FIVA
Gründungsmitglied

Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V.

Clubmagazin

2-2018
49. Jahrgang

LG Bayern unterwegs

Aufarbeitung für Oldtimer

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

Kontakt:
Frank Lass und Gerd Bobermin
Telefon: 0521 41703-30
E-Mail: frank.lass@zf.com

Liebe DAVC-Mitglieder, liebe Oldtimerfreunde!

Unsere Jahreshauptversammlung 2018 und die erste Präsidiumssitzung am 24. März in Stuttgart auf der RETRO CLASSICS wurden mit aktiver und fast vollständiger Beteiligung aller Landesgruppen durchgeführt. Ortwin Lang und Andree Wilken hatten ihr Amt zur Verfügung gestellt, die Versammlung dankte ihnen für ihre Arbeit. Neben der Wiederwahl der 3 Präsidenten wurde Peter Sauer als neuer Schriftführer in den Vorstand gewählt. Unser Bemühen, für den ausgeschiedenen Schatzmeister eine/n Nachfolger/in zu finden, war leider nicht erfolgreich.
Es macht nachdenklich, wenn ein Club in unserer Größe nicht mehr ein einziges Mitglied zur Übernahme eines Ehrenamtes bewegen kann!! Gibt es nur noch die Erwartungshaltung an die Gesellschaft, versorgt zu werden? Zählen nur noch die Interessen des Einzelnen? Wenn keiner mehr der Gesellschaft etwas zurück geben will, wird der zunehmende Egoismus unser Sozialgefüge nicht zum Besseren verändern.

Dieses Thema lässt sich auf Verbandsebene weiterführen, hat doch Redakteur Frank B. Meyer in der Autobild-Klassik 5/2018 mit dem Thema des Monats einen großen Stein ins Wasser geworfen, allerdings wohl ohne nachhaltig Kreise zu ziehen.

Die Aufmacher: Interessenvertretungen-vor-dem-AUS, Zoff in Deutschlands Oldtimerverbänden – So arbeitet unsere Lobby –, war mit provokanter Absicht überzeichnet, gleichwohl wurde ein wichtiges Thema für die Sicherung unseres Hobbys angesprochen.
Übergeordneten Verbänden fehlt die Legimitation, für alle Oldtimerbesitzer zu sprechen, einige sind im Niedergang begriffen; die Ursachen wurden teilweise dargestellt, andere können oder wollen ihre Möglichkeiten nicht nutzen.

Meyers Vorschlag, einen neuen Dachverband zu gründen, fasst das Problem nicht im Grundsatz. Zu viele Alphatiere, zu wenig Bereitschaft der Szene, für eine adäquate Finanzausstattung zu sorgen, würden eine neue Organisation gleich belasten und dem gleichen Schicksaal ausliefern, mit dem der DEUVET zu kämpfen hat.
Der Parlamentskreis in Berlin funktioniert als politische Institution nicht ohne Erfolg, allerdings ist die Meinungsbildung durch teils gegensätzliche Interessen der unterschiedlichen Mitglieder schwierig. Bestes Beispiel war die Forderung des DAVC nach Anpassung der HU-Intervalle analog der meisten Europäischen Länder auf 5 Jahre. Die Vertreter der Überwachungsorganisationen waren dagegen – wen wundert es – die Industrievertreter wollten keine Unruhe, Vertreter der Oldtimerbesitzer waren dafür und der ADAC war mal wieder neutral.

Mein Gedanke als Diskussionsbeitrag:
Vielleicht kann man ja das Parlamentskreismodell, bestehend nur aus den Vertretern der Oldtimervereine, übernehmen. Als Koordinator könnte sich der ADAC anbieten?

Sicher ist nur eins, wir brauchen wieder mehr Bereitschaft, sich für unser schönes Hobby zu engagieren.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Oldtimerfreunden eine pannenfreie Oldtimersaison.

Georg Sewe
Präsident

www.davc.de

Die Themen dieser Ausgabe

Titelbild: „21. Grosse Alpenfahrt der LG Oberbayern“ (s. S. 4 ff), Othmar Kofler

Editorial:
Georg Sewe
Präsident des DAVC — 1

Horst-Dieter Görg
Redakteur des Clubmagazins — 3

Titelgeschichte:
21. Grosse Alpenfahrt der LG Oberbayern
Othmar Kofler — 4

Aktuell:
Retro Classics Stuttgart
Ralf Bay — 12

Ein Wochenende beim
Grand Prix Historique Monaco 2018
Fanie Bakuhn — 14

VW- & AUDI-Klassik Treffen
Erich Rostek — 17

Die Oldtimerszene in der digitalen Welt
Achim Gandras — 19

Rony Lutz und sein Werk
Eckhart Bartels — 21

Historie
Ernst Jakob Henne „Schneller Henne“
Stephan Arbeitlang — 24

Veranstaltungen:
Landesgruppe Ostsee ehrt Georg Sewe
Hans-Joachim Rose — 26

Rückblick Motorworld Classic Bodensee
Harald Stein — 27

Weltpremiere in Hannover …
Ein besonderer Diesel nimmt Fahrt auf
Martin Schrader, Horst-Dieter Görg — 30

Ausflugsziele:
101 Jahre BMW CG Bad Homburg
Horst-Dieter Goerg — 33

Technik:
Oldtimer fahren besser mit NCOAT
Lars Döhmann — 38

Intern:
Werlstättenverzeichnis — 41

Wir begrüssen unsere neuen Mitglieder
Termine, Vorschau — 42

Impressum
Kleinanzeigen — 43

Vorstandsmitglieder im DAVC — 44

Dampfomnibus von Peter Stoltz, Anfang des letzten Jahrhunderts in Berlin eingesetzt.

Liebe Leser des Clubmagazins!

Die große Alpenfahrt der LG Oberbayern ist zwar schon wieder eine Weile her, aber wer kann von so toller Landschaft und reizvollen Strecken berichten? Da musste etwas weiter ausgeholt werden, um diese auch organisatorisch anspruchsvolle Veranstaltung gebührend zu würdigen!

Die ersten Messen des Jahres sind schon wieder Geschichte und es war erfreulich, die Berichte von Stuttgart und Friedrichshafen zu lesen, aber auch von Veranstaltungen am Weserbogen in OWL oder mit Oldtimern in Monte Carlo! Solche Beiträge nehmen wir gern entgegen und berichten darüber!

Eine größere Geschichte war uns auch die akribisch vorbereitete und umgesetzte Ausstellung „BMW 101 Jahre“ der Central-Garage Automuseum in Bad Homburg wert. Diese dauert noch ein paar Monate und Anregungen für Ausflüge sind immer willkommen, schließlich liegt sie mitten in Deutschland!

Wir freuen uns aber auch über Reaktionen auf bisherige Beiträge! So hat der Titel vom 1-millionsten Trabant eine enorme Resonanz in den Sozialen Netzwerken erfahren – und die werden zunehmend wichtig, man muss schließlich nicht nur in den Rückspiegel schauen, sondern hin und wieder auch nach vorn auf die Fahrbahn! – In dem Zusammenhang sei noch erwähnt, dass das letzte Titelbild und drei weitere aus dem Beitrag über Zwickau von Detlef Störig aus Wendhausen bei Hildesheim stammen, der sie zwar gern zur Verfügung gestellt hat, aber auch genannt werden muss, dies war bedauerlicherweise nicht geschehen, wofür ich an dieser Stelle ausdrücklich um Nachsicht bitte! Es ist heute – mehr denn je – enorm wichtig, auf das Urheberrecht und auch auf das Recht am eigenen Bild zu achten, der Hinweise gab es genug! Daher bitten wir an dieser Stelle auch um Verständnis, wenn Bilder ohne Quellenangabe zukünftig nicht gedruckt werden können!

Stephan Arbeitlang von der LG Weser-Ems lieferte nach dem Aufruf „Wer schreibt die nächste Geschichte?“ einen netten Beitrag zu Ernst Henne, der zugleich eine Vorlage für Rony Lutz bot. Dieser deutsch-schwedische Künstler hat nicht nur mehr als 100 Stromlinienfahrzeuge gemalt, sondern auch das Motorrad von Ernst Henne; daher starten wir mit diesem Bild eine etwas größere Betrachtung seiner Werke, mit der das Clubmagazin noch etwas bunter werden darf …

Mein Kollege Lars Döhmann war so freundlich, für den Bereich Technik etwas über Oberflächenbehandlung von Motoren, Getrieben und hydraulischen Aggregaten beizusteuern, wofür wir ihm auch zu Dank verpflichtet sind! Gerade die Vielfalt der Beiträge soll hier und auch in Zukunft das Clubmagazin noch etwas ansprechender machen!

In eigener Sache ist es mir noch eine besondere Ehre, etwas Positives zum Thema Diesel beizusteuern! Es ist teilweise schon beschämend, wie diese nach wie vor effizienteste aller Antriebsquellen von der Politik und zu großen Teilen auch von den Medien „niedergemacht“ wird, weil man glaubt, mit der E-Mobilität der Weisheit letzten Schluss gefunden zu haben. Kein Techniker wird diesen Weg mitgehen, weil er schlicht falsch ist! Mit moderner Abgastechnik und ohne Schummel-Software hat dieser Motor noch eine große Zukunft vor sich! – Einen schlechten Ruf hatte der Dieselmotor auch in den 1930er-Jahren – dreckig, laut und lahm – als sich die Hanomag-Ingenieure dazu entschlossen, ein Rekordfahrzeug zu bauen. Eine „Starthilfe“ für den Selbstzünder folgt in diesem Heft!

Anzeigen zur Refinanzierung des Clubmagazins sind leider weiter ein Dauerthema, wer helfen kann, möge sich bitte gern melden, die aktuellen Anzeigenpreise sind in diesem Clubmagazin abgedruckt.

Für dieses Clubmagazin hoffe ich wieder auf eine gute Resonanz wie zur letzten Ausgabe und wünsche Ihnen / Euch viel Spaß bei der Lektüre!

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

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

Mit 40 Vorkriegsoldtimern durch Ladinische Täler, Ladinische Höhen, rund um Sella und Latemar.

Nach der ersten Etappe über den Großglockner: Imposanter Anblick aller teilnehmenden Automobile

Am Samstag, 17. Juni 2017, trudelten alle gemeldeten Fahrzeuge im Hotel Schloss Panorama Royal in Bad Häring im Kufsteinerland / Tirol ein.

Die Oldtimer fanden in der Hotelgarage und in der Garage des Reha Zentrums Platz und waren für die erste Nacht vor den Unbilden des Wetters geschützt. Die Anreise war meines Wissens für alle Teilnehmer ereignislos. Ein Buick wurde nicht fertig, weshalb das Team im Triumph anreiste. Nachdem die meisten Mitglieder untereinander bekannt waren, gab es große Freude und Hallo beim Einchecken und später an der Bar.

Der offizielle Teil begann mit der Fahrerbesprechung um 18.30 Uhr. Hier wurden die Roadbooks ausgeteilt, die Abänderungen bekanntgegeben und Tipps zur Fahrt gegeben. Ebenfalls wurde für jedes Team eine Tasche mit einem Tuch für die Damen und eine Clubkrawatte für die Herren verteilt. Dabei war auch noch der Nachdruck einer Straßenkarte der Dolomiten und angrenzender Gebiete aus dem Jahr 1939. – Das Abendessen war von hervorragender Qualität und der Service tat ein Übriges, um uns einen schönen Beginn unserer Alpenfahrt zu bereiten.

Sonntag, 18. Juni, gegen 9 Uhr Startfoto der Tour
(Laut Roadbook von Bad Häring – Hochtal Wildschönau – Hopfgarten – Pass Thurn, Zell am See – über den Groß Glockner bis Heiligenblut)

Hier wurden wir im Hotel Post empfangen. Es war die erste Gelegenheit, alle teilnehmenden Autos, in diesem Fall Vorkriegsfahrzeuge, auf einem Platz in Ruhe zu bestaunen. Die Fahrzeuge strahlten mit Chrom, Lack, Leder und Verdeck um die Wette. Mir hatte es besonders der Riley Special vom Team Simon angetan. Das Aufstellen der Autos vor dem Hotel in vier Reihen wurde von der örtlichen Exekutive ermöglicht. Alle waren gut beim Hotel Post

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

Stoppover mit grandiosem Ausblick

angekommen, allerdings hatte das Motorradgespann erhebliche Probleme mit der Steigung und auch mit den Bremsen. Das hatte unseren Dani Schmidt im Begleitfahrzeug sehr gefordert.

Montag, 19. Juni
(Heiligenblut – Kohlfuschg)

Mein Kadett war eines der ersten Fahrzeuge auf der Strecke von Heiligenblut nach Kolfuschg. Gestartet wurde das Auto mit Kurzschließen im Motorraum, weil in Bad Häring der Starterknopf von mir zerstört wurde. Und das ging so: Vor dem Hotel Panorama Royal auf der abschüssigen Straße kam der Kadett rückwärts ins Rollen. Ich wollte das Gaspedal etwas fester durchtreten und hatte dabei mit dem Fuß den Starterknopf erwischt. Ein kurzes Knacken und schon war's passiert. Von nun an ging nur mehr der Notbetrieb mit Kurzschließen. Beatrix musste sich immer im Motorraum versenken und startete auf mein Kommando. Beim darauf folgenden Tankstopp stellte ich das Auto so an die Zapfsäule, dass ich den Kadett anrollen konnte, das hat auf Anhieb funktioniert.

Weiter ging es über Lienz bis vor Huben, wo wir bei der Ruine Kienburg einen Abstecher machten. Einige Autos unserer Truppe fuhren vorbei, aber Team Waldhier nutzte ebenso wie wir den Moment, um diesen malerischen Flecken Erde zu genießen. Die Ruine wollten wir erkunden.

Da trat ein alter, gebeugter Herr an uns heran und fragte nach unserem Begehr. Es war der „Schlossherr", Herr Stocker, er untersagte uns strikt die Besichtigung der Ruine, denn er hat keine Haftpflichtversicherung für die Ruine abgeschlossen. Die eloquente Art von Fritz Waldhier hatte den Schlossherrn jedoch dazu gebracht, uns allerlei über das Anwesen und die Historie der Ruine zu erzählen. Widerstrebend hat er es auch zugelassen, dass wir ein Foto mit ihm machen durften.

Der Weg führte uns weiter nach Huben und von dort in das Defereggental Richtung Staller Sattel. In der Kurve am Ortsende von Huben blockierte die Lenkung des Opel Kadett, ausgerechnet mitten auf der Kreuzung. Mein Blutdruck schnellte in die Höhe, denn die Ursache war mir nicht klar und mit

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

Fuscher Lake 2262 m.ü.d.M. – Pausieren in dünner Luft

blockierter Lenkung ging es nicht weiter. Es blieb mir nur, das Auto im Retourgang neben der Kirche abzustellen. Aussteigen, nachschauen, rütteln, schütteln, schauen, kopfschütteln – keine Ursache erkenntlich. Bevor ich den Dani anrief, versuchte ich noch ein paar Meter zu fahren. Das ging vorerst langsam, dann stellte sich das normale Fahrgefühl wieder ein. So fuhren wir mit flauem Gefühl am Popometer weiter ohne anzuhalten – denn wer weiß?

Am Straßenrand sahen wir das Team Kofler Johann und Gabi mit dem Falcon Knight, um wieder einmal beim Bach Wasser zu holen. Bei kühlem und wunderschönem Wetter ging es zügig bis zur Ampel vor den Staller Sattel. Die Ampel vor der Passhöhe war auf rot und so hatten wir Zeit für eine kurze Kaffeepause. Während unserer Wartezeit trafen die anderen Teams ein, auch der Falcon Knight hatte wieder Anschluss gefunden.

Die Abfahrt vom Staller Sattel ist schon eine besondere Strecke: steil, einspurig, mit Kehren und engen Kurven. Bereits ein Radfahrer als Gegenverkehr verlangte schon nach Konzentration beim Pilotieren. Letztendlich hatten alle diese Passage gemeistert und weiter ging es ins Antholzer Tal. Ein Genuss mit dem offenen Auto, es war warm und mild, wenig Verkehr und so machten wir bei etwa Km 116 Pause vor dem geschlossenen Hotel Wildgall und legten Mortadella, Salami und Dolcelatte auf das Brot.

Wir schauten den Kollegen nach, die sich Richtung Olang und Furkelpass begaben. An der Auffahrt zum Furkelpass kam uns ein wunderschöner Delahaye entgegen. Ein kurzer Wortwechsel und das Team Ferring fuhr hinter mir den Pass hinauf. Hier heizte die Sonne ordentlich herunter. Zum Glück zog mein Vorkriegskadett gut den Berg hinauf, so gab es für das Team etwas Abkühlung durch den Fahrtwind. Jedoch der Motor sah das anders. Das Thermometer kletterte auf die 100 Grad Markierung zu. Ich hatte nur Wasser im Kühler, keinen weiteren Zusatz, so blieb ich am Gas und beobachtete akribisch das Thermometer.

Auf dieser Strecke fanden wir kein einladendes Gasthaus und so fuhren wir in der größten Hitze mit offenem Verdeck ohne Schatten vorwärts, vorwärts

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

und weiter. Jeder Gastgarten lag in der prallen Sonne, bis wir beim Hotel Kolfuschger Hof ankamen, wo wir dann, innerlich ausgetrocknet und durchgeschwitzt, am Parkplatz unser Auto abstellten. Aber zuvor hatte ich einen abschüssigen Stellplatz ausfindig gemacht! Es folgte der Weg auf die Terrasse, ein Caffe Affogato wurde bestellt und das Einchecken für die nächsten 5 Nächte erledigt. Um 19.00 Uhr folgte der Apero mit Fahrerbesprechung und anschließend das Abendessen.

Ein super 4-Sterne-Hotel, nicht jedes Team hatte so ein tolles Zimmer mit Himmelbett wie wir, aber das Essen und der gute Service kam allen zugute. Beim Absacker wurden die Ereignisse des Tages diskutiert. Beim Team Duffek erlitt der Fahrer einen Hitzekollaps und wurde nach erfolgreicher ärztlicher Behandlung wieder ins Hotel gebracht.

Innehalten, durchschnaufen, genießen …

Der Falcon Knight von Team Kofler kam nach mehreren aufwendigen Wasserfüll-Aktionen über alle Pässe und letztlich im Hotel an. Das Problem war die Wasserpumpe. Solche Ausfälle sind bei Vorkriegsautos ab und zu zu erwarten. Johann fuhr am selben Abend noch nach Hause und wechselte den Falcon Knight gegen den Austin Healy, um noch jede Menge schöner Tage mit seiner attraktiven Frau zu erleben.

Beim Team Lehmann auf Sunbeam Modell 16 ging man auf Grund der Bremsschwäche des Beiwagengespannes dazu über, die Sozia im Auto von Michael Kieslich mitzunehmen, sodass Helmut Lehmann mit der Beiwagenmaschine solo unterwegs war. Dadurch wurden das Manko der Motorleistung und die Bremsschwäche minimiert. – Für Dani gab es aber immer wieder genügend Arbeit bis in die Nacht hinein. Keine großen Dinge, wenn man weiß, wie man es angeht. Aber Regler tauschen, Lichtmaschine überholen, Ölverluste abdichten und ähnliches brauchte auch seine Zeit.

Es ist ein Genuss die vorüberfahrenden Oldtimer zu beobachten

Dienstag, 20. Juni
(Von Kolfuschg – Fassatal – Valle di S. Pellegrino – Talende von Gares)

Hier hatte unsere Fahrtleitung eine Jausenstation ausfindig gemacht – Capanna Cima Comelle –, die uns zu Mittag eine tolle Brotzeit mit Speck, Käse und Rotwein aus der Region serviert hatte. Vom Parkplatz vor der Hütte konnte man 10 Minuten bis zu einem Wasserfall gehen. Alles über Wiesenwege und bei diesem schönen Wetter – barfuß. Nach der Brotzeit fuhren wir noch 68 km über den Passo Falzarego 2117 m, Passo Valparolo 2127 m mit Besichtigung des Museums des Ersten Weltkrieges. Schaurig zu sehen, unter welchen harten Bedingungen die Soldaten hier gekämpft und verteidigt haben. Die Ausrüstung, die Waffen, die Lebensumstände in dieser Höhe. Gedenken wir an dieser Stelle der jungen Männer, die ihr Leben hier in den Bergen gelassen haben.

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

Um 15.45 Uhr waren wir zurück im Hotel Kolfuschger Hof. Heute bestellte ich ein kaltes Forst Bier und Chips auf der Hotelterrasse zur Einstimmung auf den Abend.

Mittwoch, sogenannter Ruhetag

Wir begannen den Tag mit Auto durchchecken: Öl, Wasser, Luft, Bremsflüssigkeit. Das Problem mit dem Starten war mittlerweile zur Routine geworden. Wir stellten unseren Opel Kadett immer so ab, dass er anrollte oder wir baten Anwesende, uns ein kurzes Stück zu schieben, bis wir Gefälle hatten. Die Menschen waren stets hilfsbereit, verwundert und erstaunt. Die Kinder trauten ihren Augen nicht, dass das auch ging. Am Ende ernteten wir immer ein Lächeln und winkende Hände.

Nach der Versorgung des Autos verweilten wir auf der Liegewiese des Hotels – der Weg dahin war nicht leicht zu finden, erlaubte uns dann jedoch den freien Blick auf das Massiv der Dolomiten.

Die steil abfallenden Felsenwände schienen so nah, so eindrucksvoll und imposant, dass sogar mir als Bewohner der Alpen (Innsbruck) das Herz aufging. Absolut spektakulär. Es gab nur diesen Superlativ für die Beschreibung dieser Bergkulisse.

Für den Abend war ein Grillabend mit Auffahrt per Seilbahn auf die Ütta Col Pradat organisiert. Carola mit Hund Micki, Beatrix mit Angela und Uschi mit ihrem Vierbeiner und ich gingen über den Wanderweg auf die Hütte. Oben angekommen, machten wir

Immer wieder führen uns gemeinsame Pausen zusammen.

eine Runde ums Haus. Da gab es auch schon große Aufregung, weil Inge ihre Handtasche in der Gondel vergessen hatte. Aber die Liftwarte hatten alles gecheckt und so konnte Inge ihre Tasche wieder in Empfang nehmen.

Bevor die Grillerei losging, verweilten wir bei einem Getränk. Beobachteten die ziehenden Wolken, den Steinadler in den Lüften über uns und warteten auf die würzigen Würstl, Hühnerfilets, Grillgemüse und Rinderfilets. In kurzer Zeit war alles aufgefuttert und wir warteten noch auf den leckeren Kaiserschmarrn.

Da begann es in der Ferne zu blitzen und zu donnern, es zog ein Gewitter auf. Wir beobachteten die Blitze und den Zug der Wolken. Dann entschlossen wir vier, den Rückweg ins Tal nochmals über den Steig zu nehmen. Der Rest der Gruppe fuhr mit der Gondel und dem Shuttlebus ins Hotel zurück. Kurz nach unserer Ankunft im Hotel ging das Unwetter nieder.

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

Nach dem Absacker an der Hotelbar ging wieder ein Tag mit tollen Eindrücken zu Ende. Am Weg ins Zimmer, das für das Team Bechlenberg im Nebengebäude des Hotels lag, stürzte Ursula so unglücklich, dass sie sich dabei den Arm brach. Was darauf folgte, war eine sehr schmerzhafte, langwierige und aufwendige Prozedur, bis Ursula in richtiger Behandlung war.

Donnerstag, 22. Juni, Pässe-Tag
(Valparolo – Falzarego – Giau – Fedaia – Sellajoch – Grödner Joch)

Besichtigung der Murales in Cibiana.

In der Früh hatte ich noch nicht nachgedacht, ob unsere Vorkriegsautos dieser Belastung durch die Höhenmeter, die dünne Luft, die Hitze, die Belastung der Bremsen beim Bergabfahren, die Haftung der Diagonalreifen standhalten würden. Wir waren schon so vertraut mit unseren Autos und den Bergstraßen, dass die Fahrzeuge, die die ersten Tage überstanden, auch diesen Tag erfolgreich absolvierten. Zur Auflockerung der Tagesetappe hatten sich die meisten Teilnehmer die Schlucht von Sottoguida bei Km 40 angeschaut. Einige von oben, andere von unten. Wir von oben und von unten.

In Sottoguida gab es eine nette Trattoria, in welcher einige Teams ihre Mittagspause hielten. Wir hatten uns eine Jause gekauft: Mortadella, Salami, Brot und Rotwein schmeckten vorzüglich.

Es gab wenig Verkehr und so steuerten wir locker und ohne besondere Vorkommnisse auf Kolfuschg zu. Es lag nur noch das Sellajoch und das Grödner Joch zwischen uns und dem Ziel. Es wurde kühler und dunkler. Fette Wolken zogen auf uns zu – oder wir auf die Wolken? Ich steuerte mit offenem Verdeck dem Grödner Joch zu, die ersten Regentropfen wurden über die Windschutzscheibe geweht, solange wir fuhren ging das, aber da vorne – eine Baustellenampel auf Rot ... Ich begann zu taktieren ... der Regen war noch auszuhalten. Die Ampel schaltete auf Grün, vor mir freie Strecke, die Straße war nass, die Diagonalreifen waren nicht in ihrem Element und gaben wenig Seitenführung. Weiter, wei-

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

ter den Pass hinauf, die Jacken hatten wir während der Fahrt angezogen. Zipp hoch bis zum Hals, es ging noch, noch einige Kehren bis zum Pass ... das könnte sich ausgehen ... Ja super, gerettet und jetzt wurde es wieder heller. Die Abfahrt vom Grödner Joch war eine leichte Übung, beim Hotel den 1. Gang eingelegt und hinauf in die Garage. Der Tag war gerettet. Verbrauch über ALLE Tage 8 Liter auf 100 Km, ein bisschen Bremsflüssigkeit, Öl in homöopatischen Mengen. Alles gut.

19.30 Uhr Abendessen. Alleine das Vorspeisenbuffet war wieder einmal so üppig und vielfältig, dass die Hauptspeise das nur schwer toppen konnte, aber sie konnte. Speisen und Service sind diesem 4 Sterne Haus wirklich entsprechend.

Freitag, 23. Juni
(Murales von Cibiana – Messner Museum in den Wolken)

Alle beiden Hauptereignisse an diesem Tage waren eindrucksvolle Stationen in unserer sehr gut organisierten und abgewickelten Tour. Murales kannten wir schon von der Langstreckenfahrt auf Sardinien, aber hier sahen die Motive anders aus. Das Dörfchen Cibiana war wirklich ärmlich und klebte förmlich an einem Hang. Die Weiterfahrt zum Passo Cibiana gelang zum Glück ohne Gegenverkehr. Die Straße war eng, steil und kurvig. Für unsere leistungsschwachen Motoren eine echte Herausforderung und Konzentrationsarbeit für die Fahrer. Nach 8 km waren wir am Passo. Hier parkten wir unser Auto offen, bei der Rückkehr war das Interieur etwas nass. Na ja. Soll einmal vorkommen. Nun brachte uns ein Taxibus auf der gesperrten Straße bis zum Museum in den Wolken. Hier hat Reinhold Messner Exponate zur Geschichte der Dolomiten und eine Fotoausstellung installiert. Vor der Besichtigung hatten wir uns aber im Rifugio Dolomites auf 2.160 m gestärkt.

Kampmann jun. und sein Freund hatten den Aufstieg vom Parkplatz bis zum Museum zu Fuß bewältigt. Nils Kampmann hatte den Weg hinunter zum Parkplatz zu Fuß genommen. Bei den Höhenmetern ein starker Fitnessbeweis.

Bei der Abfahrt Richtung Belluno begegnete uns ein Alfa Club. Alfa Sprint, Alfasud, GTV, Giulia, in den verschiedensten Aufmachungen: breiter, tiefer, schneller, greller. Eine Augenweide, wie die Fahrzeuge sportlich im Renntempo Richtung Passhöhe getrieben wurden.

Um 18.00 Uhr waren wir zurück im Hotel.

Der letzte Abend – wie schnell doch die Zeit vergeht

Samstag, 24. Juni
(Corvara – St. Martin Richtung / Würzjoch – Bad Häring)

Würzjoch – wie kam man dahin? Noch nie gehört. Ab St. Martin ging es nur noch bergauf. Vor uns die Norweger mit Team Krogsaeter und Team Bolling. Die Fahrzeuge zogen kontinuierlich in die Höhe, ich mit dem leichten Opel Kadett hintendrein. Die Temperatur im Auge. Die Norweger hatten ein Einsehen mit mir und ließen mich passieren. Danke. Auf der Passhöhe war ein enormes Treiben. Wanderer, Motorradfahrer, Radfahrer geben sich hier die Ehre. Wir waren im Gasthof auf einen Espresso eingekehrt. Dabei haben wir die Aussicht auf die Bergwelt und das Treiben der Menschen zu den verschiedensten Aktivitäten beobachtet und genos-

21. Große Alpenfahrt der LG Oberbayern

sen. Die Auffahrt auf den Würzpass war interessant und die Abfahrt ein Genuss. Der Gegenverkehr war gering und so konnte jeder seine eigene Linie fahren. Echt toll, wieder ein Highlight.

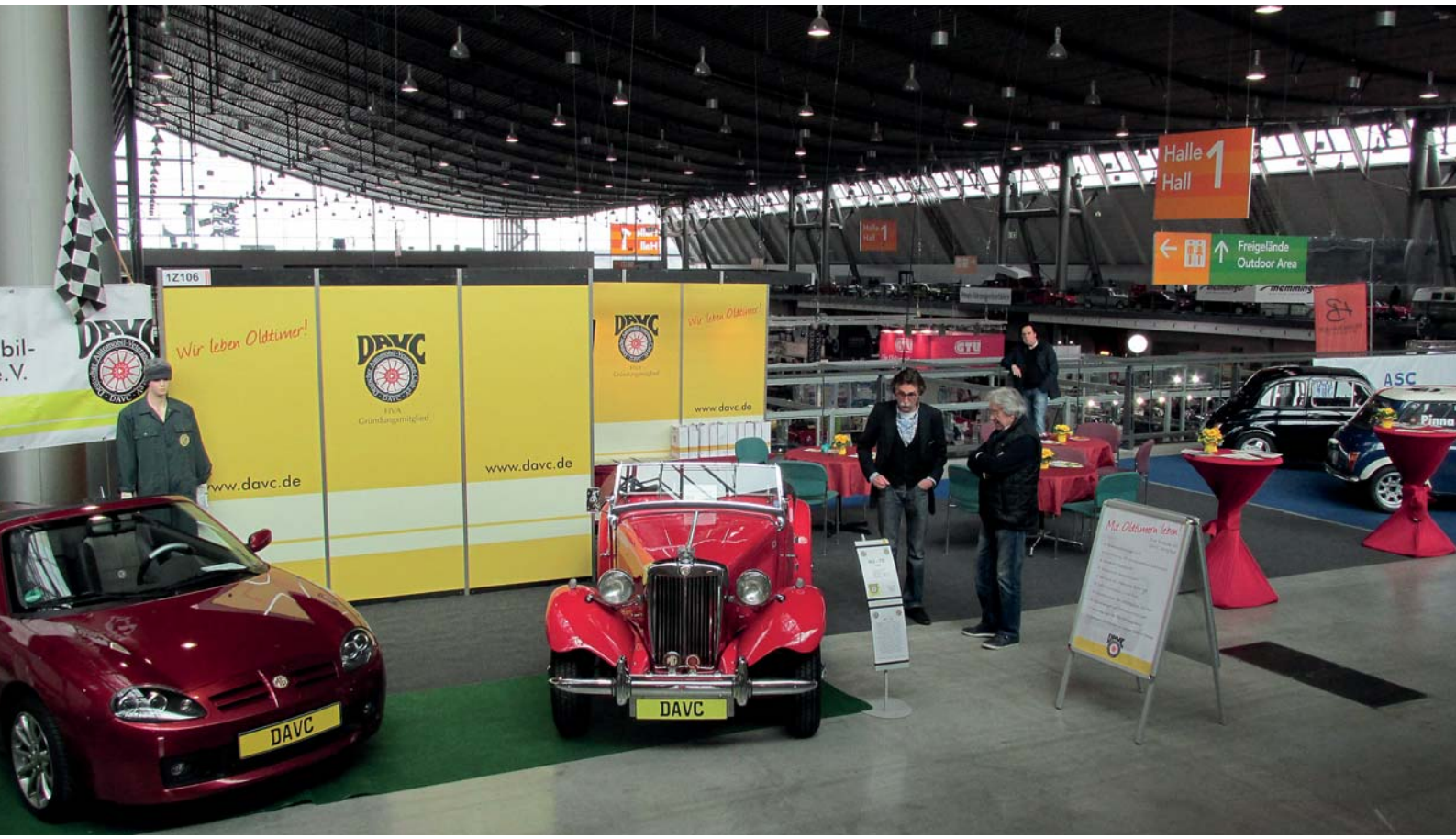
In Brixen war die Passstraße zu Ende. Eine Truppe neuer Porsche sammelte sich soeben zur Auffahrt auf den Pass. Ich konnte nur milde lächeln nach all den tollen Tagen im offenen Auto und in dieser Gemeinschaft.

Zurück in Bad Häring hatten wir das Cabrioverdeck erstmals seit Reisebeginn wieder geschlossen. Es war eine Tour mit sehr vielen neuen Eindrücken und Erlebnissen. Mit hervorragendem Wetter und sehr gutem Roadbook. Beim anschließenden Aperitiv mit „Dresscode“ Clubkrawatte ging es los mit den Benzingesprächen.

Ein besonderer Dank geht nun abschließend an das Team von Barbara Kieslich für die hervorragende Arbeit! Dabei meine ich vor allem die Ausarbeitung der Route, die Wahl der Hotels, die Auswahl der Ausflüge bzw. Aktivitäten wie Museen, Raststationen, Grillabend. Last but not least ein Dank an Dani Schmidt und seine Sabrina dafür, dass man jederzeit die Gewissheit hatte, in einem Pannenfall Hilfe zu bekommen. Wir freuen uns schon auf die Langstrecke ins Piemont in diesem Jahr!

Text: Othmar Kofler
Bilder: Fotoarchiv DAVC LG Oberbayern

Retro Classics Stuttgart



Der Auftakt in der Region war die Retro Classic in Stuttgart, auf der die LG Süd-West einen schönen DAVC-Stand hatte.

Die Messe war ja um die nun fertiggestellte Halle 10 vergrößert, und es gab auch dieses Jahr interessante Fahrzeuge und Stände zu sehen. So war die Messe gut besucht.

Als Blickfang für den DAVC-Stand wurde ein MG TD von 1951 und eine MG TF von 2001 ausgestellt, also ein Klassiker und ein zukünftiger Klassiker.

Die Idee dahinter war, so wie im letzten Jahr auch, jüngeres Publikum anzusprechen, um zukünftigen Nachwuchs zu generieren. So wurden diese Fahrzeuge ausgewählt.

Der MG TD von 1951 als Nachfolger des MG TC sollte an den Erfolg des Vorgängers nahtlos anknüpfen. Die technischen Neuheiten wie vordere Einzelradaufhängung, 15 Zoll Scheibenräder und eine verbesserte Lockheed Trommelbremsanlage gaben dem Erfolg recht. Mit 29.664 Fahrzeugen war dies der erfolgreichste MG seiner Zeit. 28.007 gelangten auf Fremdmärkte. 1248 Fahrzeuge gingen in die Bundesrepublik. Mit einem Design aus dem Vorkriegsmodell wurde die Tradition des offenen Roadsters in den Nachkriegsjahren fortgeführt.

Dieses bemerkenswerte Fahrzeug wurde erstmalig nach Südafrika ausgeliefert. Das in einer sogenannten Kiste importierte Fahrzeug wurde dann vor Ort montiert und umging teuren Einfuhrzöllen. In seinen ersten Jahren wurde der mit einem Sportpaket der Ausführung 1 bestellte Wagen auf Sandbahnrennen eingesetzt. Das mit 8 Stoßdämpfern und leistungsgesteigertem Motor ausgestattete Modell war seinerzeit ein konkurrenzfähiges und schnelles Fahrzeug.

Retro Classics Stuttgart

Nach langem Vorbesitz kam das Fahrzeug im Jahre 2002 zum derzeitigen Besitzer. Nach 10-jähriger Komplettrestauration wurde es hier erstmalig ausgestellt.

Der MG TF von 2001 aus dem letzten Baujahr der Marke MG, befand sich bis letztes Jahr in Erstbesitz. Es handelt sich hier um das Sondermodell Spark, welches nur 1471 Mal gebaut wurde. Die Sonderfarbe Firefrost Red ist passend für den sportlichen Auftritt des Roadsters.

Der MG-TF setzte die lange Tradition der Marke mit einem exklusiven technischen Konzept fort. Seine Auslegung als Mittelmotor-Roadster sorgte für puren Fahrspaß.

Mit diesem Modell verabschiedete sich die Marke MG aus Großbritannien und wurde an einen chinesischen Investor verkauft.

So waren zahlreiche Interessierte am Stand.

Auch nutzten viele Besucher aus allen DAVC-Landesgruppen die Gelegenheit für eine Verschnaufpause und einen Plausch.

Wir danken allen Helfern und Leihgebern, die zum Gelingen der Messe beigetragen haben.

Text und Bilder:
Rolf Bay, LG Süd-West

Ein Wochenende beim Grand Prix Historique Monaco 2018

Elegante PS-Starke Rennwagen vor historischer Kulisse. Wie war das eigentlich in der Hochzeit des automobilen Rennsports, als es noch nicht um computergesteuerte Renntaktik ging und der Treibstoff aus dem Bezinkanister in den Trichter am Tank gefüllt wurde?

Um das herauszufinden gibt es alle zwei Jahre im Mai die Gelegenheit, am Originalschauplatz in Monte Carlo auf der nahezu unveränderten Rennstrecke zu sehen, wie es gewesen sein könnte.

Einige Wochen bevor die moderne Formel 1 in Monaco fährt, wird die bereits installierte Strecke inklusive Tribünen und Boxengasse für den Grand Prix Historique de Monaco dafür genutzt.

Wir haben vor einigen Jahren davon erfahren und uns überlegt, wo kommt man näher an die Atmosphäre der vergangen Zeit heran?

Die Rennstrecke in Monte Carlo ist eine der wenigen, die durchgängig nahezu unverändert genutzt wird (andere Strecken wie z.B. Silverstone ist aus Sicherheitsgründen stark modifiziert, die Nordschleife wird klugerweise für die Formel 1 nicht mehr genutzt und in Monza sind die Steilkurven schon lange außer Betrieb).

Gefahren werden ausschließlich die Originalfahrzeuge, die zuvor an Rennen in Monaco teilgenommen hatten. Das hält die Piloten jedoch nicht davon ab, die Kostbarkeiten im Rennmodus zu fahren. Das ist einerseits spannend, aber es kommt auch zu Situationen, in denen die Fahrzeuge beschädigt werden, was uns Zuschauer natürlich stark schmerzt. Unfassbar für uns Oldtimer-Liebhaber, die ihre vierrädrigen Schätze hegen und für die ein Blechschaden eine Katastrophe wäre!

Aber wir gewöhnen uns schnell an den echten Rennbetrieb, der nicht mit Demonstrationsfahrten oder Gleichmäßigkeitsprüfungen zu tun hat.

Der Panoramablick über den jetzt schon vollbesetzten Yachthafen erzeugt einen Hauch von Luxus, und das bei Tribünenpreisen von etwa 60 Euro pro Person für das gesamte Wochenende ... da sind manch andere „Steps back in Time“ erheblich kostspieliger! Dieses Jahr haben wir uns zu viert aus unserer Landesgruppe Niedersachsen auf den Weg gemacht und es nicht bereut.

Ein Wochenende beim Grand Prix Historique Monaco 2018

Es gibt einige starke ERA, BRM und Bugatti in den Vintage-Klassen zu sehen. Die große Zeit der Maserati und Ferrari, der Lotus und Lola zieht mit unglaublicher Geschwindigkeit an uns vorbei.

Legendäre Renner wie Brabham oder Surtees, die ihre Technik vom fahrerischen Können ihres Namensträgers bezogen, sind heute nicht mehr vorstellbar. Die Fahrer sind eine Mischung aus Gentleman- und Lady-Drivern oder Sportlern, die sich ansonsten z.B. in Langstreckenrennen der Konkurrenz stellen.

Alle Fahrzeuge sind Zeitzeugen und echte Autopersönlichkeiten, das ist auch der Grund, warum es auch eine Klasse für die besonders schönen GT gibt, denn in Monaco gab es 1952 keinen Formel-Grand-Prix. So sehen wir heute die Jaguar C-Type und D-Type, die Aston Martin und sogar einen Veritas auf der Strecke, die damals an deren Stelle fuhren.

Nicht fehlen darf der Auftritt von Fürst Albert, der mit einem Sohn seiner Schwester eine Runde in

einem seltenen Lamborghini dreht. Uberhaupt weht ein Hauch von Glamour um die Strecke, die jungen Frauen in ihren Grace-Kelly-artigen Kleidern tragen am Rennsonntag bei den Siegerehrungen dazu bei, auch der Sonderlauf „F1 Heritage“, mit bekannten Rennfahrern wie Mika Häkkinen oder Eddie Irvine in den Wagen, in denen sie ihre großen Erfolge erfuhren.

Ein Wochenende beim Grand Prix Historique Monaco 2018

Praktische Tipps für einen Besuch:

- Der Historische Grand Prix findet alle zwei Jahre wenige Wochen vor dem Formel-1 Rennen statt.
- Karten bestellt man am besten direkt beim Automobilclub Monaco (mit Auswahl der gewünschten Tribüne) über dessen Webseite oder (dann mit Vermittlungsgebühr) über eine Agentur. Meistens gibt es noch reichlich Tickets direkt vor Ort.
- Die Übernachtung findet sich günstiger in den Orten um Monte Carlo herum, dabei darauf achten, dass es eine direkte Anbindung mit der Bahn (SNCF) oder per Bus gibt, da Monte Carlo während des Rennens quasi für den Autoverkehr gesperrt ist.
- Für die Verpflegung während der Pausen kann man z.B. in die Markthalle von Monaco einkehren, dort gibt es gutes Essen & Trinken und Lokalkolorit dazu.
- Als Verlängerungsurlaub nach dem Grand Prix Historique kann es weiter zur Mille Miglia in Italien gehen.

Text und Bilder: Fanie Bakuhn

VW- & AUDI-Klassik-Treffen in Porta-Westfalica

Erstmalig fand am 22.04.18 auf dem wunderschönen Naturparkplatz am großen Weserbogen in Porta-Westfalica ein VW- & AUDI-Klassik-Treffen statt. Alle Fahrzeuge der zu dieser Familie gehörenden Marken bis Bauj. 1988 waren dazu herzlich eingeladen. So versammelte sich bei bestem Wetter ein bunter Reigen dieser Fahrzeuge im parkähnlichen Ambiente.

Neben der großen Anzahl von VW- und AUDI-Klassikern steuerten auch einige DKW und NSU Oldtimer den Weserbogen an. Die Teilnahme war kostenlo, und die schönsten Fahrzeuge wurden mit Pokalen ausgezeichnet. DAVC-Urgestein Arno Wahl moderierte die Veranstaltung und stellte

VW- & AUDI-Klassik-Treffen in Porta-Westfalica

unter dem großen DAVC-Bogen einige Besitzer mit ihren Fahrzeugen vor. Auch konnten im Rahmen des Treffens mit Stefan Plach und Thorsten Macke (siehe Foto unter dem Bogen) zwei neue Mitglieder geworben werden. „Herzlich-Willkommen“ in der Landesgruppe OWL!

Text und Bilder:
Erich Rostek, LG OWL

Die Oldtimerszene in der digitalen Welt

Die technische Entwicklung der letzten Jahre wird gern als Digitale Revolution bezeichnet. Und sorgt der Microchip in allen Sparten der Technologie für rasante Veränderungen, so trifft dies auch ganz besonders für den Umgang mit Informationen in den Medien zu. Wer hätte sich noch vor fünfzehn Jahren träumen lassen, dass unsere Gegenwart von 2018 den autonomen Personenverkehr vorantreibt, in dem die Fahrzeuginsassen allesamt nur noch Passagiere sein sollen, vollkommen überwacht und kontrolliert von uns stets wohlgesonnenen Mächten und wirtschaftlichen Interessen...

Noch eher, in den Siebziger Jahren, kamen die ersten Digitaluhren auf den Markt, für kostspielige 300 DM gab es ein Edelstahlmodell von Casio mit LCD-Flüssigkristallanzeige, das zur vollen Stunde sogar einen Piepton verlauten ließ! Texas Instruments entwickelte Taschenrechner wie den TI 59, der mit externen Magnetstreifen programmierbar war, Commodore 64 und Amiga 500 eroberten als Home-Computer die ersten Schreibtische, klobige Steuergeräte wanderten bald unter die Motorhauben und sorgen heute für Panikattacken bei BMW- und Audi-Fans, deren Luxuslimousinen der Achtziger plötzliche unerklärliche Mucken zeigen, vom harmlosen Ausfall des Fensterhebers bis zum Streichen aller Segel.

Einen ganz anderen Schub bekam die Entwicklung jedoch seit der Jahrtausendwende. Zuvor hatte es im Dunstkreis der Zweifler geheißen, dass nach dem „486er“-Prozessor bald kein Fortschritt mehr bei der Rechnerleistung möglich sein werde. Das jedoch wurde schon früher behauptet, in den Sechzigern, als Firmen wie IBM und Nixdorf Geräte im Garagenformat bauten. Doch immer wieder quadrierte sich die Leistung in immer kürzeren Zyklen. Einem Urknall gleich dürfte dann die Vorstellung des ersten Iphones gewesen sein. Ein Mobiltelefon mit Touchscreen, das über einen berührungsempfindlichen Bildschirm gesteuert wird und ortsunabhängig den komfortablen Zugriff auf das Internet ermöglicht. Wem ist schon bewusst, dass die Vorstellung dieses revolutionären Gerätes in Deutschland gerade einmal zehn Jahre zurückliegt? Parallel zu dieser rasanten Entwicklung der Hardware wurde das Gedächtnis des Netzes immer intensiver gefüttert. Podien wie Wikipedia entwickeln sich in einer riesigen Community von wechselwirkend Ausführenden und Kontrolleuren zu zuverlässigen Quellen an Informationen bis in die kleinsten Nischen des Interesses. Diese Kombination aus Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Information ebnete schon bald den Weg für eine neue Informationskultur.

Ein Beispiel dafür hat mich schon vor Jahren sehr bewegt. Als Zeitungsredakteur frühmorgens unterwegs in die Redaktion, hatte ich beim Kaffee bereits über Twitter auf dem Smartphone etwas erfahren, was ich nun als Nachricht aus dem Autoradio erhielt. Diese Nachricht kam am Schreibtisch schließlich noch einmal aus dem DPA-Ticker, um sie für die Zeitung des kommenden Tages zu verarbeiten. Das konnte nicht mehr lange gut gehen. Und hier nun trennte sich bald die Spreu vom Weizen. Manche Printmedien reagierten auf den Zusammenbruch ihres Anzeigengeschäfts mit der Zusammenstreichung ihres Personals und opferten damit ihre Vielfalt und somit die Qualität. Ihr Untergang wurde und wird nicht betrauert, weil man nicht viel ohne ihre inzwischen faden Beiträge zu verlieren hat. Ganz anders verhält es sich mit echtem Qualitätsjournalismus. Gut gemachte und hervorragend recherchierte Geschichten werden auch weiterhin im gedruckten Journal gekauft. Nur die aktuellen Nachrichten nicht – dafür ist das Printmedium für heutige Verhältnisse einfach zu langsam.

Das allerdings ist kein Thema für Oldtimer-Enthusiasten. Die tagesaktuelle Meldung ist selten von Belang, wenn es um das rostige Hobby geht.

Das Internet gebar schon bald so wertvolle Online-Podien wie „Zwischengas“ oder auch die große Online-Oldtimer-Datenbank der GTÜ in Stuttgart, die sich auf das gewaltige, inzwischen digitalisierte Archiv des Motorjournalisten und Sachverständigen Herbert F. Schulze stützt. Auch die großen Magazine, von Oldtimer-Markt und Auto Bild Klassik

Die Oldtimerszene in der digitalen Welt

über Motor Klassik etc. sind alle seit Jahren im Netz vertreten.

Mit der großen Rechenleistung und der inzwischen weiten Verbreitung von Anschlüssen kamen zudem erste Online-Communitys auf, in denen sich Freunde und Bekannte gegenseitig in Gruppen erreichen konnten. 2004 wurde dann Facebook gegründet, das bald schon fast alle anderen Communitys verdrängen sollte und mittlerweile an die zwei Milliarden Nutzer haben soll. Keine Frage, wenn es nicht um großen Inhalt geht, kann man dort schnell und kostenlos sehr viele Gleichgesinnte erreichen.

Um 2010 öffnete sich ein weiterer Markt mit den Apps auf dem Smartphone. Diese Applikationen sind Programme, gratis oder zu kaufen, die über ein eigenes Logo auf dem Display des Gerätes verfügen und so mit einem Klick gestartet werden. Diese Programme durchdringen mittlerweile alle Lebensbereiche, da ihre individuellen Angebote von findigen Entwicklern auf ganz bestimmte Bedürfnisse maßgeschneidert werden. Der eine lässt sich auf der Heimfahrt über sein Smartphone schon mal das Badewasser ein, der andere nutzt die mittlerweile hochsensiblen Geräte mit ihren zahlreichen Sensoren, um Vitalfunktionen online an den Hausarzt zu versenden. Wir von der Oldtimer-App.com sprangen damals auf diesen Zug auf, als es praktisch noch keine Apps im Bereich unseres Hobbys gab. Die täglich wachsende Datenbank verknüpft gratis inzwischen rund 1.100 Marken und 17.000 Modelle mit Clubs und Terminen, mit Werkstätten, Händlern und Museen. Diese Suchfunktionen ohne Streuverlust, mit Umgebungssuche und Routenplaner, sind mittlerweile auf fast 32.000 Mobilgeräten installiert, die Homepage dazu auf dem stationären Rechner erreicht regelmäßig 650.000 Zugriffe im Monat.

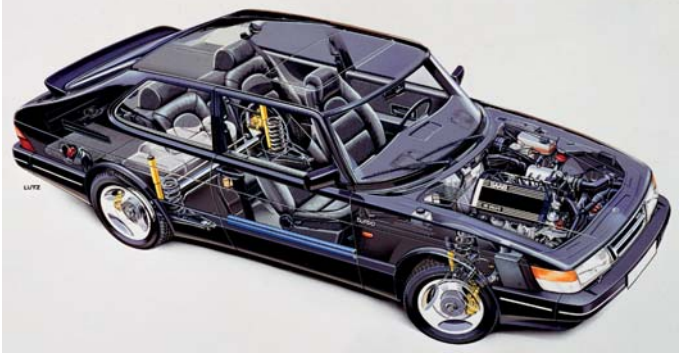
Keine Frage, die Entwicklung bleibt weiterhin spannend.

Text und Bilder: Achim Gandras

Rony Lutz und sein Werk – exklusiv für den DAVC

Der gebürtige Nürnberger, Jahrgang 1938, wanderte als junger Mann nach Schweden aus und lebt heute in Karlstad. Seine Kindheit wurde noch stark durch den Zweiten Weltkrieg beeinflusst, aber später als Jugendlicher viel emotionaler durch den Motorsport, der alsbald auf dem Norisring praktisch vor seiner Haustür stattfand. Eigentlich war seine Laufbahn vorgegeben: Ausbildung zum Kfz-Meister und Übernahme der väterlichen Werkstatt. Doch Rony Lutz wollte Autos und Motorräder lieber zeichnen denn reparieren. Die Familie gab nach und ermöglichte dem Jungen eine Ausbildung an der Berufsoberschule für Keramik.

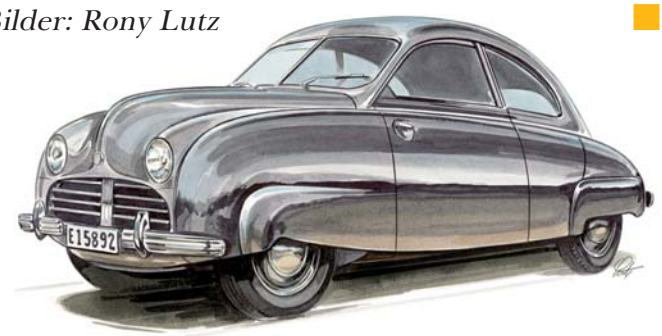
Über weitere Ausbildungsstationen als Positivretuscheur und entsprechenden Abendkursen in Gebrauchsgrafik war ein Lebensweg als Kunstmaler vorgezeichnet, ein fast immer brotloser Beruf. Zunächst im Atelier einer Nürnberger Großdruckerei beschäftigt, folgte ein verlockendes Angebot als Werbeassistent in einem schwedischen Versandhaus. Mit 22 Jahren ging Lutz nach Schweden und übernahm für Versandkataloge jede anfallende Kreativleistung. – 1969 folgte der Ruf des Autoherstellers Saab, der einen talentierten Werbegrafiker für die Darstellung ihrer einzigartigen Verkaufsargumente suchte. Saab war damals Vorbild in Sicherheitskarosserien, Turbomotoren, beheizten Sitzen und weiteren Konstruktionen, die erst durch eine Grafik erkennbar werden kann. Schon bald entstand sein



erstes, großes Durchsichtbild eines Saab 99 – eine Aufgabe, die heute vielleicht leichter ein Grafikcomputer erstellen kann. 34 Jahre arbeitete er bis zur Pensionierung mit Pinsel und Wasserfarben – dann widmete er sich der Geschichte der Stromlinienwagen in traditioneller Maltechnik in überaus überzeugenden Bildern.

Auslöser für das Thema Stromlinie war für Lutz an einem schönen Maiabend des Jahres 1990 die unerwartete Begegnung mit dem Mille Miglia Sieger von 1940. Der aerodynamisch gestaltete BMW 328, den Rony Lutz in Amerika wähnte, fuhr auf der Autobahn südlich von Stockholm zur erneuten Teilnahme nach Italien. Erst einige Wochen später schmückte dieser besondere Wagen das Jubiläum „25 Jahre MHS“ (Motorhistoriska Sällskapet i Sverige) und diente so als Bildvorlage für eine Aquarellzeichnung. Dem BMW folgten in der Grafiksammlung von Lutz die weiteren Meilensteine aerodynamischer Karosserien, von denen hier nur eine kleine Auswahl gezeigt werden soll. Rony Lutz beabsichtigt, seine Bilder in einem Skizzenbuch über die Stromlinie zu veröffentlichen. Rony Lutz gilt der Dank für die Bereitschaft, zahlreiche Motive im Clubmagazin des DAVC veröffentlichen zu können.

Text: Eckhart Bartels
Bilder: Rony Lutz



Ernst Jakob Henne „Schneller Henne“ –
oder vier rasante Bilder erzählen ihre Geschichte…

Ich habe mein Fotoarchiv mal wieder „auf links gedreht“ und dabei sind mir vier Bilder des Renn- und Rekordfahrers Ernst Jakob Henne in die Hände gefallen.

Ernst Jakob Henne machte 1919 mit 15 seinen Motorradführerschein. Sein erstes Rennen war das Sandbahnrennen in Mühldorf/Inn 1923. Seine Teilnahme auf einer geliehenen Megola war sehr spontan. Sie wurde mit dem dritten Platz belohnt.

Zwischen 1929 und 1937 stellte er für BMW 76 Geschwindigkeitsweltrekorde auf. 55 davon hat er auf der BMW WR750 aufgestellt.

Das erste Bild zeigt ihn mit seinen Mechanikern am 29.09.1935 auf der neu eröffneten A5 bei Frankfurt/Main. Das Motorrad ist eine BMW WR750. Diese wurde von 1929 bis 1935 gebaut. In seiner letzten Ausbaustufe leistete der Zweizylinder Boxer bei 2 Bar Ladedruck 100 PS. An diesem Tag, dem letzten Auftritt der WR750, fuhr „Schneller Henne“ mit ihr 256,45 Stundenkilometer schnell. Weltrekord. Den getragenen Helm hat Henne selbst entwickelt. Das Foto wurde damals von BMW zur Vermarktung freigegeben.

Die WR750 wurde durch die BMW 500 Kompressor abgelöst. Der neu entwickelte Königswellen-Motor leistete 108 PS. Die 500er wurde von 1935 bis Kriegsausbruch hergestellt.

Die beiden folgenden Bilder zeigen die 500er beim Rekordversuch am 12.10.1936. Auch dieser wurde wieder auf der A5 bei Frankfurt gefahren. Henne erreichte an diesem Tag 272,006 Stundenkilometer. Abermals Weltrekord. Er meldete jedoch, dass die

Ernst Jakob Henne „Schneller Henne“

Maschine ab 250 sehr instabil wird. Neue Berechnungen im Anschluss ergaben, dass die Maschine sich bei 280 Sachen quergestellt hätte. Die Fotos wurden von Herrn Farrenkamp und Herrn Flöter für die Werbeabteilung der der BMW AG gemacht.

Das letzte Bild zeigt die überarbeitete, aber erfolglose, 500er, wie sie zur Rekordwoche 25.-30.10.1937 eingesetzt wurde. Das Foto wurde von Herrn Flöter für BMW angefertigt.

Bereits im April 37 fiel der Weltrekord. Die Mannschaft von Brough Superior freute sich über 273,244 Km/h. Aber schon ein halbes Jahr später war es mit der Freude wieder vorbei. Piero Taruffi auf Gilera schraubte ihn auf 274,181 Sachen hoch. Am 28.11.1937 war Hennes Stunde. Die 500er verlor ihre seitlichen Flossen und die Kanzel. Henne fuhr wieder mit seinem Tropfenhelm und einer verlängerten Schwanzflosse. Die Messung ergab 279,503 Stundenkilometer. Mit diesem Weltrekord

zog sich Henne aus dem aktiven Motorsport zurück. Sein Weltrekord hielt bis zum 12.04.1951!

Text: Stephan Arbeitlang, LG Weser-Ems
Bilder: Stephan Arbeitlang/BMW-Archiv

Landesgruppe Ostsee ehrt Georg Sewe

Der Kapitän verlässt das Schiff … nein, es wird nicht sinken, auch wenn noch kein Nachfolger in Sicht ist. Nach 10 Jahren engagierter Vereinsarbeit als Präsident der DAVC Landesgruppe Ostsee scheidet Georg Sewe am 6. März 2018 aus dem Vorstand aus. Aber er bleibt der Landesgruppe treu, wie auch dem DAVC e.V., dessen Präsident er weiterhin ist.

In der 10-jährigen Amtszeit hat Georg Sewe mit großem persönlichen Einsatz und neuen Ideen nicht nur die Landesgruppe Ostsee weiterentwickelt, sondern zugleich als Präsident des DAVC e.V. dazu beigetragen, den Gesamtverein zu reformieren sowie durch einen neuen Umgang mit Finanzbehörden die Gemeinnützigkeit wieder herzustellen und somit die Vereinsstruktur auf eine solide Basis zu stellen.

Unter seiner Initiative und Regie wurde durch den Vorstand eine neue Satzung erarbeitet, die es der Landesgruppe ermöglichte, als eigenständiger Verein korporatives Mitglied im DAVC zu sein. Dieser Schritt erfolgte im Mai 2011 durch Umbenennung des 2005 von den Mitgliedern der Landesgruppe Ostsee gegründeten Lübecker Automobil-Veteranen-Club e.V. (LAVC).

Zu seinen Verdiensten gehören auch die Einführung eines Mitgliederverwaltungsprogramms und eine neue Form der Internetpräsenz. Er sah und sieht seine Aufgabe auch darin, eine positive Außenwirkung zu erzielen, damit der DAVC als Automobil-Veteranen-Club für alle Freunde historischer Fahrzeuge wahrgenommen wird.

Neben seinem großen Einsatz für die Weiterentwicklung der Landesgruppe Ostsee ist es ihm insbesondere zu verdanken, dass nach einer längeren Pause die über viele Jahre vom ACV im Raum Lübeck durchgeführte, traditionelle 7-Türme-Veteranen-Fahrt seit dem Jahr 2011 von unserer Landesgruppe im neuen Gewand erfolgreich veranstaltet wird.

Auch die Anschaffung eines unscheinbaren Niederfluranhängers und der folgende Umbau als markantes, mobiles „Informations- und Begegnungszentrum“ für den Einsatz bei allen denkbaren Veranstaltungen beweist Georgs Weitblick in der Außenwahrnehmung zum Vorteil der Landesgruppe.

Dieses außergewöhnliche Engagement wurde am letzten Tag seiner Amtszeit am 6. März 2018 bei der Jahreshauptversammlung der Landesgruppe Ostsee e.V. gewürdigt. Als Anerkennung wurde Georg vom Vorstand im Namen aller Vereinsmitglieder ein Gutschein für einen Flug mit einem Gyrocopter überreicht.

Die Wahl des Geschenkes hat auch etwas mit seiner Vorliebe für schnelle Motorräder zu tun, denn Gyrocopter fliegen ist fast wie Motorradfahren, nur ohne Bodenhaftung (etwas laienhaft formuliert).

Für nicht weniger Überraschung hat eine großzügig dimensionierte, rechteckige Torte mit Symbolen des DAVC gesorgt. Ein optisches und geschmackliches Highlight, gestaltet von unserem 2. Vizepräsidenten Stefan Käselau und ausgeführt von einer bemerkenswerten Künstlerin.
Der Vorstand sagt Danke!

Nach der Präsidentschaft ist vor einer Präsidentschaft. Allerdings scheint die Zeit noch nicht reif zu sein. Bis ein neuer Präsident gefunden ist, wird die Vereinsarbeit von den vier weiteren Vorstandsmitgliedern, unterstützt von drei neuen Sekretären, weitergeführt, in kommissarischer Funktion vom 1. Vizepräsidenten Hans-Joachim Rose.

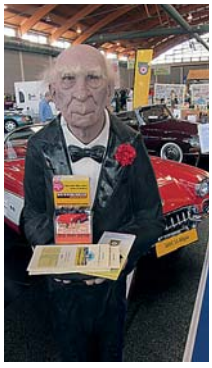
Text und Bilder:
Hans-Joachim Rose, LG Ostsee

Rückblick Motorworld Classik Bodensee

Die DAVC Landesgruppe Allgäu nahm 2018 zum 11. Mal an der weit über die Grenzen hinaus bekannten Messe MOTORWORLD Classics Bodensee teil. Ohne Unterbrechung seit Anbeginn mit dabei und in diesem Jahr auch wieder auf dem gewohnten Stand in der ersten Reihe der Halle A4.

Unter dem Motto **„Cabrio-Träume der 60er- und 70er- und 80er-Jahre“** stellten wir Fahrzeuge aus, die eine mobile Leidenschaft der damaligen Zeit repräsentierten, welche bis heute nichts an Begehrtheit eingebüßt haben. Stilvolle Besonderheiten glänzender Karossen wie eine Corvette C1 und ein Citroen DS 21 Chapron waren sehr beliebte Fotomotive sowie VW Golf I „Erdbeerkörbchen“, VW Käfer 1303 und ein Fiat X 1/9.

Zum zweiten Mal war in diesem Jahr wieder das neue „AUTOMUSEUM WOLFEGG“ mit einem Fahrzeug, dem Fiat X 1/9, auf unserem Messestand vertreten, dessen Inhaber Nicolas Flosbach ebenfalls Mitglied in der DAVC Landesgruppe Allgäu ist.



Gleich am Eingang von unserem Stand wurden die Besucher von einem „Butler“ begrüßt und bekamen schon hier die ersten Informationen in Form von Flyern serviert.

Besondere Beachtung fand bei vielen Besucher die mit stilvoll gekleideter Puppe präsentierte Corvette C1. Mit passendem Hut und eigens in Moskau erstandenen Designerschuhen nahmen nicht wenige Fotografen liegende und verrenkte Positionen in Kauf, um diese Darstellung aus verschiedensten Perspektiven festhalten zu können.

Direkt daneben stand in hervorragendem Zustand ein Citroen DS 21, einer der wenigen von Chapron gebauten Spezialkarossen. Nicht nur Lack und Chrom glänzten, sondern auch unzählige Blitzlichten ließen erkennen, dass dieses Fahrzeug für viele Oldtimerfreunde und insbesondere Citroen-Fans ein Hingucker war.

Neben diesen glanzvollen Cabrios fiel der Blick auch auf handwerklich und künstlerisch hochwertig gestaltete Figuren des Carlo Schuchmann aus Isny.

Rückblick Motorworld Classik Bodensee

Unser ehemaliger Präsident, Joachim Tornow (†), hatte die Idee für dieses Figuren-Arrangement noch in die Wege geleitet.

Es sind Wächter, Wasserträger, Engel, Adam und Eva, Gitarrist und Trommler oder Dame mit Hut, um nur einige aufzuzählen. Carlo Schuchmann aus Isny hat diese Gestalten aus Metall und anderen Materialien geschaffen. Seit 30 Jahren arbeitet er unermüdlich, erfindet immer wieder neu, verkauft in ganz Europa und sogar bis nach Amerika. Er ist ein Sammler, es gibt nichts, was er nicht sammelt auf Flohmärkten, bei Schrottverwertungen usw. Vieles, was wir nicht „sehen", kann er gebrauchen und lagert es. Auf die Frage „Wie kommt man auf die Idee, solche Gestalten zu schaffen?" So viele tierische Kreaturen stecken im Menschen – wir stehen Tieren näher als wir glauben und der Mensch hat auch viel Kriegerisches in sich. Messing, Bronze und Kupfer treibt er für Köpfe, Glieder sind aus Cromstahldraht. Alles was er anfertigt ist in Handarbeit geschaffen.

Gleich gegenüber konnte den Besuchern des Weiteren der Eindruck vermittelt werden, dass es zur damaligen Zeit auch für die breitere Schicht Fahrzeuge zu kaufen gab, die den Genuss, mit einem Cabrio unter freiem Himmel zu fahren, erschwinglich machten. Nicht nur das Erfolgsmodell, den VW Käfer, und hier bei uns speziell das Käfer Cabrio 1303 LS gab es zu bestaunen, sondern ebenfalls das Nachfolgemodell, ein Golf I Cabrio. Dieses Modell wurde aufgrund des zur damaligen Zeit vorhandenen Sicherheitsbügels obendrein gerne als „Erdbeerkörbchen" bezeichnet. Dieser Spitzname wurde mit in unsere Fahrzeugpräsentation aufgenommen, sodass mit den gewählten Accessoires ein „Erdbeerkorb mit Tragegriff" gleich erkennbar wurde. Auch wiederum ein beliebtes Fotomotiv, wo so mancher Besuch den Wunsch äußerte, sich mit der netten Beifahrerin ablichten zu lassen.

Das neue AUTOMUSEM WOLFEGG präsentierte sich mit einem Fiat X 1/9 Ermäßigungskarten, Flyer über wechselnde Fahrzeuge und Ausstellungsthemen und viele Informationen über das Museum

Andreas Dünkel, GF der MOTORWORLD-GROUP

Fiat X 1/9 vom neuen AUTOMUSEUM WOLFEG

Rückblick Motorworld Classik Bodensee

waren hier zu bekommen. Die etwas jüngeren Oldtimer der späten 60er-, 70er- und sogar der frühen 80er-Jahre bilden einen Schwerpunkt im neuen AUTOMUSEUM WOLFEGG. Viele der Fahrzeuge, auf deren Rückbänken sich viele von uns noch (gurtfrei) tummeln durften, in denen wir den Führerschein machten oder die große Freiheit unter die ersten eigenen Räder nahmen, gibt es noch zu sehen.

Premiere hatte in diesem Jahr unser DAVC-Glücksrad, an dem mit Schwung und einem glücklichen Händchen die Chance bestand, schöne Gewinne zu erzielen. Ob Hauptgewinne, wie kostenloser Eintritt in das AUTOMUSEUM WOLFEGG, Warnweste, Dressingshaker oder kleinere Preise wie eine Tasse Kaffee mit Kuchen, es war ein Anziehungsmagnet, wodurch die Möglichkeit bestand, mit vielen interessierten Oldtimerfreunden informative Gespräche zu führen. Wer zudem vielleicht Kaffee und Kuchen gewonnen hatte, konnte an unserem Gästetisch eine Ruhepause einlegen und sich unkompliziert mit unseren Mitgliedern austauschen. Damit verbunden konnten wir gleichzeitig den DAVC, insbesondere unsere Landesgruppe Allgäu, unser Vereinsleben und Aktivitäten vorstellen. Mit der Bilderschau projizierten wir Fahrzeuge unserer Mitglieder und ein Potpourri von Bildern an die Wand, sodass unsere Gäste sich einen Eindruck von abwechslungsreichen Oldtimertouren, Tages- sowie Mehrtagesfahrten zu eindrucksvollen Zielen und Clubabenden verschaffen konnten. Leider mussten viele schöne Personenbilder entfernt werden, da genau zu Messebeginn die neue Datenschutzverordnung in Kraft trat und es nicht möglich war, von allen betroffenen Personen eine schriftliche Einwilligung einzuholen.

Viel Aufmerksamkeit fand ebenfalls unser neuer Flyer mit Terminen zu Ausfahrten sowie den neu gestarteten Vortragsreihen an Clubabenden. Vielleicht wurde dadurch beim einen oder anderen die Begeisterung geweckt, seine Leidenschaft an Oldtimer mit uns bei einer der herrlichen Ausfahrten oder interessanten Clubabenden zu teilen. Sehr gerne würden wir neue Mitglieder in unserer Landesgruppe Allgäu willkommen heißen.

Gemeinsam mit dem AUTOMUSEUM WOLFEGG, den repräsentativ gestalteten Fahrzeugen, Glücksrad und Bilderschau konnten wir viele Besucher auf unserem Stand begrüßen und interessante Kontakte knüpfen.

Unzählige Stunden der Vorbereitung, Helfer zum Auf- und Abbau der Messe und nicht zuletzt Mitglieder für den Standdienst sind notwendig, um eine Messe in dieser Ausprägung zu gestalten. Die Zahl derer, die sich aktiv mit einbringen, schwindet leider von Jahr zu Jahr. Auch die Besucherzahlen an Mitgliedern sind stark rückläufig. Umso erfreulicher wäre es natürlich, wenn zusätzlich zur Repräsentation des DEUTSCHEN AUTOMOBIL-VETERANEN CLUB e.V. Mühe und Aufwand auch dadurch belohnt würden, das Vereinsleben zu stärken und weitere Old- und Youngtimerfreunde zu motivieren, der Landesgruppe Allgäu oder einer der DAVC-Landesgruppen beizutreten.

Ein besonderer Dank gilt hier den Helfern, Kuchenspendern und den Mitgliedern, die ihre Fahrzeuge für die Messe bereitgestellt haben. Ohne Euch wäre dieser Messestand nicht möglich gewesen.

Messeorganisation, Text und Bilder:
Harald Stein
LG Allgäu

www.davc.de

Weltpremiere in Hannover: Ein besonderer Diesel nimmt Fahrt auf …

Im Februar 1939 fuhr ein Ingenieur der Hanomag aus Hannover mit einem 1,9-Liter-Rekordwagen auf der Autobahn bei Dessau vier Weltrekorde. Knapp 80 Jahre später ist das in den Kriegs- und Nachkriegswirren verschollene Fahrzeug auf Basis damaliger Serientechnik zu neuem Leben erweckt worden. Ende Mai wurde der neu aufgebaute Rekordwagen beim Industrieversicherer HDI in Hannover-Lahe erstmals öffentlich präsentiert.

Viele Helfer und Sponsoren haben mitgewirkt, diesen außergewöhnlichen Rekordwagen mit sehr viel privatem Engagement zu vollenden. Jetzt ist dieser Meilenstein deutscher Technikgeschichte auch optisch komplett – so die Einführungsworte von Horst-Dieter Görg, dem Vorsitzenden der Hanomag IG, bei einer Feier, die der Industrieversicherer HDI in Hannover für die Premiere des einstigen Rekordwagens in seiner Hauptverwaltung ausrichtete. Gemeinsam war in der rund dreihundert Mitglieder starken Hanomag Interessengemeinschaft in den vergangenen Jahren an vielen Schrauben gedreht und zahlreiche Hebel in Bewegung gesetzt worden, um diesen Rekordwagen wieder auf die Straße zu bringen.

Lastwagen, Traktoren und landwirtschaftliche Schlepper der Hanomag sind noch heute bei vielen Menschen über Niedersachsen hinaus ein Begriff. Ende der 1930er-Jahre war die Hanomag in Hannover-Linden zudem einer der großen deutschen Pkw-Hersteller. Zur Hanomag-Flotte gehörte seit 1934 auch der Typ Rekord, ein Mittelklasse-Modell, mit dem das Unternehmen die höchsten Produktionszahlen aller Hanomag-Pkw erzielte.

Weltpremiere in Hannover: Ein besonderer Diesel nimmt Fahrt auf …

Frank Harting, Vorstand HDI Global SE und Vertriebschef Deutschland, freut sich mit H.-D. Görg über eine gelungene Premiere

Aerodynamik und Aluminium-Leichtbau

Um die damals zeitweise auftauchenden Vorbehalte gegenüber Dieselmotoren auszuräumen, entschloss sich die Werksleitung in Hannover im Jahr 1938, ein Rekordfahrzeug auf Basis des Typs Rekord-Diesel zu bauen. Bereits rund ein Jahr später, am 8. Februar 1939, trat das Hanomag-Werksteam mit diesem Fahrzeug bei der „Dessauer Rekordwoche“ auf der Autobahn Berlin-Leipzig an. Auf einem schnurgeraden 13,7 Kilometer langen und 29 Meter breiten Autobahnabschnitt der späteren A9 zwischen Wolfen und Dessau-Süd fanden die teilnehmenden Werks-Teams ideale Bedingungen vor – auch BMW und Mercedes hatten gemeldet. An der Strecke waren mit Messtechnik verbundene Drahtmeldekontakte angebracht. So war schon damals die Messung auf 1/100 Sekunde genau möglich. Auf diese Weise wurden die Zeiten für den Kilometer und die Meile mit „stehendem“ und „fliegendem“ Start ermittelt.

Um das Fahrzeug auf Geschwindigkeit zu bringen setzten die Hanomag-Ingenieure auf Aerodynamik, Leichtbau mit Aluminium, aber auch auf eine höhere Motordrehzahl und eine längere Übersetzung als beim Serienmodell. Das brachte den Erfolg. Dick vermummt gegen die eisige Februar-Kälte im offenen Cockpit kauernd, stellte Hanomag-Ingenieur und Rennfahrer Karl Häberle gleich vier Klassen-Weltrekorde auf: über den „stehenden“ Kilometer, die „stehende“ Meile und über fünf Kilometer sowie fünf Meilen mit „fliegendem“ Start. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 165 km/h, seinerzeit ein sensationeller Wert. Der Serien-Rekord schaffte mit Ach und Krach 95 km/h.

Weltpremiere in Hannover: Ein besonderer Diesel nimmt Fahrt auf …

Blick in den aufgeräumten Motorraum, 1,9-Liter Pkw-Diesel

Serien-Diesel und Rekordfahrzeug veranschaulichen den Unterschied

Stolz: Jonas Schargorodsky, Urenkel des Motorenkonstrukteurs

ZF-Kupplung nach Maß von den Spezialisten aus Bielefeld

„Die Hand am Puls der Wirtschaft“

„Als Haftpflichtverband der Deutschen Industrie und als Industrieversicherer sind wir dem Automobilbau seit langem eng verbunden. Wir versichern seit Jahrzehnten viele Automobil-Hersteller und Zulieferer – in Deutschland und im Ausland. Mich freut es darum ganz besonders, dass dieser Rekordwagen heute bei uns am HDI-Platz vorgestellt wird“, sagt Frank Harting, Vertriebschef Deutschland im Vorstand der HDI Global SE. Der HDI wurde bereits 1903 gegründet und begleitet noch heute viele Unternehmen bei der Absicherung von Risiken.

Knapp einhundert Oldtimer-Fans feierten an diesem Abend am HDI-Platz den Hanomag-Rekordwagen. Unter den Gästen waren neben DAVC-Präsident Georg Sewe auch viele Helfer und Sponsoren des hannoverschen Arbeitskreises Technik- und Industriegeschichte. Ohne deren Hilfe hätten die Hanomag-Techniker und vor allem der Karosseriebaubetrieb Weinberg aus Zetel dieses Auto niemals auf die Räder stellen können. Die Kosten für das Projekt betragen immerhin rund 250.000 Euro und sind be-reits zu 80 Prozent refinanziert. Aus Niedersachsen zählen, neben dem Industrieversicherer HDI, z. B. die folgenden Firmen zu den Förderern: die Maschinenfabrik Krone aus dem Emsland, das Lackierzentrum Meyer, Möller & Och für den Kardan- und die Firma Ragge für den Kühlerbau. Auch einige namhafte Unternehmen aus anderen Regionen unterstützen dieses Technik-Projekt: z. B. Liebherr (Bad Bieberach), ZF Friedrichshafen und Junghans-Uhren aus Schramberg.

Das nächste Ziel der Tüftler, Schrauber und Ingenieure der Hanomag IG steht bereits zum Herbst an: Dann feiert die Rekordstrecke nahe Dessau ihren 80. Geburtstag. Sollte es aus diesem Anlass zu einer Neuauflage der Historischen Rekordwoche kommen, soll auf jeden Fall auch der Hanomag-Rekordwagen an der Startlinie stehen. Wir werden berichten!

Text:
Martin Schrader / Horst-Dieter Görg
Bilder:
Holger Eggers, Hildesheim (3),
Klaus Pohlmann, Hannover (2)

101 Jahre BMW in der Central-Garage Bad Homburg

Die Central Garage Automuseum in Bad Homburg vor der Höhe präsentiert sich auch im 12. Jahr ihres Bestehens wieder mit einer außergewöhnlichen Ausstellung. Dem Team um Initiator Dieter Dressel ist es erneut gelungen, eine ansprechende Sonderschau auf die Beine zu stellen.

Träger der Ausstellung ist der Verein „Freunde der Central Garage e.V.“. Nach „Frauen geben Gas“ im vergangenen Jahr dreht sich in diesem Jahr alles um die mythische Marke BMW. Rund zwei Dutzend Automobile und gut ein Dutzend Motorräder sind in der Central Garage bis Ende des Jahres präsentiert, durch ausführliche, reich illustrierte Exponattexte auch bestens erläutert.

Gezeigt werden Flugmotoren, Motorräder unterschiedlichster Baujahre, ein BMW 328 Roadster in verschiedenen Maßstäben (Original und als Nachbau für Kinder), ein 507, ein BMW M3, der Supersportwagen M1 und ein Roadster Z1 mit versenkbaren Türen. Das älteste Exponat ist von 1929, aber auch der Weg in die Zukunft bei BMW wird anhand von neuesten i-Modellen aufgezeigt.

101 Jahre BMW in der Central-Garage Bad Homburg

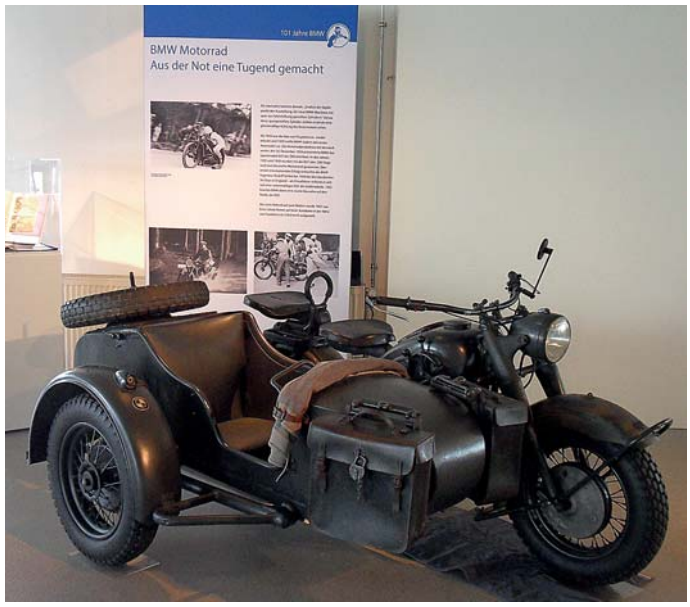
101 Jahre BMW in der Central-Garage Bad Homburg

Im Rahmen der Ausstellung wird mit liebevoll gestalteten Vitrinen und den zahlreichen Ausstellungstafeln Einblick in die spannende Firmen- und Motorsportgeschichte der Münchener gewährt. Seit jeher steht das Unternehmen für eine unverwechselbare Kombination aus Dynamik, Fahrfreude, Luxus, inspirierendem Design und wegweisenden Konstruktionen. Auch für BMW-Kenner gibt es hier die eine oder andere Neuigkeit zu entdecken, der Besuch lohnt sich immer!

101 Jahre BMW in der Central-Garage Bad Homburg

Von Mittwoch bis Sonntag in der Zeit von 12 bis 16:30 Uhr ist die Ausstellung im Niederstedter Weg 5 geöffnet, an Feiertagen bleibt sie geschlossen. Wie auch in den vergangenen Jahren gehandhabt, ist der Eintritt frei, um eine Spende wird gebeten. In diesem Jahr ist der Erlös für den Wiederaufbau der letzten noch erhaltenen Bad Homburger Straßenbahn gedacht, die als Gartenlaube überlebt hatte. Ein engagierter, gemeinnütziger Verein ist derzeit dabei, dieses Relikt Bad Homburger Verkehrsgeschichte instand zu setzen und freut sich natürlich über die eingehenden Spenden, aber auch die damit für das Projekt verbundene Öffentlichkeit; in Bad Homburg fuhren bis 1930 Straßenbahnen.

Nähere Informationen zur Central Garage Automuseum auch unter www.central-garage.de



Text und Bilder: Horst-Dieter Görg

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

Oldtimer fahren besser mit NCOAT

Kastellaun, im Juni 2018 – Eine neue Oberflächenbehandlung von Motoren, Getrieben und hydraulischen Aggregaten ist aus einer jahrzehntelangen Nanotechnologie-Forschung entstanden und jetzt verfügbar. NCOAT.one hat sich nicht nur auf Leistungs- und Abgasprüfständen längst bewiesen, sondern auch in der Praxis: Es sorgt nachweislich unter anderem für eine Steigerung von Effizienz, Leistung und Drehmoment. Das gilt auch für Oldtimer

„NCOAT.one stellt keine Anforderungen, was den Fahrzeugzustand, das Alter des Wagens, die Kraftstoffsorte (Diesel oder Benzin) oder die Fahrzeugmarke betrifft“, erklärt Jens Jüttner, Geschäftsführer von NCOAT.one. „Die Nanotechnologie wirkt unabhängig von diesen Rahmenbedingungen.“ Das hat sich auf Motorenprüfständen regelmäßig bewahrheitet, ob beim extrem getunten Neuwagen, einem angejahrten Verbrauchtwagen oder Young- und Oldtimern. Durch die Anwendung steigt die Radleistung, während die Schleppleistung sinkt, das höchste Drehmoment liegt früher an und ist gewachsen.

NCOAT.one besteht aus drei Hauptkomponenten, die in einer nanokristallinen Form in den Ölkreislauf eingeführt werden. Pro Liter Ölinhalt kommt nur 1 Milliliter des Präparats zum Einsatz. Klingt nach wenig, ist es auch, wirkt aber trotzdem. Die Bestandteile Aluminiumoxid, Siliziumoxid und amorphes plasmabehandeltes Graphit sind in Erdölraffinaten nicht löslich. Daher ist NCOAT.one kein Additiv, sondern ist als ein Produkt zur Oberflächenbehandlung anzusehen. Deshalb sind durch die Anwendung mit NCOAT.one auch keine Herstellergarantien beeinträchtigt. Die sind indes beim Oldtimer sowieso längst hinfällig.

Vom TÜV Thüringen zertifiziert, von der DEKRA geprüft und den wissenschaftlichen Kugeltest mit Bravour bestanden, hat NCOAT.one auch Empfehlungen von verschiedenen Instituten und Universitäten erhalten. NCAOT.one ist Made in Germany. So weit, so gut, doch wo bleiben die Nachweise?

Inzwischen gibt es immer mehr Autofahrer, die von den Vorteilen berichten können. Hier kommt zunächst mal eine Dokumentation, was durch NCOAT.one mit einem Fahrzeug passiert:

Zwei Wirkungsweisen des Produkts NCOAT.one sorgen für die positiven Effekte, die als Art Kompressionspusher bezeichnet werden können:

1. Durch die Anwendung mit NCOAT.one gelingt eine verbesserte Abdichtung des Schmierkreislaufs gegenüber dem Brennraum, ein Luftpolstereffekt rund um die Kolben. Das sorgt für einen niedrigeren Anteil an Schmiermitteln im Gemisch des Brennraums.

2. NCOAT.one reinigt die Ventilsitze, befreit sie von Verbrennungsrückständen und Verkokungen. Die Technologie bettet sich dort bei den Bauteilen ein und stellt damit einen längerfristigen Verschleißschutz sicher. Gleichzeitig sind die Verschlusskräfte und Anlaufmomente der Ventile über eine geringere Reibung reduziert. So dichten die Ventile schneller und besser zum Brennraum ab.

Die Wirkung von NCOAT.one sorgt aber nicht nur für eine verbesserte Leistung, sondern senkt auch die Schadstoffe im Abgas. Die Schadstoffreduzierung sollte den Oldtimerfreunden auch deshalb am Herzen liegen, um bisherige Freiheiten wie die Einfahrt in Umweltzonen für die Zukunft abzusichern.

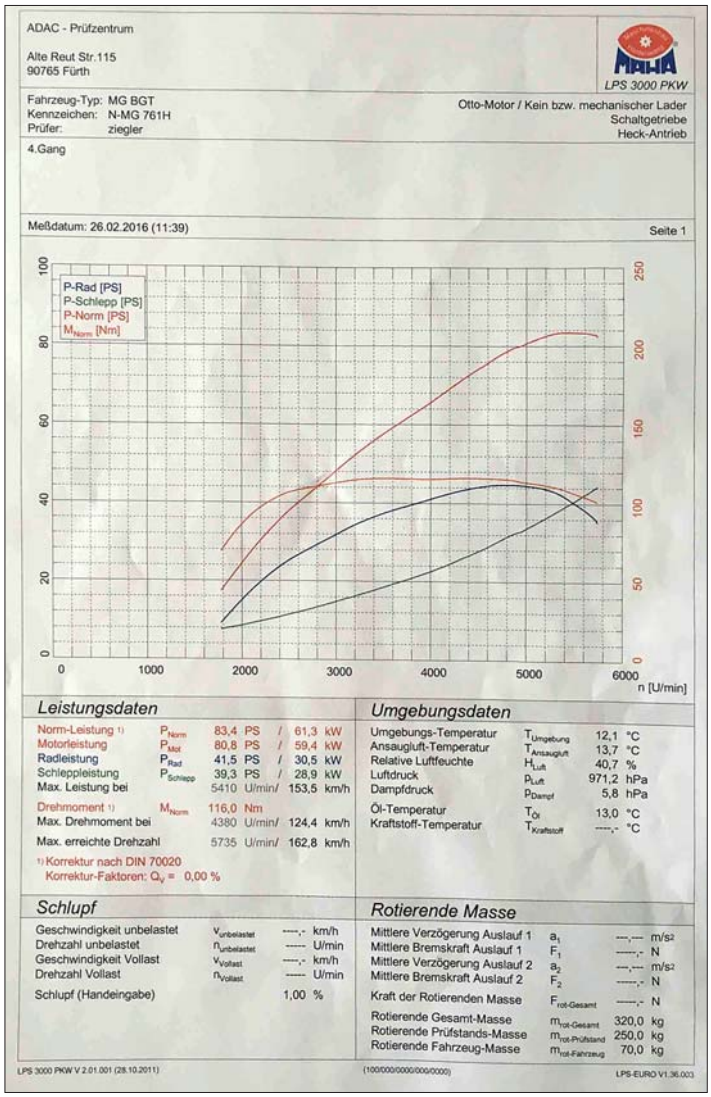
In einem Prüfzentrum in Fürth hatte ein Mitarbeiter von NCOAT.one in diesem Jahr einen MGB GT von 1975 vor und nach der Behandlung messen lassen. Das Fahrzeug von 1975 mit einem Tachostand von rund 85.000 Kilometern (die Laufleistung ist unbekannt, vermutlich deutlich höher) hatte beim letzten und aktuellen Besitzer rund 600 Kilometer zurückgelegt. Dabei wurden im Schnitt gut 15 Liter Kraftstoff für 100 Kilometer benötigt. Auf dem Prüfstand wurden dann am 26. Februar 2016 exakt 80,8 PS Motorleistung gemessen sowie eine Radleistung von 41,5 PS. Die Schleppleistung ermittelte der

Oldtimer fahren besser mit NCOAT

Prüfstand entsprechend mit 39,3 PS. Das maximale Drehmoment von 116,0 Nm erreichte die 1,8 Liter große Maschine bei 4380 U/min.

Anschließend wurde der Motor mit NCOAT.one behandelt. Schon beim ersten Nachtanken ermittelte der Besitzer einen Verbrauch von nur noch 12,2 l/100 km, ohne dass irgendetwas an den Einstellungen des Fahrzeugs, des Motors oder der Gemischaufbereitung verändert wurde. Im bei Gebrauchtfahrzeugen üblicherweise nötigen Schritt der Zweitbehandlung wurden dann Motoröl- und Filter gewechselt, zusätzlich aber auch Getriebe- und Differenzialöl ausgetauscht und mit NCOAT.one behandelt.

Der britische Klassiker erreichte auf den dann folgenden 1500 Kilometern einen Durchschnittsverbrauch von nur noch 9,5 l/100 km. „Der Antrieb wirkte regelrecht befreit, er wollte immer schneller werden, zog die Steigungen gleichmäßiger hoch als je zuvor“, berichtet der Besitzer Matthias P. „Mein MG verhielt sich wie ein anderes Auto, viel agiler und im Stadtverkehr spürbar spritziger. Inzwischen ist der Benzinverbrauch auf 9,0 l/100 km gesunken, aber mir ist aufgefallen, dass es im Wagen nach dem Anlassen nicht mehr nach Benzin riecht, die Getriebegeräusche erheblich reduziert sind, die Schaltung sich weicher bedienen lässt und der Overdrive trotz seiner Reibkupplung uneingeschränkt funktioniert!“



ADAC - Prüfzentrum
Alte Reut Str.115
90765 Fürth

MAHA LPS 3000 PKW

Fahrzeug-Typ: MG BGT
Kennzeichen: N-MG 761H
Prüfer: ziegler

Otto-Motor / Kein bzw. mechanischer Lader
Schaltgetriebe
Heck-Antrieb

4.Gang

Meßdatum: 26.02.2016 (11:39) Seite 1

P-Rad [PS]
P-Schlepp [PS]
P-Norm [PS]
M_{Norm} [Nm]

n [U/min]

Leistungsdaten

Norm-Leistung 1)	P_{Norm}	83,4 PS	/	61,3 kW
Motorleistung	P_{Mot}	80,8 PS	/	59,4 kW
Radleistung	P_{Rad}	41,5 PS	/	30,5 kW
Schleppleistung	$P_{Schlepp}$	39,3 PS	/	28,9 kW
Max. Leistung bei		5410 U/min	/	153,5 km/h
Drehmoment 1)	M_{Norm}	116,0 Nm		
Max. Drehmoment bei		4380 U/min	/	124,4 km/h
Max. erreichte Drehzahl		5735 U/min	/	162,8 km/h

1) Korrektur nach DIN 70020
Korrektur-Faktoren: Q_y = 0,00 %

Umgebungsdaten

Umgebungs-Temperatur	$T_{Umgebung}$	12,1 °C
Ansaugluft-Temperatur	$T_{Ansaugluft}$	13,7 °C
Relative Luftfeuchte	H_{Luft}	40,7 %
Luftdruck	p_{Luft}	971,2 hPa
Dampfdruck	p_{Dampf}	5,8 hPa
Öl-Temperatur	$T_{Öl}$	13,0 °C
Kraftstoff-Temperatur	$T_{Kraftstoff}$	----,- °C

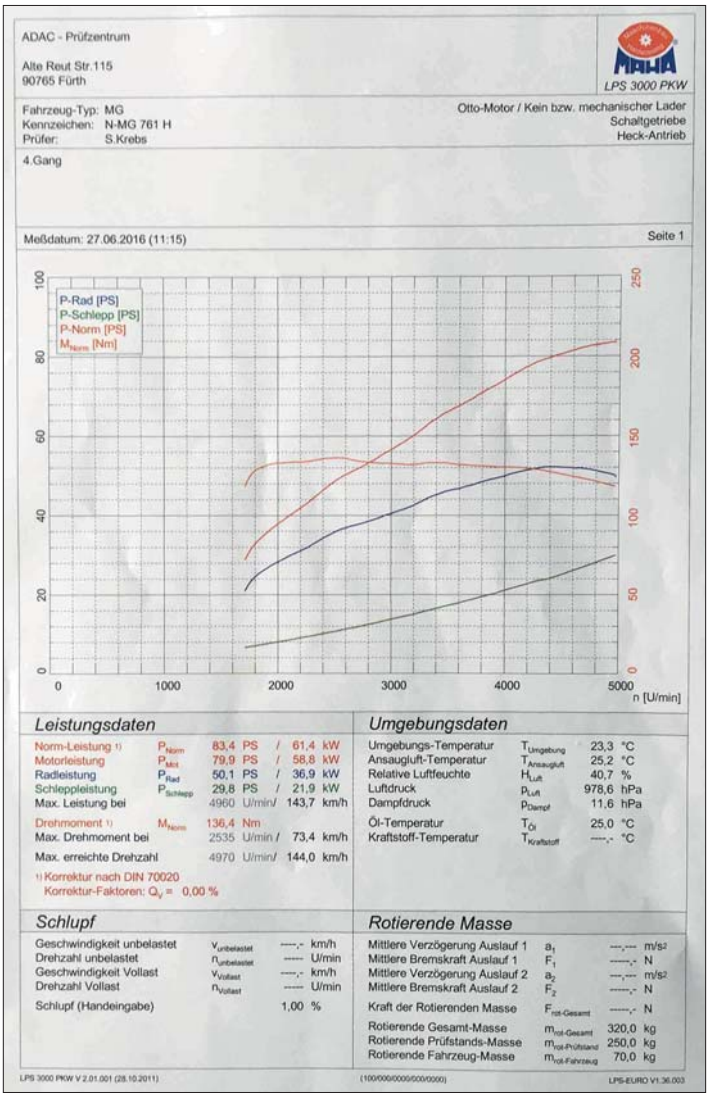
Schlupf

Geschwindigkeit unbelastet	$v_{unbelastet}$	----,- km/h
Drehzahl unbelastet	$n_{unbelastet}$	----- U/min
Geschwindigkeit Vollast	$v_{Vollast}$	----,- km/h
Drehzahl Vollast	$n_{Vollast}$	----- U/min
Schlupf (Handeingabe)		1,00 %

Rotierende Masse

Mittlere Verzögerung Auslauf 1	a_1	---,--- m/s²
Mittlere Bremskraft Auslauf 1	F_1	----,- N
Mittlere Verzögerung Auslauf 2	a_2	---,--- m/s²
Mittlere Bremskraft Auslauf 2	F_2	----,- N
Kraft der Rotierenden Masse	$F_{rot-Gesamt}$	----,- N
Rotierende Gesamt-Masse	$m_{rot-Gesamt}$	320,0 kg
Rotierende Prüfstands-Masse	$m_{rot-Prüfstand}$	250,0 kg
Rotierende Fahrzeug-Masse	$m_{rot-Fahrzeug}$	70,0 kg

LPS 3000 PKW V 2.01.001 (28.10.2011) (100/000/0000/000/0000) LPS-EURO V1.36.003



ADAC - Prüfzentrum
Alte Reut Str.115
90765 Fürth

MAHA LPS 3000 PKW

Fahrzeug-Typ: MG
Kennzeichen: N-MG 761 H
Prüfer: S.Krebs

Otto-Motor / Kein bzw. mechanischer Lader
Schaltgetriebe
Heck-Antrieb

4.Gang

Meßdatum: 27.06.2016 (11:15) Seite 1

P-Rad [PS]
P-Schlepp [PS]
P-Norm [PS]
M_{Norm} [Nm]

n [U/min]

Leistungsdaten

Norm-Leistung 1)	P_{Norm}	83,4 PS	/	61,4 kW
Motorleistung	P_{Mot}	79,9 PS	/	58,8 kW
Radleistung	P_{Rad}	50,1 PS	/	36,9 kW
Schleppleistung	$P_{Schlepp}$	29,8 PS	/	21,9 kW
Max. Leistung bei		4960 U/min	/	143,7 km/h
Drehmoment 1)	M_{Norm}	136,4 Nm		
Max. Drehmoment bei		2535 U/min	/	73,4 km/h
Max. erreichte Drehzahl		4970 U/min	/	144,0 km/h

1) Korrektur nach DIN 70020
Korrektur-Faktoren: Q_y = 0,00 %

Umgebungsdaten

Umgebungs-Temperatur	$T_{Umgebung}$	23,3 °C
Ansaugluft-Temperatur	$T_{Ansaugluft}$	25,2 °C
Relative Luftfeuchte	H_{Luft}	40,7 %
Luftdruck	p_{Luft}	978,6 hPa
Dampfdruck	p_{Dampf}	11,6 hPa
Öl-Temperatur	$T_{Öl}$	25,0 °C
Kraftstoff-Temperatur	$T_{Kraftstoff}$	----,- °C

Schlupf

Geschwindigkeit unbelastet	$v_{unbelastet}$	----,- km/h
Drehzahl unbelastet	$n_{unbelastet}$	----- U/min
Geschwindigkeit Vollast	$v_{Vollast}$	----,- km/h
Drehzahl Vollast	$n_{Vollast}$	----- U/min
Schlupf (Handeingabe)		1,00 %

Rotierende Masse

Mittlere Verzögerung Auslauf 1	a_1	---,--- m/s²
Mittlere Bremskraft Auslauf 1	F_1	----,- N
Mittlere Verzögerung Auslauf 2	a_2	---,--- m/s²
Mittlere Bremskraft Auslauf 2	F_2	----,- N
Kraft der Rotierenden Masse	$F_{rot-Gesamt}$	----,- N
Rotierende Gesamt-Masse	$m_{rot-Gesamt}$	320,0 kg
Rotierende Prüfstands-Masse	$m_{rot-Prüfstand}$	250,0 kg
Rotierende Fahrzeug-Masse	$m_{rot-Fahrzeug}$	70,0 kg

LPS 3000 PKW V 2.01.001 (28.10.2011) (100/000/0000/000/0000) LPS-EURO V1.36.003

Oldtimer fahren besser mit NCOAT

So ging es am 27. Juni 2016 erneut auf den Prüfstand in Fürth, um zu messen, ob und inwieweit die subjektiven Eindrücke eine nachweisbare Bestätigung finden. Eine höhere Umgebungs- und Ansauglufttemperatur als bei der Eingangsmessung (+ 11,2 und 11,5° Celsius) sprach gegen, der höhere Luftdruck (971,2 zu 978,6 hPa) für eine Leistungssteigerung. Gemessen wurden dann folgende Werte: Motorleistung 79,9 PS (– 0,9 PS), Radleistung 50,1 PS (+ 20,7 Prozent). Die Schleppleistung ging runter auf 29,8 PS (– 24,2 Prozent), das maximale Drehmoment rauf auf 136,4 Nm (+ 17,6 Prozent) und wurde außerdem bei erheblich niedrigeren Drehzahlen erreicht.

Neben der Verbrauchsreduzierung und Leistungssteigerung durch verminderte Reibung ist nicht nur bei dem beschriebenen Beispiel des MGB GT eine Harmonisierung des Antriebs mit geringeren Vibrationen ein willkommenes und immer wieder berichtetes Phänomen.

NCOAT.one ist keine Handelsware, sondern ausschließlich ein Werkstattprodukt, das über geschultes Fachpersonal unter anderem zur Motorreinigung, zum Schutze vor Verkokung und Schäden sowie als Problemlöser bei Vibration und Getriebeschwierigkeiten angewendet wird. NCOAT.one ist neu im deutschen Markt und baut derzeit ein Netz von zertifizierten Servicepartnern auf. Interessenten wenden sich schriftlich an das NCOAT.one Sales Network in der Fordstraße 1 in 56288 Kastellaun oder per Telefon an 06762 963561-0.

Weitere Informationen zu NCOAT.one gibt es hier: http://www.ncoat.one – http://www.smogreducer.com – http://www.abgasoptimierung.info

Für Rückfragen:
Lars Döhmann, Redaktionsbüro (Text und Bilder)
Zum Eichenbrink 1, 31535 Neustadt
Tel.: 05036 92260, Mobil: 0171 83 77 918

Werkstättenverzeichnis

14789
Karosseriebaumeister René Große
Ihr Spezialist für Restaurierungen!
Waldstraße 44, 14789 Wusterwitz
Tel.: 038839 - 71185, Fax: 038839 - 71408
E-Mail: kontakt@rene-grosse.com
www.rene-grosse.com
LG Brandenburg

22525
Zukowsky Classic Cars
Warnstedtstraße 28-32, 22525 Hamburg
Tel.: 040 - 387605, Fax: 040 - 54751850

22143
AUTOKIPKE KFZ – Meisterbetrieb
Michael KIPKE – Kfz-Meister
Heestweg 19, 22143 Hamburg
Tel.: 040 - 6772001, Fax: 040 - 6779079
E-Mail: info@autokipke.com
www.michaelkipke.com
www.autokipke.com
LG Hanse

23923
Retroclassic GmbH & Co KG, Bernd Lindner
An der Trave 15, 23923 Lübeck-Selmsdorf
Tel.: 038823 - 55985, Fax: 038823 - 55986
E-Mail: info@retroclassic.com
www.retroclassic.com

27283
Autohaus Kühn GmbH
Im Burgfeld 15, 27283 Verden/Aller
Tel.: 04231 - 5114, Fax: 04231 - 81668
E-Mail: info@autohaus-kuehn.de

27305
Reparatur, Rest., Wartung
Borgward, Lloyd, Goliath
Volker Wischnewski
Lange Str.1, 27305 Bruchhausen-Vilsen
Tel.: 04252 - 913739

32278
Kfz.-Technik – Restaurierungen
Peter Finkemeier
Alte Quernheimer Straße 96,
32278 Kirchlengern
Tel.: 05223 - 75926, Fax: 05223 - 654166

33818
Autohaus Heinrich Freitag GmbH & Co. KG
Westring 1-3, 33818 Leopoldshöhe
Tel.: 05202 - 983700, Fax: 05202 - 983701
E-Mail: info@opel-freitag.de
LG Ostwestfalen-Lippe

51379
Willy Krieg – VERCHROMEN
Bracknellstr. 9, 51379 Leverkusen
Tel.: 02171 - 4317452068

61440
Dipl.-Ing. Hans-Robert Schramm
Reparaturwerkstätte für Veteranen und klassische Automobile – Hammermühle
Gattenhöferweg 33, 61440 Oberursel/Ts.
Tel.: 06171 - 964784, Fax: 06171 - 3069
Mobil: 0172 - 6969373
www.medidentaschramm.de

64331
Fa. Walter Knöbel
Darmstädter Landstraße 63
64331 Weiterstadt-Gräfenhausen
Tel.: 06150 - 51197

65326
Fa. Helge Stuckart
Buchenweg 11, 65326 Aarbergen
Tel.: 06120 - 4244, Fax: 06120 - 92311
LG Rhein-Main

67065
KFZ Wilhelm Dillinger
Maudacherstr. 107, 67065 Ludwigshafen
Tel.: 0621 - 5720222, Fax: 0621 - 5720239
LG Kurpfalz-Saar

73732
Dieter Munk
Schanbacher Straße 25, 73732 Esslingen
Tel.: 0711 - 375202
LG Süd-West

74354
Heinz Schneider
Carl-Benz-Straße 1
74354 Besigheim/Ottmersheim
Tel.: 07143 - 59818, Fax: 07143 - 58136
Mobil: 0171 - 2642526
E-Mail: schneiderkfz@t-online.de
LG Staufen-Ostalb

79115
Vogt Engineering Freiburg
Vergaser- und Motorabstimmungen
Klassisches Tuning
Haslacher Str. 25, 79115 Freiburg
Mobil: 0171 - 5317088
E-Mail: Vogt-Engineering@t-online.de
www.vogttt.com
LG Südbaden

79379
Graf Motoren und Motorenteile GmbH
Schliengener Str. 12, 79379 MÜLLHEIM
Tel.: 07631-5495
www.graf-motoren.de
E-Mail: info@graf-motoren.de

79379
BFC-Cars (**B**lack-**F**orest-**C**lassic-**C**ars)
Handel & Vermittlung klassischer Fahrzeuge
Stefan Schaub
Zehntscheuerweg 2
79379 Müllheim
Te.: 07631 / 179251
www.BFC-Cars.de
LG Südbaden

82279
Fachwerkstatt für historische Fahrzeuge
Oldtimer Rehberger GmbH
82279 Eching am Ammersee
Tel.: 08143 - 997888
Mobil: 0170 - 7770307
E-Mail: illia@oldtimer-rehberger.de
www.oldtimer-rehberger.de

83607
Spezialisten für historische Fahrzeuge
Johannes Jäger und Alfred Schmidt
Warngauer Str. 5, 83607 Holzkirchen
Tel.: 08024 - 6080970
Fax: 08024 - 6090970

86949
Spezialist für Englische Autos
Joachim Rainer
Burgleitenstraße 10, 86949 Windach
Tel.: 08193 - 7430
Mobil: 0171 - 3619899
LG Oberbayern

88046
Klaus Leicht
Georg Straße 9, 88046 Friedrichshafen
Tel.: 07541 - 43630

88427
Ohlinger Automobile
Inh. Joachim Ohlinger
Steinhauser Straße 31
88427 Bad Schussenried
Tel.: 07583 - 2552, Fax: 07583 - 2566
www.ohlinger-classic.de
LG Allgäu

88471
Bernhard Ganser sen. und jun.
Parkweg 11, 88471 Laupheim
Tel.: 07392 - 2150

88499
Autohaus Schlegel
Neue Unlinger Str. 20
88499 Riedlingen
Tel.: 07371-934450

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder
Termine / Vorschau

LG Franken
Thorsten Müller
Werner-von-Siemens-Allee 19
90552 Röthenbach a. Pegnitz

LG Hanse
Isabel Becker
Kakenhaner Weg 161b
22397 Hamburg

Britta Gamarnik
Rader Weg 145
22889 Tangstedt

Dmitri Gamarnik
Rader Weg 145
22889 Tangstedt

Antje Judis-Scharpenack
Kakenhaner Weg 166
22397 Hamburg

Thomas Jungbluth
Frohmestr. 67f
22459 Hamburg

Paramaz Kupelian
Richardstr. 86
22089 Hamburg

Christoph Trautwein
Sülldorfer Kirchenweg 24
22587 Hamburg

LG Niedersachsen
André Chales de Beaulieu
Menschingstr. 15
30173 Hannover

LG Nordrhein-Westfalen
Gerhard Theis
Dürhagen 7
42499 Hückeswagen

Jürgen Theis
Eschbachstr. 155
42659 Solingen

Klaus Wegerhoff
Am Grafenwald 10
42859 Remscheid

LG Oberbayern
Karl Ulrich Fischer
Heßstraße 82
80798 München

LG Ostsee
Andreas Dill
Ratzeburger Str.2
23911 Schmilau

Mario Fölsche
Feldstraße 25
23843 Bad Oldesloe

LG Rhein-Main
Gerda Mayer
Schreberweg 4
65191 Wiesbaden

LG Süd-West
Andreas Rosar
Steinhaldenstr. 169
70378 Stuttgart

LG Südbaden
Ulrich Fritz
Tüllingerstr. 70
79539 Lörrach

Reinhard Pflugi
Dorneckstr. 12
CH-4107 Ettingen

Überregionale Oldtimer-TERMINE 2018

3.-5. Aug.	**Classic Days Schloss Dyck**
8.-9. Sept.	**7-Türme-Veteranen-Fahrt DAVC Landesgruppe Ostsee Anmeldung im Internet**
8.-9. Sept.	**Technorama Hildesheim Oldtimer-Event**
4.-7. Okt.	**Motorworld Classics Berlin**
12.-14. Okt.	**Veterama Mannheim**
19.-21. Okt.	**Nordi Car Classic**

VORANKÜNDIGUNG

Im nächsten Clubmagazin werden wir ausführlich schildern, was es mit dem „Dampfer“ der Ruppaner Brauerei auf sich hat.

www.davc.de

Impressum, Kleinanzeigen

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:
ist 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 3-2018: 1.8.2018

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

FAHRZEUGANGEBOTE:

Philos A4M
Torpedo Bj. 1913
Erhaltungs- und Pflegezustand excellent. Wertgutachten 48.000 Euro
Preis VB
Ferdinand Eppinger
Tel: 07024 82088 – Mobil: 0171 2215412
Mail: ferdinand.eppinger@t-online.de

FORD V 8
Window 5
Coupé 1934
umständehalber zu verkaufen – aktuelles Gutachten 51.000 Euro – TÜV, inkl. reichhaltige Ersatzteile, große, gesamte Literatur – (DAVC-Magazin 2-2017 Deutschlandtreffen Nr. 32) – *Einsteigen und los!*
Preis: 48.000 Euro
Erwin Jopp, Mozart Str.19, 04107 Leipzig
Tel. 0172 7184492 – Mail: topjopp@aol.com

Mercedes 220 S
Cabrio, Bj. 57,
silbern, Leder weinrot, Wertgutachten 125.000, TÜV 10/18, km-Stand: 19.000, **Preis VB 109.500 Euro**
HUBERMASCH@aol.com oder 0171 6187820

NEU original Ford 1937-39 Lenkrad
nie einbaut – Preis: 380 Euro
Erwin Jopp
Tel: 0172 7184492
Mail: topjopp@aol.com

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: lg.rhein-main@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

Sport/ Racing-Team:
Oliver Jecht
Birkenweg 21, 73669 Lichtenwald
Tel.: 07153 896010, Fax: 07153 6132967
E-Mail: racingteam@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

LG Allgäu:
Roland Schlegel (kommissarisch)
Friedhofstr. 11, 88499 Riedlingen
Telefon 07371 934456
E-Mail: lg.allgaeu@davc.de

LG Berlin/ Brandenburg:
N.N.

LG Franken
Uwe Wießmath
Hördlertorstr. 2, 91126 Schwabach
Tel.: 0179 5462594
E-Mail: lg.franken@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 Hanse
Ulrich Zeidler
Kelloggstr. 12, 22045 Hamburg
Tel.: 0172 4150655
E-Mail: lg.hanse@davc.de

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:
Detlef Krukenkamp
Sophienweg 3
85716 Unterschleißheim
Tel.: 089 3106553, Fax: 089 3175691
E-Mail: lg.oberbayern@davc.de

LG Ostsee:
N.N.
Hans-Joachim Rose (kommissarisch)
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: steffen-bielefeld@t-online.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 Staufen-Ostalb:
N.N.
E-Mail: lg.staufen-ostalb@davc.de

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

LG Süd-West:
Thomas-Frank Hahn
Lengefeldweg 11, 70499 Stuttgart
Telefon: 0711 833231
E-Mail: lg.sued-west@davc.de

LG Weser-Ems:
N.N.
E-Mail: lg.weser-ems@davc.de

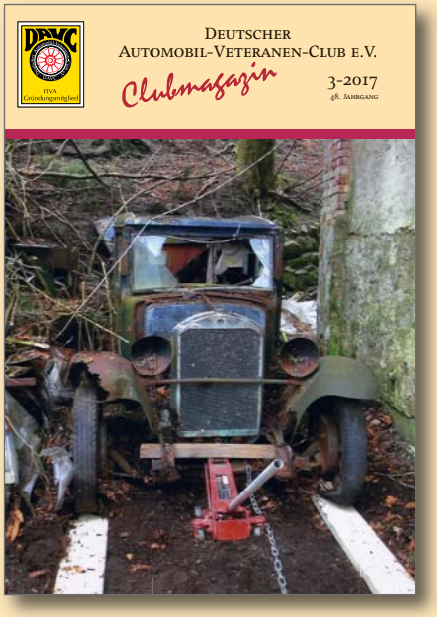
Deutscher Automobil-Veteranen-Club e.V.

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 Preis zzgl. MwSt. | Nachlass für 4 fortlaufende Anzeigen: 15 %



Erscheinungsweise:
Viermal jährlich – jeweils am Ende des Quartals

Auflage: 2000 Exemplare

Redaktions-/Anzeigenschluss 2018:
1. Februar ■ 1. Mai ■ 1. August ■ 1. November

Oldtimer

Youngtimer

Deutscher Automobil-Veteranen-Club e. V. | Eingetragen beim Vereinsregister Amtsgericht Stuttgart Nr. 1715
Präsident: Georg Sewe | Hudestr. 88 | 23569 Lübeck | Tel.: 0451 301077 | Fax: 0451 302467 | praesident@davc.de

ADAC

Jetzt ADAC Mitglied werden.

Beitragsfrei im 1. Jahr!

Exklusiv für Mitglieder der ADAC Korporativclubs.
Am besten gleich abschließen unter **adac.de/korporativclubs**