



Liebe Clubmitglieder,

Heute hat mich die Flut der Beiträge gezwungen, die Kurbelwelle eines 12 Zylinders zu schmieden.

Lasst's Euch gut gehen,

Peter

MSTL Herbstausfahrt 2017 v. 30.09. – 03.10.17

Organisiert von Hermann u. Thorsten Elbert u.

Gerhard Joos

Teilnehmer:

Wüllenweber, Karl-Heinz u. Tina

Kleila, Hans u. Heike

Müller, Reinhard u. Vincent

Stucki, Ulli u. Beate

Elbert, Hermann u. Usch

Elbert, Thorsten u. Birgit

Renner, Jürgen u. Eva

Marx, Michael u. Sabine

Joos, Gerhard u. Brigitte

Hahn, Udo u. Ute

Ulfik, Günther

Treffpunkt: **30.09.2017 Pfälz. Weintor 10:00 Uhr**

1. Tag Anreise

Nach Ausgabe des äußerst detaillierten und umfangreichen Roadbooks und vielen „small talks“ der Teilnehmer untereinander und des überraschten Treffens unserer Kurbelwellenredaktion in Person als Führer der „Offenbacher“ Oldtimer Freunde am gleichen Ort mit Ziel Elsass, startete der Tross pünktlichst um 10:00 Uhr.

Wie üblich fuhr man zumindest anfänglich in „Kolonne“ bis dank unübersichtlicher Baustellen Verkehrsführung und Beschilderung ab Kehl doch jeder entweder das Bordbuch oder Navi nutzte um die Glasbläserei in Wolfach mit anschließendem Mittagessen zu erreichen. Wegen kräftigen Kühlwasserverlustes sah sich Jürgen gezwungen der Sache in den buchstäblich tiefsten Tiefen seines „gestutzten“ Maserati Motors auf die Spur zu kommen. Es ist unglaublich aber in dem „Raumwunder“ des Citroen SM wurde er selbst für das Ersatzteil eines armdicken rund 50 cm langen Kühlerschlauches fündig.

Seite 1-8	Verschiedene Berichte
Seite 9-11	Buchtipps von Jörg
Seite 12	Termine/Impressum

Nach dem Mittagessen zog der Tross weiter in den Höhen des südl. Schwarzwaldes - 1015 m - ist ja schon was. In Lenzkirch, diesmal im „Hotel Adler Post“ die Zimmer bezogen und nach dem Willkommensbierchen wurde der frei „planbare Abend“ eingeläutet. Ein Teil zog es deshalb in eine nahe gelegene Pizzeria und ein Teil erinnerte sich an das Hotel Schwörer mit der bekannt guten Küche. Hier traf man auch die recht gut gelaunte Gruppe „Unimog“ Freunde die diesmal uns die Zimmer für Übernachtungen in diesem Hotel leider streitig machten.

Das Wetter bot an diesem Tag alle Facetten von Sonne bis regnerisch und stürmisch und selbst Nebel, was jedoch der Fahrt durch den Schwarzwald mit seiner bunten Herbstfärbung keinen Abbruch tat.

2. Tag

Das „Orga Team“ hatte 2 Vorschläge zur Auswahl vorbereitet. Einmal eine Fahrt nach Mulhouse, ehemals zu gut deutsch Mühlhausen, mit Besuch des Bugatti- und/ oder Eisenbahn Museums oder aber Besuch der „Triburger“ Wasserfälle. Bei dieser Tour wurde spontan dank des herrlichen Wetters noch eine Bootstour auf dem Titisee in einer nachgebildeten röm. Galeere eingebaut.

Die auf Motoren sound getrimmten Oldtimerfreunde vermissten allerdings sowohl „Raddampfergeräusche“ als auch das Wummern von Schiffsdieseln - wäre natürlich auch Stilbruch beim Elektroantrieb dieses schwimmenden Touristenvergnügens gewesen - konnten sich dafür aber voll auf die malerischen Ufer des Sees konzentrieren.

Meinerseits endete hier für heute leider unsere gemeinsame Fahrt, da ich noch im unweit entfernten Königfeld, meinem Heimatort, eine Kurzvisite zu absolvieren hatte.

Zum Abendessen wieder pünktlich in Lenzkirch und wieder bei „Schwörer“ womit auch dieser Tag bestens abgerundet wurde.

3. Tag

Heute stand der Besuch des „Fliegerhorstes“ in Eschbach auf dem Programm. In gewohnter Manier zog der „Oldtimertross“ in geschlossener Formation über „Titisee“ und durchs „Höllental“ nach Freiburg. Wie nicht anders zu erwarten war es hier auch bald wieder mit dem äußerst bequemen „Kolonnenfahren“ vorbei. Mit eigener Routenfindung über Bordbuch mit Karte und Navi fanden sich jedoch alle bald wieder zum Mittagessen im Restaurant des „Fliegerhorstes“ ein. Mit Blick vom Restaurant in die Hallen auf edle „Fluggeräte“ ließ sich gut speisen. Der geplante Besuch des „Oldtimer Hangars“ scheiterte letztendlich nicht an einer gewünschten Voranmeldung, sondern an absolut überzogenem Eintrittspreis von 30,- € (dreißig) P.P.!! (Auf die ungläubige Nachfrage reduzierte sich dieser auf 15,- €, die jedoch auch niemand aufbringen wollte).



Manch einer erinnerte sich noch an den „Ju 52“ Flug mit Besuch des weitaus umfangreicheren „Fliegermuseums“ in Dübendorf. Viele schöne Straßen und Sträßchen durch den Südschwarzwald führten letztendlich alle wieder nach Lenzkirch. Eine Vierergruppe suchte noch den Umweg über „Höchenschwand“. Dort wurde just in diesem Zeitraum eine Ausstellung von „Strohsulpturen“ auf einer Stoppelwiese, gefertigt von diversen örtlichen Vereinen und Gruppen, präsentiert. Unglaublich zu sehen was da in mühevoller Arbeit aus „Stroh“ bis ins kleinste Detail geflochten, modelliert und obendrein akustisch untermalt wurde.



Zurück von einem insgesamt leicht verregneten jedoch abwechslungsreichen Tag galt es sich nun für das „Oktoberfest“ zu „präparieren“. Stilecht mit Lederhose, Dirndl, kariertem Hemd und Filzhut - zumindest einige hatten diese bayerischen Oktoberfest Utensilien mit im Reisegepäck - wurde der „Anstieg“ zur Festhalle bewältigt. Dank der Erinnerung des „Ausrichters“ Schwörer an die stimm- und überdurstigen Kehlen des MSTL vom früheren Oktoberfestbesuch, waren zwei Biertische an vorderster Front zur Bühne für uns reserviert. Musikalisch begleitet von verschiedenen, wirklich herausragenden Blas- und Musikkapellen wurde es ein sehr unterhaltsamer Abend. (ich bin jetzt noch heiser)

Das Tüpfelchen auf dem „i“ war gegen Mitternacht die Wahl der „Miss Oktoberfest 2017“. Die Auswahl der dafür Infrage kommenden Damen wurde dem durchweg ausgeprägten „Sachverstand“ der Mitglieder des „MSTL“ und dem „UNIMOG“ Club zugetraut, da diese Clubs sich bekanntlich mit „Kurven“ bestens auskennen.

Von den 20 attraktiven jungen Damen, die sich durch Tanzen, Maßkrugstemmen und letztendlich geschicktes Einfangen eines Tischtennisballs - alles natürlich unter strenger Überwachung der Juroren von „MSTL“ und „UNIMOG“ - wurde die Siegerin als „Miss Oktoberfest Lenzkirch 2017“ ermittelt und gekürt.



4. Tag (3. Oktober)

Nach dem gewohnt guten Frühstücksbuffet hieß es allerdings für einen Teil der Herbstausflügler aus verschiedenen Gründen Abschied zu nehmen. Kräftiger Regen überdeckte einen „Tränenreichen“ Abschied vom Rest der Truppe, der noch den Besuch des bekannten Uhrenmuseums in Furtwangen auf dem Plan hatte.

Hierüber wird bestimmt ein Teilnehmer auch noch mit Bildern berichten.

Ich denke im Namen aller zu sprechen, dass es wieder einmal eine äußerst gelungene Ausfahrt mit sehr guter Vorarbeit, Ausarbeitung und Dokumentation war, die keine Wünsche offen ließen und damit ein „Highlight“ des Clubs für 2017 darstellten.

Herzlichen Dank an dieser Stelle auch meinerseits an das „Orga“ Team.

Ulli



Fotos: Gerhard



Auf der Reeperbahn nachts um ja, ja Hans, ist schon gut, wer dann genug vom ASTRA Bier und den leichten Mädels auf der Hamburger Amüsiermeile hat sollte, wenn er sich schon mal in Hamburg rumtreibt, in die Speicherstadt fahren und sich das Prototypen Museum dort ansehen.

Vom blonden Hans wird man dort aber keinen Wagen finden, das kann ich euch schon mal versprechen. Albers war Cadillac Fan durch und durch und er selbst setzte sich nie selber hinter das Volant, auch das könnte mit dem Genuss von ASTRA Bier zusammenhängen. ASTRA Bier ist im Übrigen auch keine Biersorte der Firma Opel!

Also dann, jetzt aber rein in das **Prototypen Museum** und auch hier lernt man wieder nicht aus.... Gleich am Eingang findet man einen Berg von Skispitzen..... ja, auch ich hatte ASTRA Bier



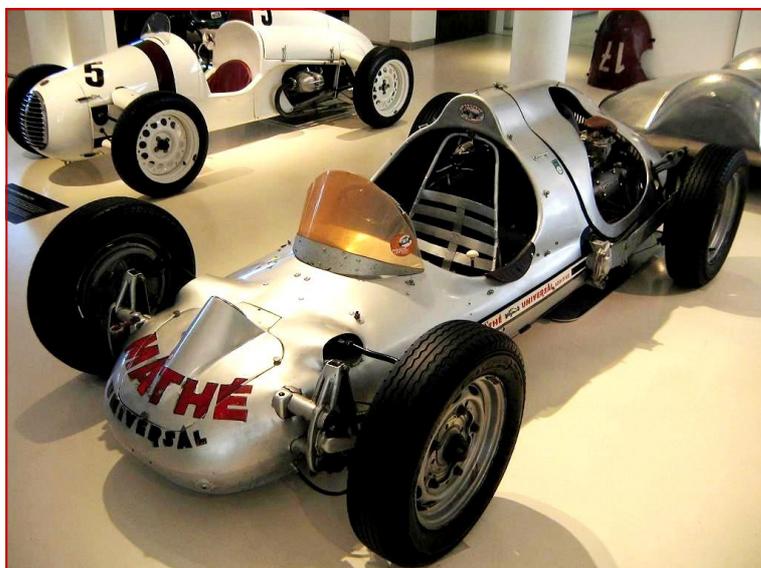
Da seine Leidenschaft aber dem Motorsport gehörte verkaufte er das Patent nach der Produktion von 500 Paaren in die USA, ich denke das war ein kleiner Fehler.

Den Wagen den man dort sehen kann kennt wahrscheinlich jeder der sich etwas für den Motorsport begeistert, der sogenannte „Fetzenflieger“. 1952 von Matthé konstruiert und von ihm selbst liebevoll Blechbüchse genannt. Der Rennwagen besteht aus einer Karosserie auf einem Rohrrahmen Chassis mit der Vorder- und Hinterachse eines VW 60 K 10 Berlin - Rom Wagens. Das spezielle an dem Fahrzeug ist auch seine links angeordnete Gangschaltung da Matthé seinen rechten Arm nicht mehr bewegen konnte. Um in den Kurven das Lenkrad nicht zu verreißen presste er sich mit der Brust gegen das große Lenkrad.

Seinen Spitznamen erhielt das Sportgerät weil die seitlichen Motorraumabdeckungen zum schnellen Wechsel der Zündkerzen ausgespart waren und einfach mit einem Textilbezug bespannt waren der gleichzeitig als Luftfilter dienen sollte, eine geniale Idee wären da nicht die gelegentlichen Fehlzündungen gewesen die den Bezug entzündeten und dann in Fetzen über die Rennpiste verteilte. Aber nichtsdestotrotz war dieses Fahrzeug der erfolgreichste Rennwagen der 1950er Jahre aus Österreich.

Auch ein spannendes Exponat ist das Klopffmodell aus Holz auf dem aus 0,6 bis 0,8 Millimeter starkem Aluminium die Bleche der Karosserien für die legendären AUTO UNION Typ C 1936/37 gefertigt wurden. Ach ein schöner Rennwagen den man dort bestaunen kann ist der Polensky MONOPOLETTA, es ist das jüngste für die Formel 3 gefertigte Exemplar des Rennfahrers und Konstrukteurs Helmut Polensky. Den Antrieb übernimmt ein BMW Motorradmotor mit 497ccm und 48 PS. Dies reichte 1950 um den nur 265Kg schweren Rennwagen auf beachtliche 188 km/h zu treiben. Das Design erinnert einen stark an die AUTO UNION C Rennwagen der Vorkriegszeit. Eine Sonderausstellung beschäftigt sich mit dem Leben und Wirken von Wolfgang Graf Berghe von Trips. Was viele nicht wissen, er war es der den Kartsport aus den USA zu uns brachte.

Auch ein TCA Nr. 001 Prototyp ist in der Hamburger Speicherstadt zu sehen, das TCA steht für Trips - Colotti - Auto Union.



war bei dem Besuch aber wieder nüchtern... Otto Matthé hatte 1934 durch einen Motorrad Unfall nur noch den linken Arm zur Verfügung wollte aber ohne Hilfe seine Ski selbst anschalten können. Nach einigen Überlegungen war die Einhandskibindung erfunden und Matthé gilt damit als dessen Erfinder



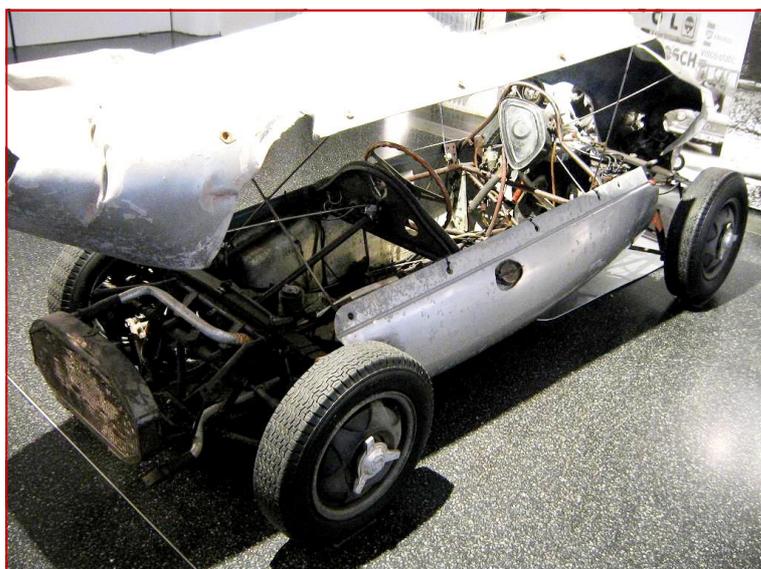
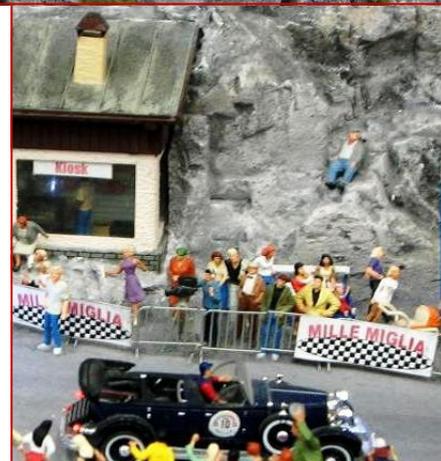
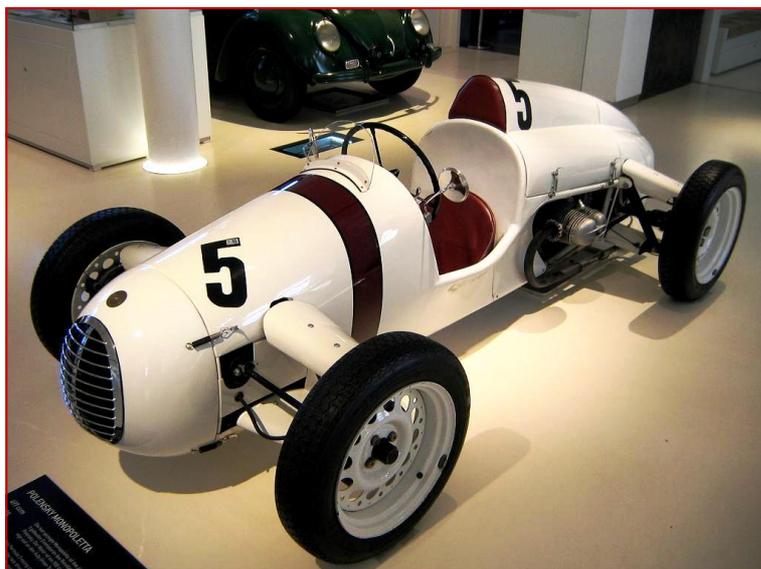
Die aktuelle Kurbelwelle

1959 wandte sich Trips an den italienischen Konstrukteur Valerio Colotti einen Formel Junior Rennwagen mit Auto Union Technik zu bauen. Mithilfe weiterer Spezialisten aus Modena entstand im Frühjahr 1960 dieser Prototyp in der damals deutschen Rennfarbe Silber den der Graf bei einigen Testfahrten selber optimierte. Leider verunglückte der junge Rennfahrer Erich Bode 1961 bei Testfahrten auf dem Nürburgring tödlich, der Wagen blieb danach unverändert und ist damit ein stiller Zeitzeuge. Also wer sich mal auf der Reeperbahn rumtreibt sollte unbedingt einen Abstecher in dieses Museum machen und wenn man schon in der Speicherstadt ist, na klar ab ins Miniatur Wunderland, auch hier kann man sich eine schöne Rallye ansehen..... Hängt der Kerl schon wieder an der ASTRA Flasche... nein im Ernst, dort sind nicht nur Lokomotiven unterwegs, Flugzeuge, Schiffe, Oldtimer alles was die Menschheit auch im wahren Leben bewegt!

Also dann, halb drei, ob du ein Mädels hast oder

Jörg

Fotos: Jörg



Und dann ist schon wieder September und die Prillblumen fangen an zu blühen... tja ganz eindeutig, es ist wieder an der Zeit den Koffer zu packen, dem Auto eine gründliche Wartung angedeihen zu lassen und die Reise in die Vergangenheit zu beginnen.... die **Youngtimer Rallye creme 21** startet wieder quer durch Deutschland.

Am Mittwoch fing der Spaß wieder an, im Lenkwerk in Bielefeld, die Stadt gibt es tatsächlich, war die Einschreibung und das Opening. Diesmal trafen sich 229 Fahrzeuge und damit ist diese Rallye mittlerweile die größte dieser Art in Europa, Hut ab vor dem Orga Team die auch in diesem Jahr wieder alles richtig gemacht hatten und uns Teilnehmern vier super Tage boten. Spiel, Spaß, Spannung und 1104 km auf den schönsten Straßen die man von Bielefeld nach Berlin finden kann. Es ist schon mal toll am ersten Tag die vielen Leute zu sehen die sich auch wie wir auf dieses Event freuen und jeder der dort auf die Begrüßung durch das Orga Team wartete hatte schon einen entspannten leicht grinsenden Gesichtsausdruck. Also dann, Donnerstag kurz nach 08:00 Uhr fiel für uns die Startflagge und wir hatten von Bielefeld nach Einbeck zum PS Speicher 146 km für die erste Etappe vor uns. Tolle Straßen warteten auf uns und Spiele bei denen man sich selbst nicht so ernst nehmen sollte.



Leider machte am ersten Tag die Sonne eine kleine Pause und auf den kleinen, engen Straßen sollte man besser den Gasfuß etwas im Zaum halten. Am PS Speicher in Einbeck angekommen wurde natürlich das Museum erst mal besucht und dort auch die Mittagsrast eingelegt. Leider war die Zeit zu knapp für das interessante Museum aber die zweite Etappe wartete mit 228 km auf Mensch und Maschine, und auf der Strecke lag auch noch das „Eisenach Museum Stiftung AWE“ (Automobilwerk Eisenach) das nicht nur mir tollen Exponaten nein auch mit Kaffee und Kuchen auf den Rallye Tross wartete.

Von dort aus ging es dann quer durch den Thüringer Wald nach Suhl wo die erste große Abendveranstaltung



und die gespannte Verkündung der Etappensieger stattfand.

Spätestens jetzt hatte jeder creme 21 Novize erkannt das es sich nicht um eine Sonntagnachmittag Kaffee Fahrt handeln würde da man, wenn man eine kleine Startnummer hatte erst gegen 21:00 Uhr angekommen war.

Also dann, das müde Haupt auf das Kissen gelegt und ausgeschlafen, ja, der zweite Tag fing für uns spät an, denn wer am ersten Tag früh gestartet war durfte jetzt spät an den Start rollen und wir hatten die Startnummern 5, also sahen wir am Freitag die Startflagge quasi kurz vor dem Mittagessen und wussten das wir am Abend von Suhl - Schwarza - Gölschtalbrücke - Zwönitz - Schloss Augustsburg bis ins Etappenziel nach Radebeul auch wieder 324 km mehr auf dem Tacho stehen haben werden. Aber auch dieser Tag ging dann eigentlich viel zu schnell vorbei, tolle Spiele und Leute mit super guter Laune begleiteten uns den ganzen Freitag.

Am Samstag leuchtete schon fast jedem ein das dies die letzte große Etappe werden würde und man am Abend in unserer Hauptstadt ankommen würde. Also dann, los auf die kommenden 349 km. Die Strecke ging von Radebeul über Moritzburg nach Calau, nein hier wohnt nicht der Verwandte vom bekannten Kalauer, hier befindet sich die „Mobile Welt des Ostens“ ein tolles Museum was das Orga Team der creme 21 wieder für uns gefunden hatte. Von dort aus ging es über Lübben nach Fürstenwalde und der nächste Stopp fand am Airport Neuhardenberg statt.

Der Bau des Flugplatzes Neuhardenberg begann 1934 als geheim gehaltener Militärflughafen. Zur Zeit des Nationalsozialismus wurden hier 1937 die ersten raketengetriebenen Flugzeuge aus den Heinkel-Werken getestet. Außerdem wurde der Flughafen als militärische Basis genutzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Dorf 1957 bis 1959, das seit 1949 Marxwalde hieß, zu einem Garnisonsstandort der NVA, wobei auch der Flugplatz weiter ausgebaut wurde. 1959 wurde die DDR-Regierungsfliiegerstaffel (Transportfliegergeschwader 44) nach Marxwalde verlegt, 1960 wurde das Jagdfliegergeschwader 8 auf dem Flugplatz stationiert. 1978 startete Sigmund Jähn, der 18 Jahre im damaligen Marxwalde arbeitete und mit seiner Familie hier lebte,



als erster Deutscher ins All. Nach dem Ende der DDR wurde hier 1990 bis 1993 die Bundeswehr mit dem Lufttransportgeschwader 65 stationiert, der sog. Beamten-Shuttle Berlin-Bonn wurde so von hieraus realisiert. Und was sollten wir hier??? Eigentlich war ein 1/4 Meilen Rennen geplant aber die Technik machte einen Strich durch die Rechnung und es konnte leider keine Zeit ermittelt werden. Das war aber einigen Teilnehmern sehr egal, breiter Asphalt, zwei Autos nebeneinander Startflagge schwenken und ab geht die Lutzi.

Am Abend in Berlin wartete dann die legendäre Party, mit guter Mucke und viel Gerstensaft denn nicht nur die Maschine muss gut geschmiert werden. Ein toller Abend bei dem viel gelacht und gequatscht wurde.

So, dann war doch schon wieder Sonntag und der Start wurde auf 10:00 Uhr verlegt um auch den frühen Startern ein wenig Schlaf zu gönnen. diesmal ging es in Berlin vom BMW Motorradwerk über die Havelchaussee - Kronprinzessinweg - Glienicker Brücke - Potsdamm - Krampnitz - Sacrow - Gatow wieder zurück nach 57 km ins BMW Werk.

Dann hieß es warten bis der letzte Teilnehmer angekommen war und die Siegerehrung beginnen konnte mit Preisen von denen jeder nur träumt, zum Beispiel eine Küchenwaage in orange, das Telefon in orange bis hin zum Hauptpreis eine formschöne Deckenleuchte und jetzt kommt der Hammer, natürlich in Orange..... Bei jedem von uns war ein wenig Neid zu spüren, diesen tolle Preis nicht selbst mitnehmen zu können, es sei dem Gewinnerteam aber gegönnt. 2018 wird es dann so hoffen wir für uns im September wieder heißen, die Spiele sind eröffnet.

Im diesen Sinn, wie es Steve McQueen sagte:

"Racing is life. Anything before or after is just waiting."

Jörg



Fotos: Jörg

Wer kennt das nicht, es sind noch ein paar Wochen bis zum verdienten Jahresurlaub, Vorfreude macht sich breit. Toll nur für die, die nur den Koffer packen müssen. Nicht bei mir, ich hatte noch ein wenig mehr zu tun. Besser gesagt ich musste das Auto mit dem wir in Urlaub fahren wollten noch fertig machen, nein nicht mal ein wenig Pflege so wie Ölwechsel und Wasserstand prüfen oder Scheiben putzen und mal aussaugen. NEIN das Fahrzeug kam gerade vom Lackierer und musste noch komplettiert werden. Na ja sagen wir mal so Türen waren drin, Scheiben eingezogen, Bremsflüssigkeit eingefüllt und die Anlage entlüftet, und und....

Da **Campingurlaub in Spanien** angesagt war brauchte ich natürlich ein Zugfahrzeug. Aber rechtzeitig war bis zur Abfahrt alles erledigt. Naja denkste dazu



aber später.

Das Auto ein Volvo Amazon Kombi Bj. 1964 mit viel Kilometer auf dem Blech (liebevoll Zombie genannt) und dem Wohnwagen Typ Hobby (genannt Knutschkugel oder auch Wohnvagina) im Schlepp ging es morgens so um 4 Uhr auf die Piste gen Süden. Bis, sagen wir mal so bis Narbonne Südfrankreich lief das Gespann wie es Lottchen. Dann fing alles an, zuerst dachte ich eine Zündkerze hat den Geist aufgegeben. Also nächste Tankstelle angefahren (auf französischen Autobahnen ja gut sortiert).

Na ja ich dachte ich kaufte 4 Zündkerzen und nicht Anteile an der Tankstelle. Aber a) brauchte ich die Dinger und b) es ist Urlaub das schaut man eh nicht so auf den Preis. Egal. Kerzen raus gewechselt Erfolg gleich null.



Automobile Zeitreise

Was tun. Bis zur spanischen Grenze ist es nicht mehr weit und danach sind es vielleicht noch 80 Kilometer bis zum Campingplatz bei Rosas das wird er doch noch schaffen. Bis zur Grenze ging es stetig aufwärts klar es geht über die Pyrenäen, oben angekommen war es nicht nur uns heiß sondern auch dem Motor er dampfte wie eine alte Dampfmaschine das der Zöllner ganz hektisch und durch winkte, Für unsere jungen Leser es gab noch D-Mark, Franc, und Peseta und Grenzkontrollen waren noch gang und gebe.

Was rede ich wir haben es geschafft wir kamen auf dem Campingplatz an und haben uns erst einmal eingerichtet. So dann war aber mal der Zombie dran, denn ich wusste noch wo es ihm weh tat. Also Kerzen raus, Ventildeckel ab und die Kompression geprüft womit? Na mit dem Daumen hatte ja nur etwas mehr als das Bordwerkzeug eingepackt. OK der 2.Zylinder hatte nüscht nix kein Druck. Ventileinstellung überprüft naja (hätte ich zu Hause schon machen müssen) Diagnose Ventil durchgebrannt Einlass oder Auslass? Egal es musste was passieren. Freund in Deutschland angerufen und die Teile bestellt.

Auslassventil, Einlassventil, Kopfdichtsatz.

Die Spanier hätten die Hände über dem Kopf zusammenschlagen wenn ich mit dem Volvo in die Werkstatt gekommen wäre, die hätten gedacht da kommt ein Außerirdischer, damals meinte man noch Volvo wäre der Name eines Waschmittels.



Ewige 10 Tage warten auf die Teile, dann endlich morgen geht es los. Alles war vorbereitet, Plane unters Auto (Platz bestand hauptsächlich aus Sand). Wasser abgelassen, und damit begonnen den Zylinderkopf zu demonstrieren. Camper sind ja von Haus aus neugierig und wenn dann noch eine Motorhaube aufsteht muss es was zu sehen geben. Es verging nur wenig Zeit und es stand eine ganze Traube von Leuten um mich die meisten aus Holland (rund herum nur Kauderwelsch). Endlich der Kopf ist ab, das Auslassventil war durchgebrannt, das wechseln war ohne Federspanner nicht so einfach dagegen war der Rest ein Kinderspiel. Was sag ich nachdem ersten Start lief der Motor wieder ein Uhrwerk den Applaus der "Sehleute" habe ich dankend entgegengenommen. Was soll ich sagen die Rückfahrt war ohne Probleme absolviert worden.

Günther Ulfik

Die Illustrationen sind nur zur „Auflockerung“, oder aber dass die Seite voll wird.

Buch Tipp von Jörg

Eine Rushhour im heutigen Sinn kannte man um 1910 noch nicht. Dennoch konnte es damals bisweilen voll werden auf den Straßen.

Unter Pferdefuhrwerken, Handwagen, Fußgängern und frühen Kraftfahrern musste sich spontan über die „Vorfahrt“ geeinigt werden. Verhaltensvorschriften für den Straßenverkehr gab es kaum, Ampeln noch gar nicht.

Die Pioniere am Steuer motorisierter Vehikel konnten sich Platz verschaffen, indem sie ordentlich auf die Hupe drückten, oder noch besser: eine ganze Fanfare losließen – zum Beispiel mit dem elektrischen „Signal-Apparat ‚Taifun‘“.

Bei diesem Gerät drückte der Wagenführer nur einen Knopf wie bei einer elektrischen Glocke, „um ein beliebig langes, reines Trompetensignal ertönen zu lassen“. Mit „Taifun“ an Bord war es nicht einmal nötig, mit einer Hand das Steuerrad loszulassen – „was bei starkem Verkehr von Nachteil sein kann“, pries August Stukenbrok.

Der Mann aus dem niedersächsischen Einbeck war in der Kaiserzeit einer der größten Versandhändler im Deutschen Reich, insbesondere für Kfz-Teile. Der „Signal-Apparat ‚Taifun‘“ stammt aus seinem populären Warenhauskatalog, der jetzt, mehr als 100 Jahre später, als Nachdruck wieder erhältlich ist.

Ob Wagenheber, Reifen, Bordwerkzeug, Zündkerzen und Automobil-Fanfaren – die meisten Teile aus dem Kompendium sind zwar hoffnungslos veraltet und genügen längst nicht mehr der Straßenverkehrszulassungsordnung. Aber das Werk gibt einen spannenden Einblick, wie zu Kaiser Wilhelms Zeiten Auto gefahren wurde.

So knipsten viele Automobilisten damals ihre Motorwagenlaternen „mit Kerzenlicht-Einrichtung“ an, wenn es dunkel wurde. Fortschrittlicher waren Gaslaternen mit „Prima Kalzium Karbid“, das Stukenbrok in kleinen Dosen, aber auch in Blechtrommeln zu 50 und 100 Kilogramm vorhielt.

Und wenn die Signalhörner und Fanfaren nicht ausreichten, gab es ganz spezielles Material: Mit laut knallenden Bomben konnte der Autofahrer sich umherlaufendes Viehzeug vom Leib halten.

Die „Auto-Bomben in Granatenform speziell für Automobilisten“ seien das wirksamste Mittel, „um vor den Wagen springende Hunde usw. zu verscheuchen“. 100 Stück im Holzkistchen waren für 2,70 Mark erhältlich.

Die Stukenbrok-Warenhauskataloge wurden damals in riesiger Zahl unter das Volk gebracht – lange vor Quelle, Neckermann und Co. Heute sind originale Stukenbrok gesuchte Sammlerstücke. Dem jetzt publizierten Nachdruck liegt ein Exemplar aus dem Besitz des Verkehrsmuseums Dresden zugrunde.

Noch heute, 130 Jahre nach seinem Aufkommen, fasziniert das Auto die Menschen, schreibt der Automobilhistoriker Halwart Schrader im Vorwort des neu aufgelegten Stukenbroks. „Doch wie viel stärker war diese Faszination zu einer Zeit, [...] als der Motorwagen noch als technisches Wunderwerk, in seiner komplexen Funktionsweise

von vielen Menschen kaum begreifbar, betrachtet wurde [...].“

Dabei hatten die Autos vor 100 Jahren gerade einmal ein oder zwei Handvoll PS. August Stukenbrok bot in seinen Katalogen damals auch komplette Pkw und Motorräder an – zum Beispiel das „Deutschland“-Motorrad Modell 1911 mit Zweizylindermotor und magnetelektrischer Kerzenzündung für 735 Mark.

Oder den „Kräftigen Stadt- und Tourenwagen“ mit Vierzylinder für 10.500 Mark: „Ein Qualitätswagen allerersten Ranges“ mit zehn „Steuer-PS“ (einer damals verwendeten, steuerrechtlich relevanten Einheit, die mit der tatsächlichen, schwer zu messenden Motorleistung oft nicht viel zu tun hatte) und einer Höchstgeschwindigkeit von 75 Stundenkilometern.

75 km/h, das war in der Zeit der Kutschen der pure Wahnsinn. Der letzte Schrei waren folglich Tachometer, mit denen der Automobilist tatsächlich die eigene Geschwindigkeit exakt berechnen konnte – etwa mit dem „Auto-Tempometer“.

„Dieser Apparat ist außerordentlich sinnreich und vollkommen zweckentsprechend konstruiert“, warb Teilehändler Stukenbrok. „Ein Zeiger gibt die jeweilige gefahrene Geschwindigkeit auf einer Skala an, wodurch es den Insassen des Automobils wie auch dem Führer selbst ermöglicht ist, die momentane Geschwindigkeit jederzeit genau festzustellen.“

Steine werfende Dorfbuben, Triller pfeifende Polizeibeamte mit Säbel und Pickelhaube und Peitschen schwingende Kutscher, denen die Pferde beim Anblick eines Automobils durchgingen: Im nostalgischen Rückblick amüsieren wir uns über das, was vor gut hundert Jahren jede Autofahrt zu einem Abenteuer werden ließ, bilanziert Automobilhistoriker Schrader.

Die Lektüre des alten Katalogs dürfte ein ähnliches Erlebnis bringen – aber bitte ohne dabei „die Ernsthaftigkeit zu verkennen, mit der Herr Stukenbrok das Gebotene seinerzeit an den Mann (seltener an die Frau) zu bringen trachtete“.

Stukenbrok: Automobile, Motorräder, Automobile Materialien [um 1910]. Reprint Hildesheim 2014, Olms Presse, 110 Seiten, 19,80 Euro, ISBN: 978-3487085371

Automobile • Automobilmaterial • Fahrräder • Sportartikel
AUGUST STUKENBROK, EINBECK
 Größtes Fahrradhaus Deutschlands.

Odotachymeter O. S.

Kombinierter Kilometerzähler und Geschwindigkeitsanzeiger.



Man verlangt mit Recht von einem Motorwagen, daß er regelmäßig gewisse Entfernungen in einer bestimmten Geschwindigkeit durchläuft. Es ist daher für den Automobilisten von größter Wichtigkeit, in jedem Augenblick durch einfaches Ablesen die Geschwindigkeit, in der sich sein Fahrzeug bewegt, festzustellen. In derselben Weise ist die Zahl der Kilometer interessant, welche der Wagen seit Beginn der Fahrt, beziehungsweise während eines Teiles derselben, gemacht hat.

Der **Kilometerzähler** ermöglicht gleichfalls eine genaue Feststellung und Kontrolle des Benzin-, Öl- und Pneumatikverbrauches usw. an Hand der zurückgelegten Kilometer. Mit Hilfe des **Geschwindigkeitsanzeigers O. S.** wird der Fahrer in jedem Augenblick den Zustand und die Kraftleistung seines Motors und der einzelnen Organe seines Wagens im Verhältnis zu früheren Beobachtungen kontrollieren können.

Auf der Reise wird er die Durchschnittsgeschwindigkeit, die er sich vorher festgesetzt hat, innehalten können. In steter Kenntnis seiner Geschwindigkeit wird der Fahrer endlich sich genau an die Vorschrift halten können, welche bei Fahrten durch bestimmte Straßen festgesetzt ist.

Das Bedürfnis nach einem derartigen Apparat ist in die Augen springend. Bevor der **Odotachymeter O. S.** herauskam, gab es nichts ähnlich in derselben Weise Zuverlässiges.

Ich kann ruhig von ihm behaupten, daß er **tadellos und zuverlässig funktioniert**. Im übrigen werden dies jederzeit meine vielen Kunden, welche die beste Reklame für mich darstellen, bestätigen. Der **Odotachymeter O. S.** ist der einfachste von allen ähnlichen Apparaten. Der **Odotachymeter O. S.** beruht auf dem magnetischen und nicht auf elektromagnetischem Prinzip. Er ist so konstruiert, daß er sich nie verstellt. Mein **Odotachymeter O. S.** ist mit größter Sorgfalt hergestellt und in jeder Beziehung Konkurrenzfabrikaten überlegen.

Garantie 1 Jahr.

1. Preis vom Automobile Club de France.

Es wird dringend ersucht, die Apparate nicht zu öffnen.
Für geöffnete Apparate wird keinerlei Reklamation berücksichtigt.

Nr. 9271.

Mit besonderem Tageszähler, in poliert Messing oder Nickel, fertig zum Montieren. **Mk. 180.—**

Meine Apparate werden **fertig zum Anmontieren** geliefert.

Die Bestellungen müssen nachstehende Aufschlüsse enthalten:

- a) Durchmesser der Hinterräder z. B. 880 mm.
- b) Durchmesser der Ketten- oder Kardanwelle z. B. 32 mm.
- c) Uebersetzung des Wagens, Zahnzahl der beiden Kettenräder oder des großen resp. kleinen konischen Antriebs-Kegelrades bei Kardanwagen. Z. B. Kettenwagen 16x35 Zähne, Kardanwagen 15x46 Zähne.

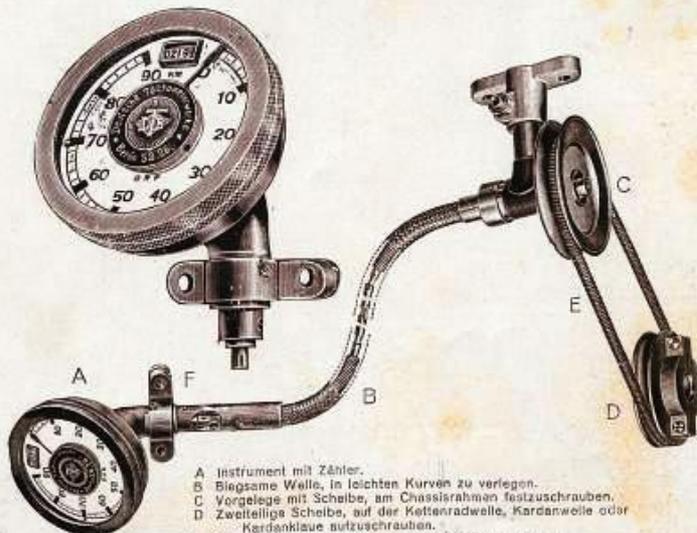
Jedem Apparat wird eine genaue Montageanweisung beigegeben.

Die Apparate werden normal mit einer biegsamen armierten Welle bis zu 1,75 m Länge geliefert. Werden größere Längen gewünscht, so erhöht sich der Preis für jede 25 cm Länge mehr um Mk. 2.—

Für Automobile mit vollkommen eingekapselten Kardan- oder Kettenradwellen werden besondere Vorderradantriebe geliefert, welche den jeweiligen Konstruktionsverhältnissen angepaßt werden müssen.

Nr. 9272.

Apparat komplett in poliert Messing oder Nickel, fertig zum Montieren. **Mk. 140.—**



- A Instrument mit Zähler.
- B Biegsame Welle, in leichten Kurven zu verlegen.
- C Vorgelege mit Scheibe, am Chassisrahmen festzuschrauben.
- D Zweiteilige Scheibe, auf der Kettenradwelle, Kardanwelle oder Kardanklaue aufzuschrauben.
- E Stahlspirale, nach besonderer Vorschrift zu verlegen.
- F Ölstelle für die Gliederwelle und Heilmöler.

Nr. 9035. Bis 90 km Geschwindigkeit anzeigend. **Mk. 215.—**

Nr. 9182. Bis 120 km Geschwindigkeit anzeigend. **Mk. 230.—**

Ein weiteres von der gesamten Automobilwelt seit langem gefordertes und bereits infolge seiner großen Vorzüge gut eingeführtes Instrument ist der

Auto-Tempometer.

Dieser Apparat ist außerordentlich sinnreich und vollkommen zweckentsprechend konstruiert, so daß er als der beste Geschwindigkeitsmesser in Verbindung mit einem Kilometerzähler bezeichnet werden muß. Ein Zeiger gibt die jeweilige gefahrene Geschwindigkeit auf einer Skala an, wodurch es den Insassen des Automobils, wie auch dem Führer selbst ermöglicht ist, die momentane Geschwindigkeit jederzeit genau festzustellen. Des weiteren registriert der Apparat die zurückgelegten Kilometer und zwar fortlaufend bis 10000 km, sowie auch auf Wunsch durch ein besonderes Zählwerk die einzelnen Tages-touren. Das letztere Zählwerk ist durch eine einfache Vorrichtung auf 0 zurückzustellen. Die nachfolgenden Preise verstehen sich für den kompletten Apparat in Messingausführung einschließlich Antriebsmechanismus mit biegsamer Welle im Schutzrohr bis 1,5 m Länge, ausschließlich Montage. Eine genaue Gebrauchsanweisung bzw. Montagevorschrift wird jedoch jedem Apparat beigelegt, nach der jeder geschickte Mechaniker die Anbringung besorgen kann.

Obige Preise sind die billigsten und verstehen sich netto gegen bar.

Automobile • Automobilmaterial • Fahrräder • Sportartikel
AUGUST STUKENBROK, EINBECK
 Größtes Fahrradhaus Deutschlands.

Auto-Bomben, Deckenhüllen, Schlauchtaschen und Reise-Utensilien.



Nr. 4299. Hunde-Bomben für Automobilisten, extra große Form, ganz besonders stark knallend. In Schachteln à 10 Stück verpackt, damit solche bequem in die Tasche gesteckt werden können. 5 Schachteln zusammen in einem Kistchen verpackt.
 Kistchen Mk. 1.80
 Hunde-Bomben dürfen nur per Bahn versandt werden.

Nr. 4299.



Nr. 3427. Stock-Korb

aus Weide hergestellt, mit Deckel und mit Wachs geschlagen. Der Korb dient zur Aufnahme von Stücken und Schirmen usw. und wird seitlich an dem Motorwagen befestigt. In sehr stoffiger Ausführung. 100 cm hoch.

Stück Mk. 14.—



Nr. 3427.

Nr. 5018. Wäschesack.

Derselbe besteht aus starkem braunen Segeltuch und ist mit einem eingesetzten Boden versehen. Als Verschluss dienen 12 kräftige Messingösen mit Ring und Messinggriff zum Verschieben. Sehr praktisch. Auch eignet sich derselbe vorzüglich zum Transport von Wild. Länge 90 cm.

Stück Mk. 4.50

Zerlegbare Spazierstöcke für die Reise.



Nr. 3182.

Nr. 3182. Mit rundem Griff. Stück Mk. 2.20
Nr. 3185. Mit geradem Griff. Stück Mk. 3.40

Nr. 3185.

Die selben sind aus bestem Stahlrohr hergestellt und sauber schwarz emalliert, sodaß sie wie ein Holz aussehen. Die Griffe sind hochrein blank vernickelt und poliert. Wegen der praktischen Verwendung u. großen Widerstandsfähigkeit sind die Stöcke sehr zu empfehlen. Wie aus der Abbildung zu ersehen, werden die Stücke in der Mitte auseinander geschraubt.



Die Nummern 4232, 4234 und 4235 eignen sich wegen ihres äußerst lauten Knalles speziell für Automobilisten und kann ich deshalb solche ganz besonders empfehlen.

Völlig gefahrlos, dabei doch starker Knall. Im geeigneten Augenblick stets fertig zur Hand.

Auto-Bomben in Granatenform, speziell für Automobilisten.



Wirksames Mittel, um vor den Wagen springende Hunde usw. zu verschrecken, explodieren mit schußähnlichem extra lautem Knall und verhehlen die beabsichtigte Wirkung nie, wenn es gilt, freie Bahn zu bekommen. Auch für Radfahrer sehr zu empfehlen.

Nr. 4334. Auto-Bomben in Granatenform, 50 Stück in Sägespäne zusammen in ein Holzkistchen verpackt.
 Kistchen Mk. 1.40

Nr. 4335. Dieselben Hunde-Bomben wie Nr. 4334, jedoch 100 Stück in ein Holzkistchen verpackt.
 Kistchen Mk. 2.70

Nr. 6398.

Trinkflasche „Perfekt“.

Diese Flasche hat die Eigenschaft, daß sie eingefüllte Flüssigkeiten lange Zeit in derselben Temperatur hält, also heiß eingefüllte Flüssigkeiten bleiben bis zum anderen Tage absolut heiß. Kalte Getränke, wie Bier, Wein und Mineralwasser erhalten sich bei größerer Tropenhitze tagelang kühl. Die Flasche ist innen Glas und leicht zu reinigen. Unentbehrlich für Radfahrer, Jäger und Touristen. Auch Beamten und Arbeitern zur Mitnahme von warmen Getränken nach der Arbeitsstätte sehr zu empfehlen. Inhalt 1/2 Liter.

Stück Mk. 6.50

Nr. 6399. Dieselbe Flasche, 1 Liter Inhalt. Stück Mk. 12.50

Nr. 6400.

Umhängerleinen für obige Trinkflasche. Stück Mk. 1.50



Nr. 3399.

Schlauchtasche

aus Gummluch, zum Mitführen von Reserveschläuchen. Diese Schlauchtaschen sind sehr zu empfehlen, da in denselben die mitgeführten Schläuche sehr geschützt werden. Passend für zwei Schläuche. 100 mm.

Stück Mk. 1.50



Nr. 3399.

Nr. 3433. Proviantkorb

in sehr hübscher, geschmackvoller Ausführung, aus Weide hergestellt, innen mit Wachstuch ausgeschlagen, außen mit fein vernickelten Eisenbeschlägen. Die Größe des Korbes ist 80x20x25 cm. Die Proviantkörbe lassen sich leicht an der Außenseite des Wagens befestigen.
 Stück Mk. 25.—



Nr. 3433.



Nr. 9277. Sprachrohr für Automobile.

Mit diesem Instrument wird der Wagenbesitzer in die Lage gebracht, in ständiger Verbindung mit dem Wagenführer zu bleiben und kann von Innen seines Wagens aus alle zur Fahrt nötigen Dispositionen erteilen. Das Rohr ist 300 mm lang, hat einen gebogenen Schlauchansatz mit Hornmundstück. Einschließlich Mundstückhalter, Schlauchzwinge mit Oese, Signal mit Ball, jedoch ohne Schlauch und ohne Balliumklöppelung, in Messing ausgeführt.

Stück Mk. 15.—

Nr. 9278. Gummischlauch

zu obigem Sprachrohr, 150 cm lang, umspinnen, Farbe nach Wunsch, einsch. Balliumklöppelung.
 Stück Mk. 13.25



Deckenhülle zum Mitführen von 2 Reservedecken und 4 bis 6 Schläuchen. Außerst praktisch und allen Wagenbesitzern bestens zu empfehlen.

Nr. 9307. passend für Pneu
 570x90
 610x90
 670x100
 670x100
 875x105
 915x105
 1000x120

Nr. 10440. passend für Pneu
 650x65
 700x65
 700x80
 750x90
 700x90

Stück Mk. 47.50

Stück Mk. 42.—

Nr. 9269. Schlauchtasche

aus Filz, von bester Qualität, zum Mitführen von Reserveschläuchen. Diese Schutzhüllen sind sehr empfehlenswert, da die mitgeführten Schläuche absolut vor Beschädigungen geschützt werden. Höhe 15 cm. Durchmesser 20 cm.

Stück Mk. 2.75

Deckenhülle aus Segeltuch zum Mitführen von Reservedecken.

Diese Deckenhüllen sind außerordentlich praktisch, da die eingemalte Decke vor Nässe und Verletzungen geschützt ist. Die Deckenhüllen sind so gearbeitet, daß sie für einen Reifen kleiner und großer Dimension verwendet werden können.

Nr. 9305.
 Für einen Reifen von 65, 75 oder 80 mm. Stück Mk. 7.—

Nr. 9306.
 Für einen Reifen von 85, 90, 100 oder 105 mm. Stück Mk. 8.—

Termine 2017
www.motor-sport-team-lufthansa.de

5. Dezember | Weihnachtlicher Clubabend

Jürgen Pauger & Beate Schaar
 Sabrina Bück
 Alexandra Sattler
 Angel
 Daniel Schwaabe
 Philipp + Ellen
 Peter Spitzweg
 Heike + Ray Wilentz
 Jens + Liliane
 Uta
 Michael v. Anghel
 Pabst
 Jasine Sand
 Susanne Post
 Dagmar + Guido
 10 Jahre dabei
 10 Jahre Spaß gehabt!
 Danke!
 Petra + Rosemarie
 Janett + Claudia
 Michelle
 Alles bestens
 Danke für alles!!!
 Fa. Algon
 Michael u. Bastian
 Lotte u. Armin

Lied: Meie, Greshard, Jens, Brigitte
 Henrik, Klaus u. Letho
 vielen lieben Dank für die
 schöne Anfahrt.
 Drei Teilnehmern
 der MSTL-Anfahrt 2017
 Thanks + ...
 Dennis
 Thorsten + Brigitte
 Kerstin
 Sabine + Michael
 Ursel + Hermann
 Doni + Volker
 Dink + Nicole
 P. Margarete + Ulrike + Christopher
 W. Becker
 Marie Sattler
 Jürgen + Tullis

Unterschriften auf der "Dankekarte", initiiert von Heike für die Helfer der 10. LTC

Der Vorstand

- 1. Vorsitzender Hans Kleila
 Tel. 06142-13630
- 2. Vorsitzender Jörg Knodt
 Tel. 06105 33487
- Schatzmeister Ulrich Stucki
 Tel. 06434-8932
- Schriftführer Reinhard Müller
 Tel. 06732-963709

Geschäftsstelle

Motor-Sport Team Lufthansa Frankfurt e.V.
 c/o Ulrich Stucki
 Horstweg 42
 65520 Bad Camberg
 Telefon + Fax: 06434 8932

Redaktion

Peter Alt
 Westerwaldstr. 26-28
 D 63179 Obertshausen
 Telefon: +49 (0)6104-799450
 Fax: +49 (0)6104-799451
 E-Mail: info@pa-classics.de

Die mit Namen oder Signum des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar. Nachdruck - auch auszugsweise - nur nach Rücksprache mit der Redaktion © pa 12/10