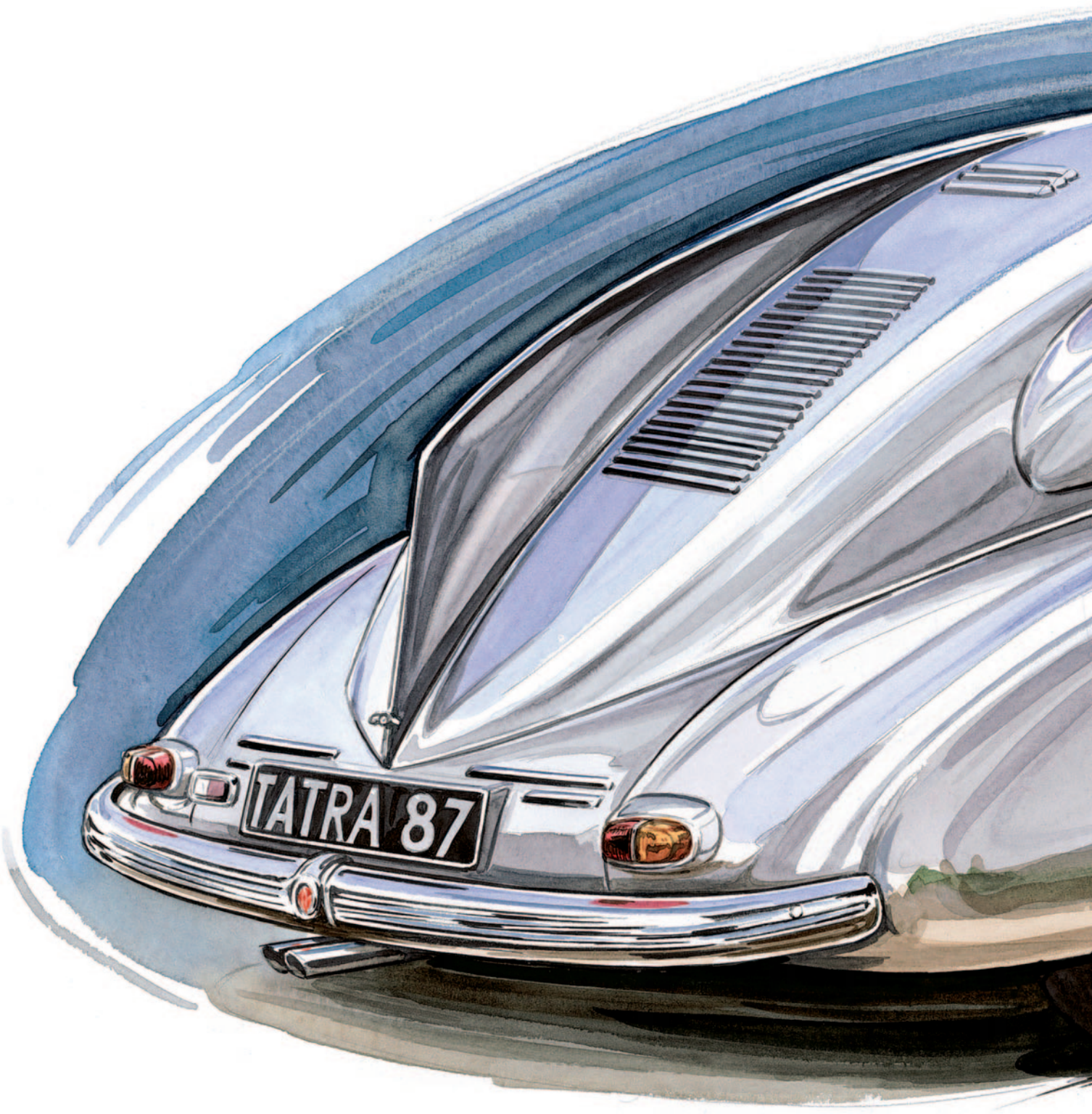
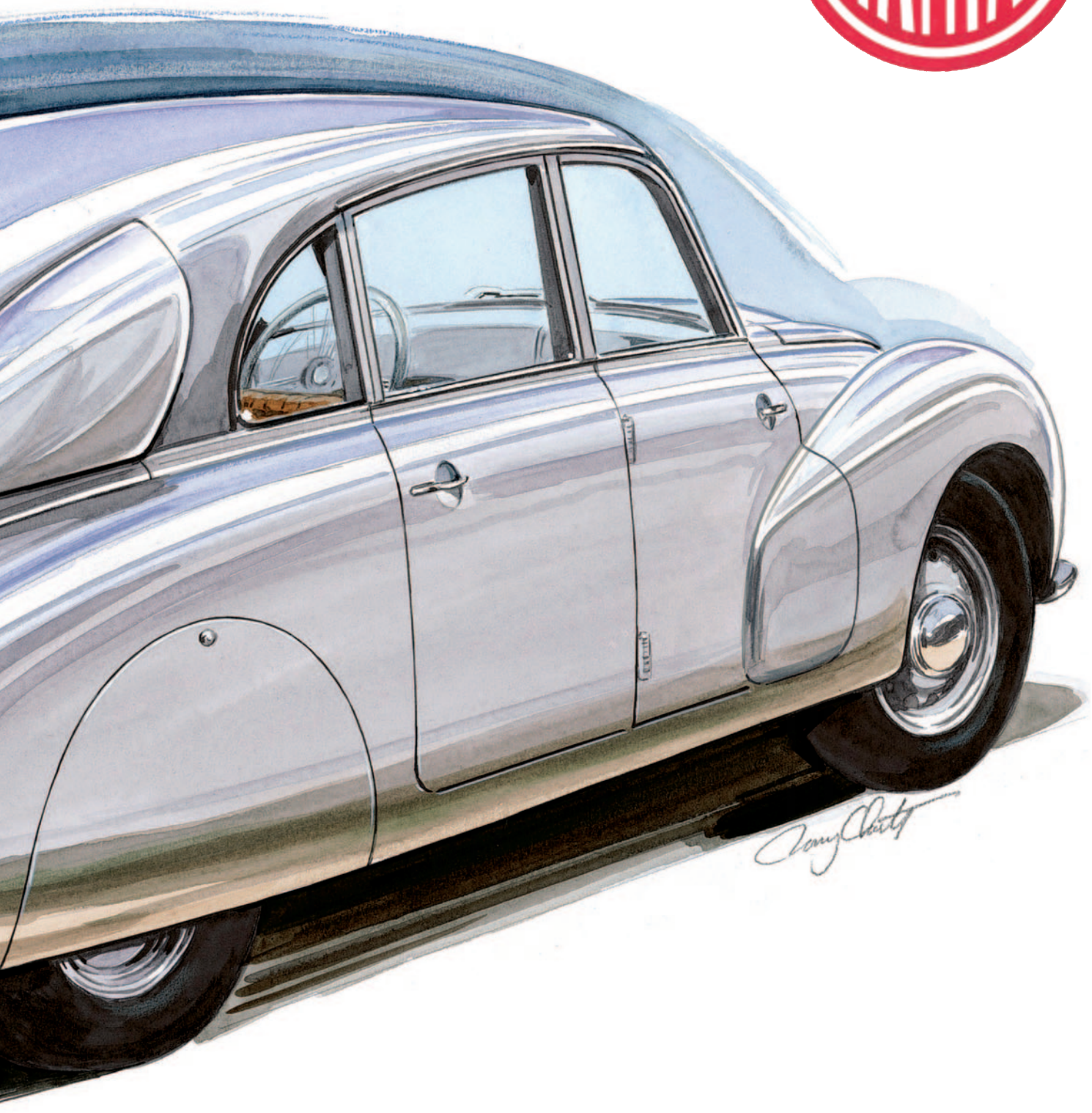

TATRA 87


TATRA

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

Begebenheiten

Historische Stromlinienfahrzeuge in einen präsentablen, noch dazu einsatzbereiten Zustand zu versetzen, ist meist mit nicht ganz unerheblichem Aufwand verbunden. Ein passionierter Kraftfahrzeug-Sachverständiger hat sich auf dieses Abenteuer eingelassen. Nachfolgend seine Geschichte, die trotz mancher Hindernisse nach vielen Jahren noch einen glücklichen Ausgang nahm.

Im Zuge der Abschlussarbeit meines Ingenieurstudiums, bei der unter anderem historische Karosseriebauformen behandelt wurden, stieß ich auf die Ära der „Stromlinien“ (circa 1920-1940) im Fahrzeugbau.

Die Aerodynamik im Fahrzeugbau hielt nach dem Ersten Weltkrieg Einzug, da die Gilde der arbeitslosen Flugzugbauer ein neues Betätigungsfeld suchte. Eine aerodynamisch gestaltete Karosserie verringerte die Staubentwicklung während der Fahrt, brachte eine höhere Geschwindigkeit bei gleicher Leistung und senkte den Verbrauch. In Europa stand der technische Fortschritt für die Gestaltung der Stromlinien im Vordergrund. In den USA war „Streamlining“ eher eine Designvariante.

Als designinteressierter Autoliebhaber faszinierten mich die teilweise skurrilen Fahrzeuge mit ihren fließenden Karossen. Auf Grund der Tatsache, dass es sich bei solchen Fahrzeugen meist um unbezahlbare Prototypen oder Sonderanfertigungen mit entsprechend hohen Preisen handelte, war mir klar, dass so ein Auto für mich ein Wunschtraum bleiben würde.

Tatra 87 nach dem Kauf – der Teufel steckt im Detail

Im August 1993 lag ich mit einem Achillessehnenriss im Krankenhaus und blätterte diverse Automobilzeitschriften durch. Dabei stieß ich auf eine Verkaufsanzeige eines Tatra 87. Schlagartig wurde mir klar, dass dies die große Chance war, an ein Stromlinienauto zu kommen.

Nachdem ich einigermaßen genesen war, machte ich mich auf den Weg nach Düsseldorf, dem Standort des Fahrzeuges. Der Besitzer erzählte mir, er hätte das Auto aus St. Petersburg in Russland eingeführt. Die Restaurierung des Fahrzeuges würde jedoch seine Möglichkeiten überschreiten. Angeblich war das Fahrzeug in Russland „restauriert“ worden und bis vor zwei Monaten noch gefahren, so die Angabe des Verkäufers. Bei der Erstbesichtigung bin ich gefühlt hundert Mal um das Auto herumgegangen, daruntergelegen und reingekrochen. Meiner Meinung nach war das Auto in einem schlechten, aber nicht hoffnungslosen Zustand. Durch meine rosarote Brille erkannte ich diverse Durchrostungen, eine katastrophale Lackierung und einen abgewohnten Innenraum. Aber das Fahrzeug schien einigermaßen komplett zu sein.

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

Natürlich lief der Motor nicht. Schlussendlich kaufte ich den Tatra 87 für 12.000 Deutsche Mark. Beim Tatra 87 aus dem tschechischen Koprivnice handelt es sich um eine für seinen Konstrukteur Hans Ledwinka typische technische Leistung. Das gewählte Konzept mit einem luftgekühlten 3-Liter V-8-Zylinder-Heckmotor war zu seiner Bauzeit (1937 bis 1949) nicht ungewöhnlich. Auch Mercedes (130 H), Volkswagen und die von Porsche gebauten Auto-Union Rennwagen hatten den gesamten Triebwerksblock reparaturfreundlich im Heck angeordnet.

Besonders markant war hingegen die Stromlinienkarosserie, die nach Patenten von Jaray hergestellt worden war. Aufgebaut auf einem geschweißten Kastenrahmen, befand sich die Fahrgastzelle zwischen den Achsen in der Zone größter Fahrruhe. Die mittragende Stromlinienkarosserie kann zugleich als frühe Form der Potonbauweise gelten. Mit seinen 75 PS war der Tatra 87 immerhin 160 km/h schnell. Aber so weit war es bei mir noch lange nicht ...

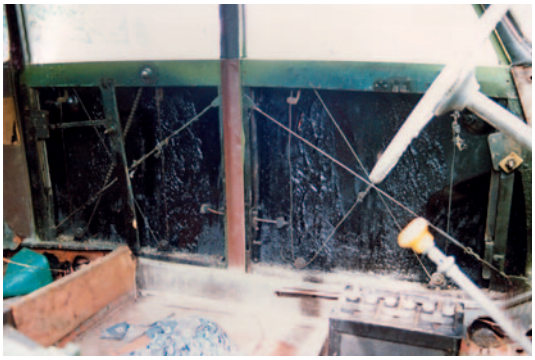
Die Restaurierung

Ich transportierte den Tatra mit einem unguten Gefühl nach Hause. Dort angekommen, besichtigte ihn meine Frau von Weitem und schüttelte nur den Kopf über diesen Schrotthaufen. Daher verfrachtete ich ihn sofort auf den Parkplatz meines Arbeitgebers, wo er erst einmal abgestellt wurde. Unter dem Spott meiner Kollegen legte ich zunächst die Karosserie frei und demontierte sämtliche Anbauteile. Mit einer Fremdstartbatterie brachte ich auch den Motor kurz zum Laufen, wobei sich ein Kollege von mir wegen eines Vergaserrückschlages den Unterarm leicht verbrannte. Im Zuge der Zerlegungsarbeiten wurde mir auch immer klarer, dass ich mich mit der Restaurierung dieses Fahrzeugs auf ein großes Abenteuer eingelassen hatte, dessen Ausgang immer ungewisser wurde.

Ersatzteile waren praktisch nicht am Markt. Die Elektrik war nur mehr in Fragmenten vorhanden. Die Innenausstattung war zerfetzt, sämtliche Aggregate undicht und das Fahrwerk in einem desolaten Zustand. Eine Bremswirkung war auch nicht vorhanden. Die Karosserie extrem verspachtelt, das Bodenblech löcherig. Die katastrophale Lackierung war noch das geringste Problem. Auch die Armaturen waren teilweise nicht vorhanden.

Im weiteren Verlauf demontierte ich dann sämtliche Aggregate, bis ich die nackte Karosserie vor mir hatte. Ich verbrachte diese zu einem befreundeten Karosseriebauer. Dort sollten die fälligen Blecharbeiten erledigt werden. Um die Kosten überschaubar zu halten, entlackte ich die Karosserie mittels diverser Schleifgeräte über Wochen in meiner Freizeit selbst. Eine Anmerkung zu meiner Freizeit: Wir hatten damals zwei kleine Kinder, die auch vom Vater betreut werden wollten. Außerdem hatte ich eine Ehefrau.

Im Zuge der Schleifarbeiten wurde, wie meistens, das wahre Ausmaß des Karosseriezustandes sichtbar: Kotflügelkanten durchgerostet. Türblätter unten fast weggerostet. Die Schweller innen und außen nur mehr teilweise vorhanden. Das Bodenblech ebenfalls nur mehr teilweise vorhanden. Außerdem wies die Karosserie diverse, schlecht instandgesetzte Unfallschäden auf. Insgesamt war die tragende Konstruktion bananenartig verzogen.



Innenleben der Türen nach Demontage der Verkleidungen

Die nackte Karosserie vor der Aufarbeitung

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

Bei der Entlackung kam außerdem die Ursprungsfarbe dunkelblau zum Vorschein. Ich habe einmal gelesen, dass dunkelblau die Farbe der Fahrzeuge des tschechischen Geheimdienstes war. Die würde auch den Standort St. Petersburg in Russland erklären. Offenbar gelangte mein Tatra in Zeiten des Zweiten Weltkrieges dorthin.

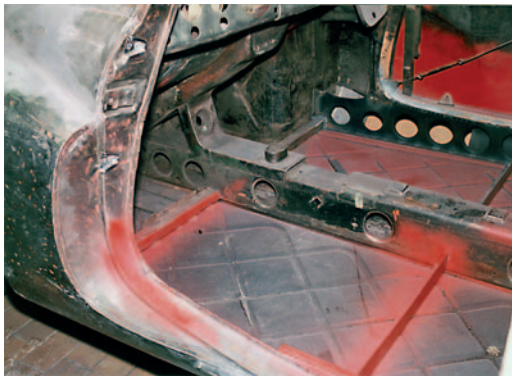
Mein Karosseriebauerfreund richtete zuerst die Gesamtkarosserie wieder gerade. Dann wurden Stück für Stück die durchgerosteten Teile instandgesetzt. Jedes Teilstück musste angefertigt werden, Karosserieteile gab es nicht zu kaufen. Die Türblätter wurden ebenfalls teilweise angefertigt. Die verfaulten Türrahmen aus Eschenholz ausgeschnitten und erneuert. Für die Einstiegsschweller und für das Bodenblech kam jede Hilfe zu spät. Die Schweller wurden mit einer selbstgebauten Stanze und an der Biegemaschine angefertigt. Für das Bodenblech fertigten wir eine Negativform an, über der dann das Bodenblech geformt wurde.

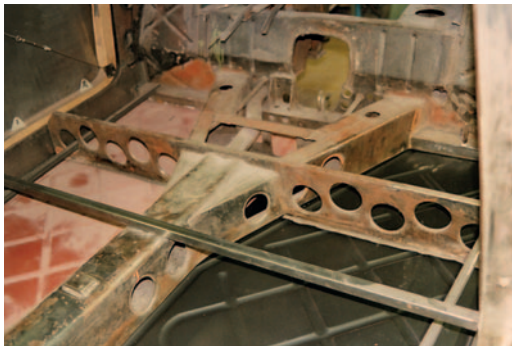
In der Werkstatt

Rund 10 Jahre gingen ins Land. In dieser Zeit wurde selbstverständlich nicht durchgehend gearbeitet. Das ein oder andere Jahr blieb die Karosse unbeachtet in der Werkstattecke stehen. Einerseits entstand über die Jahre eine gewisse Verzagtheit über die ausufernden Arbeiten, andererseits zwang mich die Finanzierung der Fremdarbeiten zu Pausen. Zwischendurch wurden von mir diverse mechanische Teile wie Lenkung, Achsaufhängung, Federung, Bremsen und Schaltung überholt. Gott sei Dank waren für diese Instandsetzung größtenteils nur Standardteile wie Lager, Dichtungen oder Buchsen erforderlich.

Das Getriebe wurde vorerst nur neu abgedichtet und den Motor brachte ich zwecks Überholung nach Tschechien. Etwa in dieser Zeit hatte ich eine Begegnung, ohne die die Restaurierung meines Tatra 87 schlussendlich doch gescheitert wäre. Auf einem Oldtimerteilemarkt (ich besuchte damals viele in der Hoffnung auf Ersatzteile) entdeckte ich einen Händler mit Typenschildern, der mein fehlendes Tatra-Typenschild im Angebot hatte. Sofort griff ich zu, aber gleichzeitig auch eine andere Hand. Diese gehörte meinem inzwischen sehr guten Freund, Michael Stransky.

Im Verlauf der anschließenden Unterhaltung erfuhr ich, dass Herr Stransky drei Tatra





Türbleche und innere Holzstruktur mussten zum großen Teil erneuert werden

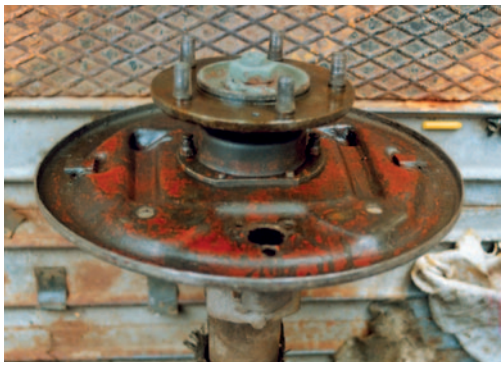
Die Bodenbleche und Querverstrebungen wurden nach altem Vorbild angefertigt und mit Sicken versteift

Die Polsterung war nur auf den ersten Blick noch verwendbar

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

87 besaß und sich seit Jahren mit diesen Fahrzeugen beschäftigte. Außerdem war Herr Stransky Tscheche und hatte damit hervorragende Beziehungen in das Mutterland meines Tatra. Der zweite Glücksfall in dieser Zeit war ein Mitglied des „Tatra Register Deutschland“, Adolf Kunz.



Eine teilzerlegte Bremsankerplatte

Diesen beiden Personen habe ich den größten Teil meiner Fehlteile wie z.B. Scheinwerfer, Blinker, Armaturen, Schalter und diverse andere Kleinteile zu verdanken. Selbstverständlich erwarb ich auch sämtliche anderen zum Verkauf angebotenen Ersatzteile auf Vorrat, auch wenn eine alte Oldtimerweisheit bemerkt: Auf Vorrat gekaufte Teile braucht man nie. Nach Fertigstellung der Karosserie war die Lackierung derselben an der Reihe. Inklusive des kompletten Lackaufbaues bekam ich von einem heimischen Lackierbetrieb einen Kostenvoranschlag über 25.000 DM mit der gleichzeitigen Bemerkung, ihm wäre es lieber, wenn er diese Arbeit nicht machen müsste.

Daraufhin wurde die Karosserie nach Tschechien verbracht, wo die Komplettlackierung unter Verwendung von massivem Spachtelauftrag nur 6.000 Mark kostete. Hauptsache die Karosserie war bezahlbar lackiert. Nach der Rückholung der Karosserie begann ich mit dem Zusammenbau. Dabei entstanden natürlich wieder diverse Kratzer und Macken, die später wieder ausgebessert werden mussten. Ich fertigte den Kabelbaum an, montierte sämtliche Anbauteile und Armaturen, erneuerte sämtliche Scheiben und Dichtungen, ließ die Chromteile neu verchromen.

Tatra 87

In der Zwischenzeit wurden die Sitze aufgearbeitet und neu überzogen. Der Himmel wurde erneuert (im alten Himmel fand ich in der vorderen rechten Ecke ein Mäusenest) und die Verkleidungen neu angefertigt. Die Anfertigung der Verkleidungen übernahm ein alter Sattler, der im früheren Berufsleben im Tatrawerk ebenfalls dieselben Verkleidungen hergestellt hatte. Zwischenzeitlich holte ich den „überholten“ Motor auch wieder aus Tschechien und baute ihn ein. Nach einer Fahrtstrecke von circa 5 Kilometern gab er komische Klappergeräusche von sich und kurze Zeit später blockierte er. Selbstverständlich gelobte der Motorüberholer Nachbesserung. Nach zwischenzeitlichen Nachfragen gestand er mir nach circa 2 Jahren, dass er den Motor nicht mehr habe. Er tischte mir eine Räubergeschichte auf, nach der seine Familie von der Russenmafia bedroht wurde und er sämtliche wertvolleren Ersatzteile herausgeben musste. Eine Klage machte keinen Sinn, da er kurze Zeit später in psychiatrische Behandlung kam. Damit war mein Motor unwiederbringlich weg. Ein anderer Originalmotor, egal in welchem Zustand, war nicht zu bekommen.

In meiner Verzweiflung half mir wieder mein Freund Michael Stransky. Er erzählte mir, dass man den Motor des Nachfolgemodells Tatra 603 in den Tatra 87 mit ein paar kleineren Veränderungen einbauen könne. Der Motorenumbau sei nicht einmal historisch unkorrekt, da in die späten Tatra 87 werkseitig bereits der Motor des 603 eingebaut wurde. Also besorgte ich mir einen gebrauchten 603-Motor und pflanzte ihn in meinen Tatra 87 ein. Dieser Umbau ging erstaunlich unproblematisch vonstatten. Der eingebaute, gebrauchte Motor läuft seitdem problemlos.

Zwischenzeitlich hatte ich das Tatrawerk angeschrieben, da ich keinerlei Papiere von meinem Tatra hatte. Eine Fahrgestellnummer war auch nicht vorhanden, aber während der Restaurierung waren Karosserienummern zutage gekommen. Mit diesen Nummern hoffte ich etwas von meinem Tatra zu erfahren. Tatsächlich teilte mir das Tatrawerk mit, mein Fahrzeug sei 1939 gebaut worden und habe eine zugehörige Fahrgestellnummer. Nach meinem

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

aktuellen Wissensstand ist allerdings klar, dass diese Angaben unrichtig sind und mein Tatra circa 10 Jahre jünger sein dürfte. Inzwischen habe ich auch erfahren, dass die Funktionäre, die einen Tatra 87 als Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekamen, nur einmal das Anrecht auf einen Neuwagen hatten. War dieses Fahrzeug verschlissen, durfte es nur überholt werden. Da diese „Überholung“ aber längere Zeit in Anspruch nahm, war die gängige Praxis, dass ein Neuwagen mit der Identität des Ursprungswagens versehen wurde und sofort zur Verfügung stand. Vielleicht könnte dies der Grund für die „Alterung“ meines Fahrzeuges sein.

Inzwischen waren fast wieder 10 Jahre ins Land gegangen. Mein Tatra war bis auf wenige Kleinigkeiten fertig und ich begann mit dem Zulassungsverfahren.

Ein Lebenswerk

Mit meinen Unterlagen vom Tatrawerk und einem §21-Gutachten ging ich zur Kfz-Zulassungsstelle. Der zuständige Zulassungsbeamte würdigte meine nahezu 20-jährige Restaurierungszeit, sagte mir aber abschließend, er könne mein Fahrzeug nicht zulassen, da ich keinen gültigen Eigentumsnachweis habe und ein Kaufvertrag genüge nicht. Ich könne ihn allenfalls ins Wohnzimmer stellen und anschauen. Der nächste Schock:

Nach langem Hin und Her und Diskussionen mit dem Zulassungsstellenleiter erhielt ich dann doch die gewünschte Zulassung per Ausnahmegenehmigung und konnte meinen Tatra endlich bewegen. Diverse Kinderkrankheiten später wurde das Fahrzeug weiterhin optimiert und perfektioniert und fährt heutzutage relativ problemlos. Zwischenzeitlich wurde auch das Getriebe überholt und dabei das empfindliche Ölpumpenrad aus Bakelit erneuert.

Über die Gesamtkosten der Restaurierung habe ich zwischenzeitlich den Überblick verloren, sie dürften sich aber im Bereich eines gut ausgestatteten Oberklassewagens bewegen. Ich denke, heutzutage könnte ich mir die Restaurierung eines Tatra 87 nicht mehr leisten.

Im Zuge der Restaurierung habe ich mir auch erlaubt, einige eigene Ideen einzubringen bzw. vom Original abzuweichen: Gelber Mittelscheinwerfer, Lüftungsschlitze an der Haube vorn, Stoßfänger vom Vormodell, Zweifarbenlackierung, 603 Motor (gezwungenermaßen).

Zusammenfassend möchte ich noch bemerken, dass sich mein Tatra 87 in keinem perfekten, aber meiner Meinung nach in einem sehr schönen Zustand befindet. Ich habe ihn größtenteils selbst restauriert und darf behaupten, dass ich jede Schraube mindestens einmal in der Hand hatte.

Ich kann nicht verhehlen, dass ich auf diese Leistung ein bisschen stolz bin. Wenn ich allerdings zu Anfang gewusst hätte, auf was für ein riskantes Abenteuer ich mich dabei einlasse, ich vermute, ich hätte die Finger davon gelassen. Eine gehörige Portion Nerven hat mich die Restaurierung sowieso gekostet. Selbstverständlich war auch eine Portion Glück dabei. Diverse Male war ich so verzagt, dass ich am liebsten einen Kanister Benzin genommen hätte und von meinen Restaurierungssorgen nur ein Häuflein Asche übriggeblieben wäre.

Das übersichtliche, recht kompakte V-8-Triebwerk im heutigen Zustand

Schlussendlich hat sich alles zum Guten gewendet. Der Tatra 87 ist Teil meines Lebenswerkes.

Friedrich Kanamüller, München

Eine Tatra-Restaurierung

Ein Auto wird zur Lebensaufgabe mit großer Leidenschaft

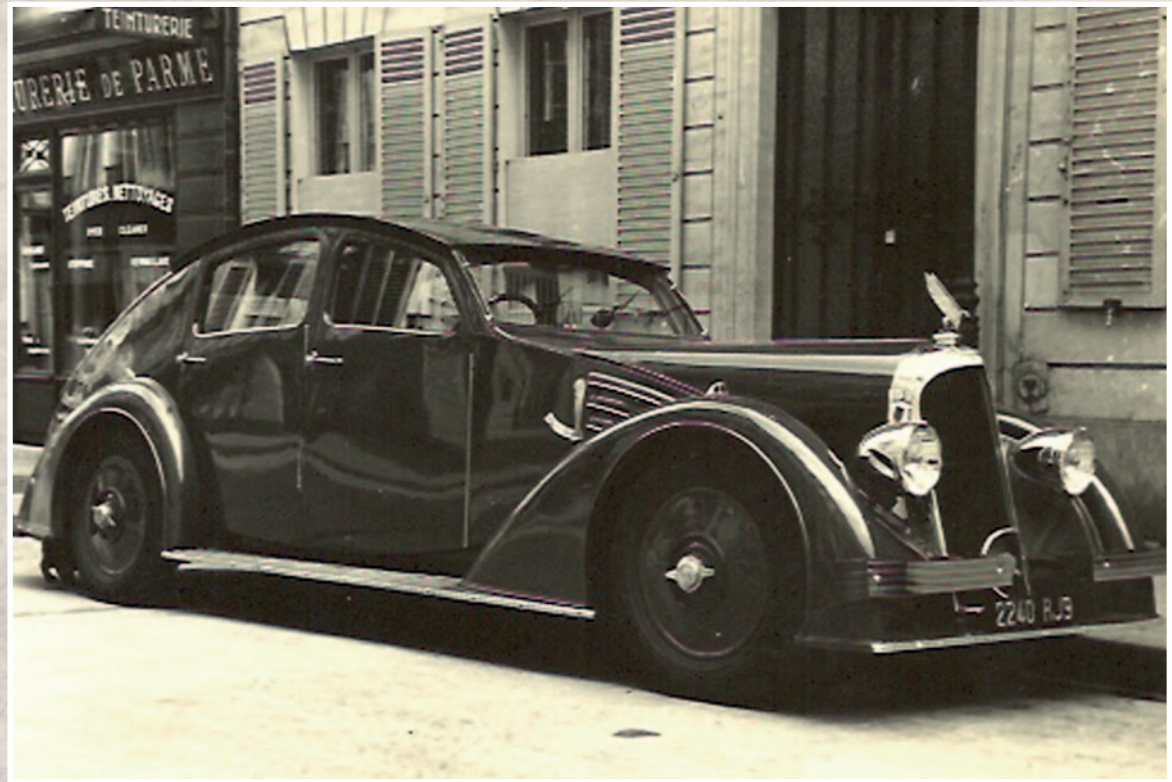
Die elegante Linienführung des Tatra 87 einschließlich der Heckflosse nach Aufarbeitung und Zulassung des Wagens

Gefällige Innenansicht und Frontpartie unseres Tatra nach Abschluss der Aufarbeitung

Tatra 87 und Tatraplan T600 am legendären Bauhaus in Dessau

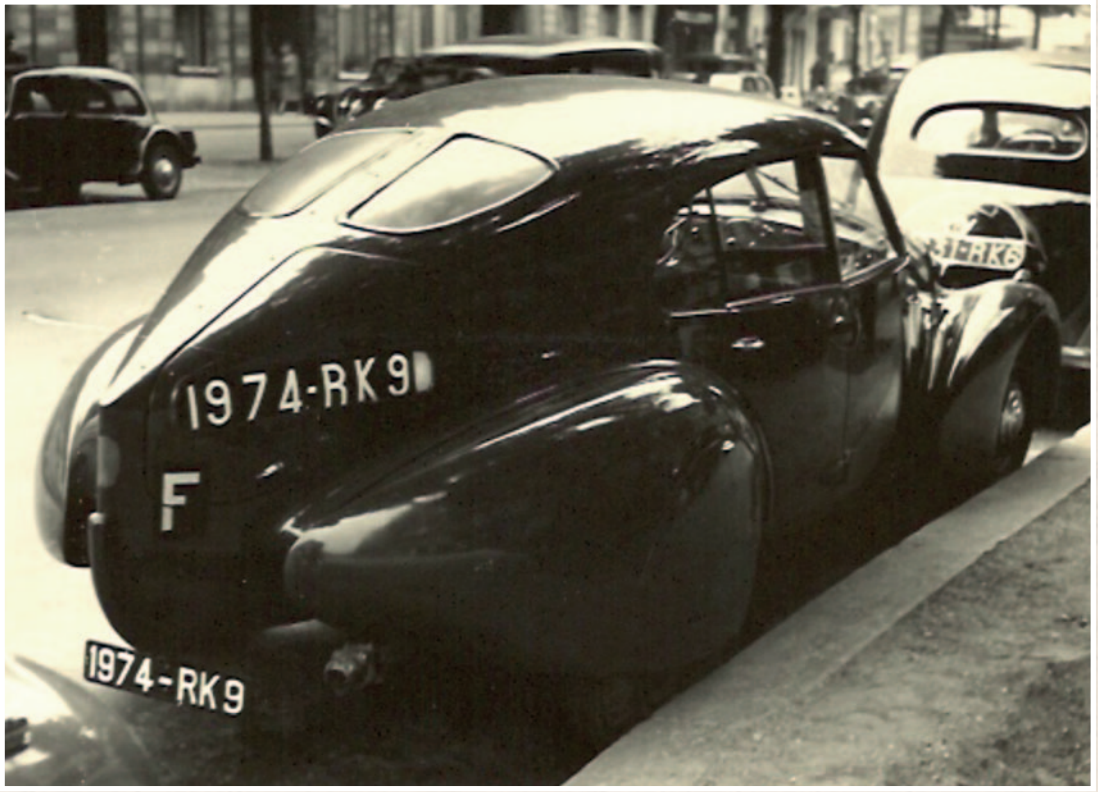
Stephan Arbeitlang präsentiert französische Automobile

Delahaye Typ 135M von 1937-38 mit einer von Chapron angefertigten Karosserie – damals schon eines der etwas teureren Cabriolets in Frankreich und in nur geringer Zahl gebaut. Der 3,3-Liter-Sechszylindermotor gab an die 110 PS ab.



Voisin C25 Aerodyne 19 CV, 1934. Unter der Motorhaube der extravaganten Limousine verbirgt sich ein 3,0-Liter-Sechszylinder von etwa 85 PS. Mit 92.000 Francs kostete der Wagen mehr als viermal so viel wie ein Citroën Traction Avant.

Stephan Arbeitlang präsentiert französische Automobile



Peugeot 402 Limousine mit einer Spezialkarosserie von Jean Andreau. Der Vierzylindermotor hatte 2,0 Liter Hubraum und leistete 70 PS, gut für 140 km/h. Andreau schuf auch eine Reihe brillanter Rennsport-Coupés auf Peugeot-Basis.

So ungewöhnliche Fahrzeuge wie diesen Andreau-Peugeot sah man in den späten Dreißiger Jahren nur in Paris, Nizza oder Monte-Carlo...

Halwart Schrader

Mai-Ausfahrt der LG Rhein-Main
11. bis 13. Mai 2018 ins Lahntal/Weilburg

11. Mai 2018 - Leica Camera AG

Freitag, 11. Mai 2018
Der Leitz-Park in Wetzlar unser erster Treffpunkt war
Im Leica Gebäude erfuhren wir viel über diese Kamera
Über Objektive und Linsen und wie sie entstehen
Auch die Erfinder und Gründer der Firma haben wir als Büste gesehen
In dem supermodernen Gebäude finden interessante Ausstellungen statt
Prämierte Bilder und Fotografien, wir waren ganz platt.

Nach eineinhalb Stunden Bildung knurrte allen der Magen
Drum sind wir dann weiter nach Solms-Oberbiel zur Mittagsrast gefahren
Im „Zechenhaus“ bei der Grube „Fortuna“ gab es genug zu essen
Das Trinken wurde auch nicht vergessen.
Durch Buderus war früher in der Grube Leben,
heut ist sie für Besucher freigegeben
Die Sonne schien heiß, wir kamen ins Schwitzen,
trotzdem blieben wir ziemlich lange dort sitzen.

Dann fuhren wir in unser Nachtquartier
Ins Schlosshotel nach Weilburg, das gefiel nicht nur mir.
Mit Blick auf die Lahn und Geplätscher vom Wehr
Und mit netten Clubfreunden verbringt man den Abend
Drinnen oder draußen, das ist erquickend und labend.
Schwimmbad im Keller, was will man denn mehr.
Ein Apero vorm Abendessen, das ist Tradition,
danach ein reichlich Buffet, das kennen wir schon.
Früher oder später geht jeder in sein Bett,
Hauptsache, es war für alle nett.

Samstag, 12. Mai 2018
Nach dem Frühstück ist eine Schlossführung vorgesehen
Sie beginnt für alle so gegen zehn.

Mai-Ausfahrt der LG Rhein-Main
11. bis 13. Mai 2018 ins Lahntal/Weilburg

Wir werden durch prunkvolle Räume geführt,
schauen die Wände, Decken verziert,
sehen das Nassauer Fürsten-Himmelbett
und auch sein „modernes“ Toilettenkabinett
den riesigen Esstisch mit Decke aus einem Stück,
richten auf die feudalen Gästezimmer unsern Blick,
der Reichtum des Barock zeigt sein Gesicht,
wir brauchen solchen Prunk zuhause nicht.
Nach einer Stunde barocker Pracht,
steigen wir in unsere Oldies, die im Schlosshof standen, gut bewacht
Das Bordbuch führt uns durch den schönen Westerwald
Für uns pfeift aber der Wind nicht kalt.
Bei Sonnenschein und auf schmalen Straßen
Komm keiner auf die Idee da durchzurasen.
In Norken, als alle angekommen,
wird auf dem Gelände der Firma ZENO (Zerkleinerungsmaschinen) ein Picknick genommen
fleißige Helfer reichen Brot, Käse, Schinken und Wurst
Ralf schenkt Cremant, Wein und Wasser aus, gegen den Durst.
Als alle bedient sind, führen uns der Chef der Firma und seine Frau
In einen riesigen Hallenbau.

Mai-Ausfahrt der LG Rhein-Main
11. bis 13. Mai 2018 ins Lahntal/Weilburg

Dort stehen historische Lkws und Hänger aller Art
Die top restauriert sind, wie für die nächste Fahrt.
Herr Krüger erzählt mit Begeisterung, das ist der Geck,
wir sind von ihm und seiner Frau hin und weg.
Er zeigt uns noch seine kleinen „Oldies“ zum Schluss,
dann verabschieden wir uns mit einem dankbar lieben Gruß

Denn in Bad Marienberg warten auf uns schon Kaffee und Kuchen,
das wollen doch alle gerne versuchen.
Im Wildparkhotel, einem Drehrestaurant
Ist der Weitblick von oben (5. Stock) sehr imposant.
Die Rückfahrt zum Hotel ist wieder wunderschön,
wir haben viele Bäume, Blumen und herrliche Natur gesehen,
die Sonne war auch immer unser Begleiter,
es hat nie geregnet, das stimmte uns heiter.
Im Schlosshotel gibt’s Abendessen,
den Abend danach werden wir nicht vergessen.

Ab 21:00 Uhr ist kegeln angesagt,
Kegler und Keglerinnen sind gleichermaßen gefragt.
Es findet sich eine stattliche Anzahl ein
zum Kegeln und zum Fröhlichsein
Der Ehrgeiz wurde angefacht,
es wurde dabei auch viel gelacht,
ging eine Kugel mal an die Bande,
das war für niemand eine Schande.
Am Ende gewannen die „schwachen“ Frauen,
auf die starken Männer kann man eben nicht immer bauen.
Um 22:30 Uhr gingen die Lichter dann aus,
aber noch nicht alle gingen in ihr Bettenhaus

Sonntag 13. Mai 2018
Mit Abschiednehmen der Sonntag begann,
eine Muttertags-Feier stand für einige an,
doch ein Teil der Gruppe fuhr noch nach Burg Greifenstein,
dort lädt ein Glockenmuseum zur Besichtigung ein.
Wir konnten die Glocken zum Klingen bringen,
manch Glockenspiel brachten wir auch zum Singen.
Danach kehrten wir noch ins Kaffeehaus Oster ein
Und beendeten dort unser Zusammensein.
Geneviève isst ein Stück Schokoladencremesahnetorte
Sie schwelgt im Schokoglück ganz ohne Worte

Wir danken dem „Orga Team“ für gelungene Tage
Und freuen uns auf die nächst Ausfahrt. Keine Frage!

Von Annemarie Poeschel und
(ein bisschen) Dipl.-Ing. Michael Poeschel,
LG Rhein-Main

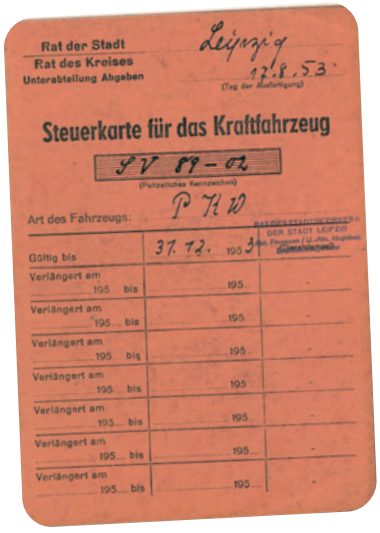
Patina und wie geht man damit um?

Vor drei Jahren wurde den Hanomag-Freunden ein Kurier 4/23 PS Baujahr 1937 angeboten. Das Fahrzeug stand bei einem Privatmann in Grimma unweit von Leipzig, der es von seiner Großmutter geerbt hatte. Aber außer ein paar Jugenderinnerungen fehlte die Bindung, bei ihm stehen Zweiräder im Mittelpunkt.

Beim ersten Besuch zeigte uns der Verkäufer alle lückenlos vorhandenen Originalpapiere. Der Wagen selbst befand sich in komplettem Zustand, noch mit erstem Lack, wenig Gebrauchsspuren – und aus erster Hand! Eine Patina, wovon man nur träumen kann … Wir wurden uns rasch einig und überführten das Fahrzeug alsbald in den Fundus der Hanomag-Freunde.

Aber wie zukünftig damit umgehen? Darf man einen stumpfen, seit Jahrzehnten nicht behandelten, noch originalen Nitro-Lack einfach so reinigen oder gar mal aufpolieren? Solche Fragen taugen immer dafür, kontrovers diskutiert zu werden und auch mal die Gemüter etwas zu „erhitzen“, selbst innerhalb eines Vereins unter Gleichgesinnten!

Zunächst wurden nur die Bremsen zerlegt, damit die blockierenden Räder wieder frei drehen konnten. Alle vier platten Räder erhielten neue Schläuche, selbst die alten, abgefahrenen „Puschen“ wurden zunächst belassen.



Originaler Händler-Aufkleber

Patina und wie geht man damit um?

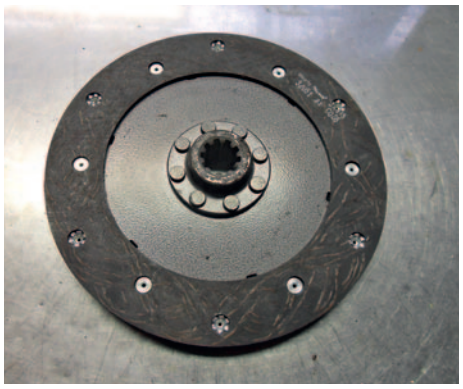
Für dieses Jahr besteht der Plan, den zwischenzeitlich „wiederbelebten“ vierzylindrigen, seitengesteuerten Motor zu reinigen, mit frischem Öl zu versehen und gut zu kühlen, notfalls mit einem Ersatz-Kühler. Darüber hinaus wird die Bremsanlage überholt und wieder betriebsfähig gemacht sowie ein neuer Kabelbaum angefertigt und eingebaut; weitere Pläne bestehen für dieses Fahrzeug erstmal nicht. Wir wären allerdings glücklich, diesen besonderen Hanomag zum Herbst mal auf der einen oder anderen Veranstaltung vorfahren zu lassen – und gern auch andere Meinungen dazu „einzufangen“!

Vorbereitung und …

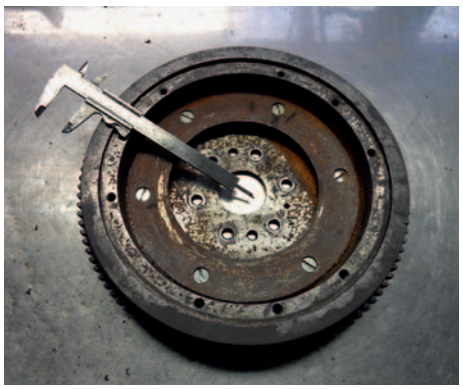
Probelauf des Motors

Ob die alte Kupplung noch taugt, wird sich bei den ersten Probefahrten zeigen, aber falls nicht: Wir haben den „Draht“ zu den Spezialisten der ZF Friedrichshafen AG im Werk Bielefeld, die solche Fragen mit großer Sorgfalt und reichlich Erfahrung gern lösen, das Fabrikat ist dabei völlig egal, in NRW ist man auf alles vorbereitet.

Druckplatte …

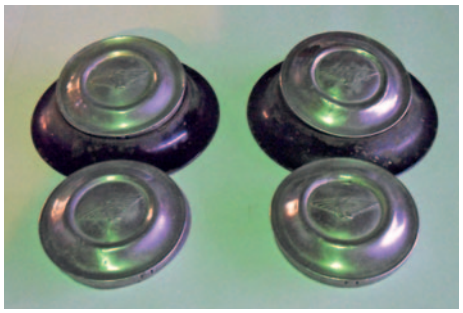


Mitnehmerscheibe und …



… Schwungscheibe (hier vor der Aufarbeitung) sollten zueinander passen – den erforderlichen Service leisten die Experten von ZF im Werk Bielefeld gern

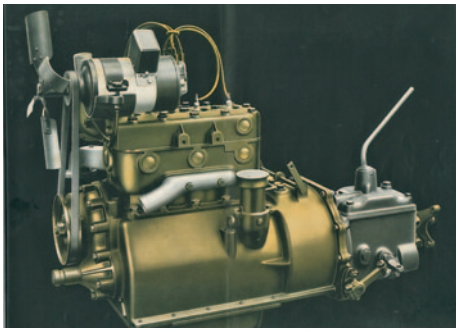
Patina und wie geht man damit um?



Zweiteilige Radkappen, minimal gesäubert

Originale Instrumente

Blick in den Motorraum



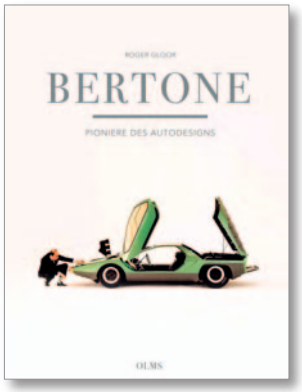
Motor

Wieder auf der Straße …

Abholung in Grimma, Sachsen

Horst-Dieter Görg

BERTONE – Pioniere des Autodesigns geht in die 2. Auflage ...



Das zuletzt vorgestellte Bertone-Buch war in kleiner Auflage rasch vergriffen, nun ist eine überarbeitete 2. Auflage in Vorbereitung, die Subskription für DAVC-Mitglieder gilt bis 30. Juni und gewährt immerhin einen Preisvorteil von 20 Euro (68 statt sonst 88 Euro!).

Über 120 Jahre Autodesign sind mit dem klangvollen Namen Bertone verbunden. Das Wirken von Giovanni und Nuccio Bertone mit ihrem großen Kreis renommierter Gestalter schufen nicht nur futuristische Concept- und Dreamcars als inspirierende Vorbilder für die gesamte Automobilindustrie. Gerade Bertone steht für eine Vielzahl realisierter Entwürfe, die ihre Gestaltungs- und Praxisqualität in einer Serienproduktion beweisen konnten. Diese Erfolgsgeschichte und ihre begleitenden Ereignisse aufzuarbeiten, zu bewerten und korrekt in einem historischen Gesamtbild zu verankern, konnte nur einem Kenner gelingen: dem Fachjournalisten der Schweizer Automobil Revue: Roger Gloor. Er hat seine unabhängigen Erfahrungen und Erkenntnisse zur Bertone-Geschichte in einer einmaligen Dokumentation zusammengefasst. Erstmals sind hier alle Designvorschläge, Einzelstücke sowie realisierten Serienkarosserien für 40 Automarken erfasst und dokumentiert. Die Vielzahl der 320 Bertone-Pkw-Modelle, ihre Beschreibung und Abbildung, ergänzende Tabellen sowie ein Namensregister von 1.290 Personen der Zeit von 1912 bis 2019 qualifizieren dieses Werk als einmalig und informativ. Es ist das erste Bertone Werksverzeichnis.

CARGOLD COLLECTION

CLASSIC SPORTSCARS & PREWAR CARS

...finest examples from our stocklist ...

1954 Porsche 356 Pre-A Speedster
Vollrestauriert in Deutschland
€ 275.000,-

1980 BMW M1
Erst 9.952 km!
€ 625.500,-

1968/71 Mercedes 280 SL Pagode
Deutsch und möglichst original
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!

1962 Alfa Romeo 2600 Touring Spider
1A Restauriert, seltene Borrani Felgen
€ 134.850,-

1938 Mercedes 320 Cabriolet A
Jahrzehnte im letzten Besitz
P.O.A.

1964 Citroën DS 19 Usine
Werkscabriolet mit Zertifikat
€ 198.500,-

1966 Aston Martin DB6 Coupé
Orig. Linkslenker, Matching No.
€ 369.500,-

1955 Mercedes 220 Cabrio A
Gewölbte Frontscheibe, 1A Restauriert
P.O.A.

SUMMERER HOF
Beuerberg 19
83083 Riedering / Bavaria
Germany

☎ +49 (0)8036 – 7004
INFO@CARGOLD.COM

SHOWROOM ROSENHEIM
Innstraße 43
83022 Rosenheim / Bavaria
Germany

www.cargold.com

Technorama Ulm am 2. + 3. Mai 2020 – Hier schlägt das Herz der Oldtimer!

Es ist wieder so weit, am 2. und 3. Mai 2020 treffen sich die Oldtimerfreunde auf der Technorama in der Donaustadt. Mit 850 Ausstellern und rund 25.000 Besuchern zählt die Technorama Ulm zu den größten und best-sortiertesten Teilemärkten unter den Oldtimerveranstaltungen! Sowohl die Aussteller als auch die Besucher aus ganz Europa schätzen diesen traditionellen Treffpunkt der Oldtimerszene.

Die Technorama hat in 10 Hallen und auf 20.000 m² Freigelände einiges zu bieten. Die Schrauber und Sammler sind auf der Suche nach Anlasser, Chromteilen, Zündkerzen und Zubehör sowie Literatur und Miniaturmodellen jeglicher Art. Unter den Teilehändlern ist auch ein BMW-Vorkriegsexperte V8, der eine Sammlung übernommen hat. Dieses Jahr ist der Bereich für italienische Auto- oder Motorradteile angewachsen. Ganz neu ist ein Händler mit La Verde Zweirädern und Ersatzteilen. Wie gewohnt sind auch die Händler für deutsche Marken, wie z. B. Zündapp, Kreidler, BMW stark vertreten.

Auch die Clubs, Vereine und IGs bieten interessante Informationsmöglichkeiten für die Oldtimerfans. Sie informieren über die eigenen Aktivitäten, geben Reisetipps, kennen die speziellen Händler und stehen mit Rat und Tat bei Restaurierungs- und Reparaturfragen zur Seite. Auf dem Stand der Alt Opel IG ist dieses Jahr eine Präsentation von 8 Fahrzeugen zum Thema „50 Jahre Manta A“ zu sehen.

Auf dem Sammlerfahrzeugverkauf in der Donauhalle werden die historischen Fahrzeuge mit zwei und vier Rädern zum Verkauf angeboten. Unter den Klassikern ist auch ein 2 CV, der direkt aus Frankreich kommt. Die Oldtimer-Enthusiasten schätzen es sehr, dass sie in lockerer Atmosphäre und mit dem Ulmer Technorama-Flair auf dem Oldtimermarkt Gleichgesinnte treffen, mit denen sie die Besonderheiten der historischen Autos, Motorräder und Traktoren diskutieren können. Wie jedes Jahr findet das Oldtimertreffen aller Fahrzeuge hinter der Halle 7 statt. Die Öffnungszeiten sind am Samstag von 9 – 18 Uhr und am Sonntag von 9 – 16 Uhr. Die Tageskarte kostet 12 Euro. Rund 3000 Parkplätze befinden sich am Messegelände, im weitläufigeren Bereich stehen weitere Parkplätze zur Verfügung. Kommen Sie rechtzeitig, der Kartenverkauf ist ab 7:00 Uhr geöffnet. Weitere Informationen und Impressionen finden Sie unter *www.technorama.de* oder auf Facebook: *www.facebook.de/technorama.der.oldtimermarkt.in.europa* oder Instagram: *www.insta-gram.com/technorama_der.oldtimermarkt*

Veranstalter: Technorama
Jens Güttinger e. K., Ulm
Telefon 0731/189 68-0
E-Mail: info@technorama.de

Veranstaltungsort:
Ulm Messe
Böfinger Straße 50, 89073 Ulm

5. Grundlehrgang für Kesselwärter

zur Bedienung von historischen Dampfmaschinen

Die Dampfmaschine prägte über mehr als 150 Jahre die Industrielle Revolution. Mit ihrer Erfindung durch den Engländer Thomas Newcomen 1712 begann ein stürmisches Zeitalter, letztlich auch für den Automobilbau. – Unvergessen der Dampfwagen von Nikolaus Cugnot, 1769/70 das erste Automobil der Welt. – Die erste Eisenbahn führte ab 1825 über 35 Kilometer von Darlington nach Stockton; hier betrieb der Engländer George Stephenson seine „Locomotion“. – Noch 1906 fuhr der Amerikaner Fred Marriot in Daytona Beach mit einem Stanley Steamer 205,5 km/ schnell – Weltrekord!

Mehr und mehr wurde diese Technik jedoch in den 1920er-Jahren durch Verbrennungsmotoren von Nikolaus Otto und Rudolf Diesel verdrängt. Heute ist die Dampftechnik, von Kraftwerksturbinen einmal abgesehen, historisch; dabei hat sie durch stetige Verbesserung und Wandel unseren heutigen technischen Stand erst möglich gemacht. Ganze Generationen von Entwicklern und Ingenieuren haben an der Dampfmaschine die Grundlagen der Wärmekraftmaschine erkundet. Leider sind inzwischen Dampfer schon fast eine vom Aussterben bedrohte Art. Es ist wichtig, die Glut an die nächste Generation weiterzugeben und nicht die kalte Asche!

Wer Interesse daran hat, ist herzlich eingeladen, vom 05. bis 08. Juni 2020 die Teilnahme am 5. Grundlehrgang für Kesselwärter an historischen Dampfmaschinen zu buchen! An vier Tagen wird dabei das theoretische und praktische Grundwissen – von der Chemie und Materialkunde über Sicherheitseinrichtungen bis hin zur praktischen Anwendung – vermittelt.

Nach zwei Tagen Theorie, die mit einer schriftlichen Prüfung enden, wird am dritten Tag eine Dampflokomobile aufgerüstet, angeheizt und betrieben. Der letzte Lehrgangstag beinhaltet ein reichhaltiges Programm bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB) in Wernigerode/Harz! Interesse? Dann gern weitersagen und rasch anmelden, der Lehrgang ist auf max. 15 Teilnehmer / Teilnehmerinnen begrenzt!

Datum:
05. bis 08. Juni 2020 (Freitag bis Montag) – **Orte:** DEULA, Hildesheim / TF Hanomag, Bockenem-Störy / Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode – **Inhalte:** Vermittlung von Grundwissen – Theorie & Praxis – im Umgang mit hist. Dampfkesselanlagen – **Veranstalter:** Hanomag IG e.V., Hildesheim; unter Schirmherrschaft der DEKRA Hannover – **Kosten:** 555 Euro pro Person

Kontakt:
www.hanomag-museum.de
h-dieter.goerg@t-online.de

Horst-Dieter Görg

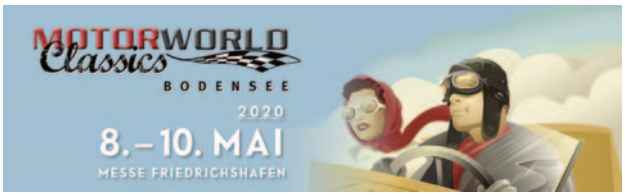
MOTORWORLD Classics BODENSEE 2020 mit Sonderschau „Expedition ins Tierreich“

Die DAVC Landesgruppe Allgäu nimmt nun zum 13. Mal an der weit über die Grenzen hinaus bekannten Messe teil. Ohne Unterbrechung seit Anbeginn mit dabei und in diesem Jahr auf der neuen Standfläche in der ersten Reihe der Halle A5 Stand Nr. 200.

Besuchen Sie uns!
Unter dem Motto **„Reisen – Picknick – Tierische Marken“** – geben wir Ihnen Einblick in eine mobile Leidenschaft der damaligen Zeit, die bis heute nichts an Begehrtheit eingebüßt hat. Lassen Sie sich entführen in eine Traumwelt der 50er- bis 80er-Jahre. Treten Sie ein zu einer Präsentation, in der Sie stilvolle Besonderheiten glänzender Karossen finden. In gemütlicher Atmosphäre können Sie sich bei unserer Bilder-Show entspannen sowie einen Eindruck verschaffen von unseren abwechslungsreichen Oldtimertouren und unserem Vereinsleben.

Tagesfahrten, Veranstaltungen über mehrere Tage zu eindrucksvollen Zielen, Freundschaften mit anderen Landesgruppen oder Oldtimervereinen, all das finden Sie bei uns, in der **Landesgruppe Allgäu, im Deutschen Automobil-Veteranen-Club e.V.**

Wenn Sie sich als Freund von Old- und/oder Youngtimer angesprochen fühlen, dann kommen Sie einfach bei uns vorbei. Unsere erfahrenen und teils langjährigen Mitglieder heißen Sie herzlich willkommen und geben Ihnen auch gerne Antwort auf Ihre Fragen. Genießen Sie die faszinierende Welt klassischer Automobile und lassen Sie sich inspirieren und zum Träumen anregen. Mit Spannung erwartet die Old- und Youngtimer Szene wieder die Messe Motorworld Classics Bodensee vom 8. bis 10. Mai 2020 in einer der schönsten Regionen Deutschlands. Klassiker zu Lande, zu Wasser und in der Luft belegen die 12 Hallen der Messe Friedrichshafen.



Mit über 800 Ausstellern und ca. 38.000 Besuchern ist diese Messe bekannt für ihren besonderen Charme und hohen Eventcharakter. Eine Vielzahl an Erlebnissen wird alljährlich auch im Außenbereich geboten. Vintage-Racing, Air-Shows, Sonderschauen, unter anderem erstmalig mit „tierischen Autotypen“, laden ein zu einem Erlebnis für alle Sinne. Oldtimer, Youngtimer, vom Kleinwagen bis zur Luxusklasse, Motorräder, Flugzeuge, die Faszination für Mobilität ist beeindruckend.

Alle Termine und Details zu unserer Aktivitäten und Ausfahrten finden Sie auf unserer Webseite www.davc.de Landesgruppe Allgäu oder ganz einfach per QR-Code.

Text: Harald Stein, LG Allgäu

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder
Termine, Impressum

- **LG Hanse**
  Stefan Krieger, 21077 Hamburg
- **LG Niedersachsen**
  Stefan Rohrig, 30519 Hannover
- **LG Nordrhein-Westfalen**
  Heiner Weiß, 51582 Nümbrecht
- **LG Oberbayern**
  Manfred Anders, 86163 Augsburg
  Marc Clormann, 86929 Penzin
  Antonius Kierner, 82467 Garmisch-Partenk.
- **LG Ostsee**
  Sabine Heiden, 23564 Lübeck
- **LG Ostwestfalen-Lippe**
  Horst Selbach, 32657 Lemgo
- **LG Südbaden**
  Marcel Schwarz, 79189 Bad Krozingen

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 sinnwahrend 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 2-2020: 1.5.2020
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

Überregionale Oldtimer-TERMINE 2020

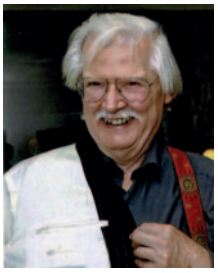
14.–15.03.2020	**Technorama Kassel**
25.–29.03.2020	**Techno Classica Essen**
02.–03.05.2020	**Technorama Ulm**
08.–10.05.2020	**MOTORWORLD Classics Bodensee**

Das Buch!

2020. 328 S mit über 1000 Abbildungen, durchgehend vierfarbig illustriert.
Gebunden im Format 21 x 29,7 cm. ISBN 978-3-487-08632-3
Bestellen Sie jetzt dieses Standardwerk für 68,00 € unter www.olms.de!
Ladenpreis ab 1. Juli 2020 88,00 €

10 Fahrzeuge aus der Sammlungsauflösung unseres verstorbenen Mitglieds Artur Reich finden Sie auf unserer Webseite.

Kleinanzeigen



Nachruf

Wir trauern um unseren DAVC-Mitbegründer, langjährigen Schatzmeister und Ehrenmitglied

Johann Friedrich Meves

* 3.9.1936 † 9.9.2019

Als Mitgestalter unserer schönsten Veranstaltungen werden wir ihm ein ehrendes Andenken bewahren!

Im Namen des Gesamtvorstandes
des DAVC e.V. und langjährigem Freund
von Waldemar Pleßmann
Gründer des DAVC und 1. Ehrenpräsident

Die LG Ostsee trauert um

Heiner Reese

* 11.12.1932 † 11.12.2019

In der Landesgruppe Ostsee, aber auch durch Teilnahme an diversen Oldtimerrallyes anderer Landesgruppen, haben wir Heiner als eine herausragende Persönlichkeit schätzen gelernt.

Immer aktiv bei Veranstaltungen und Ausfahrten, hat er das Clubleben außerordentlich bereichert. Vor allem aber durch die Präsentation seiner Oldtimer in der Öffentlichkeit bei allen denkbaren Gelegenheiten ist Heiner mit seiner charmanten, liebenswerten Art ein Sympathieträger und Botschafter der Oldtimerszene gewesen.

Wir werden Heiner sehr vermissen und ihm ein ehrendes Andenken bewahren!

Eckart Freiherr von Lerchenfeld

* 7.5.1930 † 8.2.2020

Der DAVC verliert mit ihm ein verdientes Ehrenmitglied und langjähriges Mitglied. Er hat die Landesgruppe Allgäu in den vielen Jahren seiner Zugehörigkeit aktiv mitgestaltet. Mit unerschöpflichen Ideen für Feste, Ausfahrten, Ausstellungen und Veranstaltungen verbinden uns viele Erinnerungen.
Freiherr von Lerchenfeld war Präsident der Landesgruppe Allgäu von 1975 bis 1981 und von 1989 bis 1995. Er vertrat den DAVC in der FIVA, deren Vizepräsident und Ehrenmitglied er war. Wir sind ihm zu großem Dank verpflichtet und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.
Wir trauern zusammen mit seinen Familienangehörigen. Ihnen gilt unser herzliches und aufrichtiges Beileid.

Ewald Reineke

*21.12.1930 † 6.12.2019

Ehrenmitglied des DAVC

Er war ein großartiger Mensch. Ein Freund, ein Helfer, ein Ratgeber, den wir sehr vermissen werden. Seine Autos waren sein Leben und er hat uns daran teilhaben lassen. Er tourte mit seiner Elsbeth durch ganz Europa, ob mit Ruppe Piccolo auf den Ätna, mit NAG Presto nach Schottland oder mit dem Horch 930V nach Griechenland. Er lebte und liebte sein Hobby, unser Hobby.
An diese schönen Zeiten mit ihm wollen wir uns erinnern, auch wenn auf die Frage „Ewald, kannst Du mir mal erklären …“ keine Antwort mehr kommt.

Vorstand und Mitglieder
der Landesgruppe Rhein-Main

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 – Commission Culturelle:
Peter Ulrich Gilb
Schellingstr. 20, 97074 Würzburg
E-Mail: sekretaer.fiva@davc.de

FIVA – Techn. Kommission:
Jörg Blaumeier
Sep-Ruf-Str. 10, 90480 Nürnberg
Tel.: 0174 45555888, Fax: 0911 5405159
E-Mail: joerg.blaumeier@odn.de

DAVC-Archiv:
Kresimir Majer
Steinbruchstr. 7, 78727 Oberndorf
Tel.: 07423 1015

LANDESGRUPPENPRÄSIDENTEN/-PRÄSIDENTIN

LG Allgäu:
Roland Schlegel (kommissarisch)
Friedhofstr. 11, 88499 Riedlingen
Telefon 07371 934456
E-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:
Gründer des DAVC
Waldemar Plessmann
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:
Peter Ulrich Gilb
Schellingstr. 20, 97074 Würzburg
Mobil: 0172 9843484
E-Mail: lg.rhein-main@davc.de

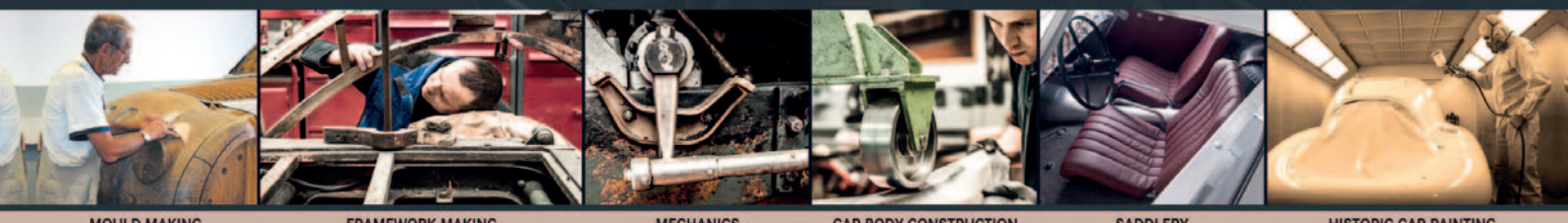
LG Südbaden:
Christian Lurk
Breisacher Str. 7, 79258 Hartheim
Tel.: 0171 6219266
E-Mail: lg.suedbaden@davc.de

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

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

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