA 2015, teilgenommen hat. Sie sehen bei einem aufwendigen

und sehr zeitintensiven Restaurations-Projekt, dem Jaguar MK 2 unseres Mitglieds Anton Sonntag, wie Fahrgegnuss wieder erlebbar gemacht wurde.

In gemütlicher Atmosphäre können Sie sich bei einer Tasse Kaffee und unserer Bilder-Show entspannen sowie einen Eindruck verschaffen von unseren abwechslungsreichen Old- und Youngtimer-Touren wie auch von den Aktivitäten in unserer Landesgruppe Allgäu des DAVC e.V.

Regelmäßige Clubabende oder Vortragsreihen, Tagesfahrten, mehrtägige Touren zu eindrucksvollen Zielen, Freundschaften mit anderen Landesgruppen und Oldtimervereinen sowie vieles mehr bieten wir Mitgliedern und heißen hierzu auch Gäste herzlich willkommen.

Kommen Sie einfach bei uns vorbei. Unsere DAVC Landesgruppe Allgäu begrüßt Sie herzlichst auf unserem Messestand und wir stehen gerne für Ihre Fragen bereit. Genießen Sie die faszinierende Welt klassischer Automobile und lassen Sie sich inspirieren und zum Träumen anregen.

Wir würden uns freuen, wieder viele unserer Mitglieder, Freunde anderer DAVC Landesgruppen, Gäste und Interessenten auf unserem Stand begrüßen zu können.

*Harald Stein*





# Wir nehmen Abschied Unsere neuen Mitglieder · Anzeigen

## WIR NEHMEN ABSCHIED

**Hans Widmayer**  
\*  
**Dietrich Großblotekamp**  
LG Südbaden

### Nachruf

Dieter Großblotekamp war – mit Unterbrechung – 10 Jahre Redakteur unseres Clubmagazins, bis ich Ende 2017 diese Aufgabe übernahm. Er war auch Vizepräsident, dann Präsident der LG Südbaden und Veranstalter zahlreicher internationaler Oldtimer-Veranstaltungen in und um den DAVC.



„Unter der Ägide von Dieter entwickelten sich die Club-Mitteilungen ab Anfang 2003 zum attraktiven Oldtimer-Magazin“, schrieb Chronist Hermann Ries in „50 Jahre DAVC“. Die Umbenennung in „Clubmagazin“ erfolgte konsequenterweise 2004. „Nur durch persönlichen, ehrenamtlichen Einsatz einzelner Mitglieder kann ein Club wie der DAVC bestehen, kann er seine vielfältigen Aufgaben erfüllen“, so Ries weiter. – Dem ist ggf. noch hinzuzufügen, dass das Clubmagazin auch weiter viermal im Jahr im Sinne von Dieter Großblotekamp als „Aushängeschild“ für den DAVC dienen möge.

Mir war es leider nicht vergönnt, den anderen Dieter persönlich kennenzulernen, aber sein Engagement für den DAVC dürfte unvergessen bleiben. Unser Mitgefühl gilt seinen Angehörigen.

Horst-Dieter Görg

## UNSERE NEUEN MITGLIEDER

- **LG Franken** Klaus Mayer  
Mirsad Osmanovic
- **LG Niedersachsen** Andrea Pfitzner
- **LG Allgäu** Armin Körper

Die Landesgruppe Niedersachsen  
trauert um ihr Gründungs- und Ehrenmitglied

## Klaus Borth

\* 9. Juni 1941 † 17. Oktober 2023

Klaus hat 1979 die Gründung unserer Landesgruppe federführend initiiert und war über 10 Jahre unser Präsident. Durch seinen Einsatz hat der Club schwierige Zeiten überstehen können. Bis zuletzt hat er aktiv am Clubleben und an unseren gemeinsamen Ausfahrten teilgenommen.

Wir werden Klaus vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Unser Mitgefühl gilt seiner Frau Christina.

*Vorstand und Mitglieder  
der DAVC Landesgruppe Niedersachsen*



Die Landesgruppe Ostsee e.V.  
nimmt Abschied von ihrem langjährigen Mitglied

## Jürgen Westphal

verst. im 84. Lebensjahr

In stiller Trauer und Anteilnahme  
für die LG Ostsee

*Hans-Joachim Rose*

## Mercedes 170VA Cabrio

aus Altersgründen (84) zu verkaufen.



Erstauslieferung 3.10.1936 an die Mercedes Benz  
Vertretung Zürich. Seit 62 Jahren in meinem Besitz.

Motor vor ca. 5.000 km komplett überholt.

TÜV 7.24 · 75.000 Euro

**Charly Faber**

(ehem. Präsident der LG Oberbayern)

Tel. 08807 6402 - Mail: [faber.ek@t-online.de](mailto:faber.ek@t-online.de)

# 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.

**Ehrenpräsident:** 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

www.davc.de

## TERMINE 2024

- 23.+24.03. Technorama in Kassel
- 03.-07.04. Technoclassica Essen
- 25.-28.04. Retro Classics Stuttgart
- 25.+26.05. Technorama in Hildesheim
- 22.-30.07. 24. Große Alpenfahrt 24
- 02.-04.08. Classic Days, Düsseldorf
- 23.-25.08. Historische Rekordwoche, Dessau – 2024
- 08.09. Tag des offenen Denkmals
- 11.-13.10. VETERAMA in Mannheim

## 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 eventuell Berichte in einer späteren Ausgabe veröffentlichen.
- **Copyright:**  
Deutscher Automobil-Veteranen-Club (DAVC)  
Nachdruck – auch auszugsweise – nur nach Absprache mit der Redaktion.

Redaktionsschluss für CM 2-2024: 1.5.2024

Bitte senden Sie alle Manuskripte an:  
Horst-Dieter Görg, Nonnenkamp 17, 31139 Hildesheim  
Mobil: +49 151 15209709 · 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

# SAISON 2024 »»

## SAISON 2024\*

ADAC Deutschland Klassik	22. – 25.05.2024	Bremerhaven
ADAC Europa Classic	02. – 05.09.2024	Schenna
ADAC Classic meets Traunsee (Motorrad)	13. – 15.09.2024	Traunsee-Almtal Österreich
ADAC Youngtimer Tour	2024	Deutschlandweit
ADAC Klassik Serien für Autos & Motorräder	2024	Deutschlandweit

\*Stand Oktober 2023, ohne Gewähr

Nähere Informationen und Anmeldung:

[adac.de/klassik](https://adac.de/klassik)

[klassik@adac.de](mailto:klassik@adac.de)

[facebook.com/ADACKlassik](https://facebook.com/ADACKlassik)



# ADAC

ADAC Classic-Car-  
Versicherung



GETTYGO

hofmann  
DRUCK+MEDIEN



MARTERMÜHLE

MOTUL

PIRELLI

SALZKAMMERGUT  
TOURISTIK

schenna

TITANIUM  
SOLUTIONS GmbH

TRAUNSEE-ALMTAL  
salzkammergut

UNION  
GLASHÜTTE/SA.

