



DEUTSCHER AUTOMOBIL-VETERANEN-CLUB E.V.

Clubmagazin

2-2020

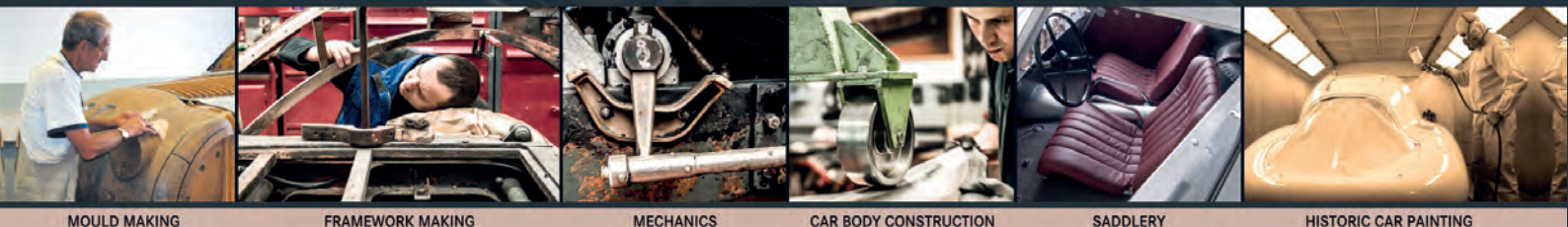
51. JAHRGANG



René Große

RESTAURIERUNGEN

Perfection, precision and passion for the detail.



MOULD MAKING

FRAMEWORK MAKING

MECHANICS

CAR BODY CONSTRUCTION

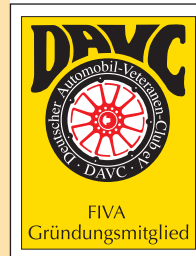
SADDLERY

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!



Unser Dasein wird zurzeit in vielfältiger Weise vom Corona-Virus beeinflusst, keiner weiß genau, mit welchen dauerhaften Veränderungen wir zukünftig leben werden. Die dramatischen Auswirkungen des „Shutdown“, der uns alle persönlich, wirtschaftlich, sozial und kulturell plötzlich unvorbereitet getroffen hat, werden erst jetzt langsam sichtbar.

Wir mussten unsere Jahreshauptversammlung mit den Vorstandswahlen auf den 31. Oktober in Kassel verschieben – meine Amtszeit wurde so unfreiwillig verlängert –, das Deutschlandtreffen absagen und unsere Vereinsaktivitäten gegen Null fahren.

Die vielbeschworene Digitalisierung wurde plötzlich praktisch angewendet, Kommunikation in den sozialen Medien mit der starken Zunahme von Nutzergruppen, Homeoffice oder Videokonferenzen gehören auf einmal zu unserem Alltag.

Über eingerichtete WhatsApp-Gruppen konnte die Mitgliederkommunikation fortgeführt werden.

Vertreter der Oldtimerszene aus dem Parlamentskreis Automobiles Kulturgut haben mit wöchentlichen Videokonferenzen den Kontakt gepflegt, die Arbeitsgruppe des AGHF hat einen Flyer fertiggestellt, der im Heft beiliegt. Der Flyer ist mit seiner tollen Darstellung unserer Mobilitätsentwicklung für unsere Öffentlichkeitsarbeit eine wertvolle Unterstützung. Die Entwicklung des motorisierten Fahrzeuges ist eine wesentliche Grundlage unseres heutigen Wohlstandes, wir sollten den Bezug dazu mit unseren Oldtimern offensiv vertreten. Der beigefügte Flyer ist eine gute Grundlage mit Argumentationshilfen für Kontakte mit geschichts- und technikkundigen Gesprächspartnern. Auch bei der aktuellen Umweltdiskussion kann unser Anliegen, ein rollendes Museum für die Transparenz unserer Technikgeschichte zu erhalten und zu zeigen, besser vermittelt werden.

Die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt, die beginnenden Corona-Lockerungen geben uns wieder die Möglichkeit, unsere Aktivitäten vorsichtig zu starten und unsere Oldis wieder auf gemeinsamen Veranstaltungen auszuführen. Erste Ausfahrten wurden bereits vorgenommen, Ende Mai fand schon in

Mecklenburg eine 2-Tages-Rallye statt.

Wir werden allerdings im Herbst eine Häufung von Veranstaltungen erleben, weil viele Termine verschoben worden sind. Für die Veranstalter bleibt die Unsicherheit, ob die ängstliche Zurückhaltung, wie sie im März auf der Messe in Stuttgart dramatisch sichtbar wurde, sich abgebaut hat. Die LG Ostsee hat ihre Großveranstaltung von April auf den 04. Oktober verschoben. Es bleibt spannend, was von den sonst über 1 Tsd. Oldtimern und 6-7 Tsd. Besuchern im Oktober erscheint.

Leider immer alles unter dem Vorbehalt einer positiven Entwicklung.

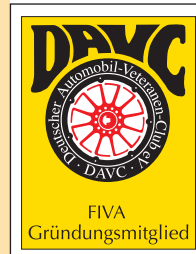
Ich wünsche allen eine gute Rückkehr ins „normale“ Leben, schöne Ausflüge und bleiben Sie gesund.

Georg Sewe
Präsident



Tweed Ride 2019

Die Themen dieser Ausgabe



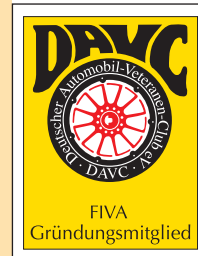
TITELBILD: „ÖSTERREICHISCHE ALPEN UND SEEN 2019“ (S. S. 6 FF), HARALD STEIN

EDITORIAL: GEORG SEWE PRÄSIDENT DES DAVC	3	HISTORISCHE IMPRESSIONEN: MOTORRÄDER IM EINSATZ STEPHAN ARBEITLANG	32
AUF EIN WORT: HORST-DIETER GÖRG REDAKTEUR DES CLUBMAGAZINS	5	AUSFLUGSZIELE/AUSEFARTEN: LG RHEINLAND IM SCHWARZWALD UNTERWEGS HANS-WALTER SCHORN	34
TITELGESCHICHTE: ÖSTERREICHISCHE ALPEN UND SEEN 2019 HARALD STEIN	6	TECHNIK – NUTZFAHRZEUGE: HISTORISCHER STADTVERKEHR LÜBECK HANS-JOACHIM ROSE	38
AKTUELL: NACHWUCHSGEWINNUNG STEPHAN ARBEITLANG	12	LITERATUR-TIPP MOTORLEGENDEN – JAMES BOND UND SEINE AUTOS	41
NEUES VON DER AGHF HORST-DIETER GÖRG	15	TECHNIK – DAMPF NATIONALES DENKMAL PRINZ HEINRICH PAUL KLUGE	42
EHRUNG FÜR HALWART SCHRADER GEORG SEWE	17	INTERN: WIR BEGRÜßEN UNSERE NEUEN MITGLIEDER TERMINE, IMPRESSUM	44
HISTORIE: HELLDRIVERS IN DEUTSCHLAND, SCHON 1967 WILLY KRIEG	19	ANZEIGEN, VORSCHAU	45
100 JAHRE MAHLE VON DER WERKSTATT ZUM WELTUNTERNEHMEN	22	VORSTANDSMITGLIEDER IM DAVC	46
BRUTAL GEGEN DEN WIND – AERODYNAMISCHE STRÖMUNGEN IN DEN USA RAINER MANTHEY, RONNY LUTZ	24		

www.DAVC.de



250 Jahre Automobil

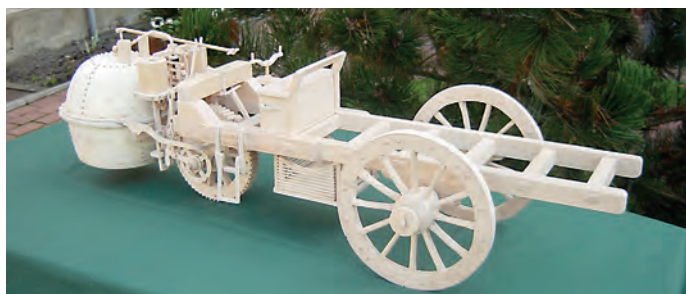


In Corona-Zeiten ist es schwierig, über aktuelle Veranstaltungen zu berichten, die Retro Classics in Stuttgart Anfang März war die vorläufig letzte größere Messe – und auch die war schon erheblich von der „anrollenden“ Pandemie betroffen, kamen doch mit gut 60.000 Besuchern rund ein Drittel weniger als noch im Vorjahr! Und noch ist ein Ende der Einschränkungen nicht absehbar, viele Veranstaltungen wurden bereits abgesagt, hinter anderen stehen Fragezeichen.

So ist es gut, sich auf Veranstaltungen der letzten Jahre zurückzubesinnen – und da gibt es durchaus eine Menge zu berichten, gleich mit der Titelgeschichte aus den Österreichischen Alpen und Seen beginnend! – Schön auch, bereits für 2021 zu planen bzw. dazu aufzurufen. Stephan Arbeitlang hat da sicher den richtigen Nerv getroffen, auch mit seinen „Historischen Impressionen“, dieses Mal auf zwei Rädern!

Auch wenn noch eine – bedingte – Nachrichtensperre als vereinbart gilt, die Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge (AGHF) hat sich viele gute Gedanken gemacht und teilweise auch schon in die Tat umgesetzt, auch wenn wir auf das angekündigte Faltblatt und den Aufkleber dazu noch etwas warten müssen, kein Beinbruch!

Ich finde es nur sehr bemerkenswert und gut zugleich, dass sich diese auf vielen Schultern ruhende Arbeitsgemeinschaft ausgerechnet im Jahr 2020 eines Nicolas Cugnot und seines genau 250 Jahre alten Fardiers erinnert, immerhin das älteste bekannte Automobil überhaupt und in der Vergangenheit viel zu wenig gewürdigt! Es ist einfach immer wieder faszinierend, wenn etwa dessen Nachbau, initiiert durch den in Florida lebenden Franzosen Alain



Cerf, angeheizt und dem Publikum vorgeführt wird, so etwas begeistert noch heute – egal, wo auf diesem Planeten! – Nicht ganz so alt ist der Kolbenhersteller MAHLE, aber 100 Jahre sind durchaus ein Anlass, zurückzublicken!



Besonders gefreut habe ich mich über die Ehrung von „Altmeister“ Halwart Schrader, der mich vor mehr als 25 Jahren erfolgreich dazu „verführte“, Bücher zu schreiben, immer noch eine Herausforderung!

Willi Krieg „lockt“ uns dieses Mal mit den Helldrivers nach Nordamerika, womit es in dieser Heftmitte gleich mit einer Stromlinienzeichnung von Rony Lutz aus Schweden weitergeht. Dazu die passende Geschichte von Rainer Manthey über Stromlinie in den USA, dem Ausstellungskatalog „Strom-Linien-Form“ entnommen, der 2016 im Georg Olms Verlag in Hildesheim zur gleichnamigen Ausstellung in Friedrichshafen erschien und freundlicherweise zum Nachdruck freigegeben ist.

Mit dem historischen Stadtverkehr in Lübeck haben wir dieses Mal eine besondere Nutzfahrzeug-Geschichte zu bieten, die bestimmt auch auf Interesse stoßen wird – davon können wir gern mehr gebrauchen!

Abschließend noch eine Anmerkung in eigener Sache: Nach 10 seit Ende 2017 betreuten Clubmagazinen kam selten Kritik, wie ich finde, kein schlechtes Zeichen?! Ich hoffe, dass die „schweigende Mehrheit“ der DAVC'ler mit meiner Arbeit zufrieden ist und ich werde alles daransetzen, dass es so weitergeht!

Bleibt mir heute nur noch, allen unseren Leserinnen und Lesern vor allem Virenfreiheit zu wünschen, bleibt gesund und munter!

In diesem Sinne weiter viel Spaß bei der Lektüre.

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

Österreichische Alpen und Seen

vom 10. bis 16. September 2019



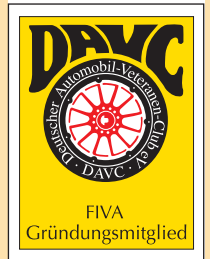
Genussvolle Tagesausfahrten oder einwöchiger Traumurlaub, in unserer Landesgruppe Allgäu steht die gesellige Zusammenkunft von gleichgesinnten Old- und Youngtimer-Liebhabern in herrlicher Landschaft stets ebenso im Vordergrund wie abwechslungsreiche Clubabende oder Veranstaltungen.

Ein besonderes Highlight ist die seit mehreren Jahren fast schon traditionell im Herbst stattfindende einwöchige Old- und Youngtimertour, stets organisiert und persönlich begleitet von unserem langjährigen Mitglied im Vorstand Ortwin Lang. Vorwiegend in kleinen Gruppen von sechs bis acht Fahrzeugen bietet Ortwin Lang den Mitgliedern unserer Landesgruppe die Möglichkeit, zu Selbstkosten an seinen ausschließlich privat organisierten Touren teilzunehmen.

Seit 2012 tourten wir vornehmlich grenz- und sprachüberschreitend durch südliche Landschaften. Zahlreiche Touren zu den höchsten Pässen, Traumzielen in den französischen Alpen, Tessin und Toskana oder Kroatien mit vielen kurvigen Nebenstraßen waren unser „Einsatzgebiet“. Technische Probleme mit unseren Oldies waren Gott sei Dank sehr viel seltener als die vielen unvergesslichen Eindrücke der durchfahrenen Landschaften. War man am Abend froh über den problemlosen Verlauf des Tages, so hat uns ein Problem doch fast täglich beschäftigt: die italienische oder französische Speisekarte. Dies wird diesmal nicht der Fall sein, denn „man spricht unsere Sprache“. Rund drei Viertel der jetzigen Tour fuhren wir in Österreich, „pickerlfrei“ natürlich. Die Tour in 2019 führte uns vom 10. bis 16. September zu den Österreichischen Alpen und Seen.

Österreichische Seen und Alpen

vom 10. bis 16. September 2019



Wir trafen uns auf einem Autohof kurz nach dem Grenztunnel Reutte. Nach gemächlicher Anfahrt durch das bayrische Oberland war unser erster Übernachtungsort in Ramsau im Zillertal. Es gab schon viel zu entdecken auf diesen ersten 240 Kilometern durch wundervolle Landschaften mit entsprechend ausgewählter Routenführung.



Es folgte am nächsten Tag mit der Großglockner-Hochalpenstraße schon der höchste Punkt dieser Reise. Nur leicht bewölkt Wetter bescherte uns auf der 2571 Meter hoch liegenden Edelweißspitze unvergessliche Rundumsicht. Ein weiterer Haltepunkt war die Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, Teil der Großglockner-Hochalpenstraße. Der Endpunkt einer Stichstraße und Aussichtspunkt befindet sich in Österreich in der Glocknergruppe auf Kärntner Gebiet in einer Höhe von 2369 Metern.



Auf der Weiterfahrt durfte ein Aufenthalt im weit über die Grenzen hinaus bekannten Heiligenblut nicht fehlen. Das legendäre Bergsteigerdorf gilt wohl als eines der schönsten im gesamten Alpenraum. Es liegt in einer Seehöhe von fast 1300 Metern in malerischer Berglandschaft mit einzigartiger Naturkulisse mitten im Nationalpark Hohe Tauern, bewacht vom mächtigen Gipfel des Großglockners (3798 Meter), dem höchsten Berg Österreichs, und



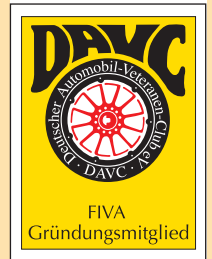
bildet das südliche Eingangsportal zur Großglockner-Hochalpenstraße.

Das war der 2. Tag: Gerlospass 1531 Meter, Mittersil, Fusch a. Großglockner, Großglockner-Hochalpenstraße, Edelweißspitze 2571 Meter, Fuscher Törl, Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, Heiligenblut, Spittal a.d. Drau, Millstatt am See, Tagespensum ca. 250 Kilometer

Wir starteten am 3. Tag nach Gmünd in Kärnten zum Porsche Museum.

Österreichische Seen und Alpen

vom 10. bis 16. September 2019



In Gmünd hat am 18. Mai 1982 der Antiquitätenhändler Helmut Pfeifhofer das erste private Porsche-Automuseum von Europa eröffnet. Dass ausgerechnet ein Gmündner auf die Idee kam, ein solches Museum zu errichten, kommt nicht von ungefähr. Das verträumte Städtchen Gmünd in Kärnten, dem südlichsten Bundesland Österreichs, war seit 1944 der Ort, an dem Porsche nach der Aussiedlung aus Stuttgart mit seinem Team und dem Maschinenpark die Kriegswirren heil überdauern konnte. Im Jahr 1948 wurde in Gmünd mit dem Porsche 356 Nr. 1 Roadster das erste Fahrzeug mit dem Namen Porsche hergestellt. 1950 kehrte das Unternehmen an den Firmensitz in Stuttgart-Zuffenhausen zurück und gab den Standort Gmünd im März 1951 schließlich auf.



Startschwierigkeiten? Neue Batterie und alles wieder gut! – Läuft wieder!



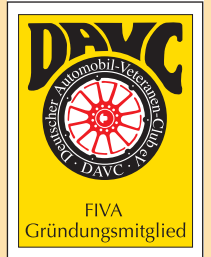
Weiter ging es über die Nockalmstraße (Eisenthalhöhe 2042 Meter) und die Turracherhöhe 1763 Meter.

Die mit einer Steigung bis zu 34 Prozent am Kilometer 60 (von Klagenfurt gerechnet) zeitweise steilste Alpenstraße Europas war aufgrund ihrer hohen Ansprüche an Autos zeitweise auch Teststrecke des nach dem Zweiten Weltkrieg im nahen Gmünd produzierenden Automobilherstellers Porsche. Im Jänner 1978 stellte Audi der Konzernführung den neu entwickelten Audi Quattro auf der Turracherhöhe vor, wo man an der steilen, kurvenreichen und verschneiten Passstraße die Leistungsfähigkeit des damals neuartigen Allradantriebs überzeugend de-



Österreichische Seen und Alpen

vom 10. bis 16. September 2019



monstrieren konnte. – Auch wir haben den Test problemlos bestanden!

Der 4. Tag blieb somit nahezu „autofrei“ und wir erkundeten bei strahlendem Sonnenschein das Dachsteiner Hochplateau; Gletscher, Berge, wandern mit grandiosen Aussichten!

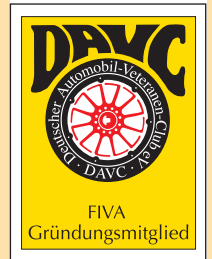


Über Predlitz, Bad Ausee und Hallstatt erreichten wir nach ca. 250 Kilometern unseren Gasthof in Gosau. Hier blieben wir zwei Nächte und erkundeten Hallstatt am gleichnamigen See und Umgebung.



Österreichische Seen und Alpen

vom 10. bis 16. September 2019



„5fingers“ – Für „Schwindelfreie“ die wohl spektakulärste Aussichtsplattform der Alpen – ragt wie eine Hand in einen über 400 Meter tiefen Abgrund hinein.

Anschließend, nach dieser eindrucksvollen Wanderung in frischer Bergluft, gönnten wir uns auf der Rückfahrt zum Hotel auch noch einen Abstecher nach Hallstatt. Dieser weltbekannte und vom Massentourismus besuchte Ort kann einen schon mal in die Lage versetzen, in einem idyllischen Dorf in Asien zu sein.

Hallstatt bietet eine herrliche Lage am See, viele historische Gebäude und gefiel chinesischen Architekten so gut, dass sie in der Volksrepublik einen Nachbau des weltberühmten Weltkulturerbe-Ortes errichteten.



Das malerische Original verdankt seine Entstehung dem reichen Salzvorkommen. Mächtige Salzkammern wurden dort schon vor mehr als 4000 Jahren entdeckt. Bis heute wird im „ältesten Salzbergwerk der Welt“, oberhalb von Hallstatt, das „weiße Gold“ abgebaut.

Am nächsten Morgen machten wir uns auf den Weg über Gosau, Abtenau zur Postalm, Österreichs größtes Almengebiet. Entlang dem abwechslungsreichen Panoramasträßchen mit Ausblicken auf das Dachsteinmassiv erreichten wir diese herrlich gelegene



Almhütte. Roland aus unserer Gruppe erinnerte sich aus früheren Zeiten an diese urwüchsige Alm. An diesem wohligh warmen Herbsttag war die Mittagstrast ein regionaler Genuss für Gaumen und Sinne.

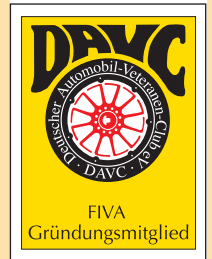
Nun, nach dieser Postalm-Pause ging es weiter über St. Wolfgang, Mondsee, Thalgau, Seekirchen am Wallersee nach Oberndorf zur Stille-Nacht-Kapelle.

Die Stille-Nacht-Kapelle im österreichischen Bundesland Salzburg ist dem Gedächtnis des Weihnachtliedes „Stille Nacht, heilige Nacht“ und seines Textdichters Joseph Mohr sowie seines Komponisten Franz Xaver Gruber gewidmet. Sie steht an Stelle der ehemaligen St.-Nikolaus-Kir-



Österreichische Seen und Alpen

vom 10. bis 16. September 2019



che (St. Nikola), in der am 24. Dezember 1818 dieses weltbekannte Weihnachtslied zum ersten Mal aufgeführt wurde. Gleich nebenan befindet sich auch die Salzachbrücke. Sie ist eine historische Straßenbrücke über die Salzach, die die bayrische Stadt Lauenfen mit der österreichischen Stadt Oberndorf bei Salzburg verbindet. Sie wurde zwischen 1901 und 1903 während der Herrschaft von Kaiser Franz Joseph I. und Prinzregent Luitpold von Bayern erbaut. Im Umkreis von 15 Kilometern ist sie immer noch die einzige Verbindung für Kraftfahrzeuge zwischen Bayern und dem Land Salzburg. Wir fuhrten weiter nach Ainring zum Hotel. Tagestour heute ca. 170 Kilometer.

Hier verbrachten wir gemeinsam einen schönen Abend, genossen die Kulinarik des Hotels bei lustigen und interessanten Gesprächen.

Am nächsten Morgen hatte sich die Sonne wieder wunschgemäß in voller Pracht entfaltet und die Teilnehmer starteten in guter Laune in Richtung Ursprungspass. Ruhe, Rundum-Blicke über Berg und Tal und die gesamte Atmosphäre bieten auf jedem Teilstück dieser Tour etwas ganz Besonderes. Vorbei am Schliersee über Jachtenau und Walchensee erreichten wir nach ca. 230 Kilometern unseren nächsten Übernachtungsplatz in Kochel, unser Hotel direkt am See!



Der Abend war geprägt durch gutes Essen bei herrlicher Abendstimmung am See.

Am nächsten Morgen hieß es Abschied nehmen aus Kochel. Nach ausgiebigem Frühstück starteten wir am letzten Tag dieser Tour und machten uns auf den Weg durch das schöne oberbayrische Voralpenland mit einem Zwischenstopp am Weltkulturerbe Wieskirche.



Danach noch ein kurzer Abstecher nach Wildpoldsried. Dort besuchten wir unseren DAVC-Schatzmeister Horst Hieble, der dieses Jahr leider nicht mit dabei sein konnte. In einer schönen Gaststätte ließen wir die herrlichen Tage Revue passieren. Von hier aus traten die Teilnehmer in verschiedene Richtungen die Heimfahrt an.

Urlaub mit dem Old- und Youngtimer – mit Ortwin Lang als Organisator erwarteten uns bei all seinen Touren neben entspanntem Reisen herrliche Ziele, faszinierende Landschaften und traumhafte Streckenführungen. Perfekt aus- und vorbereitet, mit Liebe und Hingabe organisiert. Reisen, die noch lange in bester Erinnerung bleiben.



Nach einer Woche und insgesamt ca. 1350 Kilometern mit unzähligen Eindrücken darf man gespannt sein, wohin die nächste Reise geht.

*Text und Bilder:
Harald Stein, LG Allgäu*

Nachwuchsgewinnung – eine ganz persönliche Einschätzung

oder das DAVC-Standthema für die BCM 2021



„Die Oldtimerei leidet unter akutem Nachwuchsmangel.“ – Dieser Satz begegnet mir des Öfteren und ich möchte mich diesem Thema nähern.

Da ich selbst zur zweiten „Generation Schrauber“ in der Familie gehöre, möchte ich zu den oft gehörten, gelesenen und auch erlebten Ansätzen anderer meine ganz persönlichen Gedanken äußern.

Für mich begann „der Virus Oldtimer“ im zarten Alter von 5 Jahren als Mitfahrer in diversen alten Fahrzeugen. Das ist nun schon fast 40 Jahre her. Ich kenne die Szene also noch vor dem Internet, dem H-Kennzeichen und den großen Oldtimermessen.

Nun aber zum Thema:

Das Team der Bremen Classic Motorshow (BCM) versucht seit Jahren, mehr junge Leute für das Thema Oldtimer zu gewinnen. Der Bremer Ansatz dazu lautet: Wir können nur junge Leute gewinnen, wenn wir Fahrzeuge ihrer Jugend ausstellen. Jüngere Menschen sammeln nämlich nur die Fahrzeuge, die sie aus ihrer Jugend bzw. Kindheit kennen würden. Gern dürfen diese Fahrzeuge modifiziert sein.

Bei der BCM führte dies dazu, dass viele Stände mit im Verhältnis sehr jungen Standmannschaften besetzt waren. Es führt aber auch dazu, dass kaum noch Fahrzeuge aus der Wirtschaftswunderzeit oder davor zu sehen sind. Ausgestellt wurden (im Jahr 2020 gesichtet) VW T4, Audi TT, Audi A4 (Umbau auf RS4), Porsche 993, VW Golf 2, Volvo 740 ... und natürlich jede Menge Tuningfahrzeuge, wie zum Beispiel tiefergelegte VW T3. Im Umkehrschluss bedeutet dies aber auch ein bewusstes Inkaufnehmen des Wegbleibens wirklich alter Fahrzeuge.

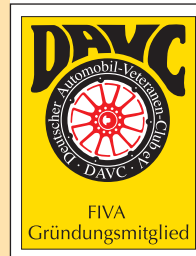
Einen ganz anderen Weg geht der Deutsche Eisenbahn Verein (DEV) in

Bruchhausen-Vilsen. Hier wird seit über 50 Jahren die deutsche Kleinbahngeschichte in einem lebendigen Museum erhalten. Nachwuchssorgen macht sich dieser Verein jedoch nicht. Da die Zielsetzung des Vereins einen Schwenk zur moderneren Eisenbahn ausschließt, werden mit speziellen Programmen und Veranstaltungen Kinder gezielt angesprochen. Die Devise heißt ganz klar „mitmachen und kindgerecht von den alten Hasen lernen“. So arbeitet die Jugendgruppe im Gleisbau mit oder restauriert einen „eigenen“ Wagen. Auch werden die Kinder und Jugendlichen zum Eisenbahner im Betriebsdienst ausgebildet. So kann es sein, dass der Heizer der Lokomotive gut 100 Jahre jünger ist als seine Maschine. Damit wird der Gedanke „Ich kann nur sammeln und mögen was ich kenne“ ad absurdum geführt.

Anja, meine Verlobte, war in diesem Jahr zum zweiten Mal überhaupt auf einer Oldtimermesse. Sie hat, wie schon 2019, auf dem DAVC-Stand geholfen. Über die Gestaltung der BCM war sie gelinde gesagt erschüttert. Sie vermisse in Bremen ganz klar die namensgebende Komponente „Classic“. Ihrer Meinung nach müsste eine Oldtimerveranstaltung ihrem Namen gerecht werden und das ginge eben nur, wenn Oldtimer ausgestellt würden. Einen VW



Nachwuchsgewinnung – eine ganz persönliche Einschätzung oder das DAVC Standthema für die BCM 2021



T4 sähe man jedoch täglich auf der Straße. Auch wenn er 2020 dreißig Jahre alt wird, sei er doch kein Fahrzeug, für das es sich lohnt, 16 Euro Eintritt zu zahlen.

Ich selbst habe mir im Alter von 22 Jahren einen Citroen Jahrgang 22 gegönnt (Die Geschichte stand im CM.), mittels welchem ich dann 19 Jahre später meine zukünftige Frau kennengelernt habe. Anja brachte, neben historischen Fahrrädern und einem Oldtimertrecker, eine achtjährige Tochter mit in die Beziehung, die seit kurzem vom Blech total begeistert ist. So hat sie in der Schule von einem ganz besonderen Wochenenderlebnis erzählt: Sie sei nämlich mit Stephan und ihrer Mama mit einem 100 Jahre alten Auto (Studebaker) bei einer Oldtimerausfahrt gewesen. Auf dieser Tour waren wir stilgerecht zum Fahrzeug gekleidet. Dies führte dazu, dass wir namentlich mit Foto in die Zeitung kamen. Was für ein Erlebnis und was für eine Geschichte für den Erzählkreis in ihrer Grundschulklasse!

Damit ihr Interesse nicht gleich wieder abebbt, soll in diesem Sommer ein kleines einhundertjähriges Damenrad für sie wieder fit gemacht werden. Dann können wir als kleine Familie an Ausfahrten für historische Fahrräder teilnehmen.

Bitte versteht mich nicht falsch, ich werde niemandem vorschreiben, was er zu sammeln hat. Ich möchte nur nicht die Nachwuchsgewinnung mittels junger Fahrzeuge als den einzig geltenden Aspekt akzeptieren. Lasst eure Kinder oder Enkel mitmachen, so wie ich es früher durfte oder die Museumsbahner des DEV es machen!

Auch darf nicht vergessen werden, dass es heute eine wesentlich höhere Anzahl an Oldtimern und auch an Veranstaltungen gibt als es früher der Fall war. Man spricht dann sehr schnell von Nachwuchsmangel, nur weil nicht jede Veranstaltung sofort zum wirtschaftlichen Erfolg mit hohen Teilnehmer- und Besucherzahlen führt. Was sich allerdings schnell negativ auswirkt, ist die Baujahrsbegrenzung bei Ausfahrten. Setze ich diese so, dass auch jüngere Fahrzeuge mitfahren dürfen, bleiben die alten daheim, da die Strecke und die Geschwindigkeit wirklich alte Technik ganz schnell überfordert. Und schon muss ich damit leben, dass Wirtschaftswunderautos oder Vorkriegsfahrzeuge eben nicht mehr erlebbar sind oder erfahrbar werden. Dies hat wiederum zur Folge, dass diese Fahrzeuge kaum noch auf Veranstaltungen oder im öffentlichen Raum bewegt und irgendwann ganz verschwunden sein werden.

Nachwuchsgewinnung – eine ganz persönliche Einschätzung oder das DAVC Standthema für die BCM 2021

So wird versucht, sie zu verkaufen. Potenzielle Käufer, die der Oldtimerszene beitreten möchten, lassen sich jedoch abschrecken, „weil man ja eh nicht mitfahren könne“. Dies führt dazu, dass mögliche Interessenten an der „richtigen“ Oldtimerszene sich dann doch ein viel jüngeres Fahrzeug kaufen, weil „man das ja bewegen könne“... Ein Teufelskreis.

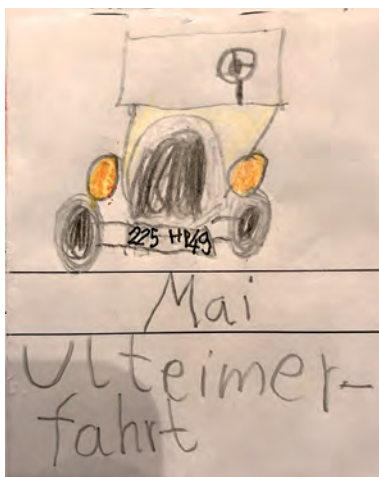
Die LG Weser-Ems möchte auf der BCM 2021 einen ganz anderen Stand aufbauen als man ihn dort von uns gewohnt ist. Wir möchten dieses Mal nicht eine Szene von „anno dazumal“ nachgestalten, sondern wir möchten Kinder und Junggebliebene in eine Schulklasse einladen, um dort einen Oldtimer zu malen. Ja genau ... Dazu bauen wir mit alten Schulmöbeln einen Klassenraum im Ansatz nach. Unterrichtet wird Kunsterziehung. Thema dieses Unterrichts wird es sein, einen Oldtimer zu malen/zu zeichnen.

Und jetzt kommt Ihr, liebe DAVC'ler, mit ins Boot. Mindestens eine Wand dieses Messestandes wird mit gewöhnlichen Messebauwänden in DAVC-gelb aufgebaut sein. An dieser Wand sollen Bilder sowie kurze Texte Eurer Kinder und Enkel hängen. Das heißt wir benötigen Fotos, die Eure Kinder/Enkel zeigen, wie sie am Oldtimerleben teilnehmen, des Weiteren selbstgemalte Bilder von Oldtimern und kurze Texte „aus dem Kindermund“ zum Thema Oldtimer. Wie so etwas aussehen kann, zeigt uns in diesem Bericht Ernestine (8 Jahre).

Natürlich hängen wir keine Originale auf. Bilder und Texte werden als Ausdruck aufgehängt. Als Datei können diese an meine Mail-Adresse geschickt werden. Originale kann ich bis zu einer Größe von DIN A4 scannen. Auch können verschiedene DIN-A-Formate gescannt werden. Nach der Digitalisierung schicke ich sie selbstverständlich zurück! Veröffentlicht werden sie dann mit dem Vornamen und Alter des betreffenden Kindes. Gern packe ich auch eine Auswahl mit einem Bericht ins CM.

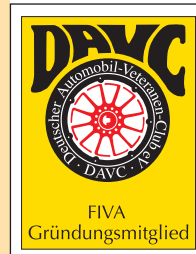
Stephan Arbeitlang

*Berxer Marschbruch 5
27305 Bruchhausen-Vilsen
schellak-kraftfahrer@gmx.de*



Lieber Stephan, jetzt hast du ein neues alles blaues Auto. Hoffentlich lebt es noch lange. Darf ich mal mitfahren? Mama muss dann zuhause bleiben und Staub saugen und Lesen. Ich freue mich über ein neues Auto. Alles gute von Ernestine

Neues von der AGHF



Unser Präsident Georg Sewe hatte im letzten Clubmagazin schon kurz auf die Bedeutung der AGHF hingewiesen. Wie im neuesten ADAC Oldtimer-Ratgeber 2020/2021 nachzulesen, plant diese recht übergreifende Organisation der Clubs und Vereinigungen aus der Oldtimer-Szene die Herausgabe eines sehr gut gemachten Faltblattes und Aufklebers für diesen Herbst, Corona hat auch hier leider etwas „geschoben“, aber so bleibt noch etwas mehr Zeit für das „Feintuning“!

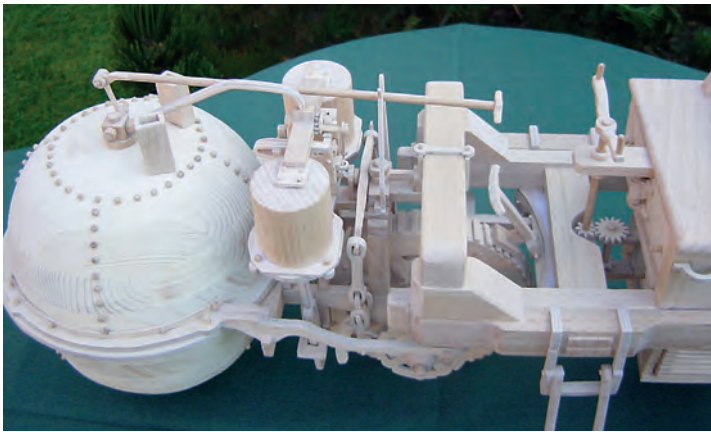
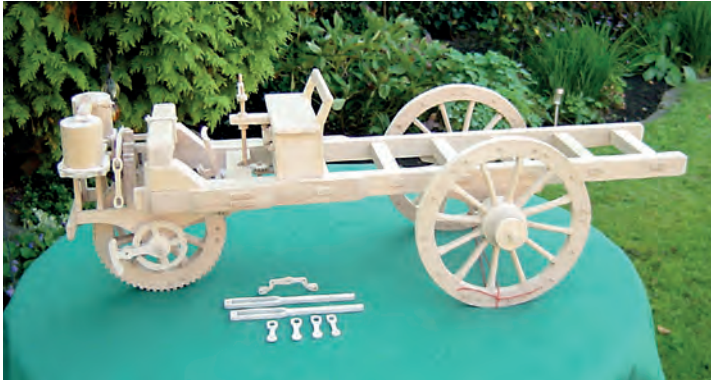


Man hat zwar bis dahin untereinander Stillschweigen vereinbart, aber vom Grundsatz ist diese bisher nie dagewesene Initiative sehr zu begrüßen, schließlich geht es darum, auch zukünftig Historische Fahrzeuge im normalen Straßenverkehr bewegen zu können und als Automobiles Kulturgut anerkannt zu bekommen!

Darin macht sich neben MdB Carsten Müller als Vorsitzender des Parlamentskreises Automobiles Kulturgut aus Braunschweig auch MdEP Bernd Lange als Vorsit-

<p>Wir lieben Oldtimer.</p> <p>Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge</p>		<p>Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. www.adac.de/klassik • klassik@adac.de</p> <p>Automobilclub von Deutschland e.V. www.avd.de • avd@avd.de</p> <p>Allgemeiner Schnauferl Club Deutschland e.V. (ASC D) www.asc-schnauferlclub.de • mittwoch@motorpresse.de</p> <p>Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V. BHL www.bhld.eu • info@bhld.de</p> <p>Deutscher Automobil Veteranen Club e.V. www.davc.de • info@davc.de</p> <p>DEUVET Bundesverband Oldtimer Youngtimer e.V. www.deuvel.de • info@deuvel.de</p> <p>Initiative Kulturgut Mobilität e.V. www.kulturgut-mobilitaet.de derosa@kultur-mobil.org</p> <p>Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft e.V. www.n-v-g.de • info@n-v-g.de</p> <p>Veteranen Fahrzeug Verband e.V. www.veteranen-fahrzeug-verband.de sekretariat@veteranen-fahrzeug-verband.de</p>
--	--	--

*Titel des geplanten Faltblattes der AGHF nebst beteiligten Organisationen / Vereinigungen
oben: Geplanter Aufkleber der AGHF*



zender der Arbeitsgruppe für historische Fahrzeuge im Europäischen Parlament (Historical Vehicle Group, HVG) aus Hannover für unsere Interessen stark.

Unter der Überschrift „Wir lieben Oldtimer“ sind auf dem Titel des inhaltsreichen Falblattes der Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge die fünf Piktogramme für Motorrad, Auto, Omnibus, Lkw und Traktor vorgesehen, um den breiten Anspruch des Wirkens der AGHF zu dokumentieren.

Inhaltlich geht es um 250 Jahre Mobilität, die mit dem Dampfwagen von Nicolas Cugnot 1769/1770 beginnt, den man eigentlich zu diesem Anlass ganz besonders hätte feiern müssen, wenn nicht Corona gekommen wäre ... Der umtriebige Franzose (1725 bis 1804) entwickelte bekanntlich mit seinem Fardier das erste bezugte Automobil, auch wenn sich dieses schwer lenken ließ und man bei 3 bis 4 km/h zu Fuß schneller unterwegs war. Immerhin hat das erste Automobil überlebt, das 4 Tonnen schwere und



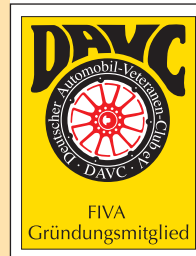
Bernd Lange, MdEP, mit dem detailgetreuen 1:10 Nachbau des Dampfwagens von Cugnot, 2015 von Heinz Hunte aus Redderse bei Hannover realisiert

7,25 Meter lange Ungetüm ist seit 1800 in Paris im Conservatoire National des Arts et Métiers bis heute zu bewundern; in Nürnberg und in Tampa, Florida, gibt es 1:1 Nachbauten, letzterer ist sogar fahrbereit.

Auch wenn der Termin für eine Präsentation der AGHF wegen Corona zunächst verschoben werden musste, es wird sich eine passende Gelegenheit finden, diese klassischen Werbemittel in eigener Sache an den Mann und natürlich auch die Frau zu bringen. Vielleicht schon in diesem Oktober auf der Veterama in Mannheim, nachdem die dafür auch ins Auge gefasste IAA Nutzfahrzeuge in Hannover in diesem Jahr leider auch ausfällt, es bleibt spannend! Die DAVC-Mitglieder werden diese Unterlagen selbstverständlich auch aus erster Hand erhalten, schließlich zählt der DAVC zu den Gründern der AGHF.

Horst-Dieter Görg

Halwart Schrader erhält die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland



Der bekannte, international wirkende Fahrzeughistoriker, Journalist und Buchautor Halwart Schrader, Jahrgang 1935, gilt als Mentor für Technikgeschichte schlechthin. Mit 18 Jahren und gerade erworbenem Führerschein bemerkte der in Braunschweig geborene Schrader früh, dass alte Fahrzeuge in der Gunst der nach Neuem strebenden Gesellschaft keine Wertschätzung erfuhren. Gerade in den frühen Jahren der prosperierenden Bundesrepublik begann die Wegwerfgesellschaft, mit deren Problemen wir noch heute kämpfen. Dem drohenden Verlust manchen Kulturguts versuchte er sich mit verständlichen Botschaften entgegenzustellen.

Schrader wollte bewahren und das Bewusstsein für nachhaltige Technikentwicklung dokumentieren. Er wählte 1957 den Weg über einen Hamburger Verlag, berichtete zunächst gelegentlich über Motorhistorie und nutzte auch den Kommunikationsweg als Korrespondent mehrerer in- und ausländischer Automobil-Zeitschriften. Sein früh gesammeltes Wissen wurde bald in Fachbüchern veröffentlicht und bewegte schon zehn Jahre später erste Gruppen von Fahrzeug-Veteranen-Sammlern, später auch Oldtimer genannt, die mit dazu beitrugen, das Bewusstsein in der Gesellschaft für Technikgeschichte zu wecken, sich zu engagieren und so rechtzeitig die verbliebenen Fragmente zu erhalten. So manche Werkstatt- oder Schraubergemeinschaft lebte von seinen motivierenden Texten und Abbildungen.

1974 wurde Schrader Herausgeber und Chefredakteur der ersten deutschsprachigen automobilhistorischen Fachzeitschrift, mit der er gegen die Vernichtung von Kenntnissen im Handwerk, in der Dokumentation und letztlich für den Erhalt technischen Kulturguts wirken konnte. So manchem Jugendlichen wurden so frühzeitig praktische Anregungen und auch Orientierung gegeben.

Schrader wurde einer der auflagenstärksten Fachbuchautoren, der in mehreren Nationen für seine Veröffentlichungen ausgezeichnet wurde. Durch seine anerkannten Recherchen und vielbeachteten Dokumentationen trug Schrader ganz wesentlich dazu bei, dass die Öffentlichkeit das Interesse für das technische Kulturgut Automobil entdeckte und zugleich damit für nachfolgende Generationen Wissen und Erfahrung erhalten werden konnte.

Viele Jahrzehnte hat Schrader als Autor, Übersetzer und Publizist gewirkt. Noch heute begleitet der 85-Jährige in ehrenamtlicher Funktion fahrzeughistorische Arbeitskreise, Organisationen und Verbände. Im „Forum für Fahrzeuggeschichte“ ist er als Mitbegründer seit 2001 aktiv beteiligt. Halwart Schrader gilt als „zentraler Protagonist der Oldtimerei in Deutschland“ (Auto Bild klassik Nr. 10/2018).



Halwart Schrader mit der Urkunde zu seiner Auszeichnung

Halwart Schrader erhält die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland



Halwart Schrader mit seiner Frau Mila und seinen vier Töchtern

Am 9. März 2020 wurde ihm durch den Landrat des Landkreises Uelzen, Dr. Heiko Blume, im Namen des Bundespräsidenten die Verdienstmedaille des Verdienstordens der Bundesrepublik verliehen.

Halwart Schrader lebt nach verschiedenen Stationen in Berlin, Hamburg, München und Honfleur mit seiner Frau Mila in einem historischen Schulhaus in Hösseringen im Heidekreis Suderburg.

*Text und Fotos:
Eckhart Bartels,
F-kubik, Ronnenberg*

Werbebotschaften

- **ADLER** – Meine Räder fliegen wie Adler über die Berge. 1900
- **AGA** – Ein Riese in der Leistung – Ein Zwerg im Verbrauch. 1921
- **AUDI** – Der Rassewagen 1912
- **AUSTIN 1800** – Für Männer, die ihrer Zeit vorausfahren. 1965
- **BMW** – Wer Köpfchen hat, ist sich im klaren, jetzt BMW ISETTA fahren. 1956
- **BORGWARD HANSA** – 1500 – Ein Wagen, der in die Welt geht. 1950
- **BUGATTI T 35** – Le Champion du Monde. 1926
- **CITROEN** – Der Charakter adelt das Profil. 1960
- **DAF** – Für Leute, die Rechnen können! Erfüllter Fortschritt. 1963
- **FIAT** – Ein guter Name. 1965
- **FORD Type T Runabout** – For the young business man. 1923
- **GLAS 1300 GT** – Chic und Eleganz aus Turin – Leistungskraft und Kondition aus Dingolfing 1964
- **GOGOMOBIL Limousine** – vollkommener und schöner als zuvor. Der Star unter den Kleinwagen. 1956
- **JAGUAR S Type 3,4 Liter** – Grace, Space, Pace.* 1963
*) Würde, Raum, Tempo.
- **JEEP** – Es gibt nur einen. 1977
- **LADA California** – Komm rüber! 1982
- **LANCIA** – Welch ein FAHR-ZEUG. 1982
- **LLOYD 600** – SCHNELLER LEISER ELEGANTER. 1956
- **MAZDA** – Wo ein Mazda ist, ist auch ein Weg. 1976
- **MERCEDES BENZ** – Ihr guter Stern auf allen Wegen. 1901
- **MGB 1800** – Der Traumsportwagen. 1962
- **OPEL** – SICHER. SAUBER. SCHNELL. 1899
- **PEUGEOT 404 Kabriolett** – So elegant kann ein Auto sein! 1962
- **PORSCHE GT 2000** – Ein sportlicher Wagen, mit dem das Fahren Freude macht. 1962

Frank Urban, LG Ostsee e.V.

Helldrivers in Deutschland, schon 1967



1967 hatte ich ein gutes Verhältnis zu einem großen Autohaus in Köln. So wurden wir eingeladen, an einer Show der Höllenfahrer (= Helldrivers) teilzunehmen. Die Bilder sagen mehr aus als alle Worte. Die Truppe gibt es heute noch! Sicherlich mit anderen Fahrzeugen wie 1967.

Es wurde auf zwei Rädern gefahren oder über eine Rampe gefahren und dann über Hindernisse geflogen mit meist ausrangierten Schrottwagen. Oft dienten die Dächer dieser Autos als Landeplatz. Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge waren meist präpariert. Für die an oder auf den Fahrzeugen befindlichen – nennen wir sie Akrobaten – waren kleine Festhaltungsmöglichkeiten wie Griffe usw. angebracht.

Meist wurden Autos mit einer durchgehend starren Hinterachse verwendet. Im Ausgleichsgetriebe dieser Achsen wurden diese dadurch starr gemacht, indem man sie verschweißte.



Plaza de Toros de Salamanca
DIAS 15 Y 16 DE NOVIEMBRE DE 1975

Funciones: Día 15. - A las seis de la tarde.
Día 16. - A las doce de la mañana y cinco de la tarde.

Auto-Rodeo-Show

LOS PILOTOS SUICIDAS
Desafiando la muerte.
¡¡UN ESPECTACULO INOLVIDABLE!!
DOS HORAS DE DURACION. - Taquillas abiertas desde hoy

Motormäßig wurden in der Ölwanne um den Ansaugschlauch der Ölpumpe sogenannte Leit- oder Schwallbleche angebracht, sodass in jeder Lage des Fahrzeuges Motoröldruck an den Schmierstellen vorhanden war, also auch beim Fahren auf zwei Rädern.

Text: Willy Krieg

Bilder: W. Krieg, G. Winter

Helldrivers in Deutschland, schon 1967



Helldrivers in Deutschland, schon 1967



LO'S FAIR
Hell Drivers

100 Jahre MAHLE

Von der Werkstatt zum Weltunternehmen



MAHLE



1920 durften in Deutschland keine Fluggeräte gebaut werden. Schlechte Zeiten für den Piloten und Flugzeugingenieur Hellmuth Hirth. Also begann er damit, in einer kleinen Versuchswerkstatt Motoren zu bauen. Zum 1. Dezember 1920 holte Hirth den Kaufmann Hermann Mahle in seine Werkstatt. Er sollte Ordnung und Struktur in das „Start-up“ bringen. Der 1. Dezember 1920 gilt deshalb als Startschuss für unser Unternehmen. 1922 folgte der zweite Streich: Ingenieur Ernst Mahle kam hinzu und das Fundament für das heute technologisch führende, weltweit tätige Unternehmen MAHLE war gegossen.

Automobilbau immer wieder neu-, anders-, weitergedacht

In den 1920er-Jahren wurden in den Verbrennungsmotoren der Automobile Kolben aus schwerem Grauguss eingesetzt. Den Brüdern Mahle war allerdings schon damals klar: Die Zukunft gehört dem Leichtmetallkolben. 1931 war es so weit: Mit der Erfindung des Ringträgerkolbens aus Aluminium durch Ernst Mahle begann der Siegeszug. Seitdem gibt MAHLE weiter Vollgas und lenkt den Automobilbau mit zahlreichen Innovationen in die Zukunft.

Unser unermüdliches Anders-, Neu- und Weiterdenken war der Treibstoff für ein rapides Wachs-

tum. Damit haben wir uns vom Teilelieferanten zum Systemanbieter, von der Werkstatt zum Weltunternehmen entwickelt. Wie geht's weiter?

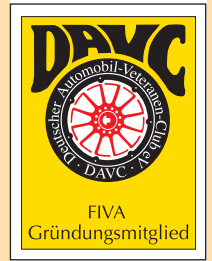


UNSER „100 JAHRE“-SIGNET WAS ES BEDEUTET

Die runde Form steht für Dynamik und Bewegung. Und dafür, dass MAHLE rund um den Globus aktiv ist. Die zahlreichen verschiedenfarbigen Teilchen stehen für die Vielfalt an Produkten, Lösungen und Menschen, die unser Unternehmen ausmachen.

100 Jahre MAHLE

Von der Werkstatt zum Weltunternehmen



100 Jahre Vollgas

MAHLE gehört heute zu den Top-20-Automobilzulieferern und ist einer der weltweit größten Systemanbieter rund um Antriebsstrang, Thermomanagement und Klimatisierung. Heute fährt jedes zweite weltweit produzierte Auto mit MAHLE Komponenten. Angefangen hat alles in einer kleinen Werkstatt. Deshalb liegt uns diese Arbeit besonders am Herzen – auch in den kommenden 100 Jahren.



ringpaketen ins Spiel. Moderne MAHLE Motorkomponenten ermöglichen zudem den Einsatz von niedrig viskosen Motorölen. Der Reibwiderstand wird dadurch zusätzlich gesenkt, der Schmierölbedarf und der Verbrauch verringert. Auch mit Innovationen im Luftpfad und einem intelligenten Thermomanagement werden wir CO₂ einsparen.

Die Zukunft wird doppelt spannend

Wer macht das Rennen? Wir glauben, dass der Verbrennungsmotor uns noch lange begleiten wird. Gleichzeitig wissen wir, dass der E-Mobilität, aber auch anderen alternativen Antriebstechnologien, die Zukunft gehört. Deshalb werden wir künftig beide Wege weiterentwickeln. Wir verfolgen also eine duale Strategie.

Wo „E-Mobilität“ draufsteht, ist MAHLE drin

Wir konzentrieren uns dabei auf zwei Hauptthemen: das Thermomanagement und den elektrischen Antriebsstrang. Beim Elektrofahrzeug ist das Regeln der Wärme- und Kälteströme das A und O für Leistungsfähigkeit, Reichweite und Lebensdauer. Entwickelt haben wir bereits zahlreiche Innovationen zur thermischen Konditionierung von Batterien in Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden. Mit der Übernahme von Behr Hella Service bieten wir seit diesem Jahr auch den Werkstätten ein

Rundum-sorglos-Paket im Bereich Thermomanagement für alle Antriebsarten. Außerdem sind wir stark in der Entwicklung von alternativen Antriebssystemen, Leistungselektronik und elektrischen Nebenaggregaten für jede Fahrzeugart. Von Pkw und Nfz über Arbeitsmaschinen bis hin zum Pedelec und E-Scooter.

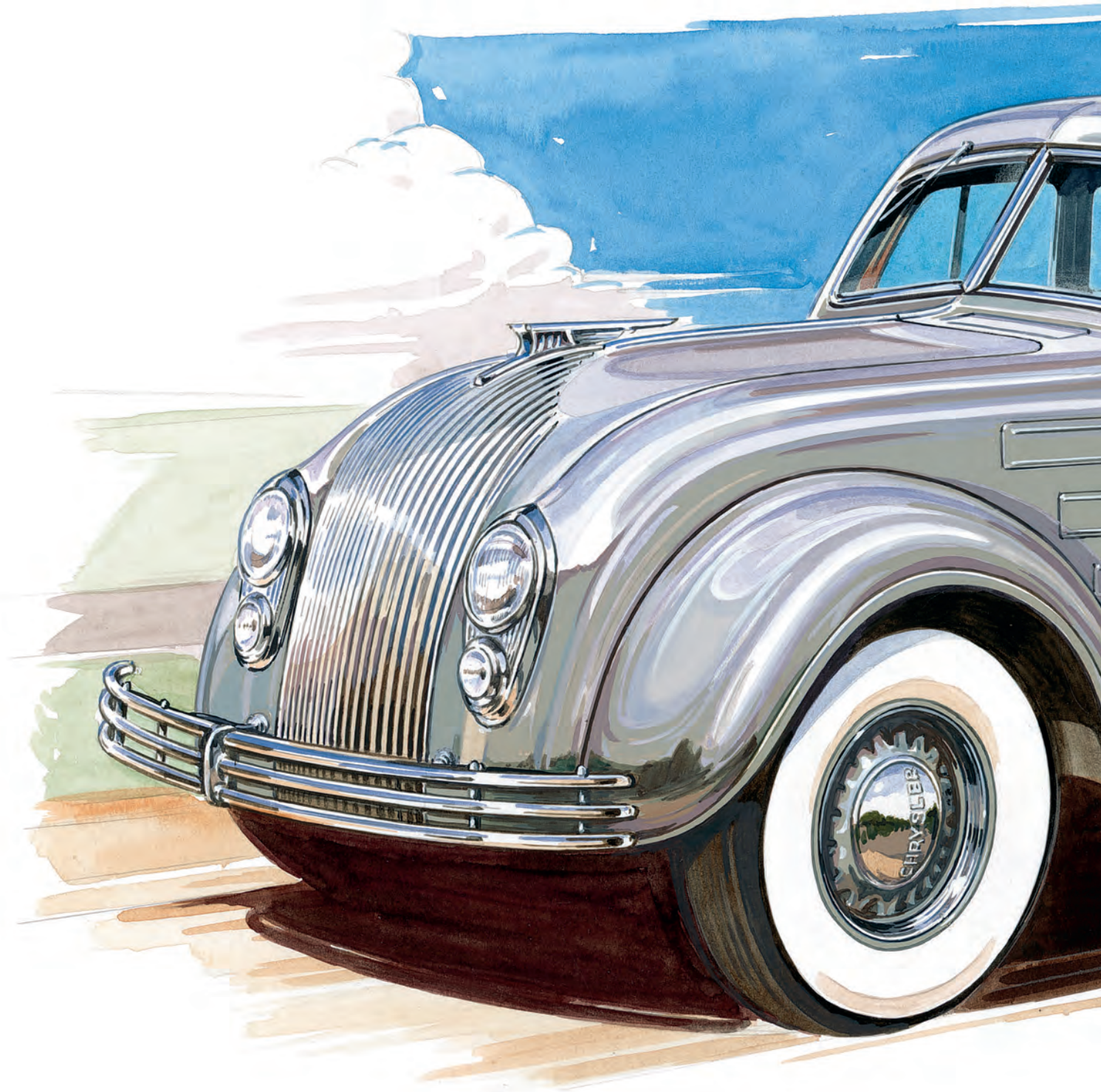


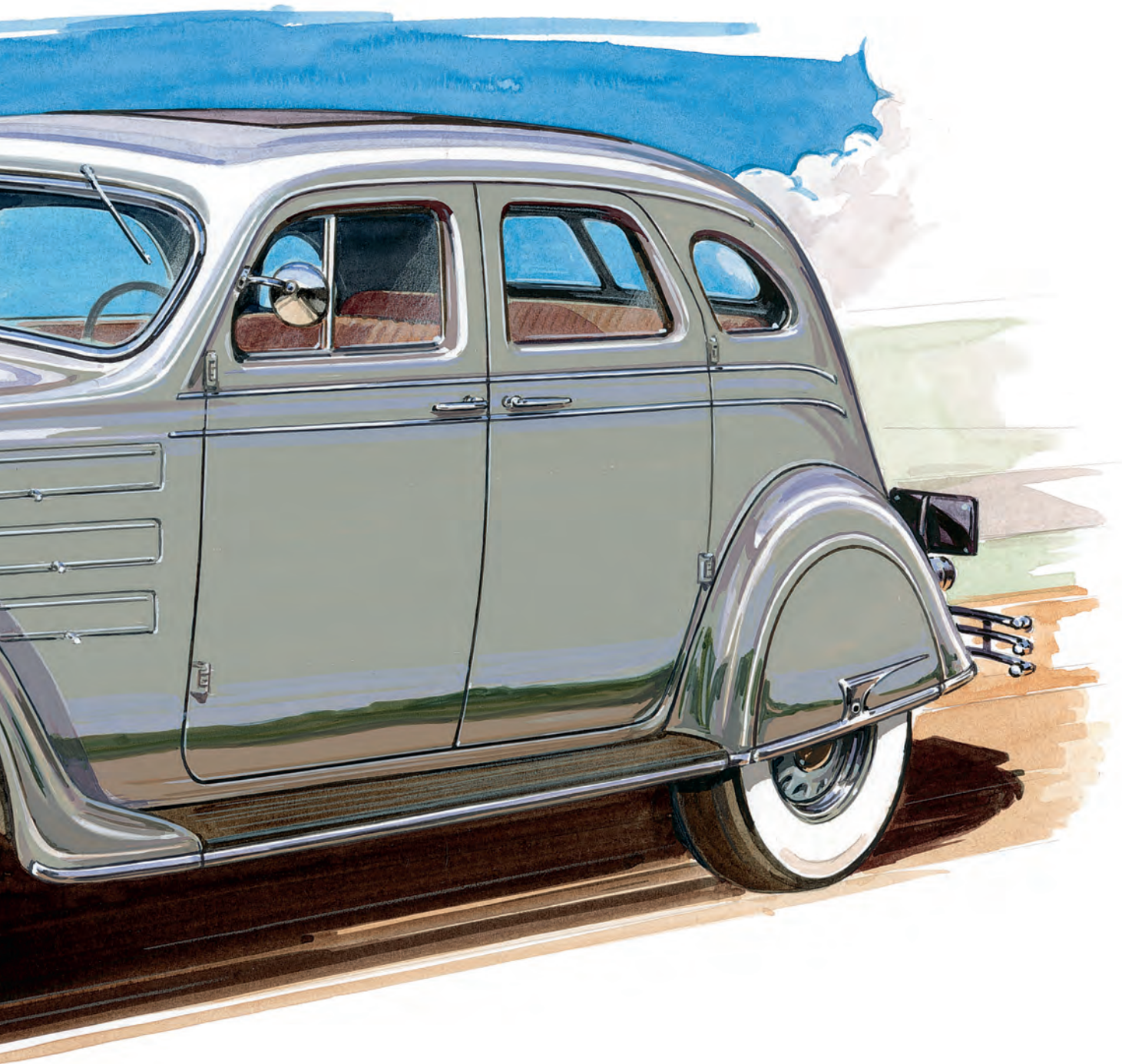
**Das Ziel beim Verbrenner ist klar:
Weniger CO₂**

Otto und Diesel werden in den nächsten Jahren die führenden Technologien auf unseren Straßen bleiben. Deshalb setzen wir weiterhin alles daran, Verbrennungsmotoren zu optimieren. Hier kommen beispielsweise MAHLE Stahl- und Leichtbaukolben in Kombination mit reibungsoptimierten Kolben-

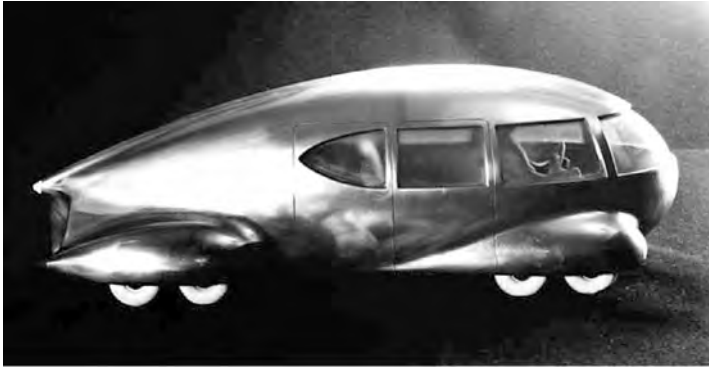
Kurz:
Wo „E-Mobilität“ draufsteht, ist MAHLE drin.

mahle-aftermarket.com





Brutal gegen den Wind – Aerodynamische Strömungen in den USA



Frühes Stromlinienmodell von Bel Geddes, 1932

Wenn man Aerodynamik und US-amerikanischen Automobilbau auf einen Nenner bringen möchte, bekommt man zunächst einmal Bauchschmerzen. Wer aber ein wenig in diese offensichtlich konträren Aspekte der amerikanischen Automobilhistorie eintaucht, wird schnell entdecken, dass es dort diverse, und hierzulande zu Unrecht oft nicht beachtete Kreationen und Ambitionen gab und gibt, die den hohen Ansprüchen europäischer Produzenten kaum nachstanden bzw. diesen sogar noch voraus waren.

Die Einflüsse der Aerodynamik auf den Automobilbau insgesamt werden in anderen Artikeln näher beleuchtet. Hier geht es primär um die Darstellung, wie in der nordamerikanischen Region mit diesem Thema bzw. den daraus resultierenden Einflüssen umgegangen wurde. Dafür wurden ein paar wegweisende Entwicklungen herausgegriffen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit oder Anlehnung an eine Chronologie. Dazu geht der Blick zunächst zurück in die späten 1920er-Jahre, als sich in den USA erste aerodynamische Einflüsse an Serienautomobilen zeigten. Insgesamt betrachte ich das Thema US-Aerodynamik natürlich emotional und somit weniger fundiert. Das liegt in der Natur der Sache und man möge mir verzeihen.

Bis etwa 1930 täuschten US-Automobile eine „Windschlüpfrigkeit“ nur optisch vor. Einer möglichst steilen und prägnanten Frontpartie (mit markentypischem Kühler und separaten Leuchten) folgten ab der Wagenmitte bis zum Heck weiche wie



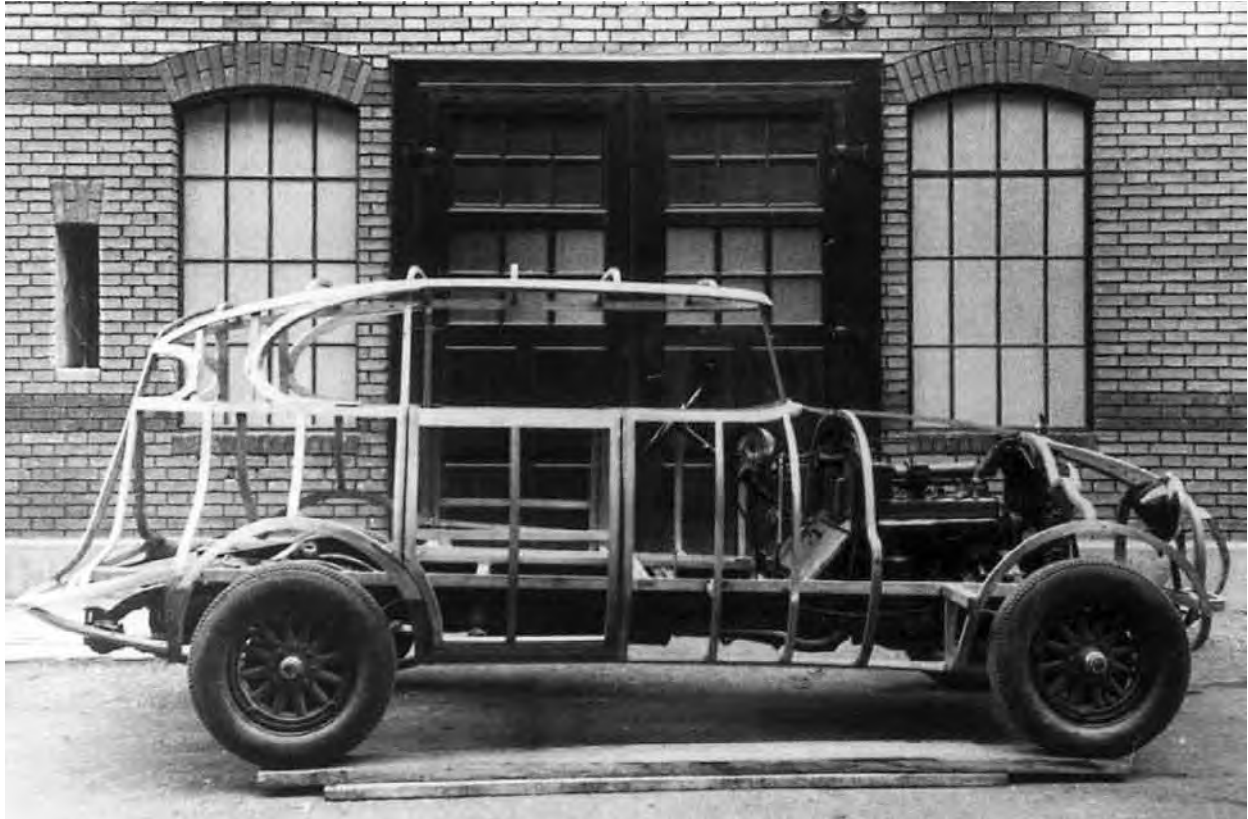
Cord 810 Cabriolet von 1936 mit strömungsgünstigen Klappscheinwerfern

auch fließende Linien, die einen Fluss der Luft um den Wagenkörper optisch vermuten ließen.

Man sprach deshalb auch von Zwei-Volumen-Automobilen, bei denen sich die Wagenfront bis zur steil stehenden Frontscheibe und die Passagierkabine mit dem gestuften oder fließenden Heck unterteilen ließen. Alle diese Gestaltungen folgten jedoch mehr der optischen Attraktivität, denn aerodynamischen Erfordernissen. Zudem hatte diese Gestaltungsform den gravierenden Nachteil, dass ca. 65 Prozent des Wagengewichts (leer) auf der Hinterachse lastete, was sich bei voller Beladung auf bis zu 75 Prozent erhöhte und mit einer sehr „leichten“ Vorderachse einherging. Von Fahrstabilität konnte also keine Rede sein.

Mit dem Ziel Serienproduktion nahmen sich 1930 die Chrysler-Ingenieure Carl Breer, Owen Skelton und Fred Zeder erstmals diesem Thema intensiver an, indem sie maßstabsgerechte Modelle populärer Wagen und Entwürfe in einem improvisierten Windkanal (besser gesagt Windströmungstunnel) unter die Lupe nahmen. Sie stellten dabei fest, dass man die meisten Modelle besser rückwärts in den Wind hätte fahren lassen sollen. Doch sie fanden aber auch heraus, dass fließende Übergänge an den Oberflächen sowie möglichst flächige Abdeckungen selbst kleinster Bauteile der Schlüssel für ein günstiges Strömungsverhalten waren. Die Ergebnisse

Brutal gegen den Wind – Aerodynamische Strömungen in den USA



*Chrysler Series 72, 2-door
Sedan 1928
mit angedeuteter Tropfenform*

ihrer Untersuchungen flossen in die neue Konstruktion des Chrysler-Modells „Airflow“ ein. Der Motor wurde über die Vorderachse nach vorn geschoben, die Passagiere saßen nun mittig zwischen den Achsen und die Außenhaut des Wagens wurde deutlich geglättet. Von 1934 bis 1937 sorgte der Chrysler Airflow international für Aufsehen und Beachtung.

Der erst 1929 gegründete Automobilhersteller Cord stellte 1935 den von Gordon Buehring entworfenen Wagen vom Typ „810“ in Stromlinienform als Cabriolet und Coupé vor. Auch Cord hatte einige der aerodynamischen Grundsätze entdeckt und in die Serienfertigung transportieren können. Dieses Modell verfügte erstmals über aerodynamisch günstige Klappscheinwerfer, einen kürzer bauenden V8-



Motor sowie Frontantrieb. Damit rückten Fahrzeuginnenraum, Schwerpunkt und Antrieb weiter zwischen Vorder- und Hinterachse, was der Fahrstabilität zugutekam. 1937 erschien noch das leistungsstärkere Modell „812“ mit Kompressoraufladung, bevor Cord 1940 die Automobilfertigung einstellte. Noch heute fasziniert dieser Wagen mit seiner unkonventionellen Front, die geradezu Windschlüpfrigkeit ausstrahlt.

Brutal gegen den Wind –
Aerodynamische Strömungen in den USA

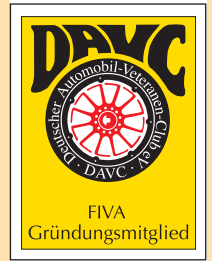


*Phantom Corsair Coupé
von 1938 blieb trotz
zukunftsweisender Aero-
dynamik ein Einzelstück*



*1948 der Zeit voraus:
Modell Tucker 4-door
Sedan*

Brutal gegen den Wind – Aerodynamische Strömungen in den USA



1952 Hudson Hornet 4-door Sedan: Konsequente Aerodynamik im Serien-Automobilbau

Aber noch war man in den USA Dekaden vom Einsatz aerodynamisch fundierter Automobilkonstruktionen entfernt. Denn erst ab etwa 1932 war es überhaupt möglich, größere und komplizierter geformte Blechteile zu pressen. Nun konnte z.B. die gesamte Dachhaut eines Automobils aus einer Blechtafel geformt werden. Dadurch ließen sich auch gerundete Übergänge von Motorhaube und Windschutzscheibe herstellen, was natürlich die Windschlüpfbarkeit verbesserte. Doch das stand für die großen Hersteller kaum im Vordergrund. Wenn es da nicht ein paar Exzentriker gegeben hätte, die den Blick auf die Zukunft werfen und dieses materiell auch konnten. 1938 begann ein Mitglied der US-Ketchup-Dynastie namens Robert „Rusty“ Heinz mit dem Aufbau seines Traumautos, das er „Phantom Corsair“ nannte. Dieses riesige Coupé war fast sechs Meter lang und knapp zwei Meter breit. Vorne fanden vier Passagiere nebeneinander Platz und die Höchstgeschwindigkeit betrug gut 200 km/h. Erst Ende der 1970er-Jahre wurde der Wagen, der eine Aluminiumkarosserie besaß, in einem Windkanal auf seine aerodynamischen Eigenschaften hin untersucht und ein cw-Wert von 0,343 gemessen. Für die damaligen Verhältnisse ein phantastischer Wert, den zu diesem Zeitpunkt nur wenige aktuelle Fahrzeuge erreichen konnten.

Der Krieg verhinderte zwar weitgehend Entwicklung und Bau neuer Zivildfahrzeuge. Doch die Aero-

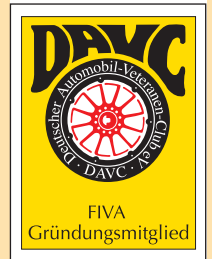


Kaiser Manhattan 4-door Sedan 1953 mit im Windkanal optimierten Details

dynamik-Forschungen und der Bau größerer Windkanäle wurden intensiviert, um möglichst schnelle (Kampf-)Flugzeuge zu entwickeln. Davon profitierte in Friedenszeiten die US-Autoindustrie. Designer und Ingenieure begannen Gestaltungselemente von Flugzeugen zunächst für Studien und später im Serienbau zu verwenden. Die Heckflossen-Orgie der 1950er-Jahre mag als Beispiel dienen, denn deren „Leitwerke“ sahen nur aerodynamisch aus, waren es aber nicht. Wieder waren es die kleineren Hersteller, die sich ernsthaft mit der Aerodynamik im Serien-Fahrzeugbau befassten. Darunter auch das ambitionierte Autoprojekt des jungen Ingenieurs Preston Tucker, das den etablierten Herstellern Ford, Chrysler und GM (Big Three) aufzeigte, wie man aerodynamische, moderne und vor allem sichere Autos baut.

Das Modell Tucker '48, besser bekannt mit dem Namenszusatz „Torpedo“, wurde von Alex Tremulis innerhalb nur einer Woche entworfen und mit Hilfe von Ray Dietrich in Richtung Serienfertigung entwickelt. Zahlreiche Innovationen kennzeichnen dieses Fahrzeug, u.a. Scheibenbremsen vorne, Kurvenlicht, Sicherheitsgurte, Aufprallschutz innen sowie eine strömungsgünstige Karosserie. Diese besaß einen sensationell günstigen cw-Wert von 0,271. Als Antrieb diente ein im Heck eingebauter Sechszylinder-Boxermotor mit 5,5 Litern Hubraum und einer Leistung von 132 kW. Im Januar 1947 wurde der erste Prototyp der staunenden Öffentlichkeit vorge-

Brutal gegen den Wind – Aerodynamische Strömungen in den USA



stellt. Jedoch sehr zum Ärger der großen Wettbewerber, die nun alles daransetzten, Preston Tucker zu diskreditieren und die anlaufende Serienfertigung zu behindern. Was auch gelang, denn bis Juli 1948 und dem Konkurs von Tucker Motors wurden lediglich 50 Wagen gebaut.

Die Hersteller Hudson Motor Car Co. (Detroit, Michigan) und Kaiser Motors (Willow Run, Michigan) brachten Anfang der 1950er-Jahre Fahrzeuge heraus, die deutlich die Ergebnisse vorausgegangener Strömungstests aufzeigten. Die Fließheck-Limousine



Studebaker Avanti 2-door Sport Coupé von 1963, strömungsgünstig ohne aerodynamische Grundsätze



Aerodynamische Hilfsmittel beim Serienmodell Dodge Charger 500 Daytona 1969

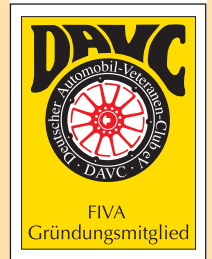
Hudson Hornet (1951 bis 1954) vereinte schnittiges Aussehen mit aerodynamischen Feinheiten, wie einer möglichst glatten Außenhaut mit fast bündig eingesetzter Verglasung.

Die Stufenheck-Limousine Kaiser Manhattan von 1953 erschien optisch eher unkonventionell, da der Kühlergrill deutlich reduziert erschien und die Dachlinie sehr fließend ausgeführt wurde. Auch an diesem Fahrzeug fällt die fast flächenbündig eingesetzte Verglasung auf. Einen anderen aerodynamischen Ansatz fand die Marke Studebaker mit ihrem Sportcoupé namens Avanti (1962 bis 1963). Die sehr eigenwillige Gestaltung des Wagens mit Kunststoffkarosserie ist auf den Designer Raymond Loewy zurückzuführen. Obwohl die Karosserielinien primär aus den skizzierten Entwürfen von Loewy dreidimensional umgesetzt wurden, überrascht das fertige Produkt im Windkanal mit erstaunlichen Qualitäten. Das Fehlen eines Kühlergrills und die flächenbündigen Karosseriedetails reduzierten den Luftwiderstand nachhaltig.

Manchmal kommen aerodynamische Konstruktionen und/oder Hilfsmittel auch auf Umwegen in die Serienfertigung von Automobilen. Bei den Modellen Dodge Charger 500 Daytona (1969, 503 Exemplare) und Plymouth Roadrunner Superbird (1970, 1.920 Exemplare) war es der Motorsport (Nascar). Auf den Hochgeschwindigkeitsovalen der US-Rennstrecken wurden mit modifizierten Serienwagen sehr hohe Geschwindigkeiten erreicht.

Um die Wagen bei hohen Tempi stabil und beherrschbar zu halten, griff man auf aerodynamische Hilfsmittel wie gepfeilte Frontverkleidungen und riesige Spoiler zurück. Derart umgebaute Serienwagen und Modelle wurden ausgiebig im Windkanal getestet und aerodynamisch immer weiter verfeinert. Die Sache hatte nur einen Haken: Um die umgebauten Wagen offiziell auf den Rennstrecken einsetzen zu können, musste es solche Wagen auch für jedermann zu kaufen geben. So entstanden die Wagen in Kleinserien für den Einsatz auf der Straße. Geld ließ sich damit zwar nicht verdienen.

Brutal gegen den Wind – Aerodynamische Strömungen in den USA



Motorsportsaison 1970: Plymouth konnte von dem Modell „Roadrunner Superbird“ gut 1.900 Exemplare verkaufen

Doch der Imagegewinn für die Marken war enorm: „Race on Sunday, sell on Monday“.

Die US-Gesetzgebung brachte ab Mitte der 1970er-Jahre die Hersteller durch ständige Senkungen der Durchschnitts-Flottenverbräuche auch aerodynamisch in Zugzwang. Nach den Ölkrisen wurden niedriger Benzinverbrauch und strömungsgünstige Karosserien mit niedrigen cw-Werten zu schlagenden Verkaufsargumenten. 1990 stellte General (GM) einen zweisitzigen Prototyp mit Elektroantrieb namens EV1 (Electric Vehicle 1) vor, dessen Karosserie kompromisslos nach strömungsgünstigen Anforderungen optimiert und entwickelt wurde. Ein gutes Beispiel dafür, was in Sachen Aerodynamik damals schon möglich war und was im Serienbau auf breiter Basis hätte umgesetzt werden können.

Sechs Jahre später war das Fahrzeug serienreif. Der Strömungswiderstandskoeffizient war mit einem cw-Wert von nur 0,1953 sensationell für ein Serienfahrzeug. Die rein elektrische Reichweite betrug in der Praxis etwa 150 Kilometer. Die Vermarktung lief über die GM-Marke Saturn und gut 1.100 Exemplare wurden gebaut. Gut 800 dieser Fahrzeuge wurden ausgewählten Kunden zum Testen überlassen. Allerdings hatte die Sache einen Haken. Denn der Test war auf drei Jahre befristet und die

Wagen waren an den Hersteller zurückzugeben, um anschließend verschrottet zu werden. Einige Kunden weigerten sich jedoch, die Fahrzeuge wieder herauszugeben. Doch GM setzte sich durch. Aber einige Transporte mit den ehemaligen Testwagen benötigten sogar Polizeischutz auf der Fahrt zum Schrottplatz. Heute gibt es nur noch drei fahrbereite Wagen, die sich im Besitz von GM befinden.

Text: Rainer Manthey

Fotos: Karl Ludwigen (1), Swiss Car Register (2), Rainer Manthey (11)



Aerodynamisch 1996 sehr überzeugend: 800 Kunden testeten für drei Jahre den EV 1 (Electric Vehicle) von GM, nur drei Exemplare wurden nicht verschrottet.

Stephan Arbeitlang präsentiert Motorräder im Einsatz



Bayerische Motoren Werke AG
Werbeabteilung München 13



Aufnahme: BMW/Flöter
Bezeichnung:

Ferienglück am See

Wir überlassen Ihnen das Bild gerne zur beliebigen Verwendung, bitten aber bei Abdruck um Einsendung eines Beleges.



*BMW R66 (1938-41) · Fotograf Günther Thiede
Originalbildtitel: „Dem richtigen Motorradfahrer
diente das Kraftrad auch im Winter trotz Schnee
und Kälte als freudebringendes Sportgerät.“*



BMW R12 (1935-42)

Fotograf Hr. Wörner, BMW Werbeabteilung
Originalbildtitel: „Übermenschliches leisten unsere Kraftfahrer, die oft Tag und Nacht im Sattel sitzen – doch ihre BMW-Maschinen sind verlässliche Gefährten.“

BMW R12 (1935-42) und rechts BMW R5 (1936-37)
Fotograf Günther Thiede, Freigabe durch das OKW
Originalbildtitel: „Beweglich und schnell, das sind die Eigenschaften, die unsere Kradfahrer auszeichnen. Sie sind die modernen Kuriere des Krieges.“

Bayerische Motoren Werke AG
Werbeabteilung München 13



Aufnahme: P K Friedrich P B Z
Bezeichnung:

Vom Kampf im Osten

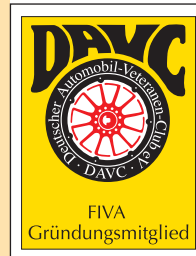
Motorisierte Einheiten auf BMW Krädern, beim Überqueren eines Flußlaufes – dem weichenden Feind auf den Fersen.

Wir überlassen Ihnen das Bild gerne zur beliebigen Verwendung, bitten aber bei Abdruck um Einsendung eines Beleges.



Stephan Arbeitlang

LG Rheinland im Schwarzwald unterwegs



Leider ist es etwas regnerisch am 1. September, als sich fünf Paare der DAVC LG Rheinland mit ihren schönen Autos am Grenzübergang von Deutschland nach Belgien bei Aachen treffen. Geplant ist eine viertägige Fahrt in den Schwarzwald. Es sind dabei Hans-Peter und Elisabeth Claessen (MB R107) Walter und Marlene Tillmann (MB 190e 2.3), Kajo und Barbara Mainz (MB R129), Werner und Anne Kapellmann (MB W123 Coupé) und Hans-Walter und Ursula Schorn (MB 190e 2.6).

Gott sei Dank klarte es bald auf, und durch die Ardennen und später Frankreich führte die von Werner ausgearbeitete Strecke über den Rhein nach Baden-Baden und zu unserem Domizil für die nächsten drei Nächte, dem Forellenhof. Dieses Hotel entsprach voll unseren Erwartungen an eine Unterkunft für Oldtimerfreunde. Wunderschön ruhig gelegen am Gaisbach, ausreichend Parkplätze, für unsere Fahrzeuge sogar Garagen, gutes Essen –



und der Hotelier Herr Vetter ist selbst Oldtimerfan und besitzt einen wunderschönen 190 SL. In den 60er-Jahren war das Hotel Drehort für die damals noch in schwarz-weiß gedrehte Fernsehserie „der Forellenhof“.

Am nächsten Tag gab Hans-Walter die Fahrtunterlagen für den Tag aus. Er hatte für den Tag ein Roadbook ausgearbeitet, das als erstes Ziel den bekannten Mummelsee aufführte.





Unsere Flotte



Am Mummelsee



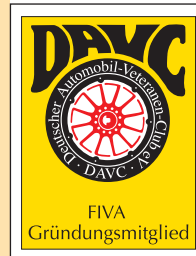
Nixe im Mummelsee

Dieser wunderschön gelegene kleine See hat es schon den Künstlern der Romantik angetan. Eduard Möreke hat ihm in dem Gedicht „Die Geister am Mummelsee“ ein Denkmal gesetzt.

Weiter ging es über Mitteltal, Baiersbronn nach Enzklösterle, wo am Hotel Hirschen Parkplätze reserviert waren und wir ein leckeres Mittagessen genossen.

Dann weiter durch den Nordschwarzwald durch Bad Wildbad, Bad Herrenalb nach Gernsbach, wo wir dem Schloss Eberstein einen Besuch abstatteten. Bei herrlichem Wetter Kaffee und Kuchen auf der wunderbaren Terrasse mit Blick über den Schwarzwald, das hatte schon was. Anschließend fuhren wir wieder ins Hotel und zum Abendessen ins Hotel zum Hirschen in Geroldsau.

Am nächsten Morgen führte Werner, der für den dritten Tag verantwortlich war, die Truppe über wunderschöne Straßen und Sträßchen zu herrlichen Aussichtspunkten. Einen verspäteten Mittagsimbiss nahmen wir in Bad Peterstal in einem Café ein, das nur über eine als abenteuerlich zu befahrende Strecke zu erreichen war. Hauptziel des Tages war Gengenbach, eine Perle des Schwarzwaldes. Fast zwei



Terrasse Schloss Eberstein

Stunden blieben für eine Besichtigung, bevor wir uns auf den Weg nach Durbach machten. Eine Streckensperrung zwang uns zu einer Umleitung, die uns u.a. zu einer kilometerweiten Fahrt über eine Deichkrone mit Schotterbelag führte. Das Abendessen nahmen wir dann in Durbach im Landgasthof Hummelswälder Hof bei herrlicher Aussicht ein. Vorher füllten noch einige ihre Weinvorräte in der Winzergenossenschaft Durbach auf.

Der Tag des Abschieds nahte. Nach einem – wie an allen Tagen – hervorragenden Frühstück machten wir uns auf die wiederum von Hans-Walter geplante



Unsere Damen



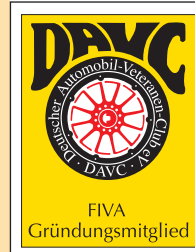
Dem Präsidenten geht's gut!



Schmeckt!

Heimreise. Wieder ein Stück durch Frankreich Richtung Pfalz, wo in Kallstadt mit einem gemeinsamen Mittagessen der offizielle Teil der Tour enden sollte. Bis dahin verlief alles gut, doch vor dem Lokal streikte der Wagen von Hans-Walter. Der zu Hilfe gerufene ADAC konnte nicht vor Ort helfen. Benzinpumpe defekt. Also abschleppen zu Mercedes in Bad Dürkheim und einen zusätzlichen Urlaubstag einlegen, da Ersatzteile erst besorgt werden mussten.

Fazit: Es war eine wunderschöne Schwarzwaldtour mit tollen Erlebnissen zusammen mit Freunden, die das gleiche schöne Hobby, nämlich die Freude an schönen alten Autos, haben.



Lecker!



Der Aperitif schmeckt!



Auf der Autobahn



Tiefgründige Gespräche



Absacker

Text: Hans-Walter Schorn
Bilder: Walter Tillmann,
Hans-Walter Schorn, Hotel Forellenhof

Emma ÖPNV und Oldtimer – Allianzen verbinden

Emma hat in den letzten Jahren ausnahmslos unser großes Oldtimertreffen in Lübeck bereichert. Sie war auch mit der Anlass für einen Besuch der Landesgruppe Ostsee beim Verein Historischer Stadtverkehr Lübeck e.V. (VHSL), genauer gesagt bei den Verkehrsbetrieben Lübeck.



Denn das liebevoll Emma genannte Fahrzeug ist ein Mercedes O 317, Baujahr 1959. Die guten Kontakte und freundschaftlichen Beziehungen zum VHSL haben es möglich gemacht, nicht nur die derzeit drei fahrbereiten Oldtimerbusse näher kennenzulernen, sondern auch ein aktuell viertes Restaurierungsobjekt, das auf den Namen Citaro hört. Neben Emma, die bis 1966 als Schaffnerwagen und danach noch sechs Jahre als Einmannwagen fuhr, besitzt der VHSL noch einen Mercedes Benz O 305, Baujahr 1983, der bis 1996 im Liniendienst eingesetzt wurde, sowie die Gelenkbusversion O 305 G. Der Niederflrbus Citaro O 530 N, der ab 1997 produziert wurde, will dagegen erst noch ein Oldtimer werden.



Die Instandsetzung und Restaurierung sowie insbesondere auch die Instandhaltung der Busse ist meist deutlich kostenintensiver als bei unseren Oldtimern. Nicht zuletzt dadurch, dass die Oldtimerbusse nicht nur Dekorationsobjekte sind, sondern für besondere Anlässe gemietet werden können, also auch bewegt werden.

Dank einer Kooperation mit dem Stadtverkehr Lübeck und gegenseitiger Unterstützung ist es den Oldtimerenthusiasten gelungen, die Fahrzeuge liebevoll zu restaurieren und instand zu halten. Es ist zu hoffen, dass diese Allianz auch für die Zukunft gesichert ist.

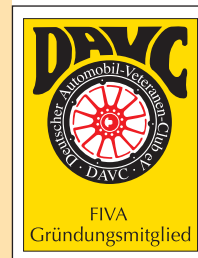


Die Begeisterung für Oldtimerbusse sprang auch sofort auf unsere Damen über, die sich den Besuch beim Stadtverkehr nicht entgehen lassen wollten. Eine hat sich sogleich erkundigt, ob es eine Altersbeschränkung für die Bewerbung als Busfahrerin gibt und schon mal probegessen.

Das Interesse des Besuches galt aber auch dem Fuhrpark des Stadtverkehrs, der Logistik und der Instandhaltung. Gilt es doch, einen reibungslosen öffentlichen Nahverkehr mit 200 Fahrzeugen über fast 24 Stunden sicherzustellen. Diese Herausforderung kann nur erfolgreich gemeistert werden durch eine ausreichende Anzahl qualifizierter Fahrer in Verbindung mit einem durchdachten Steuerungssystem sowie einem funktionierenden Notfall- und Werkstattmanagement.

Emma

ÖPNV und Oldtimer – Allianzen verbinden



Während der kurzen Standzeit der Fahrzeuge werden Kleinreparaturen, Tankvorgänge und Reifenwechsel durchgeführt. Für größere Reparaturen aller Art ist der Werkstattbetrieb ebenfalls ausgelegt. Viel Wert wird auch auf die Sauberkeit der Busse gelegt, nicht nur im Innenbereich. Bei einer Fahrt durch die Waschstraße konnten wir uns davon überzeugen.

Im Gegensatz zu dem aufkeimenden Trend, Oldtimerfahrzeuge mit Elektromotor auszustatten, ist diese Antriebsart bei den Oldtimerbussen nicht zu befürchten. Dennoch spielt der Elektroantrieb auch in der Diskussion um die zukünftige Entwicklung des städtischen Nahverkehrs eine bedeutende Rolle, um die Lärm- und Abgasbilanz drastisch zu verbessern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Ausschließlich batteriebetriebene Busse sind allerdings mit weniger als einem Prozent in den Flotten der Nahverkehrsbetriebe bisher noch die Ausnahme. Etwas günstiger sieht die Bilanz bei den Hybridmodellen aus, wobei ein Dieselmotor nicht die Räder antreibt, sondern einen Generator, der wiederum die E-Motoren mit Strom versorgt und die Batterie



speist. Dabei gilt die Hybridtechnik aber eher als Brückentechnologie.

Unproblematisch sind aber beide Technologien nicht. Während die in Lübeck eingesetzten Hybridbusse im Praxisbetrieb mit technischen Problemen zu kämpfen hatten und die ursprünglich versprochenen Einsparungen bei den Verbrauchswerten nicht erreicht wurden und teilweise sogar darüber lagen, mussten die beiden Elektrobusse des deutsch-türkischen Herstellers Sileo vorerst wieder stillgelegt werden. Grund ist der Brand eines Busses, verursacht durch Probleme mit dem Batteriesatz. Batterieprobleme zeigten sich auch in der bisher kurzen Praxisphase, da nach dem nächtlichen Ladevorgang nur die halbe Batteriekapazität feststellbar war.

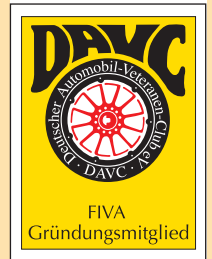
Die bisherigen Erfahrungen führen zu dem Fazit, dass die heute verfügbaren Technologien noch nicht massentauglich sind, abgesehen von den Anschaffungskosten, die mit rund 500.000 Euro etwa doppelt so hoch sind wie für einen herkömmlichen Bus. Auch die Lebensdauer der Batterien ist ein entscheidender Faktor. Zurzeit geht man von einem Batteriewechsel nach fünf Jahren aus.

Hinzu kommt der Aufbau einer Netzinfrastruktur. Die Aufladung der Batterien erfolgt derzeit mit 63 Ampere, was einer Leistung von etwa 40 kW entspricht. In Abhängigkeit gleichzeitiger Ladevorgänge kommen bei einem Fahrzeugpark mit 200 Elektrobussen leicht mehrere Megawatt zusammen.

Daher führt zurzeit noch kein Weg an Dieselfahrzeugen der neuen Euro 6-Generation vorbei, wenn gleich der Aufwand und der Platzbedarf für die Abgasrückführungs- und Reinigungstechnik immens geworden ist. Elektrobusse sind vielleicht eher mittel- bis langfristig eine Lösung.

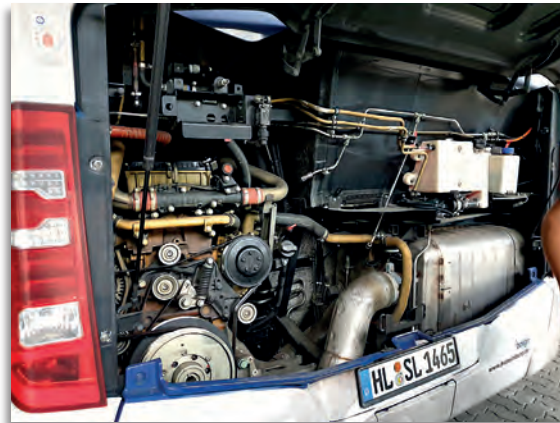
Emma

ÖPNV und Oldtimer – Allianzen verbinden



Unter dem Klimagesichtspunkt dreht sich aktuell zudem die Diskussion allgemein um den Straßenverkehr in unseren Innenstädten. So auch in Lübeck. Wobei es grundsätzlich richtig erscheint, den Autoverkehr auf ein absolut notwendiges Maß zu reduzieren. Dabei kommt dem ÖPNV im Hinblick auf die Erreichbarkeit innerstädtischer Ziele eine besondere Bedeutung zu, nicht zuletzt auch als Umsteigepunkt sich kreuzender Buslinien. Ein Neubau von Straßenbahnen, wie hin und wieder gefordert, kann sicher nicht die Lösung sein.

Was bleibt, ist die nicht ganz neue Erkenntnis, dass Mobilität ohne reibungslos funktionierenden ÖPNV und gegenseitige Rücksichtnahme nicht denkbar ist. Dessen sollten sich alle Verkehrsteilnehmer, Auto-



fahrer wie Fahrradfahrer und auch Fußgänger bewusst sein. Vielfach werden Diskussionen über Sinn und Einsatz der verschiedenen Fortbewegungsmittel leider nur allzu oft aus Extrempositionen heraus geführt. Sich in die Situation des jeweils anderen zu versetzen, ermöglicht oft erst ein wachsendes Verständnis und nicht zuletzt einen Perspektivwechsel. Der

französische Maler spanischer Herkunft, Picabia, sagte einmal: „Unser Kopf ist rund, damit das Denken die Richtung wechseln kann“.

Die Zukunft bleibt auf jeden Fall spannend. Und Emma wünschen wir noch ein langes Leben.

Hans-Joachim Rose

DAVC Landesgruppe Ostsee e.V.

Vor 50 Jahren

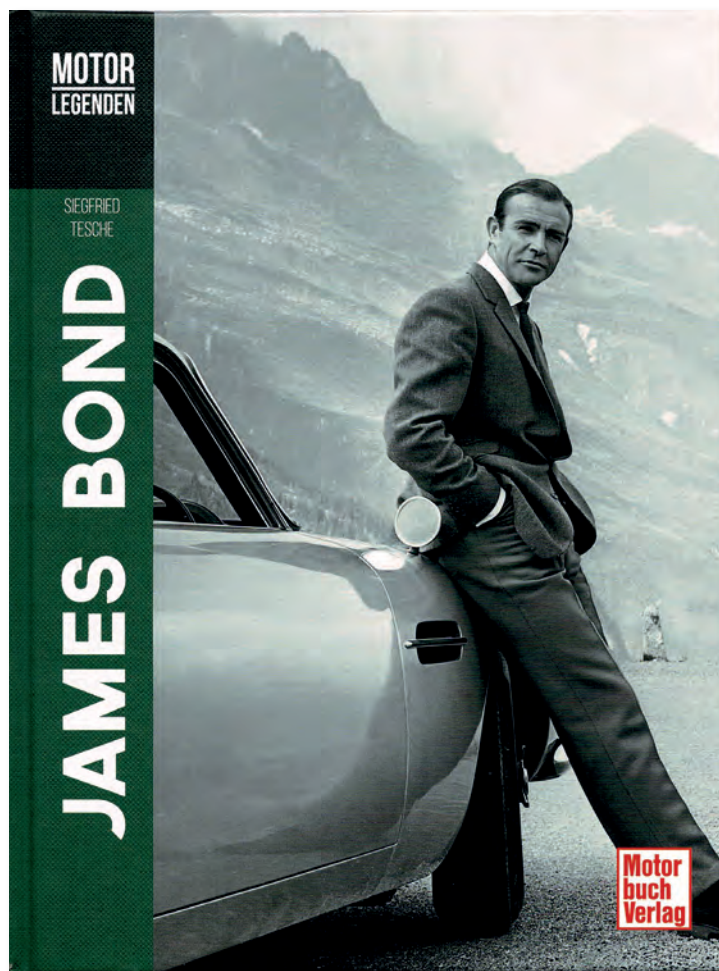


Unser Ehrenvorsitzender, Waldemar Plessmann, hat die Originale über die Zeit verwahrt, es gab acht verschiedene Motive. Dazu war bereits 2015 in der DAVC-Festschrift geschrieben worden ...

Konsul Hermann Walter Sieger nutzte 1970, also vor nunmehr 50 Jahren, seine internationalen Verbindungen, um diese Marken als offizielle arabische Postwertzeichen in Ajman für den DAVC möglich zu machen, sie zeigen nur Fahrzeuge von DAVC-Mitgliedern!

Horst-Dieter Görg

Motorlegenden – James Bond



DB 5, seit „Goldfinger“ das Bond-Auto schlechthin. Auch der weiße Lotus Espirit aus „Der Spion, der mich liebte“, die gelbe Ente aus „In tödlicher Mission“, der BMW 750 IL aus „Der Morgen stirbt nie“ und viele weitere haben ihren Auftritt in diesem Buch. Diese Autos, ihre Schöpfer und Stunt-Fahrer machten jeden Bond von Connery über Roger Moore bis Craig zur Legende. Kapitel 2 beschreibt sieben Auto-Biografien verschiedener Bond-Darsteller. Im Kapitel 3 geht es um Q und Bond: Waffen, Wagen, Wortgefechte, Kapitel 4 bewegt sich auf den Spuren heißer Reifen, um abschließend auf die Stuntmen, die wahren Helden hinter den Lenkrädern, einzugehen, die James Bond und seinen Darsteller zu „Motorlegenden“ machten.

Gut recherchiert, mit vielen Hintergründen versehen und für den Leser super aufbereitet, ein gut zu lesendes, vielfältig interessantes Werk!

A5-Format, Hardcover,
 240 Seiten, für 29,90 Euro ein guter Kauf!
www.motorbuch.de

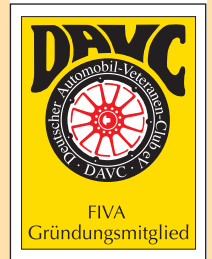
Die Geschichte der Bond-Autos ist spannend wie die 007-Filme: Sie wurden umgebaut, beschädigt oder zerstört, tourten um die Welt, wurden für Millionen versteigert und sogar geklaut. In den Bond-Filmen konnten sie tauchen, vollführten aberwitzige Sprünge, schossen um sich, warfen Beifahrer raus und zerstörten sich selbst.

Dr. Dieter Tesche gilt seit vielen Jahren als einer der großen Spezialisten zu James Bond. Er hat auch zahlreiche Ausstellungen zum Thema organisiert. In seinem aktuellen Werk „Motorlegenden – James Bond“ erzählt Tesche in fünf reich bebilderten Kapiteln von den „Werkzeugen“ des britischen Geheimagenten 007, die er bei seinen diversen Filmeinsätzen nutzte.

Kapitel 1 befasst sich mit den zehn besten Bond-Autos. An erster Stelle steht dabei der Aston Martin



Nationales Kulturdenkmal ›Prinz Heinrich‹



Das Dampfschiff ›Prinz Heinrich‹ lief 1909 bei der Meyer-Werft in Papenburg vom Stapel. Es war als Post- und Passagierdampfer mit Doppelschrauben-Antrieb und Kettensteuerung gebaut. Zwei Dampfmaschinen übertrugen ihre je 150 PS auf die beiden Propeller; vom Steuerrad führen zwei dicke Ketten zum Ruder am Heck. Der Dampfer versah seinen Dienst auf der Linie Emden – Borkum, gelegentlich auch Leer – Borkum.



denkmal“ geben. Das Schiff steht unter Denkmalschutz; die Zusammenarbeit mit den Denkmalschutzbehörden hat ihm gut getan.

Die Initiative einiger Leeraner Bürger rettete das Schiff 2003 vor der geplanten Verschrottung und leitete seine Restaurierung ein. Fachleute, Rentner zumeist, machten sich ans Werk. Sie fanden Unterstützung bei der Meyer-Werft und anderen ostfriesischen Unternehmen. 2018 war die Restaurierung abgeschlossen und die erste Fahrt des Dampfers ging nach Borkum.

Zwei Dieselmotoren ersetzen seit 1958 die Dampfmaschinen, das Schiff wurde für mehr Passagiere umgebaut und in „Hessen“ umbenannt.

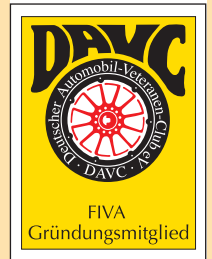
In der Zwischenzeit war viel passiert: Bereits 2004 hatte das Land Niedersachsen den Dampfer als Denkmal anerkannt und damit seine Förderung ermöglicht. Als es keine Zweifel mehr an der Vollendung der Restaurierung gab, konnte die Bundesregierung – nach einer Gesetzesänderung – im Jahre 2013 dem Dampfer den Status als „Nationales Kul-

denkmal“ geben. Unter diesem Namen fuhr es bis 1970 zwischen Emden und Borkum. Dann kaufte ein Privatmann das Schiff und betrieb den einstigen Dampfer in Lübeck unter dem Namen „Mississippi“ als Museumsschiff. 2003 wurde seine Verschrottung beschlossen. Die konnte verhindert und das Wrack – mehr war es nicht – nach Leer verholt werden.

Mittlerweile hatte sich ein Verein gegründet, der sich zum Ziel gesetzt hatte, den alten Dampfer wiederherzustellen. Fachleute aus dem Schiffbau waren es, Liebhaber von Dampfmaschinen, Schifffahrts-enthusiasten. Sie alle brachten ihr Wissen und ihr Können ein und erreichten ihr Ziel in mehr als 60.000 ehrenamtlichen Arbeitsstunden. Heute sind sie damit beschäftigt, das Denkmal zu erhalten und zu pflegen.

Natürlich reichten die Mitgliedsbeiträge nicht, alle anfallenden Kosten zu begleichen. Doch viele Spen-





Als der Dampfer – wieder mit zwei historischen Dampfmaschinen versehen – fahrbereit war, standen die vorgeschriebenen Tests an, um die nötigen Sicherheitszertifikate zu erhalten. Die gab es dank der guten und zuverlässigen Arbeit der Arbeitscrew ohne Probleme, und so ging es am 23. Mai 2018 bei strahlendem Wetter und mit Passagieren mit einem Zwischenstopp in Emden nach Borkum; gelegentlich dampft sie auch zu besonderen Ereignissen wie dem Hafenfest in Bremerhaven oder dem Dampfschifftreffen in Flensburg.

Um bei Pflege und Erhalt des Nationalen Kulturdenkmals ›Prinz Heinrich‹ mitzumachen, gibt es die Möglichkeit der Spende, auch die des Vermächtnisses; Privatpersonen und Firmen können Mitglied des Trägervereins werden. Auch die Crew kann immer Verstärkung durch zupackende Hände gebrauchen; an einem historischen Dampfer gibt es immer etwas zu tun. Nautiker und Techniker sind besonders gefragt.

*Text und Fotos: Paul Kluge
Mail: ahoi@prinz-heinrich.de*

den gingen ein, darunter auch sehr beachtliche. Manche Firma spendete Material oder Arbeit, manche sogar beides. Die Anerkennung als Nationales Kulturdenkmal brachte eine stattliche Förderung durch die Bundesregierung mit sich, Land, Landkreis und Stadt gaben noch etwas drauf.



Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Termine, Impressum

Termine 2020

In Corona-Zeiten ist die Terminplanung deutlich mühsamer geworden, aber ab September dürfte sich sicherlich wieder deutlich mehr „bewegen“, wenn auch unter Einhaltung der Corona-Auflagen, denn solange es keinen wirksamen Impfstoff gibt, müssen wir leider immer wieder mit Rückschlägen rechnen!

Umso mehr ist es zu begrüßen, dass Veranstalter wie die Familie Güttinger mit der TECHNORAMA im September oder auch Familie Seidel mit der VETERAMA im Oktober alles daransetzen, die Auflagen zu erfüllen und der Szene wieder Inhalte zu bieten!

Darauf setzt in Südniedersachsen auch die Arbeitsgemeinschaft historische Eisenbahn (AHE) in Almstedt-Segeste. Am 3./4. Oktober plant der kleine, aber sehr rührige Verein in der Bahnhofsallee 25 in 31079 Sibbesse ein Herbstfest mit Zug- und Führerstandsmitfahrten; auch eine Dampflokomobile soll zum Einsatz kommen, denn das „Herzstück“ der Sammlung, eine Preuß. T3 von 1901, erhält gerade eine umfassende Kesselreparatur, worüber noch zu berichten sein wird. Nähere Infos auch unter www.almetalbahn-online.de

Horst-Dieter Görg, Text und Fotos



Preuß. T3 von 1901

Neue Mitglieder

- **LG Allgäu**
Christian Hailer, 87496 Hopperbach, Allgäu
- **LG Niedersachsen**
Meike Fritzen, 30539 Hannover
- **LG Oberbayern**
Paul Bültmann, 59846 Sundern
Franz-Josef Bueschges, 80538 München
Sven Eckhardt, 83022 Rosenheim
Gabriele Meinecke, 65343 Eltville
Janina Schärf, 85774 Unterföhring
- **LG Südbaden**
Margit Mungenast, 79104 Freiburg
Hans Veese, 79104 Freiburg

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 3-2020: 1.8.2020

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

Vorschau CM 3-2020

Auch alte Fahrräder haben ihre Fan-Gemeinde! Der Freundeskreis historischer Fahrräder Hildesheim und Umgebung, kurz HI-StoVelo, umfasst eine kleine Gruppe von Liebhabern alter Technik, die sich vorrangig mit der Thematik „Historische Fahrräder“ beschäftigen. Mit dem Tweed Ride wurde von dieser Gruppe in den letzten Jahren eine Veranstaltung initiiert, wo nicht nur die alten Drahtesel

im Vordergrund stehen, sondern auch die historische Bekleidung der Pedaltreter. Immerhin nahmen am Tweed Ride weit über 100 Fahrräder teil. Der kommende Tweed Ride findet am 6. September 2020 statt. Weitere Informationen unter: <https://tweed-ride.de/> Gern berichten wir dazu auch in einem der nächsten Clubmagazine!

FAHRZEUGANGEBOT:

MG YA BJ 1950

EZ 30.3.1950

Chassis Nr. Y 4797,
Rechtslenker, 1250 ccm,
40 KW, 89029 miles lt.



Tacho, Farbe maroon –
innen rot, moderner Regler Lucas 12 V, Verteiler 1 2 3 Ignition, Reifen Michelin xstop, neu April 2013, 7342 miles gelaufen, TÜV April 2019 ohne Mängel. Weitere Bilder auf Anfrage.

26.000 Euro · Karl Becker

Tel. 0177 7005952 – karlbecker2@web.de



Tweed Ride 2019

*Horst-Dieter Görg, Text
Christian Rulle, Foto*

DER OLDTIMERMARKT IN EUROPA

Technorama® Hildesheim

12.+13. September 2020



Öffnungszeiten:

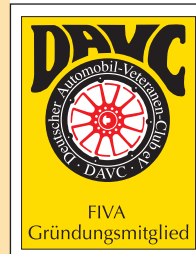
Sa. 9 – 18 Uhr, So. 9 – 16 Uhr

Flugplatz Hildesheim Lerchenkamp
31137 Hildesheim
+49(0)731 18968-0
info@technorama.de
www.technorama.de



27. Oldtimer-Teilemarkt & Vergleichsläufe

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

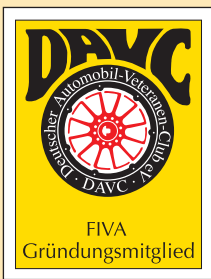
LG Rheinland: Hans-Peter Claessen
Kaiserstr. 113, 52146 Würselen
Tel.: 02405 2981
E-Mail: lg.rheinland@davc.de

LG Rhein-Main: 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



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 2020:

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