



DEUTSCHER
AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB E.V.

Clubmagazin

I-2021

52. JAHRGANG

**Eine Institution
wird 150!**



René Große

RESTAURIERUNGEN

Perfection, precision and passion for the detail.



MOULD MAKING

FRAMEWORK MAKING

MECHANICS

CAR BODY CONSTRUCTION

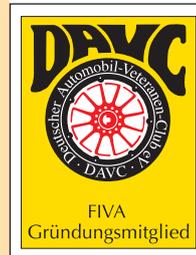
SADDLERY

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

Liebe DAVC-Mitglieder, liebe Oldtimerfreunde!



Wie sagt man, die Hoffnung stirbt zuletzt.

Zu Recht dürfen wir wohl auf ein entspanntes zweites Halbjahr hoffen, der Wunsch nach einer gewissen Normalität ist an der Verschiebung der Frühjahrsveranstaltungen mit der intensiven Teilnahmeplanung vieler Oldtimerfreunde abzulesen. Die Messe Bremen und einige andere Veranstalter haben wenigstens eine Virtuelle Messe mit ordentlicher Resonanz durchgeführt, allein wir brauchen die Begegnung und den persönlichen Kontakt. Mit dem Fortschritt der Impfung wird zunehmend eine Rückkehr in unser gesellschaftliches Leben möglich sein. Die LG Ostsee hat daher ihre Großveranstaltung in Lübeck-Blankensee von April auf den 15. August verschoben. Die DAVC 7-Türme-Veteranenfahrt in Lübeck wird am 11.-12. September stattfinden.

Die ungewollte nochmalige Verlängerung meiner Amtszeit durch das Corona-Jahr werden wir jetzt auf unserer Jahreshauptversammlung am 17. April 2021 in Kassel final beenden. Es muss diesmal der ganze Vorstand mit neuer Besetzung gewählt werden. Wir haben uns im vergangenen Jahr an das virtuelle Kommunizieren gewöhnen müssen, Arbeitskreise wie der Parlamentskreis oder die FIVA haben so ihre Arbeit weitergeführt. Wenn keine Präsenzveranstaltung unter Corona-Bedingungen möglich sein wird, werden natürlich auch wir virtuell tagen.



Die vom DAVC aktiv mit auf den Weg gebrachte „Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge“ (AGHF) hat mit einer Arbeitsgruppe zum Thema „Nachwuchs in der Oldtimerszene“ sich dem Zugang zur Jugend verschrieben. Ich meine allerdings, Jugend muss bei unserer Klientel bereits ab 40 abwärts definiert werden. In jedem Fall werden noch Mitstreiter aus dem Verein gesucht, die mit ihrer „Jugend“ die Arbeitsgruppe zukunftsweisend befruchten wollen. Der von der AGHF erstellte Flyer ist noch einmal dem Heft beigelegt. Weitere Bedarfsanforderungen gerne an mich senden.



Nach nun 11 Jahren der Führung des Gesamt-DAVC werde ich mich wieder meiner eigentlichen Passion widmen, nämlich meine für den Ruhestand gesammelten Objekte wieder zum Leben erwecken. Es gilt viel nachzuholen, ein kleiner Bericht dazu im Heft.

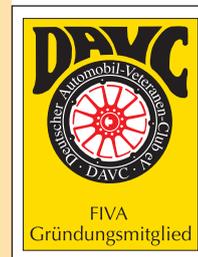
Jetzt verabschiede ich mich endgültig mit einem Danke an alle, die mich in meiner Arbeit unterstützt oder kritisch begleitet haben, sowie einem Danke an alle DAVC- und Verbandskollegen für die gute Zusammenarbeit, ebenso an meine Vorstandskollegen und den Redakteur unserer CM, Horst-Dieter Görg.

Ich wünsche dem DAVC eine aktive Zukunft und Ihnen/Euch viel Spaß am Oldtimerhobby, man sieht sich.

Ihnen/Euch alles Gute und bleiben Sie gesund.

Georg Sewe
Präsident

Die Themen dieser Ausgabe



TITELBILD: „PIONIERIN DER BERGE“ (S. S. 6 FF), HORST-DIETER GÖRG

EDITORIAL:

GEORG SEWE
PRÄSIDENT DES DAVC

3

AUF EIN WORT:

HORST-DIETER GÖRG
REDAKTEUR DES CLUBMAGAZINS

5

TITELGESCHICHTE:

PIONIERIN DER SCHWEIZER ALPEN
HORST-DIETER GÖRG

6

AKTUELL:

FIVA-GENERAL ASSEMBLY 20./21.11.2020
JÖRG BLAUMEIER

12

PATRICK ROLLET GEEHRT
RAINER HINDRISCHEDT

16

WERKSTATTBERICHT:

BESUCH BEI RENÉ GROSSE
HORST-DIETER GÖRG

17

TECHNIK:

DAS SORGENKIND – AWS SHOPPER
ANDRE COMPAGNINI

21

HISTORIE:

STROMLINIE FASZINIERT DEN KÜNSTLER RONY LUTZ
ECKHART BARTELS

24

75 JAHRE NEUBEGINN DER BMW-PRODUKTION
IN EISENACH
MATTHIAS DOHT

28

TECHNIK:

RESTAURIERUNG OPEL COMMODORE B GS/E
MARCEL SCHWARZ

32

WAS IST EIN „RESTOMOD“ –
UND WIE ICH DAZU KAM
GEORG SEWE

36

ZU GUTER LETZT:

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW VIRTUELL
HORST-DIETER GÖRG

40

MATTHIAS KALUZA AUF DER BCM
MIT DEM „GoKo“ GEEHRT
LARS DÖHMANN, HORST-DIETER GÖRG

41

LITERATURTIPP – BUCHBESPRECHUNG:
LAND-WASSER-AUTOS
HORST-DIETER GÖRG

42

VERANSTALTUNG:

12. LANGSTRECKE 2021 DER LG OBERBAYERN E.V.
BARBARA KIESLICH

43

INTERN:

WIR BEGRÜßEN UNSERE NEUEN MITGLIEDER
WIR NEHMEN ABSCHIED, IMPRESSUM, TERMINE

44

LESERBRIEFE / VORSCHAU

45

VORSTANDSMITGLIEDER IM DAVC

46

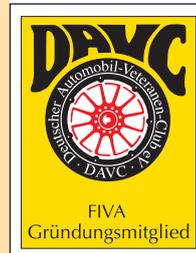


Martin Horath, freundlicher Depot- und Werkstattleiter der Rigi Bahnen in Goldau/Schweiz, schickte uns mit der letzten Korrektur zu unserer Titelgeschichte das nebenstehende Foto der fast wieder kompletten Zahnradlok Nr. 7 von 1873.

Allerdings fügte er hinzu, derzeit durch Wetter und Technik bedeutend größere Mühen im Betrieb zu haben als an dem Oldie – in seiner Bergregion und zu dieser Jahreszeit nachvollziehbar!

Horst-Dieter Görg

Mit angezogener Handbremse



Zuletzt hatten wir das Clubmagazin mit dem Polymobil als Titelgeschichte begonnen und da stellt man sich schon mal die Frage, geht es noch älter und noch höher? Dabei hatte ich die Nachricht vom anstehenden Rigi-Jubiläum zunächst in meinem E-Mail-Postfach mehr oder weniger übersehen. Aber in Corona-Zeiten gelingt es dann doch etwas häufiger, so etwas noch „auszugraben“ – es hat sich gelohnt, auch weil die Rigi Bahnen es bis hin zum Werkstattleiter verstanden haben, professionell zu unterstützen. Dafür kann man sich nur herzlich bedanken!

FIVA an sich wäre relativ trockener Lesestoff gewesen, zumal es keine Bilder gibt, aber die lieferte dann erfreulicherweise unser Ehrenpräsident Rainer Hindrischedt mit der Ehrung für Patrick Rollet.

Wenn wir schon aus 2020 kaum über Ausfahrten berichten können, so ist es umso erfreulicher zu schauen, wie sich auf zukünftige „Gelegenheiten“ überall im Land vorbereitet wird! René Große hat mit seiner Halbzeitbilanz zu einem Delage D8 ebenso ein interessantes Thema angestoßen wie Marcel Schwarz mit seinem Opel Commodore oder Andre Compagnini mit dem AWE-Shopper, auch wenn es ohne die Verletzungen bei ihm sicher angenehmer in Erinnerung geblieben wäre! Trotz der Pandemie wird überall fleißig weiter gewerkelt, gut so!

Auch die Geschichte unseres Präsidenten Georg Sewe über seinen Mini, der zwar äußerlich klein geblieben ist, aber viel Dampf unter die Haube bekommen hat, ist mal ein interessantes Thema.

In der Heftmitte hat sich wieder Rony Lutz verewigt, dem wir immer recht farbenfrohe und interessante Motive verdanken – dazu waren dann nach fast drei Jahren unermüdlicher Unterstützung auch mal ein paar würdige Worte durch Halwart Schrader und Eckhart Bartels mehr als angebracht!

Historische Impressionen kommen dieses Mal aus Eisenach, die etwas länger, aber nicht uninteressant geworden sind. Es ist einfach spannend zu lesen, wie es sich so vor 75 Jahren in Thüringen zugetragen hat.



Als Folge der Pandemie konnte dieses Jahr die Bremen Classic Motorshow leider nur virtuell abgehalten werden. Es war dennoch interessant zu beobachten, was sich die BCM dafür hat einfallen lassen – Not machte hier sozusagen erfinderisch! Obwohl das über volle fünf Stunden gehende Programm schon ein gewisses „Sitzfleisch“ erforderte, die Zuschauer wurden dafür belohnt! Ein BCM-Nachmittag mit vielen, vielen Höhepunkten – und wer es verpasst hat: Bis Mai soll diese Sendung noch komplett online nachverfolgt werden können!

Auch ein Literatur-Tipp ist wieder fester Bestandteil des Clubmagazins, aber es dürfen gern ein paar mehr Einsendungen sein, um auch hier „am Ball“ zu bleiben! Nur fertige Texte zu übernehmen ist nicht so mein Ding ...

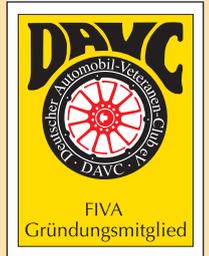
Bleibt mir heute nur noch, allen unseren Leserinnen und Lesern Gesundheit zu wünschen – und möge die Pandemie langsam verschwinden, damit wir unserem Hobby wieder nachgehen können – nicht nur theoretisch!

In diesem Sinne weiter viel Spaß bei der Lektüre,

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

www.davc.de

Pionierin der Schweizer Berge



Das Verkehrshaus der Schweiz, in Luzern am Vierwaldstätter See gelegen, ist ein vielfältig attraktiver Anziehungspunkt, nicht nur für Technik-Freunde. Zahlreiche interessante Exponate und ansprechende Ausstellungen locken immer wieder dorthin. Ein ganz besonderes Exponat hat das Museum aktuell verlassen, wenn auch nur für einen begrenzten Zeitraum. Die Lok 7, 1873 für die Vitznau-Rigi-Bahn gebaut und seit 1959 zum Bestand des Verkehrshauses gehörend, ist die Hauptattraktion für das 150jährige Jubiläum der Zahnradbahn auf den Rigi. Bevor die Zahnrad-Dampflokomotive allerdings wieder fahren darf, sind umfangreiche Revisionsmaßnahmen erforderlich.

Der Erbauer der Zahnradbahn von Vitznau auf den Gipfel des Rigi, Nikolaus Riggenbach, legte mit der am 21. Mai 1871 eröffneten Strecke den Grundstein für eine bis heute erfolgreiche Tourismusgeschichte. Nur vier Jahre später folgte von Arth aus eine zweite Zahnradbahn, die in Konkurrenz auf den 1.797,5 m ü.M. hohen Gipfel führte; beide wurden 1992 zu den Rigi Bahnen zusammengeschlossen.

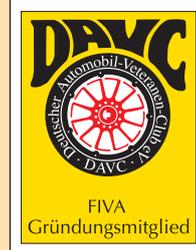


Verladung der Lok am Verkehrshaus



Überfahrt nach Vitznau

Pionierin der Schweizer Berge



Riggenbach dürfte nicht geahnt haben, dass noch 150 Jahre später eine Maschine aus den Gründerjahren der ersten Bergbahn in Europa fahrtüchtig sein würde. Die Lok Nr. 7 ist die weltweit einzige noch einsatzbereite Zahnraddampflok mit stehendem Kessel. Sie ist Teil der Mobilitätssammlung des Verkehrshauses und wurde aktuell für drei Jahre leihweise den Rigi Bahnen AG zur Verfügung gestellt. Als „Ersatz“ dafür hat das Museum leihweise den Triebwagen 3 der Arth-Rigi-Bahn von 1906 erhalten.

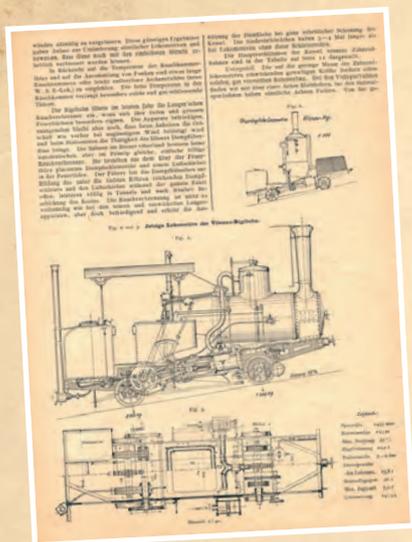
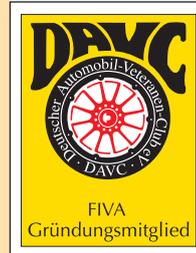
Lok Nr. 7 wurde im Jahr 1873 von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur gebaut. Nachdem die ersten sechs Maschinen für die Vitznau-Rigi-Bahn (VRB) noch in der Reparaturwerkstätte der Schweizerischen Centralbahn in Olten entstanden, war die Nr. 7 mit drei weiteren Lokomotiven zum Stückpreis von damals 39.000 Schweizer Franken 1872 der erste größere Auftrag für die noch junge SLM überhaupt. Mit der Werksnummer 1 verließ die H 1/2 n2t (H = Zahnradlokomotive, 1 = Triebzahnrad, 2 = Totale Achsenzahl, n = Nassdampf, 2 = Zylinderzahl, t = Tenderlok) 1873 die Fabrik und kam mit der Betriebsnummer 7 zur VRB.

Diese Lok war – wie die älteren auch – mit einem vergleichsweise ungewöhnlichen Stehkessel ausgestattet. So sollten die wegen der steilen Strecke be-



Spektakel der besonderen Art, Ankunft in Vitznau





VRB-Lokomotive 1896, gezeichnet von Ingenieur Emil Strub



Getriebe alt (links): Modell des originalen alten Antriebes – auf den Weichen nicht fahrbar, da die Untersetzungszahnräder zu tief sind.



Lok 7 mit dem zwischenzeitlich verbauten liegenden Kessel.

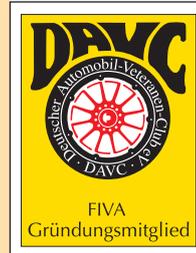


fürchteten Wasserstandsänderungen verhindert werden. Die Gefahr eines „Kesselzerknalls“ war und ist immer dann groß, wenn die Feuerbüchse, in der die Kohle für die Feuerung verheizt wird, nicht vollständig mit Wasser bedeckt ist. Als dann auch liegende Kessel die erforderliche Sicherheit gewähr-

leisteten, rüstete die VRB alle Loks um, Nr. 7 im Jahre 1892.

Ausmusterung nach 64 Jahren

Im Rahmen der Elektrifizierung der Bahnstrecke wurde die Maschine 1937 – nach immerhin 64 Be-



triebsjahren – außer Dienst gestellt und später von der Dübi-Stiftung angekauft.

Derweil erhielt Nr. 7 im Jahre 1938 anlässlich der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich die funktionslose Attrappe eines Stehkessels und wurde in der Folge noch viele Jahre als Werbeträger der Vitznau-Rigi-Bahn in Vitznau ausgestellt, um 1959 Teil der Eisenbahnsammlung des damals neu eröffneten Verkehrshauses zu werden.

Als 1996 das 125jährige Jubiläum der VRB anstand, erhielt die Nr. 7 einen neuen, funktionsfähigen, dem Original nachempfundenen Stehkessel und konnte nach umfassender Revision für die Jubiläumsfahrten wieder in Betrieb genommen werden, um anschließend ins Verkehrshaus zurückzukehren; die Dübi-Stiftung stiftete die Maschine letztlich 2001 dem Museum.

Vorbereitungen auf das Rigi-Jubiläum

Mit dem in diesem Jahr anstehenden 150jährigen Jubiläum der Vitznau-Rigi-Bahn war relativ schnell klar, dass die Nr. 7 auch dort wieder zum Einsatz kommen müsse. Um die dafür erforderliche „Instandstellung“ zu erleichtern, wurde bereits im Sommer 2020 von der Stiftung Rigi Historic in Zu-



Die Lok 7 mit der zeitweise verwendeten Nr. 1, aber bereits wieder mit stehendem Kessel in Vitznau am 31. März 1939



Aufbocken der Lok 7 für die Ausstellung Schienenverkehr im Verkehrshaus am 9. April 1963



Auf dem Weg vom Verkehrshaus in die Rigi-Bahnen-Werkstätte am 15. September 2020



Nach der Überfahrt nach Goldau wurden die Achsen in der Remise demontiert, gereinigt und geprüft ...



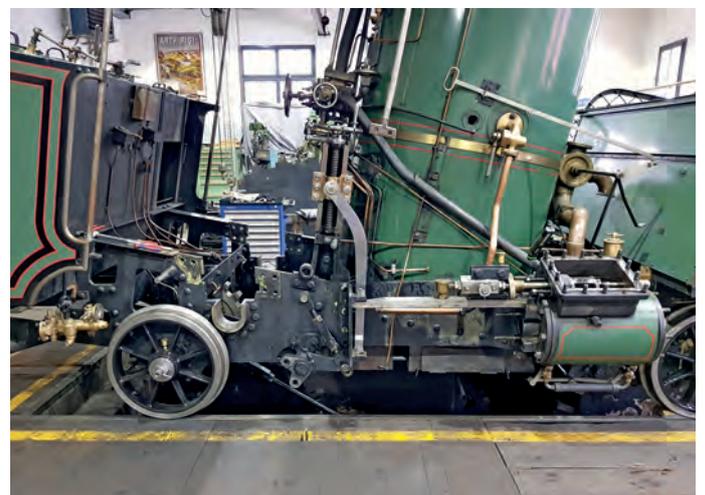
... später auch die 1996 neu erstellte Kurbelwelle überprüft, die heute über einen geänderten Antrieb verfügt, der direkt auf das Antriebszahnrad wirkt.

menarbeit mit der seit 1992 vereinten Rigi Bahnen AG eine Crowdfunding-Aktion ins Leben gerufen.

Unter reger Anteilnahme der Öffentlichkeit konnte Nr. 7 – oder auch „s Sibni“, wie sie liebevoll von Mitarbeitern der Rigi Bahnen genannt wird – am 15. September 2020 in einer spektakulären Aktion auf einem Ponton vom Verkehrshaus über den Vierwaldstätter See nach Vitznau gebracht werden. Weiter nach Goldau verbracht, wird sie gegenwärtig unter der Leitung von Martin Horath, dem Leiter des dortigen Depots, mit viel fachmännischem Wissen und Herzblut restauriert, um den ihr im Rahmen des Jubiläumsjahres zugedachten Aufgaben auch gewachsen zu sein.

Die Schwerpunkte der Arbeiten für das Rigi-Team sind eine Inaugenscheinnahme des Kessels durch den Kesselinspektor des SVTI (Schweizerischer Verein für technische Inspektionen, vergleichbar mit dem TÜV bei uns), dessen anschließende Reinigung, das Entfernen aller Armaturen sowie eine eingehende Überprüfung des Fahrwerks mit Kontrolle auf mögliche Risse.

Dazu wurden auch die Achsen und die Kurbelwelle ausgebaut und extern im Prüflabor der Garaventa AG untersucht. Ende 2020 stand die Lok 7 wieder



Zurzeit ist die ganze Dampfmaschine zerlegt und wird gereinigt, überprüft und, wo erforderlich, instandgesetzt.

Die drei noch vorhandenen Rigi-Dampflokomotiven

auf eigenen Achsen, die Prüfung der Kurbelwelle und die Reinigung des Dampfkessels laufen noch, wo etwas fehlt oder defekt ist, soll es ergänzt bzw. ersetzt werden. Bis auf die überholungsbedürftigen Armaturen gab es erfreulicherweise keinerlei Ausfälle zu beklagen.

Momentan gehen daher alle Mitwirkenden davon aus, dass die Rigi Nr. 7 pünktlich zum Jubiläum am 21. Mai unter Dampf wieder auf die Strecke geht – sicher nach einem vorher eingeplanten Test unter Ausschluss der Öffentlichkeit ... Für Technik-Freaks – und nicht nur die – dürfte diese Jubiläums-Saison der Rigi Bahnen AG über die Schweiz hinaus eine besondere Anziehungskraft ausüben, zumal die Menschen nach den Mühen und extre-

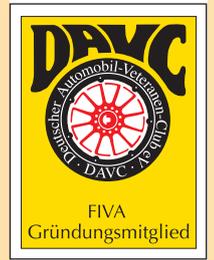
men Einschränkungen der Corona-Zeit mehr denn je hinaus in die Ferne wollen. Das Verkehrshaus in Luzern und die Rigi Bahnen sind dabei sicher ein gutes Ziel für mehr als einen Tag!

*Fotos: Verkehrshaus der Schweiz;
Rigi Bahnen, Martin Horath
Text: Horst-Dieter Görg*

Quellen:

- Überfahrt der Zahnrad-Dampflokomotive Nr. 7 nach Vitznau, PI des Verkehrshaus + der Rigi Bahnen AG, 15.09.2020
- Claudia Hermann: Pionierin der Berge in Nr. 43, Verkehrshaus-Magazin, S. 18/19, Dezember 2020
- Revisionsberichte der Rigi Bahnen von Martin Horath, Leiter Depot Goldau, 10/2020 bis 01/2021

FIVA-General Assembly 20./21.11.2020



Am 20./21.11.2020 fand die diesjährige FIVA-General Assembly statt – wie schon vermutet natürlich virtuell als Videokonferenz. Geleitet wurde die Konferenz von Gian Mario Molar, seines Zeichens FIVA-General Secretary, vom FIVA-Sitz in Turin aus.

Am Freitag, 20.11.2020, fand der Prolog zur General Assembly statt. Einleitend wurden die Teilnehmer vom FIVA-Präsidenten, Tiddo Bresters, begrüßt, der es bedauerte, dass kein persönliches Treffen in Sofia, wie ursprünglich geplant, möglich war. Denn dieses jährliche Treffen ermöglicht einen intensiven Austausch untereinander und die Pflege von Kontakten. Gleichwohl bietet das diesjährige online-Format weit mehr Personen die Möglichkeit, von egal wo auf der Welt teilnehmen zu können.

Der Prolog dient regelmäßig dem Bericht aus den jeweiligen Kommissionen.

Malcolm Grubb, Chairman der Events Commission, die schwerpunktmäßig für die FIVA-Veranstaltungen und das Steward-Wesen zuständig ist, teilte mit, dass zwar viele Veranstaltungen im FIVA-Kalender 2020 geplant waren, jedoch nur ein Teil davon, primär zu Jahresbeginn, durchgeführt werden konnte. Die für 2020 geplanten, jedoch ausgefallenen Veranstaltungen sollen in 2021 nachgeholt werden, entweder kostenfrei oder mit hälftig reduzierter Teilnahmegebühr.

Die meisten Veranstaltungen (80 Prozent) waren im europäischen Raum geplant, gefolgt von Südamerika (10 Prozent) und Asien (6 Prozent), der Rest verteilte sich auf Nordamerika, Ozeanien und Afrika. In Anbetracht des starken europäischen Schwerpunkts soll in den nächsten Jahren der Anteil außereuropäischer Veranstaltungen vergrößert werden.

Momentan sind ca. 40 FIVA-Stewards, die die Durchführung der FIVA-Veranstaltung begleiten und technische Abnahmen durchführen, tätig. Ziel ist es, die Anzahl zu erhöhen und Stewards aus weiteren Ländern zu gewinnen. Das für 2020 in Ljubljana geplante Stewards-Seminar, das alle zwei

Jahre zu Schulungszwecken durchgeführt wird, fiel leider aus.

Folgende FIVA World Events sind für 2021 und 2022 geplant:

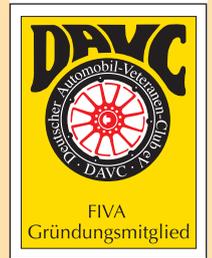
Automobile: 2021: Portugal (26.5. – 30.5.21),
 Deutschland (1.10. – 4.10.21)
 2022: Bulgarien (Datum wird noch bekanntgegeben)
 Motorräder: 2021: Griechenland (1.10. – 4.10.21)
 2022: Rumänien (Datum wird noch bekanntgegeben)

Ferner wird in 2021 und 2022 jeweils eine Nutzfahrzeug-Veranstaltung geplant.

Über die Tätigkeit der Legislation Commission, die sich u. a. mit nationalen und internationalen Gesetzesvorhaben beschäftigt, informierte deren Chairman Lars Genild sowie Andrew Turner, der für die FIVA vor Ort in Brüssel tätig ist.

Die Gruppe „Historische Fahrzeuge“ des Europäischen Parlaments wurde 2009 von Bernd Lange, MdEP, gegründet, um ein Forum für MdEP zu schaffen, in dem sie EU-politische Entwicklungen, die für historische Fahrzeuge, deren Halter und die Wirtschaftsbeteiligten relevant sind, abseits der Formalitäten und Zwänge normaler Sitzungen diskutieren können. Aus den Gesprächen sind verschiedene Aktivitäten entstanden, die erfolgreich Regelungen für Historische Fahrzeuge in unterschiedlichen Gesetzgebungen befördert haben. Die Gruppe steht allen Abgeordneten offen, egal, ob das Interesse beruflicher oder persönlicher Natur ist. Die Gruppe wird von der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) unterstützt, der weltweiten Organisation, die sich für die Erhaltung, den Schutz und die Förderung historischer Fahrzeuge und der damit verbundenen Kultur einsetzt.

Eines dieser Probleme auf europäischer Ebene ist das REACH-Programm (Registration, Evaluation, Authorisation and restriction of Chemical substances), das das Verbot von umweltschädlichen Substanzen und Verfahren zum Ziel hat. Dieses Programm



wird Auswirkungen auf zum Teil umweltschädliche Bereiche, die auch den Oldtimerbereich betreffen, haben. Beispiele sind Bleibatterien, die Verwendung bestimmter Substanzen z.B. im Rahmen des Verchromens von Metallteilen oder sonstiger auch im Oldtimerbereich verwendeter Mittel.

Auch die zunehmende Neigung von Regierungen, die Verwendung von Verbrennungsmotoren zu Gunsten von Elektrofahrzeugen zu regulieren bzw. zu verbieten (Stichwort: „EU White Paper Roadmap to a Single European Transport Area“), kann zukünftig unter Umständen Probleme bezüglich der Nutzung von Oldtimern mit sich bringen. Diese sind als historisches Kulturgut aber möglicherweise gesondert zu beurteilen. Hierin zeigt sich die wichtige Arbeit der FIVA, die sich stark für die nationale sowie internationale Anerkennung historischer Fahrzeuge als historisches Kulturgut, insbesondere vor der UNESCO, einsetzt.

Auch die Diskussion um Low Emission Zones (LEZ), also Zonen, die nur von bestimmten, emissionsarmen Fahrzeugen befahren werden dürfen, hält an. Die Regelungen sind im Ländervergleich nicht einheitlich. Während in manchen Ländern oder sogar Regionen Oldtimer in LEZs fahren dürfen, ist dies anderswo verboten. Auch wird zunehmend darüber diskutiert, dass für das Befahren bestimmter Straßen Gebühren für „schmutzende“ Fahrzeuge, also u.a. Oldtimer, fällig werden sollen. Das Europäische Parlament hat hierzu jedoch bereits mitgeteilt, dass Oldtimer als Kulturgut hiervon wohl ausgenommen werden sollen.

Alternative Kraftstoffe sind ebenfalls ein Thema, denn Oldtimer werden wohl mit derartigem „Sprit“ nicht fahren können. Auch hier könnte die Anerkennung als historisches Kulturgut nützlich sein.

Zentraler Ansatzpunkt aller Diskussionen ist stets, dass – der FIVA-Direktive entsprechend – Oldtimer anders als andere, moderne Fahrzeuge zu beurteilen sind und hierfür stets spezielle Regelungen/Ausnahmen zu finden sind. Hier setzt insbesondere die

FIVA-Tätigkeit der Legislation Commission auf nationaler und internationaler Ebene, insbesondere auf EU-Ebene an.

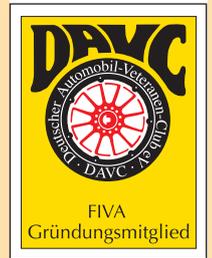
Die Culture & Youth Commission hat in 2020 den Fokus stark auf die Einbindung junger Automobil-Enthusiasten gesetzt und unter anderem, wenngleich situationsbedingt eingeschränkt, den FIVA International Youth Day am 12.8.2020 veranstaltet, wie Nataša G. Jerina berichtete. Ferner wird daran gearbeitet, die Charta of Turin, das Handbuch über die Restaurierung und den Erhalt historischer Fahrzeuge, für junge Menschen attraktiv zu machen, indem eine ebilderte, etwas frischere Ausgabe erstellt wird.

Schließlich wurde die Zusammenarbeit mit der FIA intensiviert, insbesondere durch die gemeinsame Erstellung einer Liste interessanter Museen rund um das Thema „Historische Fahrzeuge“, die Museen rund um den Globus auflistet. Die meisten finden sich erwartungsgemäß in Europa und Nordamerika. Diese Liste ist auf der FIVA-website abrufbar.

Über die Arbeit der Technical Commission, deren Sekretär ich bin, berichtete als deren Chairman Paul Loveridge. Wie bereits im letzten Bericht mitgeteilt, wurde ein neues online-System für die Beantragung einer FIVA Identity Card für Fahrzeuge, die 30 Jahre oder älter sind, entwickelt. Dieses System ist mittlerweile in mehreren Ländern im Einsatz und hat dort das bisherige „papierbasierte“ System abgelöst. Ab dem 1.4.2021 ist weltweit nur noch das neue System für die Beantragung der ID Card zu verwenden.

Das online-System wurde seitdem kontinuierlich weiterentwickelt und angepasst. Für die nationalen Organe, die für die Bearbeitung der ID Card-Anträge zuständig sind (in Deutschland der ADAC) wurden eine Reihe von detaillierten Anleitungen für die Arbeit mit dem System erarbeitet, wie auch online-Lehrgänge veranstaltet wurden.

Weiterhin wurde, neben der bekannten FIVA Identity Card für Fahrzeuge, die 30 Jahre oder älter sind,



auch eine FIVA Youngtimer Registration Card für Fahrzeuge, die 20 bis 29 Jahre alt sind, geschaffen. Diese wird, anders als die FIVA Identity Card, ohne aufwändige technische Untersuchung des Fahrzeugs nach Stellung eines gebührenpflichtigen Antrags ausgestellt. Sie soll insbesondere dazu dienen, jüngere Menschen, die mit Fahrzeugen dieser Generation aufgewachsen sind, für den Erhalt oder die Restaurierung dieser Fahrzeuge zu interessieren. Da auch dieser Antrag zukünftig nur über das online-System zu stellen ist, können so sehr frühzeitig die Daten auch solcher Youngtimer im online-System erfasst werden.

Die Technical Commission hat ferner einen neuen Technical Code erarbeitet, der die Basis für die Zuerkennung einer ID Card ist, sei es eine FIVA Identity Card, sei es eine FIVA Youngtimer Registration Card. Dieser Code wurde u. a. hinsichtlich elektrischer Fahrzeuge bzw. des Umbaus eines Verbrenner-Fahrzeugs zu einem elektrischen Fahrzeug als auch der Youngtimer ergänzt. Er liegt dem General Committee vor, ist aber noch nicht in Kraft.

Der scheidende Chairman der Motorcycle Commission, Palmino Poli, hat über die Arbeit dieser Kommission informiert. Leider konnte auch hier die geplante FIVA Motorcycle Rallye, die in Athen hätte stattfinden sollen, nicht durchgeführt werden. Sie wurde auf 2021 verschoben. Für 2022 ist die Rallye in Rumänien, in 2023 in Indien geplant.

Zunehmend werden auch für Motorräder FIVA Identity Cards beantragt und erteilt.

Die Utilitarian Commission, die die Interessen von Freunden von Nutz- und Militärfahrzeugen vertritt und von deren Chairman Timo Vuortio vertreten wurde, arbeitet für die kommenden Jahre an der Durchführung einer World Rallye, wobei die konkreten Orte und Daten noch nicht feststehen.

Am Samstag, dem 21.11.2020, fand schließlich die eigentliche General Assembly statt. Da einige Führungspositionen neu zu besetzen oder zu bestätigen sind, wurde ein elektronisches Wahlsystem verwen-

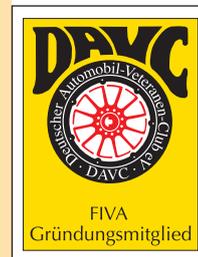
det, das die anonyme Abstimmung garantierte. Auch konnten die Teilnehmer bzw. Delegierten per online-Chat direkt Fragen stellen, die von den betroffenen Personen beantwortet wurden. Insgesamt konnte ein reibungsloser Verlauf sichergestellt werden.

Während der General Assembly wurden folgende Entscheidungen getroffen:

- Genehmigung des Protokolls der außerordentlichen und ordentlichen Generalversammlung 2019 in Zypern (16. November 2019) und der außerordentlichen virtuellen Generalversammlung 2020 von Turin (18. Juli 2020)
- Genehmigung des Geschäftsberichts
- Genehmigung des Finanzberichts des Jahres 2019/2020
- Genehmigung des Haushaltsplans für 2020/2021
- Wahl bzw. Bestätigung von Mario Theissen und Peter Edqvist als Senior Vice Presidents, Paul Loveridge als Vice President Technical, Nataša G. Jerina als Vice President Culture, Timo Vuortio als Direktor Utilitarian
- Genehmigung aller vorgeschlagenen redaktionellen Änderungen der FIVA-Statuten
- Verleihung des Titels eines Ehrenmitglieds an den ehemaligen FIVA-Präsidenten Patrick Rollet
- Wahl von Keith Gibbins zum neuen Direktor der FIVA Motorcycle Commission.

In seiner Eröffnungsrede stellte der FIVA Präsident Tiddo Bresters die zentralen Ziele für 2021 vor, als da wären:

- Die Auswertung und Berichterstattung über die Ergebnisse der dritten sozioökonomischen FIVA-Umfrage unter den FIVA-Mitgliedern, zu denen auch der DAVC gehört
- Die weitergehende Implementierung des Online-Systems für FIVA Identity Cards und FIVA Youngtimer Registration Cards
- Eine verstärkte Aktivität auch in den Medien zur Steigerung des Bekanntheitsgrads und des Profils der FIVA
- Die engere internationale Zusammenarbeit mit der UNESCO und gleichgesinnten Organisationen.



Zur Erfüllung der zentralen FIVA-3P-Anliegen, nämlich „Protecting, Preserving and Promoting“ sind die drei S-Punkte wichtig: „Stability of organisation, Serious image, Sympathy (as seen by society)“.

Anschließend berichtete Prof. Mario Theissen, Vice President der FIVA, über die Entwicklungen in der Zusammenarbeit zwischen FIVA und FIA im Rahmen der FIA-FIVA-Arbeitsgemeinschaft. Das Hauptaugenmerk lag im letzten Jahr auf der verstärkten Koordinierung für die Lobbyarbeit zu historischen Fragen des Automobilverkehrs in der EU, der Erstellung einer Liste der gemeinsamen Museen, einer gemeinsamen Definition eines historischen Fahrzeugs (mindestens 30 Jahre) und einer Abgrenzung der jeweils von der FIVA und der FIA durchgeführten Veranstaltungen (beide sind vereinbarungsgemäß zur Durchführung von Gleichmäßigkeitsveranstaltungen bis zu 50 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit berechtigt).

Erfreulicherweise sind alle Firmenpartner (drei FIVA Global Partner und 47 Professional FIVA Members) auch in diesem schwierigen Jahr an Bord geblieben. Die Aufnahme weiterer Firmenpartnerschaften steht für 2021 an. Es ist angedacht, auch den FIVA Global Partners zukünftig ein eigenes Stimmrecht zu geben, worüber auf der General Assembly 2021 entschieden werden soll.

Peter Edqvist, Senior Vice President für den Bereich „Internal Affairs“, berichtete anschließend, dass für 2020 eine Roadshow des General Committees der FIVA, also des FIVA-Vorstands, mit Besuchen diverser Länder außerhalb Europas geplant war, um die FIVA als Organisation und deren Anliegen weiter bekanntzumachen und neue Mitglieder zu gewinnen. Leider fielen auch diese Aktivitäten der Pandemie zum Opfer. Es gelang aber zumindest über Videokonferenzen Kontakt aufzunehmen oder zu halten. Die geplanten Besuche sollen nun in 2021 nachgeholt werden.

Gautam Sen, Vice President für den Bereich „Communication“, referierte über die Tätigkeiten zur Ver-

besserung der Außendarstellung der FIVA und der Präsenz der FIVA in sozialen Medien wie Instagram oder Facebook. Hierfür wurde eine Medienarbeitsgruppe, zu der auch sechs Jugendliche aus aller Welt zählen, eingerichtet. Es wurden diverse Video- und Bildershow aufgenommen, die u. a. auf der FIVA-Website zur Verfügung stehen.

Im zurückliegenden Jahr gelang es, sieben neue FIVA-Mitgliedsclubs aus europäischen Ländern zu gewinnen. Weitere Mitgliedsanträge von Clubs u. a. aus dem Iran, der Elfenbeinküste, Tunesien oder Qatar liegen bereits vor.

Sodann folgten die Berichte der FIVA Regional Ambassadors (FIVA-Botschafter) Masaki Shimizu (Fernost), Rony Karam (Naher Osten), Alec Daly (Südamerika) und Malcolm Welford (Nordamerika). Auch in diesen Regionen kamen viele geplante Aktivitäten pandemiebedingt zum Erliegen. Primär wird auch dort überall versucht, den Kontakt zu den nationalen Clubs online zu halten, aber auch für 2021 Veranstaltungen zu planen.

Als Gast wurde anschließend Frau Dr. Marie-Claude Machon Honoré, Vorsitzende des UNESCO-NGO Liaison Ausschusses begrüßt. Sie würdigte die Arbeit der FIVA für den Erhalt des Automobils als technisches Kulturgut und die Anstrengungen zur Begeisterung junger Menschen für die Anliegen der FIVA und unser aller Hobby. Sie sicherte auch weiterhin die Unterstützung der UNESCO zu.

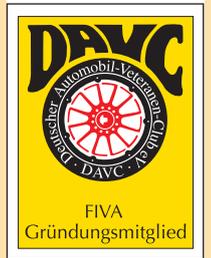
Schließlich wurde der vorherige FIVA-Präsident, Patrick Rollet, zum Ehrenmitglied gewählt.

Der FIVA-Präsident Tiddo Bresters schloss schließlich die General Assembly, verbunden mit der Hoffnung, die Assembly 2021 wie gewohnt in Sofia abhalten zu können.

Jörg Blaumeier
Secretary FIVA
Technical Commission



Patrick Rollet geehrt



Patrick Rollet

Seit Jahrzehnten engagiert sich der passionierte Oldtimerfahrer Patrick Rollet in der Szene. Er organisiert nicht nur seit vielen Jahren die äußerst beliebte „Rallye de Fougères“ bei Rennes in Nordwestfrankreich, sondern ist auch für den französischen Verband FFVE tätig. Als Repräsentant Frankreichs war er lange in der FIVA tätig und bekleidete dort zahlreiche bedeutende Posten. So erarbeitete er Vorschläge für eine Strukturreform und Weiterentwicklung der FIVA und war einige Zeit Präsident der Kulturkommission der FIVA. Früh schon erkannte er die Bedeutung des Kraftfahrzeuges als Kulturgut und setzte sich seitdem für den Erhalt des kulturellen Erbes „Automobil“ für die Nachwelt ein.

Von 2013 an leitete er für sechs Jahre die Geschicke der FIVA als deren Präsident. Unter seiner Ägide wuchs die Mitgliederzahl der FIVA von etwa 60 auf heute 105 Clubs in 76 Ländern an. Gleichzeitig öff-



Patrick Rollet bei Preisverleihung an FIVA World Rallye

nete sich die FIVA auch für professionelle Partner und Museen und gewann damit an Bedeutung.

Besonderer Wert kam der Zusammenarbeit mit der UNESCO zu, die das Engagement der FIVA für die Bewahrung von Kulturgütern mit dem Patronat für das 2016 von der FIVA veranstaltete „global motoring heritage year“ übernahm. Heute ist die FIVA ein offizieller Partner der UNESCO.

Für seine seit vielen Jahren andauernde erfolgreiche Tätigkeit und seine Verdienste um die Allgemeinheit wurde Patrick Rollet nun vom französischen Präsidenten Emmanuel Macron anlässlich des Neujahrsempfangs der Regierung mit der Verleihung des „Ordre national du Mérite“ (ein hoher französischer Verdienstorden) und dem Titel eines „chevalier“ (Ritter) geehrt.

Dazu gratulieren wir Patrick Rollet sehr herzlich und bedanken uns für sein Engagement für uns alle, das er auch weiterhin tatkräftig fortsetzen wird. Gleichzeitig bedeutet diese Auszeichnung aber auch eine Anerkennung der Bedeutung unserer aller Anstrengungen um die Bewahrung eines Kulturgutes. Wir können auch ein wenig stolz sein!

Rainer Hindrischedt, Text und Fotos

Besuch bei René Große „Halbzeitbilanz“ – Delage Typ D8 von 1931



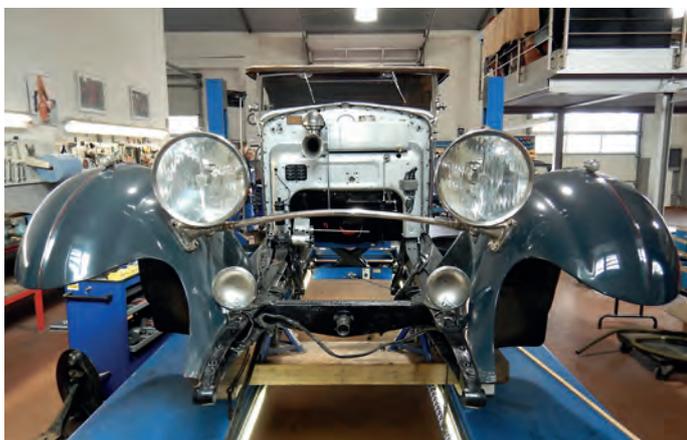
René Große und sein Team aus Wusterwitz in Brandenburg brauchen sicher nicht weiter vorgestellt zu werden. Über viele Jahre hat sich dieser Restaurierungsbetrieb für professionelle Arbeiten in verschiedensten Gewerken rund um das Automobil einen Namen gemacht. Es spielt dabei für Große und seine Spezialisten keine Rolle, ob es sich um einen Kleinwagen, einen Werksrennwagen, ein Cabrio oder eine Limousine, Serie oder Einzelstück handelt.

Ein besonderes Fahrzeug ist der Delage Typ D8 von 1931. Die französische Marke begann 1905 mit der Automobilfertigung. Bis zur endgültigen Produktionseinstellung 1954 wurden über 50.000 Fahrzeuge gebaut, von denen heute noch gut 1.200 in einem Register verzeichnet sind. Von Anfang an standen sportliche und luxuriöse Modelle im Fokus.

Für das zwar nahezu komplette, aber über die Jahrzehnte doch vom „Zahn der Zeit“ angegriffene Fahrzeug war von Anfang an eine vollständige Zerlegung und Rekonstruktion vorgesehen. Dazu wurde ein Dreijahresplan aufgestellt, jetzt war die Gelegenheit für eine Halbzeitbilanz.



Anlieferung im Urzustand

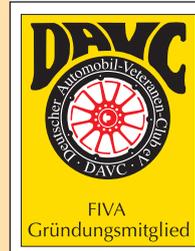


Der Delage wird nach und nach zerlegt



Oben: Das Holzgestell hat einige Blessuren
Mitte: Durchgearbeiteter Holzaufbau (Esche)
Unten: Defektes Getriebe

Besuch bei René Große
„Halbzeitbilanz“ – Delage Typ D8 von 1931



1



2



3



4



5



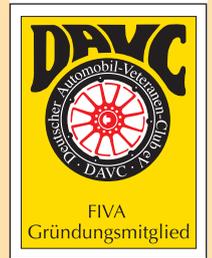
6



7

1 Anfertigung des Scharniers der Heckklappe | 2 Aufgearbeitete Rohkarosse | 3 René Große ist mit der vormontierten Karosse sichtlich zufrieden | 4 Nacharbeiten an der Motorhaube | 5 Ausziehen des defekten Halslagers vom Differential | 6 Präzision ist gefragt – Wuchten des Antriebsflansches | 7 In Schwarzchrom vorbehandeltes Schraubensortiment

Besuch bei René Große „Halbzeitbilanz“ – Delage Typ D8 von 1931



*In der Sattlerei können alle Fahrzeuge
umfanglich bearbeitet werden*

Bei dem Delage handelt es sich um einen offenen viersitzigen Tourer. Die Torpedo-Karosserie stammt von Chapron. Schritt für Schritt wurde der äußerst seltene Wagen, der seinerzeit offiziell nicht im Lieferprogramm war, in Wusterwitz in seine Bestandteile zerlegt, um auch verdeckte Schäden sichtbar zu erkennen.

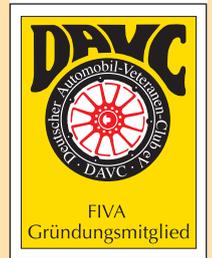
René Große kann sich dabei glücklich schätzen, verschiedenste Fachleute in seinem Betrieb zu haben. So können viele Arbeiten parallel laufen. Während das komplett demontierte Fahrgestell überarbeitet wurde, war es dem „Holzwurm“ (Stellmacher) gelungen, das noch vergleichsweise gut erhaltene Holzskelett der Karosserie zu überarbeiten.



Auch die Sitze vom Delage bekommen wieder Form

Derweil wurde das gesamte Blech der Karosserie von diversen alten, aber schon 2-komponentigen Farbresten befreit, überarbeitet und mit einem

Besuch bei René Große „Halbzeitbilanz“ – Delage Typ D8 von 1931



neuen, dem historischen Vorbild entsprechenden Nitrozellulose-Lackaufbau versehen. Einer der Spezialisten befasste sich mit dem Verdeck-Gestänge, den Haltern der Windschutzscheibe, die teilweise sehr verschlissen waren und reproduziert werden mussten; so war es auch mit dem Scharnier der Kofferraumklappe.

Der Reihenmotor, ein 8-Zylinder mit 4.061 ccm Hubraum und 105 PS wurde ebenfalls komplett zerlegt, alle Verschleißteile erneuert und hat bereits die ersten Probeläufe im überholten Fahrgestell absolviert.



Beim Getriebe galt es, die Eingangswelle zu erneuern, sie hatte zu viel Spiel: Das Differential konnte von einer Unwucht befreit werden, für die Fachleute – im Rahmen der Überholung des Antriebsstranges – auch kein Hexenwerk.

Bei der Montage der Bleche auf dem Holzgestell galt es, noch eine Reihe von Anpassungsarbeiten vorzunehmen, aber auch diese Arbeiten bis hin zu den Spaltmaßen an den Türen sind abgeschlossen, die Karosserie nahezu für die noch ausstehende Lackierung vorbereitet. Nicht ohne Stolz schaut sich René Große das bisherige Ergebnis an.

Es war ein spannender Blick „hinter die Kulissen“ und erfreulich mitzuerleben, wie so ein „Schätzchen“ wiederhergestellt wird. Noch spannender aber, wenn der Delage D8 erst wieder aus eigener Kraft die Werkstatt verlässt – wir werden uns bemühen, dies auch für unsere Leserinnen und Leser weiter nachverfolgbar zu machen!

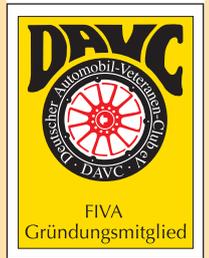
Horst-Dieter Görg, Text

René Große / Horst-Dieter Görg, Fotos



- 1 Nacharbeit des Rahmens der Windschutzscheibe
- 2 Exakt nachgefertigter Scheibenrahmenhalter, klappbar
- 3 Es geht voran – Füllern und Grundieren der Blechteile
- 4 Auftragen einer Musterlackierung

Das Sorgenkind – AWS Shopper



Ich besitze ein altes Auto, naja... was heißt alt? Das gute Stück ist Baujahr 1972 und ich habe es aus einer Laune heraus gekauft. Im Internet gefunden und für den Wert von zwei Opernkarten 3-2-1 meins.



Das Auto heißt AWS Shopper und meine Frau dachte, dass ein Shopper (ihre Annahme Motorrad) gut zu unserer Harley passen würde. Ihr Blick war beim Abholen des Wägelchens in Bremerhaven etwas, sagen wir mal, verstört.

Zuhause angekommen erst mal Bestandsaufnahme, Karosserie Zustand 3minus, Plastteile alle zerstört, übler Geruch und so weiter, aber der Motor lief!!!



Also erst mal zerlegen. Der Tank ließ sich total leicht ausbauen. Zwei Schrauben lösen und den Tank hinter den Sitzen herausheben. Ich hatte nur die obere Hälfte in den Händen.

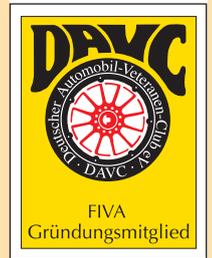


Der Tank war rundherum auf der Höhe des seit 25 Jahren dort stehenden Benzins abgerostet. Ein Teil dieser Brühe war in das Auto gelaufen und hatte den Boden geflutet. Der Bodenschutz war dadurch eine kaugummiartige Masse, die Fäden zog. Außerdem hatte der Vorbesitzer dort die originalen Plasterradkappen abgelegt. Diese sind aus ähnlichem Material wie Jogurt-Becher, nur viel dünner. Die Kappen schrumpften auf die Größe von Bierdeckeln. Toll! Ich besorgte also welche vom Goggomobil.



Zwischenzeitlich versuchte ich das Schmuckstück meiner Frau schmackhaft zu reden. Ihre Reaktion: „Stell es auf die Straße und lass den Zündschlüssel stecken. Das klaut eh keiner, höchstens ein Blinder“. Auch Freunde und Nachbarn waren etwas irritiert.

Das Sorgenkind – AWS Shopper



„Ach, das Sandmannauto aus dem DDR-Fernsehen“ bis zu „hat Bauhaus auch Autos gebaut?“ Oder wie mein Freund Uli sagt: „Du und deine Stil-Ikone“.

Zurück zum Auto. Roststellen repariert. Ein neuer Tank fand sich bei einer befreundeten Multicar-Reperaturwerkstatt. Der Tank von einem Scirocco-Heizgerät aus der DDR ist fast identisch, nur dickwandiger.

Die Räder hatten es geschafft, neue Schlappen sind aber preiswert zu bekommen. Ich kaufte vier gebrauchte Felgen zum Sandstrahlen und Lackieren.



Die alten ließ ich am Auto, um das gute Stück zu bewegen. Die „Stil-Ikone“ brachte ich in eine Oldtimerwerkstatt in der Nähe, um die gesamte Bremsanlage zu überholen. Die erforderlichen Teile wurden beim Goggo-Teile-Händler bestellt. Also das große Paket bestellt und zum Oldiebetrieb gebracht.

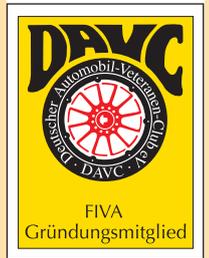


Inzwischen wollte ich die Reifen montieren. Da passiert das Unglück. Anscheinend war mein Manometer defekt, ich hatte statt 2 atü wahrscheinlich 10 atü Druck drauf. Die Felge explodierte und zerriss mir beide Hände. Das Unfall-Krankenhaus Berlin hat total gute Handchirurgen und ich setzte erst mal für sechs Monate aus.

Kurz darauf der nächste Hammer. Da ich etwas gehandicapt war holte Uli das Auto aus der Werkstatt ab. Ein Preis für die Bremsinstandsetzung war noch nicht genannt. Etwas später sagte mir der Werkstattbesitzer, dass leider etwas schiefgelaufen sei. Er selbst war im Urlaub und sein Angestellter hat etwas mehr gemacht als er sollte. Es sollte, trotz Materialbereitstellung 3.600 Euro kosten. Ich hatte mit 700 Euro gerechnet. Jetzt schaute ich so wie meine Frau beim Kauf des Autos. Ich habe dann nicht die volle Summe bezahlen müssen, aber es war doch bedeutend teurer als gedacht.



Das Sorgenkind – AWS Shopper



Die Radläufe aus Plaste habe ich mit GFK repariert und die Gummistoßstangen nachgebaut. Da bot sich die Möglichkeit, Radläufe von einem Prototyp zu erwerben.



Die sind aus Alu und passen sehr gut. Die Karosse ist aus plastbeschichtetem Blech und ich habe sie nur lackmäßig ausgebessert. Innen neue Teppiche und eine neue Motorabdeckung aus Sperrholz.



Bei der ersten Probefahrt machte sich ein brenzlicher Geruch breit. Das Auto fing an zu stottern und ich erreichte den Hof mit Mühe und Not. Ergebnis: Reglerbrand. Also neuen Regler besorgt – „Danke Goggohändler und Internet“ – und nach Einbau dann zum Zulassen. TÜV und Zulassung waren problemlos und das Wägelchen wurde erstmals der Öffentlichkeit beim Herbstfest des Oldtimerclubs „die Legende“ Fürstenwalde vorgestellt.

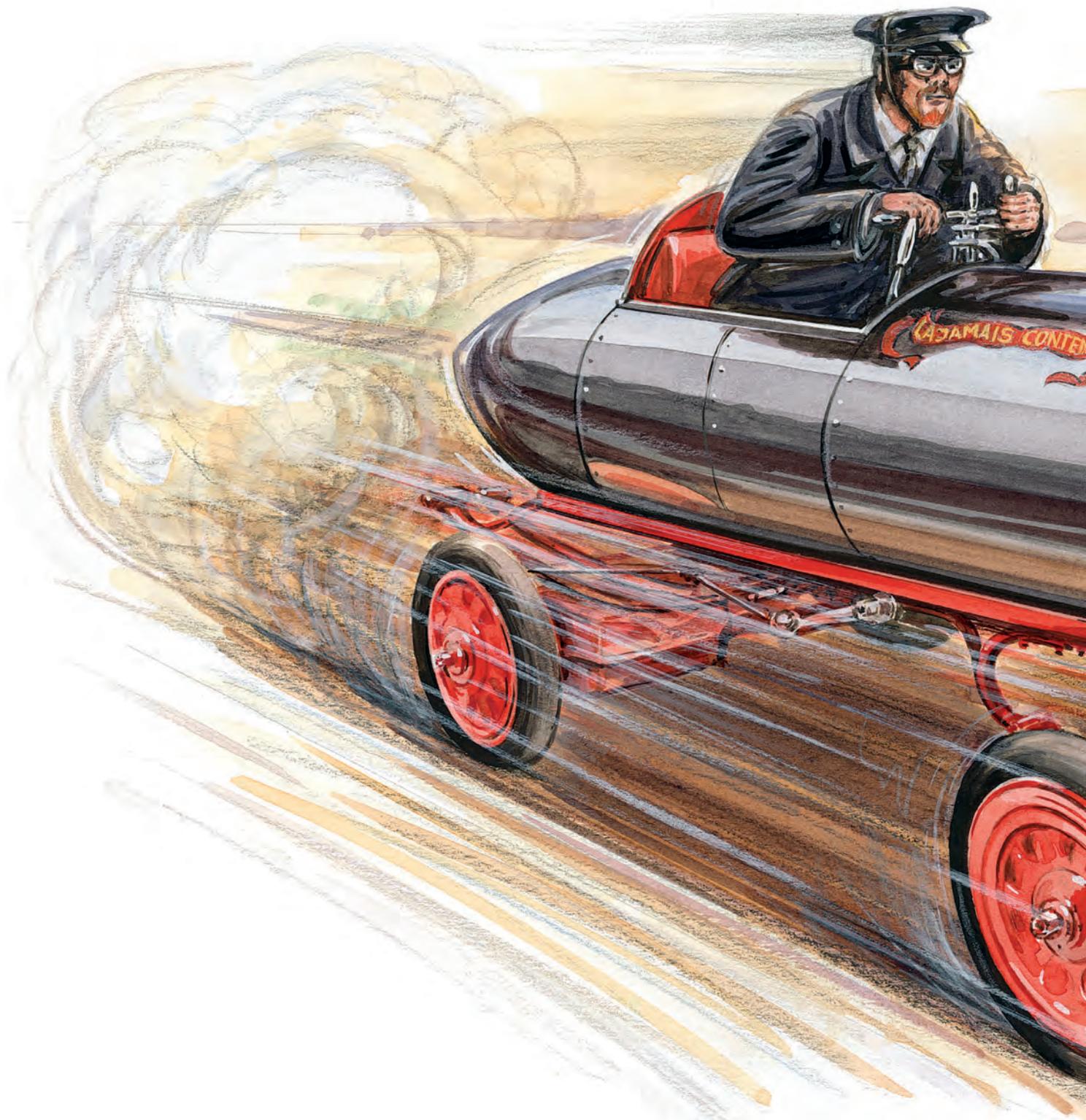


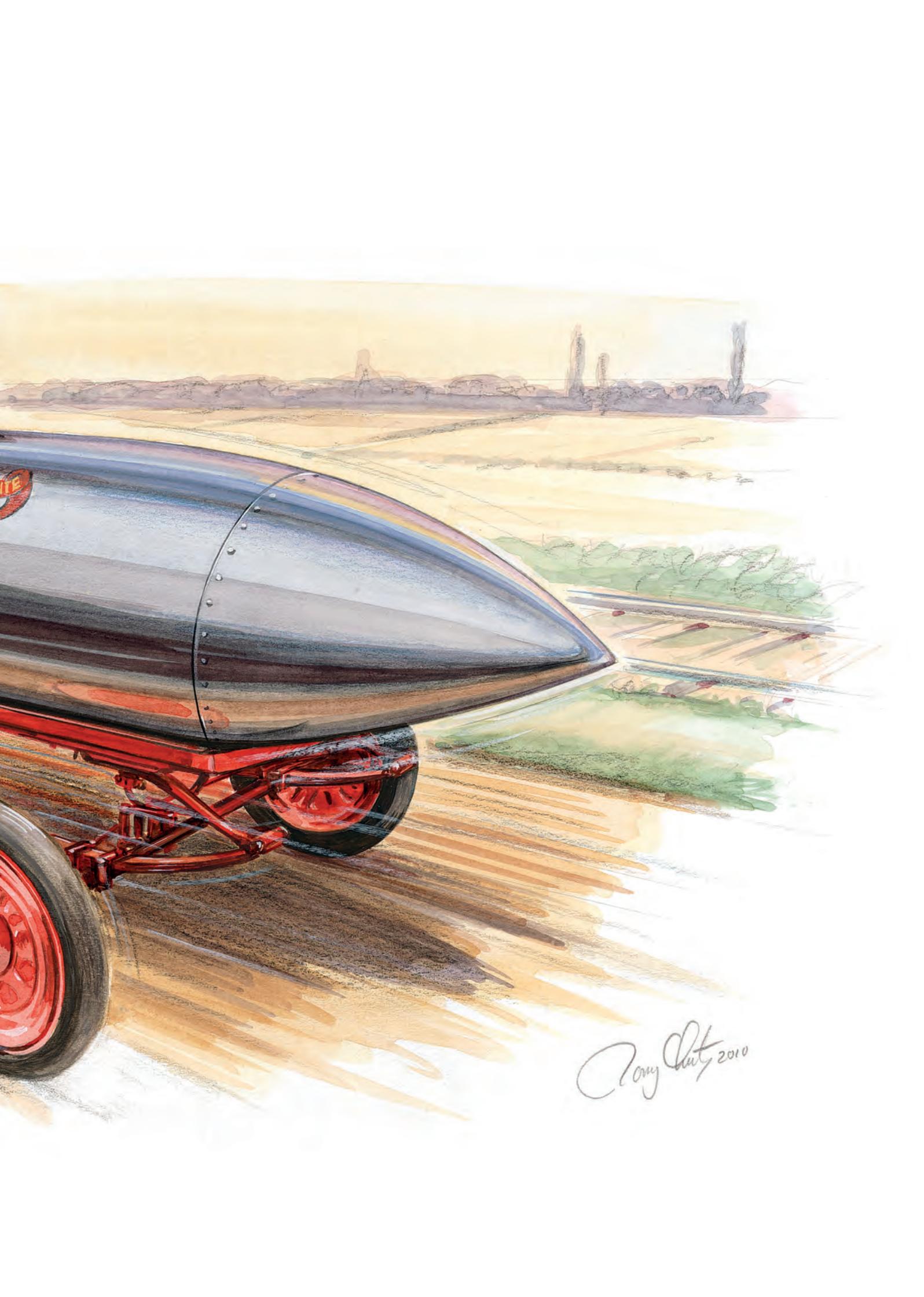
Die Reaktionen der Besucher waren einmalig. Ford Modell A, Mercedes 190 SL und Wartburg 311 standen irgendwie im Abseits. Ich musste dann ein Zettel ins Fenster legen „KEIN EIGENBAU“. Sogar Goggo-Freunde hatten dieses Auto noch nie gesehen, wo es doch Goggomobil-Genie hat.



Das Fahrgefühl ist irgendwie ähnlich eines GO-Carts, aber mit 75 km/h ist man recht flott unterwegs. Bloß laut ist er schon (jedenfalls innen). Ich freue mich schon auf die nächste Saison mit dem lustigen Gefährt. Zumal wir jetzt für die Fahrt mit dem Schmuckstück passende Kleidung angeschafft haben. Unsere „Stil-Ikone“.

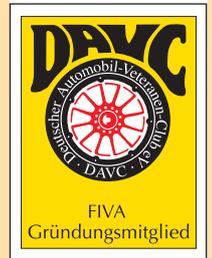
Andre Compagnini





Pony Club 2010

Stromlinie fasziniert den Künstler Rony Lutz



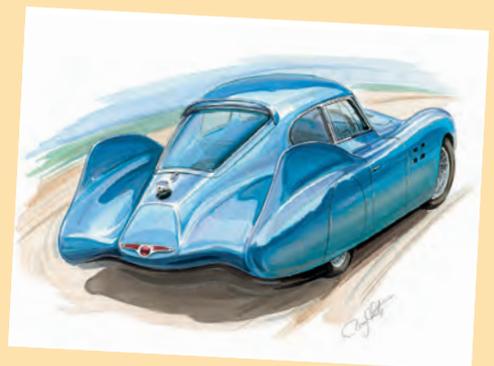
Wer malt uns eigentlich immer diese schönen Bilder zu Stromlinienfahrzeugen für die Heftmitte des DAVC-Clubmagazins? Motorjournalist und lieber Kollege Eckhart Bartels ist der Sache mal etwas ausführlicher auf den Grund gegangen, hier sein Bericht.

Rony Lutz, Jahrgang 1938, ist gebürtiger Nürnberger und lebt heute in Karlstad, Schweden. Seine Kindheit wurde noch stark durch den Zweiten Weltkrieg beeinflusst, doch emotionaler prägte den Jugendlichen der Motorsport, der auf dem Norisring praktisch vor seiner Haustür stattfand. In der Nachbarschaft lebte Herrmann Böhm, Deutscher Gespannmeister und Weltrekordfahrer auf NSU. Zugleich faszinierten ihn die Rennsportwagen auf Basis BMW 328 und Veritas mit Stromlinienverkleidungen. Diese Begeisterung eines Jungen kannte in den Nachkriegsjahren nur ein Ventil: Den Eigenbau von Seifenkistl-Rennwagen mit der Teilnahme an regionalen Ausscheidungsrennen. Damit war die Laufbahn vorgezeichnet: Ausbildung zum Kfz-Meister und Übernahme der väterlichen Werkstatt. Doch Rony (in der Geburtsurkunde steht der Vorname Hieronymus) mochte Autos und Motorräder lieber zeichnen als sie reparieren. Die Familie gab nach und ermöglichte dem Jungen eine Ausbildung an der Berufsoberschule für Keramik. Wenn dann nebenbei in Modellierstunden statt Vasen klassische Rennmaschinen mit Stromlinienverkleidungen entstanden, erhielt Rony dafür jedoch keine Zensuren.

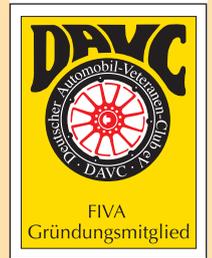
Nach weiteren Ausbildungsstationen als Positivretuscheur und Abendkursen in Gebrauchsgrafik erhielt er eine Anstellung im Atelier einer Nürnberger Großdruckerei. Es folgte ein verlockendes Angebot als Werbeassistent in einem schwedischen Versandhaus. Mit 22 Jahren ging Rony nach Schweden und übernahm für Versandkataloge jede anfallende Kreativleistung wie Layout, Modezeichnungen und Retuschen. 1969 folgte er dem Angebot des Autoherstellers Saab, wo man einen talentierten Werbegrafiker suchte. Saab war damals Vorbild in Sicherheitskarosserien, Turbomotoren, beheizten Sitzen und weiteren Innovationen, die erst durch anschauliche Grafik erkennbar wurden. Schon bald entstand das erste große Durchsichtsbild eines Saab 99.

1971 hatte sich Rony Lutz einen festen Platz in der Werbegrafik bei Saab erobert: Alle Prospektillustrationen oder Darstellungen zur Saab-Firmenwerbung, viele Spezialzeichnungen für Pressematerialien, aber auch Anzeigenmotive entstanden durch ihn. Er war verantwortlich für die Gestaltung von T-Shirts, Vorlagen für Modellminiaturen, Jubiläums-Embleme oder das Design von Armbanduhren. 34 Jahre arbeitete Lutz bis zu seiner Pensionierung mit Pinsel und Aquarellfarben – dann widmete er sich der Geschichte der Stromlinienwagen in traditioneller Maltechnik mit überzeugenden Bildern.

Auslöser für das Thema Stromlinie war für Lutz 1990 die Begegnung mit dem Mille Miglia-Siegerwagen von 1940. Der BMW fuhr auf der Autobahn



Stromlinie fasziniert den Künstler Rony Lutz



südlich von Stockholm nach Italien. Einige Wochen später schmückte dieser Wagen das Jubiläumsheft „25 Jahre MHS“ (Motorhistoriska Sällskapet i Sverige) und diente damit als Vorlage für ein Aquarell. Dem BMW folgten weitere Meilensteine aerodynamischer Karosserien, von denen eine kleine Auswahl bereits seit Anfang 2018 im Clubmagazin zu sehen war. Der Künstler beabsichtigt, seine Bilder in einem Skizzenbuch über die Stromlinie zu veröffentlichen – dieses Buch wird vor allem durch den Stil der Darstellung viele Freunde gewinnen. Ganz sicher wird durch die Sammlung dieser Motive auch die Geschichte der Aerodynamik eine erweiterte Wertschätzung erfahren.

*Eckhart Bartels,
Alt-Opel IG, Ronnenberg*



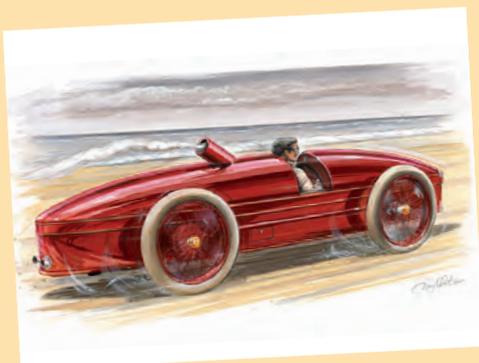
Rony Lutz

Bericht zur Heftmitte
Fahrzeugbeschreibung zum auf Seite 24–25 gezeigten Rekordwagen von Camille Jenatzy:

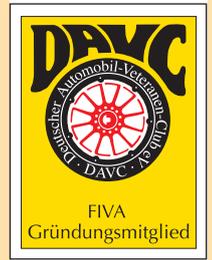
Geboren als Sohn eines aus Ungarn stammenden Kautschukhändlers etablierte sich Camille Jenatzy (1868 bis 1913) in der gleichen Branche und gründete in Brüssel eine Reifenfabrik. 1898 konstruierte er einen Elektrowagen; einige seiner Autos wurden anschließend von der Compagnie Internationale des Transports Automobiles in Paris gebaut, eine Taxigesellschaft, an der Jenatzy beteiligt war. 1899 stellte er mit 66,66 km/h

einen Weltrekord über 1 km auf. Am 29. April überschritt er als erster Automobilist mit seinem zigarrenförmigen Einsitzer „La jamais Contenté“ ein Tempo von 100 km/h. 1901 folgten Versuche mit Hybrid-Autos (Benzin- und Elektromotor), deren Produktion unter dem Markennamen Jenatzy-Martini begann.

Halwart Schrader, Hösseringen



75 Jahre Neubeginn der BMW-Produktion in Eisenach



Vor 75 Jahren rettete am 13. Oktober 1945 der SMAD-Befehl Nr. 93 den Automobilstandort Eisenach



1945 – Eisenach zerstörte Werkhallen

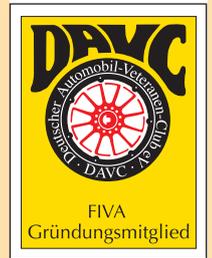
Am Ende des Zweiten Weltkriegs lag die Eisenacher BMW-Fahrzeugfabrik in Schutt und Asche. Über 60 Prozent der Fabrikanlagen waren zerstört und 18.000 m³ Trümmerschutt blockierten die Zufahrtswege. Nach dem Einmarsch der US-Truppen am 6. April 1945 begannen nur Aufräumarbeiten und ab Mai 1945 im geringen Maße erste Notproduktionen von Küchengeräten. An einer Wiederaufnahme der Automobilfertigung war nicht zu denken. Nach dem Abzug der Amerikaner besetzte am 3. Juli 1945 die Rote Armee ganz Thüringen und die Eisenacher BMW-Fahrzeugfabrik wurde umgehend beschlagnahmt und enteignet. Die

russischen Truppen begannen umgehend mit der Demontage der Eisenacher BMW-Werke, die die Siegermächte schon im Februar 1945 auf der legendären Konferenz von Jalta beschlossen hatten. Die nunmehr verstaatlichte „Eisenacher Fahrzeug- und Maschinen GmbH“ begann mit den vorhandenen Möglichkeiten die Notproduktion auszubauen, um mit dem Verkaufserlös aus der Fertigung von Haushalts- und Küchengegenständen, Schubkarren, Schaufeln und Handwagen die Löhne für die umfangreichen Aufräumarbeiten zu finanzieren. Während einerseits die zerstörten Kanäle der Strom-, Gas-, Dampf- und Wasserleitungen notdürftig wieder instand gesetzt wurden, ging gleichzeitig die Demontage des ehemaligen „Kriegsmusterbetriebs BMW“ weiter. Aber die von den Sowjets eingesetzte neue Werkleitung versuchte gemeinsam mit dem Arbeiterausschuss, die Fahrzeugproduktion wieder aufzunehmen und die Demontage zu stoppen.



1945 – Eisenach zerstörte Zufahrtswege

75 Jahre Jahre Neubeginn der BMW-Produktion in Eisenach



So fuhr man gemeinsam zum Oberkommandierenden der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD), Marschall Georgi Schukow, nach Berlin-Karlshorst und stellte dort einen aus vorhandenen Teilen gebauten Personenwagen BMW 321 vor. Die Eisenacher argumentierten, dass es günstiger sei, mit den in Eisenach vorhandenen Fachkräften Autos herzustellen und als Reparation in die Sowjetunion zu liefern, anstatt das ganze Werk zu demontieren. Schukow war anfangs sehr skeptisch. Als letzte überzeugende Maßnahme wurde von Eisenacher Seite angeboten, innerhalb von sechs Tagen fünf neu gefertigte Personenwagen vom Typ BMW 321 in Berlin beim sowjetischen Oberkommando zu präsentieren.

Unter größten Kraftanstrengungen wurde in Eisenach Tag und Nacht gearbeitet und die notwendi-



1945 – Marschall Georgi Schukow

Foto: TASS

gen Teile wurden teils noch bei Thüringer BMW-Vertragswerkstätten aufgetrieben. Es gelang tatsächlich, fünf BMW 321 in mühevoller Handarbeit zusammenzubauen und als funktionsfähige und hochwertige Personenwagen vereinbarungsgemäß beim sowjetischen Oberkommando vorzustellen.

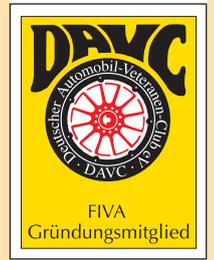
Marschall Schukow ließ sich überzeugen und erließ am 13. Oktober 1945 den Befehl Nr. 93: „Inbetriebnahme der Automobil- und Motorradproduktion im ehemaligen BMW-Werk, Zweigniederlassung Eisenach.“ Der Standort war gerettet und die Demontage gestoppt.

Mit diesem Befehl regelte Schukow die Bereitstellung aller notwendigen Ressourcen zum Beginn der Fahrzeugfertigung, einschließlich der Rückholung der über 1.900 Werkzeugmaschinen, die in den Thüringer Kalischächten eingelagert waren. Er verlangte aber auch die jährliche Produktion von 3.000 Pkw der größeren Limousine BMW 326 und 3.000 Motorrädern vom Typ BMW R35. Diese Zahlen waren natürlich illusorisch, aber die Eisenacher Vertreter nahmen diese Vorgaben ohne Kommentar entgegen, um das erhaltene Privileg der Produktionsaufnahme nicht zu gefährden. Die umgehende Vorbereitung der Fahrzeugfertigung war mehr als mühselig. Zwar regelte der legendäre SMAD-Befehl Nr. 93, dass sowohl die neue zivile Thüringer Selbstverwaltung als auch die Zentralverwaltung in der



1945 – Vorkriegs-BMW 321 zur Vorstellung bei Schukow

75 Jahre Jahre Neubeginn der BMW-Produktion in Eisenach



1946 – BMW 321 Fertigung

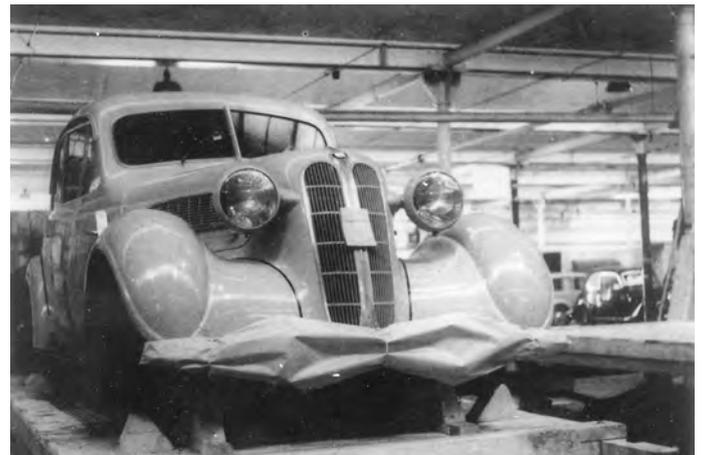


1946 – je 2 BMW R35 Motorräder gingen in Holzkisten verpackt in die Sowjetunion

sowjetischen Besatzungszone das Eisenacher Werk mit Rohstoffen, Halbfabrikaten. Kohle, Benzin, Gas und Transportkapazitäten zu unterstützen hatten, aber dies war nur ein Teil der Wahrheit. Viele Teile der Fahrzeugproduktion, wie Getriebe, Kurbelwellen, Kardanwellen, Benzintankgeber, Batterien oder Biluxlampen wurden von BMW vor dem Krieg von Zulieferern bezogen, die jetzt in den Westzonen lagen und nicht mehr zur Verfügung standen. Dafür mussten umgehend neue Zulieferer aus der sowjetischen Besatzungszone gefunden werden oder es war eine eigene Fertigung dieser Teile auf-

zubauen. Durch die veranlasste Rückholung der Werkzeugmaschinen aus den Thüringer Kalischächten konnte in kürzester Zeit ein neuer Getriebebau eingerichtet werden. Für die Endmontage wurde mit dem Bau einer neuen Halle begonnen. Das Hauptproblem war allerdings die Karosseriefertigung für die vom sowjetischen Oberkommando geforderte Limousine BMW 326. Die viertürigen Ganzstahlkarossen für den BMW 326 wurden bis 1942 von Karosseriebauer AMBI-Budd aus Berlin-Johannisthal angeliefert.

Daher wurde entschieden, in Eisenach zuerst mit der Fertigung des kleineren BMW 321 zu beginnen, dessen zweitürige Ganzstahlkarosse seit 1939 in Ei-

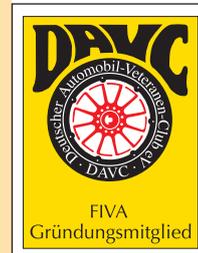


1946 – BMW 321 mit demontierten Rädern in Holzkisten als Reparation in die Sowjetunion



Präsentation des Eisenacher BMW-Fahrzeugbaus auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1946

75 Jahre Jahre Neubeginn der BMW-Produktion in Eisenach



Der BMW 321 wurde in der SBZ nie privat verkauft. Die in Deutschland verbliebenen Wagen wurden die klassischen Offiziers- und Behördenfahrzeuge.

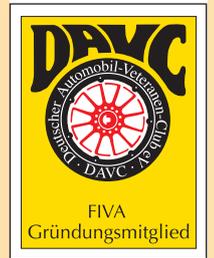
senach gefertigt wurde. So lief langsam die Produktion wieder an und bis Jahresende 1945 verließen bereits die ersten 68 Pkw BMW 321 und 75 Motorräder vom Typ BMW R35 wieder die Eisenacher Werkhallen. Der Standort war endgültig gerettet und in den Folgejahren wurde die Fahrzeugproduktion wieder schrittweise ausgebaut.

Was heute wie ein Wunder der Geschichte wirkt, hat viel mit der Person von Marschall Georgi Schukow zu tun. Auch wenn er in der Nachkriegszeit eine nicht unumstrittene Persönlichkeit war, war offensichtlich nur er in der Lage, sich über die Demontagebeschlüsse der alliierten Staats- und Regierungs-

chefs Josef Stalin, Franklin Roosevelt und Winston Churchill hinwegzusetzen. Als Sieger von Berlin und der Verteidiger von Leningrad galt Schukow als unantastbarer sowjetischer Kriegsheld und hatte so in der sowjetischen Besatzungszone die alleinige Macht. Nur deshalb konnte die Demontage in Eisenach gestoppt werden und der Automobilstandort existiert ja bis heute hier fort.

*Matthias Dohr
Geschäftsführer der
Stiftung Automobile Welt Eisenach
Fotos: Archiv AWE-Stiftung*

Restaurierung Opel Commodore B GS/E Sondermodell E



Es beginnt wie bei vielen Projekten. Zuerst erinnert man sich an ein Auto aus seiner Kindheit oder Jugend. Dann stellt man fest, dass es damals doch eine tolle Zeit war, die man mit der Familie oder allein mit dem Auto erlebt hatte.

Meine Geschichte und die meines Commodore B beginnt in den späten 70ern, Anfang der 80er. Mein Opa hatte sich damals dieses Fahrzeug geleistet. Es war ein 2,8 GS Coupé. Ich kann mich erinnern, dass wir oft durch den Schwarzwald damit gefahren sind. Auch mal an den Bodensee oder „ins Badische“, wie mein Opa immer sagte. Er hatte den Commodore nicht lange, ich weiß nicht mehr, wie lange. Jedenfalls hatte ein Unfall das Fahrzeug irreparabel zerstört.

Als ich dann in den 90ern den Führerschein machte, waren meine ersten Autos natürlich eher die im unteren Preissegment: Ford Escort, Ford Taunus, verschiedene Opel Ascona und Manta. Ende der 90er Jahre habe ich erste Erfahrungen mit der Restauration gemacht. Mein Alltags-Ascona B sollte etwas schicker daherkommen, sportlicher, wie es zu der Zeit eben Mode war. Also mietete ich mir eine Scheune an und los ging es. Die Restauration zog sich über mehrere Jahre. Am Ende stand da ein komplett restaurierter Ascona B in Kanariengelb, mit Überrollkäfig, 80 mm tiefer, bretthart, Gruppe A Komplettanlage (nicht nur der Endtopf!) und Mattig Anbauteilen.

Ich wurde natürlich älter, die Fahrzeuge bequemer. Der Ascona wurde somit schwer fahrbar und durch berufliche Veränderungen hatte ich weniger Zeit für ihn. Es musste also eine Alternative her, nur was? Ich erinnerte mich an den Commodore B und recherchierte in einschlägigen Oldtimer-Zeitschriften und im Internet. Es war damals gar nicht so leicht, passende Fahrzeuge zu finden. Entweder waren sie zu teuer oder zu schrottig. Im Jahre 2009 stieß ich im Internet dann auf einen Händler für Old- und Youngtimer in Norddeutschland; der hatte ein Commodore B Coupé von 1977 im Angebot. Ich ließ mir weitere Fotos schicken, denn nach meiner Recherche wusste ich um die vielen Schwachstellen, auf die ich

achten sollte ... Der sollte es doch sein, oder etwa nicht? Nur was mache ich mit dem Ascona?

Ich beschloss schweren Herzens, den Ascona zu verkaufen. Nun hatte ich wenigstens einen großen Teil des Preises für den Commodore zusammen. Ich kontaktierte den Verkäufer und fuhr für ein verlängertes Wochenende in den Norden, an die Ostsee.

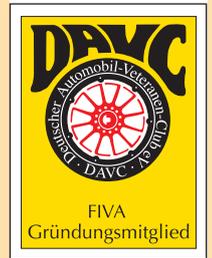
Dort angekommen schaute ich mir den Commodore an. Ein B Coupé von 1977, mit Engelmann Spiegeln (die später noch besonders sein würden) und Einspritzer-Motor mit 160 PS. Es wurde offensichtlich schon mal restauriert in den 90ern und der rote Originallack in einem schicken Dunkelgrau überlackiert, was handwerklich ganz gut gemacht wurde. Der Commodore war soweit original, ich hatte zu dem Zeitpunkt wenig Literatur und Prospekte gehabt, wusste also nur am Rande, worauf es ankommt.

Die Probefahrt auf dem großzügigen Gelände des Händlers verlief problemlos, fuhr und schaltete sich butterweich. Der Händler hatte selbst noch eine Inspektion mit neuen Filtern, Zündkerzen und Öl gemacht. Ich bat den Händler, mir einen Tag Bedenkzeit zu geben, am nächsten Tag kaufte ich den Commodore inkl. Lieferung zu mir vor die Haustür.

Gedanken über die Zukunft mit dem Commodore
Was sollte nun mit dem Commodore geschehen? Wieder so eine aufwändige Restauration wie beim Ascona? Da das Auto ja fahrbereit und technisch auch ganz gut war, dachte ich, ich will ihn nur so erhalten, mit wenig Aufwand. Ich fuhr ihn erst mal mit 07er-Nummer ein paar Mal durch die Gegend. Das Highlight war, als ich den Opel meinem Opa vorführte. Er war total begeistert und wir fuhren eine Tour durch den Schwarzwald. Früher hatte er mir immer erzählt, was für ein tolles Auto der Commodore war und er hätte nie gedacht jemals wieder in einem zu sitzen.

Nach etwa einem Jahr fing ich an, kleine Löcher am Radlauf hinten rechts zu schweißen. Diesmal hatte ich viel mehr Erfahrung als beim Ascona. Ich be-

Restaurierung Opel Commodore B GS/E Sondermodell E



sorgte original Reparaturbleche und setzte diese fachgerecht ein. Bloß nicht zu viel machen, sagte ich mir immer wieder. Die Türen sehen an den Falzen aber auch nicht so gut aus ...

Ich hatte damals eine eigene Werkstatt mit Hebebühne, Druckluft und Schweißgerät, was einem bei solchen Arbeiten extrem nützlich ist! Da ich den Commodore noch nie richtig von unten gesehen hatte, holte ich das jetzt mit der Hebebühne nach. Es sah alles ganz gut aus, schön dick mit älterem Unterbodenschutzbitumen voll. Ich wusste, dass er an der einen oder anderen Ecke kleine Löcher hatte, diese wollte ich dann anfangen zu schließen, im Frühjahr ist ja schließlich TÜV!

Doch jetzt wieder wochenlang mit dem Negerkeks oder der rotierenden Drahtbürste unterm Auto und den Bitumen runterschleifen? Gibt's da nichts Besseres? Ich recherchierte und stieß auf die Trockeneis-Methode. Eine Firma in Stuttgart bot einen Komplettservice an mit Abholung, Trockeneisstrahlen und – wenn man möchte – auch gleich noch die Schweißarbeiten. Ich dachte, super! Dann muss ich nicht mehr schweißen!

Ich vereinbarte einen Termin zur Abholung und mein Commodore fuhr auf einem Anhänger gen Stuttgart. Es vergingen einige Wochen, bis die Firma vor lauter anderen Aufträgen Zeit für meinen Opel hatte. Der Chef der Firma rief mich an, ob ich mal nach Stuttgart kommen könnte und mir das ganze anschauen wolle. Mehr verriet er am Telefon nicht. Sehr seltsam ...

Ich fuhr also an einem schönen Sonntag (!) nach Stuttgart. Mein Commodore war auf einer Hebebühne, der Unterboden blitzblank vom Bitumen befreit. Man sah sogar noch die Werksgrundierung. Meine Begeisterung wurde abrupt gebremst, als der Chef mir die Problemstellen zeigte: Innenheckblech,



1: A-Säule Rohbau
2: A-Säule Fahrerseite nach dem Schweißen

Benzinpumpenblech, kleinere Stellen im Radhaus hinten rechts, Bodenblech Fahrerseite Längsträger links und die A-Säule. Wumms!

Da der Commodore ja schon mal restauriert wurde, waren die Schweller, die Endspitzen und das Heckblech nicht betroffen. Ein schwacher Trost ... Erst mal durchatmen. Ich sagte dem Chef, dass ich gern die Möglichkeit wahrnehmen würde, den Opel bei ihm schweißen zu lassen. Was das denn kosten würde, fragte ich. Er meinte so ca. 6.000 Euro. Noch ein Wumms!

Ich lehnte dankend ab und vereinbarte die Rücklieferung zu mir in die Werkstatt. Nach 2 Wochen stand er da nun: frei von Bitumen, aber reicher an Löchern. Was sollte ich tun? Mir war klar, dass ich zum ersten Mal einem Blender auf den Leim gegangen war. Es half jedoch alles ärgern nichts, der Commodore

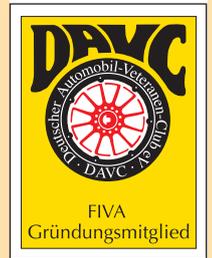
musste gerettet werden! Also suchte ich alles an neuen Blechteilen zusammen, was ich im Internet finden konnte. Ich kaufte auch Teile, die erst mal nicht vom Rost betroffen waren, man weiß ja nie.

Neue Kotflügel suchte ich länger, denn die Repteile sind nicht besonders passgenau. Ich fand welche in Holland, wohl einige der letzten, die noch offiziell zu kaufen waren. Einen passenden Längsträger fand ich ausgebaut aus



1: Blech neu und alt
2: Benzinpumpe vorher
3: Benzinpumpe fertig

Restaurierung Opel Commodore B GS/E Sondermodell E



1
Der Bereich der Benzinpumpe nach dem Trockeneisstrahlen (1)
und nach dem Schweißen (2)



Der grundierte Motorraum

einem Schlachtfahrzeug. Da ich nur den Bogen brauchte, hielt sich der Aufwand in Grenzen.

Ich kam in einen regelrechten Teile-Wahn, suchte alles, was es neu oder wenigstens neuwertig gab, zusammen, fuhr fast quer durch die Republik und gab Unsummen für Versandkosten aus. Ein Beispiel ist der Verkäufer aus der Nähe von Frankfurt, der Ende der 70er eine

komplette Sitzgarnitur aus einem verunfallten Vorführwagen ausbaute, einlagerte und mir dann zu einem äußerst günstigen Preis verkaufte. Im Top-Zustand natürlich ...



Das Fahrzeug als Rohbau

Dann ging es ans Zerlegen. Bis auf die Achsen und den Motorblock wurde alles abgebaut. Zum Glück hatte ich genügend Platz, um die Teile einzulagern, bis sie wieder gebraucht würden. Dann begann die Schweiß-Orgie! Vieles war nicht so schwierig wie anfangs gedacht, die A-Säule allerdings wohl. Es stellte sich heraus, dass sie eigentlich kaum mehr vorhanden war. Das äußere Blech war weg, die Türscharniere hielten nur noch am inneren Blech. Mit Flex und Geduld löste ich auch das Problem.

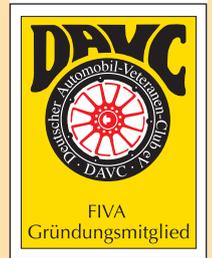
Die Arbeiten zogen sich über Jahre hin, da ich nebenbei selbstständig war und nicht immer Zeit und vor allem Motivation hatte. Irgendwann jedoch waren alle Blecharbeiten erledigt, die original Bitumenmatten im Innenraum auch draußen, alle original Dichtmassen an den Blechkanten wurden entfernt.

Jetzt behandelte ich alle Falzkanten und Hohlräume mit Owatrol. Dann konnte wieder eine moderne Dichtmasse aufgetragen werden, ebenso auf die Schweißkanten. Den Motorraum füllerte ich selbst, ebenso die Türen und den Kofferraumdeckel. Bei diesen Teilen ließ ich die Falzkanten sandstrahlen, damit auch darunter aufkommender Rost gleich so gut wie möglich eliminiert wurde.

Im Jahr 2015 war es dann so weit, der Commodore konnte zu einem örtlichen Lackierer. Wir mussten noch die passende Farbe aussuchen. Der Commodore war original in Rot, da das aber überhaupt nicht meine Farbe war, musste eine Alternative her. Ich ließ Muster auf einem alten Kotflügel lackieren, um zu sehen, was wohl am besten passen würde. Auch erinnerte ich mich an den Wagen meines Opas, der ja in einem dunklen Grün lackiert war. So ein ähnliches Grün hatte Opel 2015 wieder im Programm, nur mit einem modernen Touch. Es sollte also das edle Smaragd-Grün werden!

Nach einem halben Jahr (!) war der Commodore im

Restaurierung Opel Commodore B GS/E Sondermodell E



Mai 2016 fertig lackiert. Er sah sensationell gut aus, keine Wellen, er hielt auch meinem kritischen Blick aus spitzem Winkel stand. Er war schon fast zu gut ...

Nun ging es ans Zusammenbauen. Natürlich äußerst vorsichtig, um die teure Lackierung bloß nicht zu beschädigen. In diesem Zuge wurden alle Benzin- und Bremsleitungen erneuert, wo es ging nur neue oder neuwertige Teile verbaut. Da es den Kühler nicht mehr in neu gab, wurde von einer Spezialfirma ein neues Netz eingesetzt und die Seitenteile wiederverwendet. Genauso mit dem Benzintank. Dieser wurde innen entrostet und mit einem speziellen Lack lackiert. Außen habe ich ihn selbst lackiert.

Teile der D-Jetronic wurde von Spezialisten überholt. Neuer Anlasser und Lima versteht sich ja von selbst, die Servolenkung wurde von mir selbst überholt. Am Schluss wurde noch das gesamte Bremssystem erneuert, inkl. Hauptbremszylinder.

Dem Thema Korrosionsschutz widmete ich extra Aufmerksamkeit. Nach der Lackierung konnte ich die Hohlräume großzügig mit Kaltfett fluten. Auch die Doppelbleche in der Motorhaube und dem Kofferraumdeckel wurden mit dünnflüssigem Vorversiegelungswachs behandelt. Erfahrungsgemäß vergessen das viele ...

Auf den Unterboden kam kein Bitumen mehr! Die Falze und die Radhäuser wurden lediglich mit Unterbodenwachs behandelt. Für die Radhäuser vorn und hinten gab es zusätzlich noch Innenkotflügel von Lokari, unter dem Teppich wurden neue Alubutyl-Matten eingeklebt.

Der Commodore war im Spätsommer 2016



fertiggestellt und es reichte noch für erste kleine Ausfahrten. Im Zuge derer machte ich gleich noch eine H-Abnahme, die er ohne Probleme bestand. Leider hat mein Opa die Fertigstellung meines Opels nicht mehr miterlebt ...

Jetzt noch zum Geheimnis der Engelmann Spiegel
Die „Engelmänner“ waren früher ein beliebtes Mittel, um verschiedene Fahrzeuge sportlicher aussehen zu lassen. War mein Commodore etwa auch einem etwas übermotivierten Vorbesitzer verfallen?

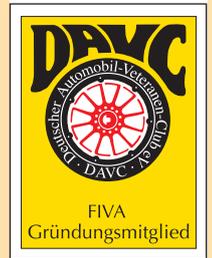
Meine Recherchen über die Geschichte des Commodore B ergab, dass Opel im Jahr 1977 dieses Modell attraktiver gestalten wollte, denn der Nachfolger, der weniger beliebte Commodore C, stand nach den Werksferien 1977 schon in den Startlöchern. Also hat Opel ein Sondermodell auf den Markt gebracht, das Commodore B Modell E. Es war identisch mit dem GS/E, hatte nur kein Vinyl Dach, Stoffsitze statt Velour, schmale Zierleisten und Ronal-Alufelgen. Und eben die Engelmann Außenspiegel statt der üblichen Chromspiegel. Da das Sondermodell E nur von April bis Juli 1977 gebaut wurde, ist es schon eine kleine Rarität, wie ich finde!

Mein Commodore ist das letzte Fahrzeug, das ich restauriert habe. Der Aufwand ist riesengroß, die Fahrt an einem schönen sonnigen Tag entschädigt aber für die vielen Mühen. Ich hoffe, ich werde das Fahrzeug noch viele Jahre unfallfrei durch meine Heimat bewegen können.

Fotos von der Restaurierung wurden gemacht und in einem Fotobuch verewigt.

*Marcel Schwarz,
LG Südbaden
Text und Fotos*

Was ist ein „Restomod“ – oder wie ich dazu kam



Nachdem ich zum Ende 2017 mein Sachverständigenbüro aufgegeben habe, wollte ich auch meine Vereinsarbeit ebenfalls stark zurückfahren und mich wegen der unaufhaltsam laufenden Uhr meiner eigentlichen Passion widmen, nämlich allem, was von Motoren (Zerknalltreibling) angetrieben wird. Ich habe bereits vorsorglich einiges über die Jahre für die Rentenzeit angesammelt, um gegen Langeweile gewappnet zu sein.

Aber wie es so ist, es findet sich immer noch etwas Neues, davon hier ein Bericht.

Als ehemals jugendlicher Besitzer eines 850er Austin MINI Anfang der 70er, ein noch mit Schiebefenstern versehenes Auto, das es seit 1959 gab, wollte ich meine Erinnerung mit einem der letzten ROVER Ur-Mini Cooper aus dem letzten Baujahr 2000 auffrischen. Das macht mir auch seit über 10 Jahren viel Freude, aber trotz fast doppelter Leistung zum Jugendwagen stellt sich im heutigen Verkehr gelegentlich das Gefühl des Leistungsmangels ein. Bei der Nutzung als Stadtwagen allerdings findet sich immer ein Parkplatz. Eine Tour aus Lübeck zur Techno Classica nach Essen, auch hier findet sich immer ein fußläufiger Parkplatz, leidet dann doch etwas unter Leistungsmangel.

Ich gebe zu, Leistungsmangel ist ein stark subjektives Empfinden, das offensichtlich auch seit meiner Jugend besonders durch das Motorradfahren geprägt ist. Meine Motorenaffinität entwickelte sich als Bauernsohn auf dem Trecker, schon als 10-Jähriger fand ich die Einstellschraube für den Einspritzregleranschlag, wir hatten ab sofort den schnellsten Trecker im Dorf. (Lanz Aulendorf mit DEUTZ F2M 414). In meiner späteren Lehre als Flugtriebwerkmechaniker reparierte ich dann vom 18-Zylinder Sternmotor der Lockheed Super Constellation, 6-Zylinder Boxer der Cessna, Propellerturbine der Vickers Viscount, Strahltriebwerke der ersten Boing 747 in Hamburg, bis hin zu Käfer und Citroën DS meiner Lehrmeister, somit vieles was in den 60ern mit Verbrennungskraftstoff betrieben wurde. Die Akustik dieser Antriebe ist ein heute selten zu

hörendes Zeitzeugnis. – Soviel nur vorweg als kurzen Erklärungsversuch meiner Krankheit, nicht als Entschuldigung (*andere sagen auch Leidenschaft oder...?*). Meine Motoren laufen daher heute in der Regel immer einen Tick besser als ab Werk.

Die logische Überlegung, meinem originalen MINI ein Motortuning zu verpassen, legte ich schnell wieder zu den Akten. Der zu betreibende Aufwand mit dem zu erwartenden Ergebnis bei unverändertem Zuverlässigkeitsanspruch erschien mir nicht verhältnismäßig.

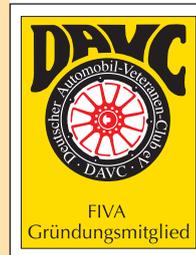


Rover Mini Cooper 1,3 Bj. 2000, das Original

Durch Zufall kollidierte ich auf den Oldtimer-Messen in Essen und Stuttgart mit einer kleinen Firma, die aus den USA Radikalkomponenten für einen MINI Motorenumbau adaptiert hatte und für den deutschen TÜV eintragungsfähig gemacht hat. Nach ausführlicher Recherche und Überlegung war mir auch hierfür der nötige umfangreiche Umbau meines Youngtimer-MINI zu schade, es musste also ein anderer her.

Nach länger Suche fand ich ein Exemplar aus 1991, das schon über 15 Jahre eingelagert war, es hatte nur überschaubare Rostschäden. Der MINI war bis zuletzt auch noch unverändert unter BMW-Ägide ein nachhaltiger Vertreter der damaligen Fertigungsnachlässigkeit. Diese endete rostig und regelmäßig nach 6 bis 8 Jahren in größere Schweißorgien oder in der Schrottpresse. (Das gab es in den 70ern

Was ist ein „Restomod“ – oder wie ich dazu kam



allerdings bei fast allen Fabrikaten, ich erinnere nur an GOLF 1 und R4.)

Mit Beginn des Projektes gab es natürlich folgerichtig die Legitimation, Teilemärkte zu besuchen, wäre aber auch ohnehin erfolgt. 2 Schalensitze, Instrumente, ein neues Armaturenbrett und viele Kleinteile wurden für das neue Projekt erbeutet.



Der neue alte Mini 1000 Bj 1/1991, zum Umbau 29.05.2018

Die erforderliche Restaurierung des Umbauobjekts konnte gleich mit den entsprechenden Vorarbeiten für den Motorenumbau verbunden werden.

Es begann der 1. Teil des Begriffs „Resto...“



Honda 1,8 Liter-VTEC Motor aus Honda Integra gefunden, August 2018

Der Plan war, einen 1,8 Liter HONDA VTEC Motor einzubauen. Hierzu musste der Motorraum kom-

plett entkernt werden, die Innenbleche wurden ebenfalls ausgeschnitten. Der vorhandene Rost zwang zur Entscheidung, der Einfachheit halber die Kotflügel, das Frontblech und die Dreiecksbleche mit Windlauffecken zu erneuern. Für den von der Stuttgarter Firma einzubauenden Hilfsrahmen bekam der Bodenbereich Verstärkungsbleche und ein Schwellerabschnitt musste noch vom Rost befreit und instandgesetzt werden. Soviel zur Definition der Überschaubarkeit von Rostschäden, üblicherweise kämen früher bei normaler Gebrauchsalterung noch die Türen, beide Einstiegsschweller, Bodenbleche und Kofferraum mit Radlaufspitzen dazu. Das wäre damals das Go für die Schrottpresse gewesen. Ein als typisches Zubehör nachträglich schlecht eingesetztes Glasdach musste raus, dafür wurde das Dach für ein originales Stoffschiebedach ausgeschnitten.

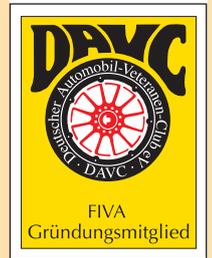


Schweißarbeiten fertig, Oktober 2018



Anschließend ging die Karosse zum Lackierer, hier durften die Lehrlinge (Auszubildende) ohne Zeitdruck ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten vervollständigen, was ihnen gut gelungen ist. Wieder zurück zur jetzt beginnenden Komplettierung kam vorher Rostschutz mit Heißfett zum Einsatz, es soll der rostfreie Zustand möglichst dauerhaft erhalten bleiben.

Was ist ein „Restomod“ – oder wie ich dazu kam



Zurück vom Lackierer,
07.01.2019



Die Karosserie wird wieder komplettiert, Januar 2019

Die Innenausstattung wurde vom Sattler meines Vertrauens analog meines originalen MINIs in Leder erneuert, die Schalenitze wurden im Stil der Originale ausgeführt.



Januar/Februar 2019, die Ausstattung wird eingebaut

Der 2. Teil des Begriffes „...mod“

Die Modernisierung des Umbau-MINI sollte äußerlich einen Zwilling in Farben und Erscheinung des Original-MINI ergeben, in der Motorisierung allerdings etwas mehr. Das wurde der zweite Teil des Begriffes „...mod“ aus „Restomod“

Der Hinterachsträger, die Bremsen mit Stoßdämpfer hinten wurden ausgetauscht, Nylonbuchsen,

Lager und ein Tieferlegungssatz sind installiert. Lenkung und Lenksäule entsprechen ebenfalls der Ausführung des letzten **MPI***. Die Pedale kommen aus dem Sportbereich. Nun im Juni 2019 bringe ich den Wagen zum Spezialisten nach Lorch bei Stuttgart, der über die nötigen Umbaugutachten verfügt.

MINI SPI/MPI: Die letzten Baujahre ab 1992 wurden statt mit Vergaser mit einer Einspritzanlage ausgerüstet und in der Typbezeichnung entsprechend gekennzeichnet. Das **SPI-Modell (Single Point Injection) wurde von 1992 bis 1996 gebaut. Die letzte Version, der **MPI** (Multi Point Injection) wurde von 1996 bis 2000 angeboten und erreichte mit Katalysator bereits EURO 2.*



Fertig zur Verbringung zum Motoreinbau nach Stuttgart/Lorch, 25.06.2019



Der Motor läuft erstmalig, 03.11.2020

In Stuttgart wurde der Honda-Motor mit Honda-Getriebe auf einen eingebauten Hilfsrahmen montiert. Die Vorderachse ist als Dreieckslenkerachse mit Feder/Dämpfer und Wilwood Bremse ausgeführt.

Was ist ein „Restomod“ – oder wie ich dazu kam

Bis zur Fertigstellung und Abholung des MINI am Jahresende 2020 in Stuttgart, nachdem kurz vor Weihnachten die TÜV-Prüfung mit Euro-Einstufung erfolgt war, hatte ich den Begriff „Restomod“ allerdings noch nie gehört.



Wieder zu Hause, 29.12.2020

WAS IST NUN EIN „RESTOMOD“?

Ein Restomod ist eine Kombination aus Altem und Neuem, bei der ein altes Auto mithilfe moderner Komponenten und Technologien restauriert wird,

um Komfort, Leistung und Technologie für neue Autos zu bieten und gleichzeitig das klassische Fahrzeugdesign beizubehalten. Bei einer Restaurierung wird ein altes Auto repariert und so nah wie möglich originalgetreu wiederhergestellt.

Das Restomod ist ein relativ junges Phänomen in der Autowelt der Sammler. Diese Autos kombinieren alte und neue Technologien, um das Beste aus beiden Welten zu schaffen, wobei klassisches Design mit modernem Komfort, Leistung und Zuverlässigkeit kombiniert wird. Ein „H“-Kennzeichen ist allerdings erst 30 Jahre nach dem Umbau möglich.

Das Coronajahr 2020 und die etwas lange Wartezeit auf die MINI-Fertigstellung habe ich dann zum Einbau eines Subaru 3.0 Liter-6-Zylinder Motors in meinem stark untermotorisierten VW T3 Dehler genutzt, so kam ich dann noch zum 2. „Restomod“.

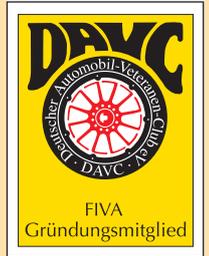
*Georg Sewe
LG Ostsee*



Fertig 29.12.2020 (Bis auf die Zusatzscheinwerfer und die Anhängerkupplung)

Bremen Classic Motorshow – 2021 virtuell

Veranstalter der Klassikermesse sind sehr zufrieden



Seit fast zwei Jahrzehnten ist die Bremen Classic Motorshow BCM ein fester Termin – und zugleich in Deutschland der Saisonauftakt. Als die „Corona-Vorzeichen“ mehr und mehr darauf hindeuteten, dass eine Präsenzveranstaltung „heuer“ nicht möglich sein würde, haben die Veranstalter reagiert. Innerhalb weniger Wochen wurde mit einer virtuellen Veranstaltung – sozusagen zur besten Sendezeit – eine rundherum gelungene Alternative kreiert! Ein Experiment, das rundherum gelang.

Nachdem Hans-Peter Schneider als Gründer der Bremen Classic Motorshow und Geschäftsführer MESSE BREMEN/M3B GmbH die Veranstaltung eröffnet hatte, führten Johannes Hübner als Moderator und „Urgestein“ der Oldtimer-Szene sowie Ruge als Projektleiter der BCM souverän durch ein fünfstündiges Programm, das überregional mit Spannung und Interesse verfolgt wurde. Immer wieder gab es Einspielungen zu Zwei- und Vierrädern, die nicht nur gut gemacht, sondern auch fachlich hervorragend platziert wurden.

Wie vom Veranstalter zu erfahren war, fanden zahlreiche Zuschauer das Online-Event spannend, kurzweilig, informativ, vielseitig, klasse. Und so wurde es auch im Live-Chat und in den Social-Media-Kanälen gefeiert.

Die Szene dankte es der BCM mit großer Wertschätzung und viel Lob. 13.323 Interessierte haben den fünfstündigen Live-Stream verfolgt, aber die Veranstalter gehen insgesamt von weit höheren Zahlen aus, zumal auch davon auszugehen ist, dass das Programm sich noch über die verschiedensten Kanäle weiterverbreiten wird.

Großen Zuspruch fand auch der Online-Marktplatz, den Ruge und sein Team mit rund 1.620 Inseraten für klassische Fahrzeuge, Dienstleistungen, Teile und Automobilia auf ihrer Internetseite eingerichtet hatten.



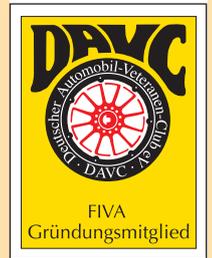
Oben: Durch das fünfstündige Programm des Online-Events der BCM führten Frank Ruge und Oldtimer-Urgestein Johannes Hübner (rechts).

Unten: Aus dem Studio der ÖVB-Arena: Über 13.000 Interessierte verfolgten am Samstag, 6. Februar 2021, den Live-Stream.

Wer das Online-Event verpasst hat, es nochmal sehen oder auf dem Online-Marktplatz stöbern möchte: Sowohl das digitale Programm der 19. Klassikermesse als auch die Angebote auf der Online-Börse stehen noch kostenlos bis zum 1. Mai unter www.classicmotorshow.de zur Verfügung.

Lars Döhmann / Horst-Dieter Görg

Matthias Kaluza auf der BCM mit dem „GoKo“ geehrt



Ein Programmpunkt, der schon 15 Jahre untrennbar mit der BCM verbunden ist, war auch dieses Jahr wieder die Auszeichnung „Goldener Kolben“, verliehen durch das Forum für Fahrzeuggeschichte, kurz F-kubik. Dieser Preis ist zwar nicht dotiert und „nur“ an einem polierten historischen Kolben mit Gravur festgemacht, aber der Kreis der Empfänger seit 2006 umfasst das „who is who“ von Persönlichkeiten, die sich um die Automobilgeschichte verdient gemacht haben, und ist in Deutschland die einzige Auszeichnung dieser Art.

Auf der BCM erhielt den „GoKo“, wie er gern abgekürzt wird, Matthias Kaluza, der aus dem heimischen Zwickau live zugeschaltet war. F-kubik ehrte 2021 damit einen außerordentlichen Form- und Museumsgestalter, Ausstellungsmacher und Buchautor. Wie Matthias Doht, der Geschäftsführer der awe-Stiftung (Automobile Welt Eisenach) in seiner Laudatio auf den Preisträger betonte, haben praktisch alle Oldtimerfreunde die Arbeit von Matthias Kaluza schon gesehen. Seine gestalterische Kraft ist erlebbar im August-Horch-Museum in Zwickau, bei der Märklin Modellbahn-Erlebnisswelt, im Verkehrsmuseum Dresden, im Audi museum mobile, im Schloss Augustsburg und seit 2014 auch immer wieder beim PS Speicher in Einbeck.

Zudem wurden von Matthias Kaluza und seinem Team seit 2004 mehr als 25 Sonderausstellungen zu verschiedenen Mobilitäts- und fahrzeugtechnischen Themen gestaltet. Anschaulich, erlebenswert, unterhaltsam und informativ sind nur einige Attribute, die für die von Kaluza entwickelten Konzepte gelten. Sie gehen unter die Haut, erreichen Sinne und Seele, urteilten Besucher. Und wer sich wenig mit Museen und Ausstellungen beschäftigt, blättert vielleicht lieber in einem guten Buch: Auch hier finden wir



Der Goldene Kolben 2021, traditionell aus einem alten Hanomag-Pkw stammend



Matthias Kaluza, Jahrgang 1960, steht für ansprechende Ausstellungen und Museumsgestaltungen

Kaluza. Themen wie „Geschichte des Zwickauer Automobilbaus“ oder der Marke Audi bearbeitete der Diplom-Designer im Auftrag. Zu den Höhepunkten seines Schaffens zählt unter anderem die Autorentätigkeit beim Buchprojekt „Audi Ikonen – Faszinierende Automobile einer bewegten Geschichte“, wobei er auch als Fotograf und Gestalter sein Scherflein beitrug.

Neben Print- und Onlinegestaltung besitzt Kaluza als Vortragsredner ebenfalls seine Meriten. – Bleibt zu hoffen, dass 2022 zum Saisonauftakt in Bremen eine persönliche Begegnung mit dem Preisträger möglich ist! Bei ö_konzept, der 1995 gegründeten Agentur für Werbung und Kommunikation GmbH & Co. KG in Zwickau, ist der zweifache Vater zusammen mit seiner Frau Eva als Innenarchitektin nicht nur Hauptgesellschafter, sondern auch Artdirector und damit Vorbild für 25 festangestellte Mitarbeiter, überwiegend Designer, Ingenieure und Architekten.

Die Gruppe F-kubik erweitert mit Matthias Kaluza den Ehrenkreis der Kolbenbesitzer um eine anerkannte Persönlichkeit zur Automobil- und Fahrzeuggeschichte. Die Personen und Institutionen mit dieser Auszeichnung haben auf ihre Weise alle zur positiven Entwicklung der deutschen Oldtimer-Szene beigetragen. Der „Goldene Kolben“ wird durch die Gruppe F-kubik einstimmig und unabhängig seit 2006 jährlich an Personen verliehen, die durch ihr Wirken das Thema „Kraftfahrzeuggeschichte“ vorbildlich in der Öffentlichkeit begleitet und gefördert haben. Matthias Kaluza ist der 16. Preisträger in dieser Reihe.

*Lars Döhmman / Horst-Dieter Görg,
F-kubik*

Land-Wasser-Autos ...

... DIE FAHREN ... UND SCHWIMMEN ... UND FAHREN

Rüdiger Haack aus Einbeck, Jahrgang 1942, ein langjähriger Kenner dieser speziellen Szene, hat ganz aktuell sein interessantes und umfassendes Werk über „wirkliche und vermeintliche Volkswagen-basierte Amphibienfahrzeuge“ im Bodensteiner Verlag herausgebracht.

Auf 128 Seiten im A4-Format wird – reich bebildert – die Geschichte des Schwimmwagens kompetent nachgezeichnet. Man muss kein Liebhaber des Schwimmwagens sein, um hierfür Interesse zu entwickeln.

Seit Leonardo da Vinci (1452–1519) üben schwimmfähige Radfahrzeuge – seien es Pkw, Lkw oder Omnibusse – eine besondere Faszination aus, auch wenn es sie zu seiner Zeit so noch nicht gab, vom Motor als Antrieb mal ganz abgesehen.

In allen Bereichen begegnen uns immer wieder „Land-Wasser-Autos“, „fahrende Boote“ oder „schwimmende Autos“, „Wasserautos“, Radboote“



oder „Schwimmwagen“ – wie immer sie auch heißen mögen – Amphibienfahrzeuge.

Dabei werden professionelle und private Projekte, militärische und zivile Prototypen, Serienfahrzeuge wie Einzelanfertigungen oder Exoten aus Europa, Australien, Brasilien, China/Hong Kong und Nordamerika, unter der virtuellen Marke VolksAmphi zusammengeführt..

Historische Tatsachen, technische Daten und reichhaltiges Bildmaterial werden ergänzt durch technische, zeitgeschichtliche, wirtschaftliche Zusammenhänge und Anekdoten, ausgefallene Beziehungen zu Schwimmwagen und einen kleinen Blick in die Zukunft.

Lesenswert!



Broschur mit Fadenheftung | 128 Seiten | vollständig farbig | Hochformat A 4: 297x210 mm | 320 Abbildungen, 29,80 Euro, ISBN: 978-3-98 16013-8-1

*Horst-Dieter Görg, Text
Rüdiger Haack, Einbeck, Fotos*

Hier könnte auch ein von Euch eingereichtes Buch vorgestellt werden – nur zu, die Redaktion beißt nicht!

12. Langstrecke 2021 der LG Oberbayern e.V. Nibelungengau-Wachau-Kremstal



Mit dem technischen Kulturgut durch das Weltkulturerbe Wachau 19. Juni bis 27. Juni 2021

Liebe DAVCLer, liebe Oldtimerfreunde,

nachdem das Jahr 2020 für alle gesundheitlich und sozial eine große Herausforderung war, möchten wir mit Zuversicht in das Jahr 2021 blicken. Wir planen die Umsetzung der Langstrecke Ende Juni 2021. Es ist uns klar, dass die Durchführung von den Corona-Kontaktbeschränkungen, aber vor allem von der Entscheidung abhängt, dass das gesundheitliche Risiko einer Teilnahme nicht höher sein sollte, als sonst auch. Mit den Hotels haben wir eine entsprechend an diese Situation angepasste Vereinbarung getroffen, natürlich auch unter dem Gesichtspunkt, finanziellen Schaden von den Teilnehmern, aber auch von unserer Landesgruppe fernzuhalten.

Die ausführliche Ausschreibung finden Sie digital auf unserer Homepage. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie die Ausschreibung digital ausfüllen. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen im Juni!

Wir starten in Ansfelden und erreichen auf kleinen Straßen durch Mühl- und Waldviertel unser Ziel, Krems, Wachau und Nibelungengau, aber auch das Kremstal.

Es erwartet uns ein großes Angebot an kulturellen Schätzen, aber auch unberührte Natur. Das Gebiet wurde vor knapp 20 Jahren zum **UNESCO-Weltkulturerbe** ernannt.

Wir treffen überall auf Zeugnisse der österreich-ungarischen Monarchie. Einige der Schlösser aus dieser Zeit sind noch sehr gut erhalten und können besichtigt werden. Als Beispiele seien nur Schloss Artstetten oder Schloss Grafenegg genannt.

Zahlreiche Kunstdenkmäler aus Romanik, Gotik und Renaissance blieben über die Jahrhunderte bestehen. Stifte, Kirchen, Basiliken und Kartausen sind bemerkenswerte Zeugen sakraler Kunst.

All diese Baudenkmäler geben Einblick in die geschichtsträchtige Vergangenheit dieser Region. Als

Beispiele seien auch hier nur Kloster Zwettl, Maria Taferl, das weltberühmte barocke Stift Melk, Göttweig und Stift Dürnstein genannt.

Der idyllische Nibelungengau erstreckt sich von Ybbs bis Melk. Der Ursprung seines Namens ist das bekannte Nibelungenlied.

Auf dem Weg nach Krems werden wir das Freimaurermuseum in Rosenau besuchen. Römer siedelten bereits in der Zeit von Christi Geburt bis etwa 430 n. Chr. an der Donau. Die Donau war eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen bereits zur Römerzeit.

Wir wandeln somit natürlich auch auf den Spuren der Römer. Damals war die Fortbewegung mittels Rädern noch sehr viel mühsamer.

Im Kremstal, wie in der Wachau, stehen neben der Kultur natürlich auch der Weinbau und dessen Geschichte im Vordergrund. Wir haben vor, den Weinort Retz zu besuchen. Im Retzer Erlebniskeller mit mehr als 20 km Länge (keine Angst, wir wollen die 20 km nicht ablaufen) können wir alles rund um den Weinbau der Region erfahren.

Wir werden dann 6 Nächte im Hotel Steigenberger in Krems verbringen. Unsere Autofahrt wird wieder ein „Rollendes Museum“ darstellen.

Meldeschluss: 28.03.2021

München, den 27.01.2021

Barbara Kieslich

Dr. Barbara Kieslich
Präsidentin / Fahrtleitung
DAVC Landesgruppe Oberbayern e.V

Telefon 0049 (0) 8158-9164096
Fax: 0049-3212-100
E-Mail: kieslich@DAVC-oberbayern.de
www.davc-oberbayern.de

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Wir nehmen Abschied • Impressum • Termine

Neue Mitglieder

■ LG Oberbayern

Rudolf King (Eintritt 18.01.2021)
Dachauer Str. 17, 80335 München
Herbert Paulus (Eintritt 21.01.2021)
Falkenstraße 48, 81541 München

■ LG Ostsee

Thomas Rosenhahn (Eintritt 12.12.2020)
Zeiss-Straße 11a, 23626 Ratekau

■ LG Südbaden

Simon Türkl (Eintritt 01.01.2021)
Sandgasse 1, 77731 Willstätt

Impressum

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

■ Herausgeber:

Vorstand des DAVC
Präsident: Georg Sewe · Hudestr. 88, 23569 Lübeck
Tel.: 0451 301077, Fax: 0451 302467, E-Mail: praesident@davc.de

■ Erscheinungsweise:

Viermal jährlich – jeweils am Ende des Quartals

■ Redaktion:

Horst-Dieter Görg ·
Braunschweiger Str. 52, 31134 Hildesheim
Tel.: 05121 84856, E-Mail: h-dieter.goerg@t-online.de

■ 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 2-2021: 1.5.2021

Bitte senden Sie alle Manuskripte an:

Horst-Dieter Görg · Braunschweiger Str. 52, 31134 Hildesheim
Tel.: 05121 84856, E-Mail: h-dieter.goerg@t-online.de

Im Jahr 2020 verstarben in der DAVC-LG Oberbayern e.V.



Unser Mitglied **Franz Höflinger** ist am 01.07.2020 von uns gegangen.

Franz Höflinger war seit 1974 Mitglied im DAVC. Er war ein begeisterter Alpenfahrer. Monika, seine Gattin, und er haben an allen Alpenfahrten von Beginn an teilgenommen. Er ist von Anfang an mit seinem Bentley dabei gewesen.

Die älteren Mitglieder unter Ihnen werden sich gerne an seine lebensfrohe Art erinnern. Er war in unserer LG DAVC aktiv und hat in der Vergangenheit so manches Mal den Club unterstützt. Die Alpenfahrer werden sich an die letzte Alpenfahrt 2019 ins Valsugana erinnern. Monika hatte den Bentley gesteuert, da die Krankheit Franz schon gezeichnet hatte.



Lisel Krukenkamp

ist am 4. Oktober verstorben.

Mit ihrem Mann Detlef hat sie sehr viele Jahre lang intensiv am Clubleben teilgenommen und auch geduldig und mit viel Verständnis mitgetragen, dass Detlef jahrzehntelang in verschiedenen Funktionen sehr viel Freizeit für den DAVC eingebracht hat. 1998 ist sie selbst in den DAVC eingetreten, war also 22 Jahre Mitglied. Ihre Gesundheit war mehrfach sehr angeschlagen, aber sie konnte sich immer wieder erholen. Den letzten Kampf hat sie nun verloren. An der Damenausfahrt wenige Wochen vor ihrem Tod konnte sie noch teilnehmen, war dabei aber schon sehr geschwächt.

TERMINE 2021:

17. April Jahreshauptversammlung und Präsidiumssitzung des DAVC – Präsenzversammlung, wenn zulässig in Kassel, ersatzweise nur JHV als virtuelle Veranstaltung

15. August 33. Oldtimertreffen mit Teilemarkt der LG Ostsee in Lübeck-Blankensee

11.-12. Sept. 27. DAVC 7-Türme-Veteranen-Fahrt der LG Ostsee in Lübeck



LESERBRIEFE

CM 4-2020 – Spezieller Picknick-Tisch

Ich möchte dringend darauf hinweisen, dass eine derartige Installation (im letzten Clubmagazin (Seite 40/41) einer Spoiler-Montage gleichkommt, wobei das Wagenheck bei schneller Fahrt abhebt.



Mein Bruder hat nach der Montage einer großen Tasche auf dem Kofferträger seines Spitfire bei ca. 120 km/h den Kontakt zur Straße verloren!

Jürgen Lamm, LG Hanse

.....

Beitrag zum Stromsparen bei 6 Volt Lichtanlagen

Liebe Freunde vom DAVC, es gibt jetzt LED-Leuchten (Birnen) in weiß, die ungefähr die vierfache Helligkeit erzeugen. Z.B. liegt der Verbrauch bei einer alten 18 Watt Birne bei vierfacher Helligkeit nur bei 1,8 Watt, Kostenpunkt 6,90 Euro zuzüglich Versand. Außerdem gibt es elektronische Blinkgeber 0,05-20 Amper sowie elektronische Warnblinkgeber, macht Euch schlau bei ebay oder pr.czopek@gmail.com

Ich habe meinen Adler Trumpf Junior voll umgerüstet, sodass eine Umstellung auf 12 Volt nicht nötig war. Biluxbirnen sind jetzt auch im Angebot, Kostenpunkt 22 Euro zuzüglich Versand. Ich teste jetzt gerade eine Birne ...

Jürgen Lamm, LG Hanse
(Tel. 040 653 47 72)

www.davc.de

Vorschau CM 2-202



Ein gut bekanntes Virus und seine Syndrome ...

So überschreibt Dr. Harald Walter seine Lebensgeschichte auf zwei und vier Rädern. Dabei geht es aber nicht nur um seinen geliebten englischen Roadster der Marke Morgan! Eine spannende, sehr umfangreiche Geschichte, die in diesem Heft leider etwas zu wenig Platz fand ...

.....

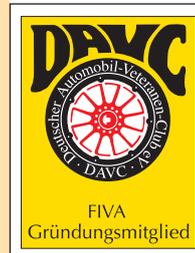
Start frei für das „Göttinger Ei“

So lautet der vorläufige Arbeitstitel für ein gerade angelaufenes Rekonstruktionsprojekt des 1938 bei den Gebrüdern Ludewig in Essen karossierten Schlör-Wagens. Benannt nach seinem Konstrukteur Karl Schlör, galt das „Göttinger Ei“ über Jahrzehnte als strömungsgünstigster Wagen überhaupt ...



Horst-Dieter Görg

Vorstandsmitglieder des DAVC



Präsident:	Georg Sewe Hudestr. 88, 23569 Lübeck Tel.: 0451 301077, Fax: 0451 302467 E-Mail: praesident@davc.de
1. Vizepräsident:	Peter Ulrich Gilb Schellingstr. 20, 97074 Würzburg Mobil: 0172 9843484 E-Mail: vize@davc.de
2. Vizepräsident:	Ingo Jobmann Adalbert-Stifter-Weg 9, 71120 Grafenau Tel.: 07033 43968, Fax: 07033 43968 E-Mail: 2.vize@davc.de
Schatzmeister:	Peter Ulrich Gilb (kommissarisch) Schellingstr. 20, 97074 Würzburg Tel. 0172 9843484 E-Mail: vize@davc.de
Schriftführer:	Peter H. Sauer Augsburger Str. 3 86833 Ettringen an der Wertach Tel.: 08249 962941-1, Fax: 08249 962941-2 E-Mail: schriftfuehrer@davc.de
Mitglieder- verwaltung:	Peter Ulrich Gilb Schellingstr. 20, 97074 Würzburg Mobil: 0172 9843484 E-Mail: vize@davc.de

DAVC-SEKRETÄRE:

Redakteur CM	Horst-Dieter Görg Braunschweiger Str. 52, 31134 Hildesheim Tel.: 05121 84856 E-Mail: h-dieter.goerg@t-online.de
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:	Kresimir Majer Steinbruchstr. 7, 78727 Oberndorf Tel.: 07423 1015

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	Ulrich Zeidler Kelloggstr. 12, 22045 Hamburg Tel.: 0172 4150655 E-Mail: lg.hanse@davc.de

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
Le Moulin · F-50250 Montgardon/France
Tel. + 33 (2) 33071560 oder 0175 2227348
rainer.hindrischedt@wanadoo.fr

**LG Nieder-
sachsen:** Wolfgang Bolsums
Krendelstr. 15, 30916 Isernhagen
Tel.: 0511 619320
E-Mail: lg.niedersachsen@davc.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: Dr. Barbara Kieslich
Beringerweg 16, 82327 Tutzing
Tel.: 08158 928 782
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: Jörg Tappert
Homburger Landstraße 767
60437 Frankfurt a. Main
Mobil: 0177 7564550
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

LG Weser-Ems: Stephan Arbeitlang
Berxer Marschbruch 5
27305 Bruchhausen-Vilsen
Tel 04252 911476
E-Mail: lg.weser-ems@davc.de



DEUTSCHER AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB E.V.

Clubmagazin



MIT IHRER ANZEIGE IM CLUBMAGAZIN ERREICHEN SIE DIE FREUNDE HISTORISCHER KRAFTFAHRZEUGE DEUTSCHLANDWEIT!

Formate	Breite x Höhe	PREISE**
1/1 Seite U4 Anschnitt	210 x 297 mm*	690,- €
1/1 Seite U2/3 Anschnitt	210 x 297 mm*	640,- €
1/1 Seite Satzspiegel	190 x 220 mm	595,- €
1/2 Seite	190 x 132 mm	340,- €
1/3 Seite quer	190 x 92 mm	290,- €
1/4 Seite quer	190 x 66 mm	225,- €
1/4 Seite hoch	90 x 132 mm	225,- €
1/8 Seite quer	190 x 37 mm	140,- €
1/16 Seite	90 x 37 mm	80,- €

* zzgl. 3 mm Anschnitt | ** alle Preise zzgl. MwSt. | Nachlass für 4 fortlaufende Anzeigen: 15 %

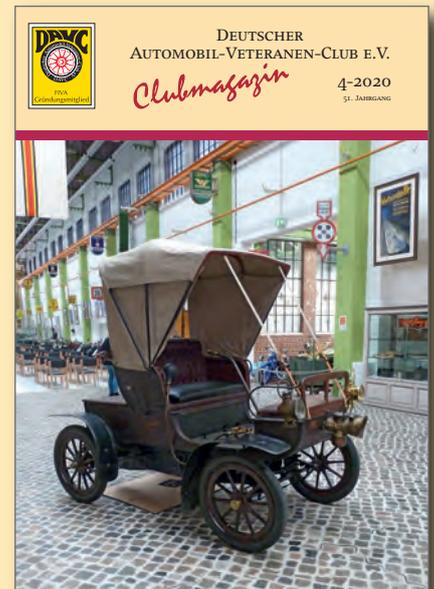
■ Erscheinungsweise:

Viermal jährlich – jeweils am Ende des Quartals

■ Auflage: 2000 Exemplare

■ Redaktions-/Anzeigenschluss 2021:

1. Februar ■ 1. Mai ■ 1. August ■ 1. November



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