



OCW Blättle

Ausgabe 3/2023 20. Jahrgang
info@oldtimerclub-weissach.de



Kramer
Moto Cross- Maschinen



FIAT X1/9
der italienische Targa-Keil



Nationales Automuseum
The Loh-Collection



Santiago Herra
OSSA 250ccm

WERTGUTACHTEN?

**10%
Rabatt***

für OCW-Mitglieder
(auf Wertgutachten)

Ist Dein
Wertgutachten
aktuell?
Als zertifizierter
KFZ-Sachverständiger
stehe ich Dir mit Rat
und Tat zur Seite!
Ich freue mich auf
Dich,
Lars Strauß
www.svb-strauss.de



Schadengutachten - Wertgutachten - Beratung
Hotline: 07152/339 669

Genießen Sie Ihre Zeit und die nächste Tour.
Wir kümmern uns solange um den Rest.



 **VR-Bank eG
Magstadt-Weissach**

Wir sind dort, wo Sie uns brauchen.

www.vrbank-mw.de

Auf ein Wort

Uns „alten Säcken“ wirft man ja gerne vor, in der Vergangenheit zu versinken.

Ich frage mich ist das so verwerflich?

Keinesfalls, so glaube ich, die Jugendzeit war doch etwas Besonderes, das Wort "Freiheit" hatte noch einen großen Wert. Wir hingen mit den Kumpels ab, machten Lagerfeuer und hörten Jimi Hendrix, Rolling Stones und Led Zeppelin. Heute sind wir durch Verordnungen doch eher eingeschränkt.

Wenn ich heute in einem Motorrad-Katalog aus den 70`er blättere und in Gedanken an den Anblick, Sound und das reine Erinnern an ein bestimmtes Motorrad verfallte, spürt man doch ein körperlich erlebbaren Gefühlscocktail. Man fühlt sich um Jahre jünger, wenn man an die Traumfahrzeuge seiner Jugend denkt.

Als Bub mit Fahrrad, war der nächste Schritt der Gedanke an ein Mofa, am liebsten eine Hercules Prima oder Kreidler Flory. Dann stand ein Mokick oder Kleinkraftrad auf dem Plan, da alle in der Clique eine Hercules fuhren, war dies der Favorit und dann der Blick Richtung Fahrerlaubnis für das Automobil.

Heute fühlt sich das alles wie im Zeitraffer an.

Doch geblieben ist die Leidenschaft für die „alten Böcke“ und die „guten emotionalen Erinnerungen“ daran.

Deshalb gibt es Oldtimerclubs, das Austauschen von Erinnerungen gehört genauso dazu, wie das schrauben und pflegen seines Oldies. Oldtimerei ist zwar im hier und jetzt, aber da hängen Geschichten dran, die schon lange vorbei und doch so lebendig sind.

Genau deshalb versinken wir alten Säcke, gerne mal in die Vergangenheit zurück.

Herausgeber:

OldTimer Club Weissach e.V.

Weissacher Str.27

71287 Weissach

<http://www.oldtimerclub-weissach.de>

email: info@oldtimerclub-weissach.de

Redaktion und Layout:

Jürgen Förstner, Lilienweg 22, 71287 Weissach

Tel: 07044/909003

j-foerstner@t-online.de

Uwe Sautter, Leiterweg 39, 71254 Ditzingen

Tel: 07156/2079913

uwe.sautter@gmx.de

Druck:

Nuntius Marketing Logistik GmbH&Co.KG

Kornwestheimer Straße 228

70825 Korntal-Münchingen

Redaktionsschluss:

fürs OCW Blättle 01/2024 ist der 15. März 2024

Ausgabe 01/2024 erscheint im April 2024

Inhalt

Seite 1

Titelfoto: Mival KR200 italienischer Lizenzbau

Messerschmitt Kabinenroller- Baujahr:1958

Seite 3

Auf ein Wort

Inhaltsverzeichnis

Seite 4

Weihnachtsgrüße der Vorstandschaft

Weihnachtsgrüße des Redaktionsteam

Seite 5

Von der Scheune zum Vereinsheim

Seite 6

OCW Grillabend am 22. Juli 2023

Mittagspause mit den Bauhofmitarbeitern

Seite 7

Traktorausfahrt

OCW Banner ein echter Hingucker

Seite 8-9

Nationales Automuseum- The Loh Collection

Seite 10

Tag des offenen Denkmals

Dämmung der Aussenwand

Clubabend am 13. September 2023

Seite 11

Tag der offenen Tür- der OCW stellt sich vor

Seite 12-13

OCW Jahresausflug am 23.-24. September 2023

Seite 13

OCW Clubabend am 15.November 2023

Seite 14-15

Dodge Coronet Super Bee- 1970

Seite 16-17

Mittelposter: MV Agusta 125S

Seite 18-19

Kramer Moto Cross-Maschinen

Seite 20-21

Fiat X1/9- der italienische Targa-Keil

Seite 22-23

OSSA und Santiago Herrero

Seite 24-25

Fiberfab FT-Bonito aus Ditzingen

Seite 26-28

Reisebericht von Arno- Teil 2

Seite 29

OCW Interna

Der OCW Clubshop stellt seine neuen Produkte vor

Seite 30

Vereinseigene Termine, Sonstige Termine und Suche

**Der OCW- Vorstand wünscht allen Mitgliedern
ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr 2024!**



*Die gesamte Vorstandschaft bedankt sich ganz herzlich, bei allen Helfern und Helferinnen - ob freiwillig oder als Mitglied.
Ohne Euch, wären einige Aufgaben nicht zu stemmen gewesen!*

Von der Scheune zum Vereinsheim

ein kleiner Bericht vom Hausmeister

Im Februar 2020 hab ich mit der Häuserbauerei aufgehört, zwei Kinder, zwei Häuser. Mein damaliger Vorschlag an die rüstigen Rentner, jeden Dienstag und Donnerstag ab ca. 9.00 Uhr am Vereinsheim zu schaffen, hat Gigantisches bewirkt! Ich hab nicht im Geringsten damit gerechnet, dass die Kollegen diese beiden Termine bis heute wahrnehmen und was hierbei alles vollbracht werden konnte.

Die Voraussetzung für die Planungssicherheit war der Kauf der Immobilie im Jahre 2020.

Voraussetzung für **mehr Platz** war unser **Carport**, Fertigstellung 2021. Die Saftpresse musste ebenso weichen, wie der Planwagen. Die Saftpresse haben wir an den OGV Flacht verschenkt. Der Planwagen hat in der Scheune von Jürgen Förstner ein neues Zuhause gefunden.

Nach der Erneuerung und Isolierung des Dachs in 2020 konnten wir mit der Erstellung unseres **Clubraums** beginnen. Die Fertigstellung inklusive der Beschaffung der Clubraummöbel ist in 2021 erfolgt und das trotz der Einschränkungen durch Corona! Ebenso die Isolierung des Giebels zum Carport.

Im **Werkstattbereich** haben in 2021 die Werkzeugmaschinen (Drehbank, Fräse, Bohrmaschinen, Druckluftanlage, Schweißapparate, uvm.) Einzug gehalten. Hierfür musste das Schwerlastregal ins Carport umziehen und beherbergt jetzt alle Teppiche, Pavillons und diverse schwere Gegenstände.

Ein **Langmateriallager** für Stangenmaterialien (linke Einfahrt, linke Seite) und ein **Schwerlastregal** für Zeltzubehör, Akustikanlage, Stehtische zwischen den Einfahrten haben viele Materialien aufnehmen können, die bislang keine feste Lagerstätte besaßen und natürlich diverse Freiräume blockierten.

Alle sechs Großzelte sind in **stapelbaren Zeltboxen** im hinteren Bereich der rechten Einfahrt gelagert, die Bierstischgarnituren in noch provisorischen Boxen davor.

Im hinteren Bereich der linken Einfahrt befinden sich zwei **Teilewaschanlagen** und der Kompressor für die Druckluftanlage.

Soweit zur Historie.

Allen Unermüdlichen ein Riesendank!!!

Aktuell wird mehr geschraubt als renoviert, wer hätte das gedacht!! Ich glaube, es waren nur sehr wenige, die diesen Fortschritt für möglich gehalten haben.

Der damals immer wieder geäußerte Vorwurf, wir wären ein Verein für die Freunde des Hoch- und Tiefbaus ist heute nicht mehr angebracht.

Unsere Hebebühnen für PKW und Motorrad sind ebenso in Gebrauch wie der Motorbock, der Getriebeheber, die Teilewaschanlagen, die Schweißapparate und was man sonst noch so braucht zum Schrauben. Nebenbei sind die Voraussetzungen für **Kurse** gegeben. Hier besteht durchaus noch Nachholbedarf. Angedacht sind Schweißkurse, Verzinnen, Blechbearbeitung und Ähnliches. Vereinsmitglieder, die sich zum Abhalten eines Kurses berufen fühlen, sollten sich bitte bei mir melden. Die Vorankündigung und Terminierung erfolgt dann mit ausreichend zeitlichen Vorlauf über unser Blättle und Internetseite.

Im Clubraum haben wir eine **OCW- Bibliothek** eingerichtet. Durch zahlreiche Buchspenden war diese recht schnell voll. Ein zusätzliches Regal bietet Platz für weitere interessante Literatur. Nur zu!!

Dennoch werden wir unsere baulichen Tätigkeiten nicht ganz außer Acht lassen.

Die Toilette soll im kommenden Winter neu und größer werden. Ebenso ist die Außenisolierung des oberen Giebels geplant. Danach werden wir den Bereich mit einer Bretterschalung ähnlich dem vorderen Giebel versehen.

Jeder ist willkommen zum Schrauben und/oder Vereinsheimausbau...

Dienstags ab ca. 9.30 Uhr

Donnerstags ab ca. 9.30 Uhr

Freitags ab 19.00 Uhr zum Benzingespräch (für die Traktoren Dieseldgespräch)

Es grüßt Euch euer Hausmeister

Anton

Anton Rehr OCW



OCW Grillabend am 22. Juli 2023

ein schöner Abend

Der Grillabend am 22. Juli 2023 auf unserem Herbert-Linge-Platz war „spitze“.

Wir konnten ein sehr positives Resümee für den OCW verbuchen. Die Stimmung der 45 Gäste war wie immer hervorragend. Unser 1. Vorstand Timo Kuthada, bedankte sich bei seiner Rede bei den emsigen Helfern und Unterstützer bei unserem bis heute größtem OCW Oldtimerfest in Weissach. Ohne euch hätten wir so ein großes Oldtimertreffen, nicht stemmen können.

Traditionell boten wir unsere Grillspezialitäten an, die Bernd Häcker gekonnt offeriert hat. Verschiedene leckere Salate und allerlei Getränke wurden aufgetischt. All das

sorgte ebenfalls für ein gute Stimmung an diesem Abend. Einige Neumitglieder konnten wir empfangen, bei denen wir einen guten Eindruck des OCW hinterlassen haben. Bis nach 23:00 Uhr, unter dem beleuchtetem Zelt auf dem Herbert-Linge-Platz, wurden interessante, nette Unterhaltungen geführt.

Heidrun Kuthada war eifrig dabei, dass zum Schluss wenig Aufräumarbeiten für die ganze Mannschaft übrig blieb – dafür vielen Dank!

Ein toller Grillabend für alle, besser hätten wir uns nicht präsentieren können.

Jürgen Förstner OCW



Mittagspause mit den Bauhofmitarbeitern beim OCW

diese Einladung kam gut an

Am 10. August hat der OCW unsere Nachbarn- die Mitarbeiter des Bauhofs, zur Mittagspause auf unserem Herbert-Linge-Platz eingeladen.

Wir boten den 17 Mitarbeitern leckeres, gegrilltes Allerlei, sowie einige nicht alkoholische, erfrischende Getränke an. Roland hat den Grill bestückt, Volker und Jürgen die die Gäste versorgt. Es war eine sehr illustere Gesellschaft.

Pünktlich zum Ende der Mittagspause, kehrten alle Mitarbeiter wieder zum zweiten Teil ihres Arbeitstages zurück. Wir denken, es ist sehr gut bei den Mitarbeitern angekommen, die sich anschließend herzlich bedankten.

Einstimmiger Tenor der OCW`ler, das machen wir nächstes Jahr wieder. Jürgen Förstner OCW



OCW Traktorausfahrt

das Wetter meinte es nicht gut mit uns



Am 06. August 2023 hatten sich zehn Traktorfahrer für unsere Ausfahrt zum Mönchswasen nach Simmozheim gemeldet. Leider mussten wir diesen Termin wetterbedingt um eine Woche verschieben. Bei wechselhafter Witterung waren dann nur zwei Unerschrockene übriggeblieben. Mit wetterfester Kleidung ging es dann auf eine etwas verkürzte Tour nach Hausen. Bergauf hab ich dann vom Rolf nur noch den Oberkörper sehen können. Kein Problem, der Deutz emittiert nur Grobstaub, völlig unbedenklich!!

Traktorausfahrten haben schon was – vor allem junge Mädels haben uns zugewunken!! Leider hat das Internet nicht immer recht – die Gastronomie an der Würmbrücke in Hausen und auch das Gasthaus Kanne waren geschlossen. Unsere Traktoren waren wie immer sehr sparsam, die Fahrer mussten aber nachtanken; das taten wir dann im Waldhorn in Heimsheim. Uns hat's trotz allem sehr gefallen. 2024 werden wir die Ausfahrt wieder machen.
Rolf und Anton OCW



OCW Banner

ein Hingucker am Vereinsheim



Nun hat unser Vereinsheim neben unserer Walze einen "echten" Hingucker. Das neue OCW Banner über dem Carport macht was her. Phil und Roland holten die Leiter raus und brachten es in luftiger Höhe an. Es wird sicher bei den vorbeifahrenden Fahrzeugen für Aufsehen sorgen. Der Tag der offenen Tür kann somit kommen.

Das Redaktionsteam



Nationales Automuseum - The Loh Collection

einen Besuch wert



Bettina und Tom nutzten am 10. August 2023 einen freien Urlaubstag, um ein drei Wochen zuvor neu eröffnetes Automuseum zu entdecken. Das Museum befindet sich in Ewersbach, einem kleinen Dorf in Hessen. Das liegt etwa auf halber Strecke zwischen Frankfurt und Köln.

Bei der gezeigten Ausstellung handelt es sich um eine private Fahrzeugsammlung von Friedhelm Loh. Die Frage wer Friedhelm Loh ist, dass er sich eine solche Sammlung und die Räumlichkeiten zur Präsentation der Fahrzeuge leisten kann, musste mir zuerst mal eine kleine Internetrecherche vermitteln. Laut Statista ist er im Ranking der reichsten Deutschen auf Platz Nummer 12. Gleich hinter Namen wie Schwarz, Albrecht, Würth, Quandt und Klatten, die man irgendwo schon mal gehört hat. Sein Vermögen soll sich Stand August 2023 auf rund 9,9 Milliarden US-Dollar belaufen.

Irgendwie erinnert die Geschichte, dass Herr Loh das Hobby exklusivste Automobile zu sammeln für sich entdeckt hat, an die Gebrüder Schlumpf. Die OCW Mitglieder, die am Jahresausflug 2022 teilgenommen haben, wissen was gemeint ist.

Nach der dreistündigen Anfahrt aus Weissach befindet man sich auf dem Parkplatz des sogenannten "Nationalen Automuseums". Als erstes sticht an der dunkelgrauen Fassade ein von unten und oben rot eingerahmter, Balkon ins Auge. Er sieht aus wie eine Acrylglasbox in der sich ein Modellauto befindet. Im Maßstab 1:1. Aber es handelt sich dabei nicht etwa um ein Modell sondern um ein Original.

Wie dem Presstext vom Museum zu entnehmen ist:

"Besonders exklusiv ist der Audi R8, der zunächst als offizieller Werksportwagen im Jahr 2002 an der Sarthe zum Einsatz kam und Rang zwei holte. Als Audi sich 2003 nach drei Le-Mans-Erfolgen in Serie als offizielles Team zurückzog, ging die Chassis-Nummer 602 in den Besitz des japanischen Teams Goh über. So trat der rund 620 PS leistende 3,6-Liter-V8-Sauger mit Direkteinspritzung im Jahr 2004 erneut in Le Mans an: Mit dem Fahrer-Trio

Kristensen/Ara/Capello gewann er die 24 Stunden und ist heute der einzige in Le Mans erfolgreiche R8, der nicht zum Fundus von Audis mobiler Tradition gehört."

Und jetzt hinein in die gute Stube. An der Kasse lässt man zuerst mal 25 € pro Nase zurück und bekommt den wertvollen Hinweis eine zur Ausstellung gehörende App auf das Smartphone zu installieren. Dazu befindet sich rechts neben dem Kassensbereich jeweils ein Datamatrixcode für iOS und Android. Vorbei an zwei aus der Zeit stammenden Shell- Zapfsäulen, an denen ein Ford Thunderbird parkt, und an einer Carrera Rennbahn, welche sich in einem entkernten Ford GT40 befindet, geht es in den Sonderausstellungsbereich "100 Jahre Le Mans". Aus dem Hause Porsche findet man zum Beispiel einen 550A Spyder mit Wendler Karosserie aus Reutlingen, einen 904 GTS, ein 917 K, einen 911 RSR und ein 956 auf dem Stefan Bellof und Derek Bell sieben Rennsiege im Langstreckensport erzielt haben. Dort präsentieren sich ein bunter Querschnitt aus allen Rennepochen und Klassen des Langstreckenklassikers. Hier kommt die toll gestaltete App zum Einsatz. Einfach die Kamera grob auf den Datamatrixcode vor dem jeweiligen Fahrzeug ausrichten und man erhält die Geschichte und die technischen Daten zum entsprechenden Exponat.

Der Wagenpfleger in der Ausstellung freut sich als wir ihm erzählen, dass wir aus dem kleinen Dorf kommen, wo die erfolgreichen Rennwagen, die ab 1970 bisher 19 Le Mans- Gesamtsiege erringen konnten, aufgebaut und erprobt wurden. Mit Ehrfurcht erklärt er uns wiederum, dass er von allen Autos jeden morgen vor der Museumsöffnung eine feine Staubschicht entfernt, die bei den guten Lichtverhältnissen auch unmittelbar ins Auge fallen würde. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, alles funkelt und glänzt. Neben verschiedenen Bentley, Bugatti, Jaguar, Audi, Aston- Martin, Sauber- Mercedes und Ford sticht ein Renner ganz besonders hervor.

Durch das verglaste Hallendach scheint die Sonne auf einen Ferrari, der 1966 als 330 P3 aufgebaut wurde. In jenem Jahr fand das große Duell zwischen Ford und Ferrari statt. Die Geschichte um das Rennen wurde im Jahre 2019 auf die Kinoleinwand (Le Mans 66) gebracht. In diesem Rennen gewann bekanntlich ein Ford GT 40. Im Jahr darauf wurde der unterlegene Ferrari 330 P3 zum Modell 412 P weiterentwickelt und kam bei den 24 Stunden von





Daytona zum Einsatz. Dort ging das originale Fahrzeug, das hier ausgestellt ist, hinter zwei weiteren Ferrari 412 P auf Platz 3 über die Ziellinie.

Eine Woche nach unserem Museumsbesuch erzielte ein solcher Ferrari aus dem Jahre 1967 bei einer Auktion einen Verkaufspreis von 30.255.000 US-Dollar.

Im Rückblick fällt dabei positiv auf, dass die hochwertigen Fahrzeuge nicht mit irgendwelchen Seilen abgesperrt sind. Sie stehen leicht erhöht auf schwarzen Plattformen, an denen ein dezenter Hinweis "Bitte nicht betreten" geschrieben steht. Ein schöner Ort um gute Fotoaufnahmen zu machen.

Weiter geht es in einen Ausstellungsbereich, dessen Backsteinwände ein Werkstattambiente darbieten. Hier gibt es luxuriöse Vorkriegskarossen von Maybach- Zeppelin, Austro- Daimler oder Avions Voisin mit ihren majestätisch, senkrecht aufragenden Kühlerfronten zu bestaunen. Wie beiläufig steht in einer Ecke ein offener Reihenachtzylinder-Motorblock, in der anderen Ecke eine Holzkiste mit der Aufschrift "Bugatti Molsheim". Man erwartet eigentlich in jedem Moment den Mechaniker, der aus der Vesperpause zurückkommt, sich die Stabelektrode von der Werkbank greift, um Schweißarbeiten durchzuführen oder an der Drehbank noch ein Ersatzteil anpasst.

Vorbei an einem Talbot- Lago T26 Grand Sport und einem Bucciali TAV 8-32 V12 geht es in die größte Ausstellungshalle. Direkt ins Auge springt dort eine Leuchtreklame "Cinema Capitol". Davor steht ein roter Mercedes-Benz 500 K aus dem gerade ein berühmter Schauspieler entstieg sein könnte, um zur Filmpremiere zu gehen. Im gläsernen Schaukasten finden sich Plakate auf denen Humphrey Bogart, Steve McQueen und Heinz Rühmann für die Filme Casablanca, LeMans und Quax der Bruchpilot werben. Tatsächlich befindet sich hinter der Szenerie ein abgedunkelter, kleiner Saal mit Leinwand und nostalgischen Kinossesseln. Im Zentrum der Halle befindet sich eine nachgebildete, langgezogene Kurve auf der in 3 Spuren jede Menge automobiles Kulturgut steht. Dabei scheint es als würden die Fahrzeuge einem Zeitstrahl aus den 1950er Jahren bis etwa ins Jahr 2010 folgen. Mitten drin bezeichnenderweise ein DeLorean DMC 12, der im Film "Zurück in die Zukunft" als Zeitmaschine seine unlackierte Edelstahl- Karosse zur Schau stellte.

Auf den 2. Blick entdeckt man hin und wieder das Beson-

dere an den besonderen Fahrzeugen. Eine "Ente" mit einem hinten verbauten Kühler, entpuppt sich als die Sahara Allrad-Version mit zwei Motoren und zwei Getrieben. Zwischen 1960 und 1968 wurden davon weniger als 700 Stück gefertigt.

Oder ein schwarzer Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evo 2, zu dessen DTM Homologation 500 Straßenautos gebaut und verkauft wurden. Aber es ist nicht irgendeiner von den 500. Es ist die 001/500, wie der Kenner auf der Plakette am Schaltknüppel ablesen kann. Und der davor stehende weiße Porsche 959 entpuppt sich nicht nur als S Modell, sondern der Vorbesitzer war der zweifache Rallye-Weltmeister Walter Röhrl.

Die Exklusivität geht hin bis zu einem Einzelstück. Die Maybach Manufaktur hat 2005 im Auftrag des Reifenherstellers Fulda das Modell Exelero auf die Räder gestellt. Fulda wollte damit die Hochgeschwindigkeitstauglichkeit der neusten Reifengeneration in Szene setzen. Mit dem 2,7 Tonnen schweren Maybach-Coupe wurde in Nardo eine Geschwindigkeit von über 350 km/h gefahren. Das originale, damals von Klaus Ludwig pilotierte Fahrzeug, steht heute im Museum vor einer mit Graffiti verzierten Wand. Alle Exponate einzeln aufzuzählen, die sich noch in der großen Halle befinden würde hier den Rahmen sprengen. Man findet GT1 Straßenversionen, ehemalige Renntourenwagen aus der NASCAR, DRM, DTM, Rallye-Fahrzeuge bis hin zu mehreren Formel 1 Boliden.

Wahrscheinlich ist es sogar einfacher und kürzer auszuführen, was in der Sammlung noch fehlt.

Die ganze Dimension ist nur schwer zu fassen. Was auf dem Boden der Halle keinen Platz findet, befindet sich an der nächsten Wand in einem vierstöckigen Hochregal. An einem davor platzierten Touchscreen ist die Geschichte zum Fahrzeug im jeweiligen "Regalfach" abrufbar.

Insider munkeln, dass ein noch zweimal so großer Umfang an Fahrzeugen gar nicht in der aktuellen Ausstellung steht.

Zum Abschluss gibt es wie in allen Museen den üblichen Devotionalien- und Andenkenshop. Vom eingangs erwähnten Wagenpfleger haben wir erfahren, dass viele der angebotenen Modellautos extra für das Museum angefertigt wurden und nur hier vor Ort gekauft werden können. Mein Vorsatz nichts zu kaufen scheiterte in dem Moment als ich das offene Ansichtsexemplar vom Buch "Le Mans- Glanzlichter der ersten 100 Jahre" durchblätterte. Ein mit Liebe zum Detail erstelltes Werk, das die Siegerlisten bis zum aktuell letzten Rennen aufführt, ausdrucksstarke Fotos beinhaltet und unter anderem die Geschichten zu den im Museum ausgestellten Rennfahrzeugen erzählt.

Fazit: Eine beeindruckende Sammlung von automobilhistorischem Kulturgut, die Herr Loh der Öffentlichkeit zu Teil werden lässt. Für Kenner und Liebhaber gemacht relativiert sich der etwas ambitionierte Eintrittspreis. Es gibt viel zu Entdecken und zum Weitererzählen. Man sollte Minimum 3 Stunden Zeit mitbringen und viel Speicherplatz zum fotografieren.

Text: Thomas Rosewich

Fotos: Bettina Prediger, Thomas Rosewich

Tag des offenen Denkmals

wir präsentierten unsere Oldtimer und sorgten für das leibliche Wohl

Am Tag des offenen Denkmals am 10. September unterstützten wir unsere Eisenbahn-Freunde von der GES in Weissach. Wir präsentierten unser Oldtimer und übernahmen die Bewirtung der Veranstaltung. Ein sehr heisser Sonntag, dank viel Schatten eines Baumes auf dem Gelände, gerade noch so erträglich.

Unsere leckeren Grillwürste nahmen reißenden Absatz, kalte Getränke waren sehr gefragt. Das eine oder andere Gespräch über Dampflok und Oldtimer wurde geführt. Alle waren mehr als zufrieden.

Uwe Sautter OCW



Dämmung der Aussenwand

"Hausmeister Anton" und seine Helfer leisten ganze Arbeit

"Hausmeister Anton" und seine Helfer dämmten den Aussenwand zur Küche ab. Zum Schluss wurde diese mit Holzbohlen, passend zur restlichen Aussenwand verkleidet. Jungs, da habt ihr wieder mal tolle Arbeit abgeliefert!
Text: Uwe Sautter, Fotos: Jürgen Schwarz OCW



Clubabend am 13.09.2023

wie man einen Jaguar Mk7 M
Baujahr 1954 restauriert

Zu unserem Clubabend am 13. September 2023 um 19:00 Uhr, konnten wir Jürgen Binder aus Unterheinriet als Referent gewinnen.

Jürgen schilderte mit einer Power Point Präsentation die Höhen und Tiefen der Restauration seines Jaguar MK 7 M Baujahr 1954.

Den nicht fahrbaren Jaguar entdeckte er in Estland zu einem günstigen Einstiegspreis. Nach dem Transport in die Heimat stellten sich doch einige Mängel heraus, die der Verkäufer nicht besonders beschrieb. Der Jaguar war zwar rollbar aber ohne Bremsen, ohne Motorkraft, auch mit neuer Batterie- nicht zum Leben zu erwecken.

Zu allem Übel war auch noch der falsche Motor eingebaut. Der konnte aber im Zuge der Restauration durch einen originalen 3,8 Liter Sechszylinder getauscht werden. Der Rost war nach über 60 Jahren, wie zu erwarten, nicht untätig, trotz einer vierfach unterschiedlichen Farbneulackierung in diesen Jahren. Die Innenverkleidung war keinesfalls nicht mehr Jaguar-konform.

So richtig zusammengepasst hat das alles nicht mehr. Kunstledersitze und Ausstattung waren noch niemals in einem Jaguar verbaut. Das war natürlich ein ansolutes No-Go.

Es sah alles nach einer Mammutrestauration aus. Mit Hilfe von verschiedenen Fachfirmen und Spezialisten konnte der Jaguar nach einer Restaurationszeit von über 4 Jahren, mit seiner edlen Erscheinung und automobilen Charakter, wieder auf der Straße glänzen.

Großen Respekt verdient Jürgen für sein Durchhaltevermögen und seinen Enthusiasmus dieses seltene, historische Fahrzeug wieder für die Oldtimerszene gerettet zu haben.

Jürgen Förstner OCW



Tag der offenen Tür am 16.-17. September 2023

der OCW stellt sich der Öffentlichkeit vor

Vor über zwei Jahren veranstalteten wir unseren ersten Tag der offenen Tür, wir waren sehr überrascht das auch diesmal über 400 neugierige Besucher unserer Einladung folgten. Das sommerliche Wetter war für unsere Veranstaltung perfekt.

Unser Motto: "Was macht eigentlich der Oldtimerclub Weissach" kam sehr gut an, und die Interessierten aus Nah und Fern ließen es sich nicht nehmen uns einen Besuch abzustatten.

In kleinen Gruppen haben wir das Publikum durch unsere Räumlichkeiten geführt und deren Nutzung erklärt. Wir stellten unsere Werkstatt mit verschiedenen Arbeitsgeräten zur Bearbeitung von Teilen vor. Auf der Hebebühne, platzierte Anton Rehr sein Fiat 124 Spyder als Restaurierungsobjekt. Große Bewunderung erzielte der 12- Zylindermotor eines abgestürzten Bombers aus dem 2. Weltkrieg, den Roland Watzl bei einer seiner Exkursionen ausgegraben hatte. Eine ausführliche Dokumentation hatte er natürlich zur Erklärung ausgelegt.

Wie stellten weitere OCW- Exponate von klassischen Motorrädern aus und auch unsere in Arbeit befindlichen Restaurationsobjekte wurden vorgestellt. Weiterhin informierten wir über die verschiedenen in Eigenarbeit erstellten Räume, wie zum Beispiel unseren Versammlungs- und Schulungsraum, sowie den Besprechungsraum für Sitzungen und Freitagstreff. Das Publikum staunte nicht schlecht, was wir in den Jahren alles so geschafft haben.

Wir erhielten viel Wertschätzung zu unserer Arbeit.

Am Ende der Führungen kamen die Besucher auf unserem Herbert-Linge-Platz an. Bernd Häcker und die OCW-Mannschaft haben die Besucher mit Grillgut und Getränken gut versorgt. Natürlich gab es in geselliger Runde noch viele Gespräche, über die Oldtimerei und Erklärungen was der OCW Weissach noch so alles macht.

Auf der Fläche gegenüber unseres Clubheims, stellten einige Mitglieder ihre Oldtimer aus und auch viele Oldtimerfreunde sind mit ihrem eigenen Oldtimer angereist, sodass es ein spannendes Oldtimer- Spektrum zu bestaunen war. Der Blickfang an diesen 2 Tagen war der Citroen von Thomas-Frank Hahn aus dem Jahre 1924 in einem tipptopp restaurierten Zustand. Ein Vorzeige-Objekt für die Besucher, was man so alles aus einem "Schrotthaufen" machen kann.

Roland Watzl der „Macher“ hatte sich mächtig ins Zeug gelegt und alles perfekt organisiert.

Vielen herzlichen Dank an alle Helfer, für deren Unterstützung. Ohne Euch hätte eine Veranstaltung dieser Größenordnung nicht stattfinden können.

Insgesamt war es eine tolle Gelegenheit unsere Leidenschaft mit anderen zu teilen und neue Kontakte zu knüpfen.

Text: Jürgen Förstner OCW

Fotos: Thomas Rosewich



OCW Jahresausflug am 23.- 24. September 2023

es ging in die Bodensee Region



Pünktlich um 12:30 Uhr trafen alle OCW Jahresausflügler am Samstag im Oldtimer Fahrzeug Museum in Engen ein. Nach Begrüßung durch den Vorstand des Vereins informierte uns ein versierter Experte über die seltenen Exponate im Museum. Wechselnde Ausstellungsschwerpunkte über das Jahr werden verwirklicht. Zur Zeit unseres Besuchs war eine außergewöhnliche Sammlung der Firma Kreidler zu bestaunen. Nach der ausgiebigen Führung bot man uns noch ein leckeres kleines Vesper und Getränke an.

Anschließend entdeckten wir zu Fuß die historische Altstadt von Engen mit spektakulären alten, gepflegten Gebäuden. Unser gebuchtes Hotel in Engen haben wir am 17:00 Uhr bezogen. Um 18:00 Uhr sind wir dann aufgebrochen (ca. 15 Km) durch das schöne Hegau zu unserem reservierten Abendlokal, der Bibernmühle in Blumenfeld, zum gemeinsamen Abendessen. Die Bibernmühle, eine historisch ausgebaute alte Mühle voller Romantik und vorzüglicher Bewirtung. Später in unserem Hotel versammelte sich die komplette Mannschaft zu dem traditionellen „Absacker“.

Am Sonntag nach dem gemeinsamen Frühstück folgte der nächste Trip. Wenige Kilometer führte der Weg an die Aachquelle. Die größte Quelle Deutschlands entströmen, größtenteils aus der Versickerung der Donau, viele Kubikmeter Wasser, die im Aachtopf zu Tage kommt und in den nahen Bodensee fließt. Weiter nach Eigeltingen zum Er-

lebnisbauernhof, wo uns freilaufende Esel, Enten, Gänse und Hasen den Weg versperrten. Eine schöne gepflegte Anlage mit Restauration und Hotel, die zum Erkunden der unterschiedlichen Attraktionen einlädt. Allerlei Getier, teilweise im Gehege wie zum Beispiel Alpakas, die gefüttert und bestaunt werden konnten.

Bei dem schönen Spätsommerwetter wollten wir doch noch an den nahen Bodensee nach Radolfzell, um am Hafen eine Rast mit Seeblick zu genießen. Von Radolfzell aus war unser nächstes Ziel die Stadt Singen mit dem hochkarätigen Museum Art & Cars (MAC). Eine einmalige Kombination aus Oldtimern, Kunst, Design und Architektur auf 4000 qm. Direkt unterhalb des Hohentwiel gelegen, ha-





ben wir die einzigartigen Fahrzeuge, Kunstwerke der Malerei und der Fotografie, beeindruckende Lichtkunst und spannende Architektur bewundern können. Über drei Stockwerke verschiedener automobilen Epochen, ausgesuchten Oldtimern im Kontext mit Kunst konnten wir im Zuge einer Führung dies erleben. Absolute Nobelkarossen von Edelkarossier Erdmann & Rossi aus den 20er & 30er Jahren, echte Unikate von unschätzbarem Wert wurden in interessanten Lichtinszenierungen gezeigt. Eine ganze Etage widmete man den Designern Giorgetto & Fabrizio Giugiaro. Absolute Unikate verschiedener Automarken im Stil dieser Designkünstler. Dieses Museum ist wirklich einzigartig und beeindruckend.

Nach diesem schönen OCW Jahresausflug sind dann alle mit vielen schönen Eindrücken am Sonntagabend zufrieden wieder in der Heimat angekommen.

Das nächste Mal wünschten wir uns eine größere Beteiligung an dieser OCW Unternehmung.

Text: Jürgen Förstner OCW

Fotos: Tom Rosewich/Jürgen Förstner

OCW Clubabend 15.11.2023

das Bessere ist der Feind des Guten-
ein 5-Gang Getriebe für die Zündapp KS 750

Wir waren sehr überrascht, dass sich etwa 30 Mitglieder und OCW-Interessierte zu diesen Clubabend eingefunden haben. Selbst wenn man kein "Getriebe-Fachmann" ist, wurde sehr anschaulich die aufwendige Arbeit gut erklärt.

Eigentlich ist die Zündapp KS 750 ein Motorrad, das technisch auf der Höhe der Zeit war. Zusammen mit der konzeptgleichen BMW R75 wurde sie nach stren-



gen militärischen Anforderungen entwickelt und mit allem ausgestattet, was damals verfügbar war. Ein robuster 2-Zylinder Boxermotor, hydraulisches Bremssystem an Hinter- und Seitenwagenrad, permanenter Seitenwagenantrieb über ein sperrbares Differential und ein Getriebe mit 4 Vorwärtsgängen, Rückwärtsgang und Geländeuntersetzung.

Trotzdem tüfteln technikbegeisterte Oldtimerfreunde auch an solchen Fahrzeugen ständig Verbesserungen aus. So hat sich unser OCW Mitglied Michael Hölscher dann gefragt, ob es nicht möglich ist, das Getriebe der KS 750 zu einem 5-Gang Getriebe zu erweitern und damit die Vorteile wie bessere Ausnutzung des Motordrehmomentes durch engere Gangsprünge, bessere Anbindung speziell an Steigungen und mit Beladung und nicht zuletzt Verbrauchsvorteile nutzen zu können. Schnell war klar, dass es nicht mit der Unterbringung eines weiteren Zahnradpaares getan ist, sondern dass es sich um eine komplette Neukonstruktion inkl. eines neuen Schaltautomaten handelt.

In einem (hoffentlich) sehr interessanten Vortrag wird uns vorgestellt, wie diese Aufgabe bewältigt wurde. Von den ersten Überlegungen zur Unterbringung der Zahnräder über die Auswahl und Konstruktion des Schaltautomaten, die Festlegung der Verzahnungsdaten bis zur Materialauswahl und Wärmebehandlung der Zahnräder wird uns in dem Vortrag berichtet. Es wird auch die Auswahl der realisierten Übersetzungen angesprochen und auch Irrwege und Fehlversuche werden nicht verschwiegen.

Es zeigt, selbst ein Clubabend mit einem sehr speziellen Thema, ist für viele interessant und wird gerne angenommen.

Uwe Sautter OCW



DODGE CORONET SUPER BEE

Muscle Car von 1970

Heute wollen wir mal ein Ami-Muscle Car vorstellen. Die Dodge Coronet (zu deutsch: Krone) Super Bee von 1970. Im Schatten des Dodge Charger wurde die Coronet in den Versionen R/T (wie Road/Track) und Super Bee, erstmals 1968 dem amerikanischen Publikum vorgestellt. Die US-Jugendlichen liebten Beschleunigungsrennen über die Viertelmeile. Die Hersteller rochen den Braten (Money) und bauten kompakte und relativ leichte Zweitürer mit den größten verfügbaren Motoren und stellten diese in die Verkaufsräume. Bei dem vorgestellten Modell handelt es sich um eine Super Bee (deutsch: Super Biene). Erkennbar an den standardmäßig angebrachten Doppelstreifen am Heck. Für das Modelljahr 1970 erhielt der Super Bee eine neue Frontpartie, die auf wenig Gegenliebe stieß. Die 68 und 69er Versionen hatten einen doch eher den Muscle Cars entsprechenden Blick. Seit 1949 trugen unterschiedliche große Dodge – Modelle, den Namen Coronet. Ab Mitte der

Sechziger war es die Mittelklasse auf einer sogenannten B-Body-Plattform des Chrysler Konzerns (im Volksmund Mopar- für Chrysler Motor Parts Corporation) zu denen auch die Marken Dodge und Plymouth gehörten. Die Super Bee trat mit Sportfahrwerk und verstärkten Bremsen an. Sie war preisgünstiger als die luxuriösere Coronet R/T, die mehr Ausstattungsmöglichkeiten



bot. Wegen der typübergreifenden Baukastensystems besteht bei den Technikteilen und Tuning-Zubehör

jedenfalls kein Mangel. Bei Karosserieteilen schon eher.

1968

Der Super Bee basierte ursprünglich auf dem Dodge Coronet 440 und war nur als zweitüriges Coupé erhältlich. Der Super Bee war als günstiges Muscle-Car Dodges Gegenstück zum Plymouth Road Runner und preiswertere Alternative zum Charger. Ab Februar 1968 stand der Super Bee ausschließlich als B-Säulen-Coupé mit zwei verschiedenen Motorisierungen im Programm, dem 335 brutto SAE-PS starken (6,3 Liter) für 3395 US Dollar und dem Siebenliter-Hemi-Motor mit 425 brutto SAE-PS für 4107 US Dollar. Zur Serienausstattung zählten ein manuelles 4-Gang-Schaltgetriebe mit einem Hurst „Competition-Plus“-Schalthebel auf dem Mitteltunnel, ein Sportfahrwerk, mit F40 x 14 Räder – das entspricht etwa P205/70 R14 – und der um das Heck laufende Zierstreifen mit Bienen-Logo. Gegen Aufpreis gab es ein TorqueFlite-Automatikgetriebe. Mit der Standardmaschine beschleunigte

der Super Bee von 0 auf ca. 100 km/h in 6,8 Sekunden, der Hemi benötigte nur 6,6 Sekunden.

1969

1969 kam zum B-Säulen-Coupé ein Hardtop-Coupé hinzu; Anfang 1969 ergänzte ein 7,2-Liter-V8 mit Six-Pack (d. h. mit drei Holley-Doppelvergäsern auf einer Edelbrock Ansaugbrücke) die Motorenauswahl. Bei Wahl dieser Ausstattung erhielt der Käufer auch eine Fiberglas-Motorhaube. Mit 426 Dollar Aufpreis und 390 brutto SAE-PS lag er leistungsmäßig zwischen dem 6,3-Liter und dem Hemi-Motor, letzterer hatte einen Mehrpreis von weit über 1000 Dollar. 166 Hemi Super Bees wurden produziert, davon hatten 92 das Automatikgetriebe.

1970

Für das Modelljahr 1970 erhielt der Super Bee eine neue Frontpartie mit zwei hälftig umlaufenden, durch einen Mittelsteg in Wagenfarbe getrennte Chromrahmen, der zwar vom Dodge-Marketing als „Bumble Bee Wings“ (Hummelflügel) angepriesen wurde, bei den Kunden aber auf wenig Gegenliebe stieß. Optional konnte ein Drehzahlmesser auf der Motorhaube und ein Heckspoiler gewählt werden.

Produktionszeitraum:

1968–1970

Karosserieversionen:

Coupé

Länge: 5480 mm
 Breite: 2020 mm
 Höhe: 1440 mm
 Radstand: 2972 mm
 Leergewicht: 1680 kg

Motoren:

Modelljahr

1968–1970	6,3-Liter-V8	335 SAE-HP	576 Nm
1968–1970	7,0-Liter-Hemi-V8	425 SAE-HP	664 Nm
1969–1970	7,2-Liter-V8	390 SAE-HP	664 Nm

Stückzahlen:

1968- 7.842 Exemplare (7.717 mit 6,3 Liter, 125 mit Hemi-Siebenliter)

1969- 27.800 Exemplare (25.727 mit 6,3 Liter, 1.970 mit 7,2 Liter, 166 mit Hemi-Siebenliter)

1970- 15.506 Exemplare

Text und Fotos: Uwe Sautter OCW





MV Agusta 125S

Foto: Uwe Sautter



MV AGUSTA

MV

Kramer Moto Cross - Maschinen

Fritz Kramer ein genialer Tüftler und Motorradbauer



Kramer Motorradbau 1978

vlnr: Fritz Kramer, Ralf Stubig, Gerhard Kramer, Rolf Weidner, Achim Kramer

Foto: ARCHIV A. KRAMER

Wer sich einigermaßen in der Moto Cross-Szene der 60er und 70er Jahren auskennt, hat den Namen Kramer schon mal gehört. Bevor es zur Gründung der Firma Kramer Motorradbau kam, hatte Fritz Kramer als Maico-Händler und Vorsitzender des MSC Laubus-Eschbach in Hessen nahe Limburg schon rege Kontakte in die Moto Cross-Szene. Fritz fuhr anfangs selbst Straßen- und Gelände-Wettbewerbe und entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einem Tüftler und anerkannten Fachmann in Sachen Fahrwerkstechnik. Zum Bau von Fahrwerken und Komplett-Motorrädern kam er mehr oder weniger durch einen Unfall bei seinem ersten Motocross-Rennen. Seiner damaligen Freundin und späteren Frau Inge wollte er wohl ein bisschen zu viel imponieren und stürzte so schwer, dass ein Krankenhausaufenthalt nötig wurde. Seine Inge beendete dann die Fahrerkarriere kurzerhand.

Dadurch hatte Fritz mehr Zeit zum tüfteln und modifizieren von zunächst DKW- und später Maico-Fahrwerken; letztere wurden auch mit modifizierten Maico-Kurzhubmotoren bestückt, bei denen 250ccm Kurbelwellen mit selbstentwickelten Zylindern und CZ-Kolben zu 386ccm kombiniert wurden. 1973 stellte er

eine den Yamaha-Werksrennern nachempfundene Cantilever-Schwinge vor- und damit die Kramer-Maico auf die Stollenreifen. Ca. 50 bis 80 Kramer-Maico dürften damals entstanden sein. Die von zwei Federbeinen abgestützte Cantilever-Schwinge sollte das Markenzeichen künftiger Kramer-Maschinen werden. Die ersten Schwingen wurden übrigens vom großen Münch Mammut Erbauer, Friedel Münch geschweißte. Moto Cross-Asse wie Adolf Weil, Rolf Dieffenbach, Uli Körber, Werner Schütz oder der Däne Sören Mortensen traten zwischen 1974 und 1981 auf Fritz Kramers Maschinen bei der Deutschen und der Weltmeisterschaft an. Das Pilotprojekt war sehr erfolgreich und 1975 folgten erste Weiterentwicklungen. Zunächst mit modifizierten Maico-Rahmen, später mit selbst erbauten Fahrwerken.

**Wer sich eine Kramer kaufte,
legte Wert auf Qualitätsarbeit
made in Laubuseschbach**

Der große Durchbruch gelang 1977 durch die Kooperation mit Rotax. Maico wollte für 1977 nur noch Motoren mit 125ccm an Kramer liefern, um die Erfolge der eigenen Werksrenner nicht zu gefährden und KTM durfte nach Händlerinterventionen keine liefern. Mit den 125- und 250ccm Rotax-Motoren mit Drehschieber- und den Halbliter-Motoren mit Membran-Einlass, bekam Kramer eine eigenständige Markenidentität. Die 1977 entstandenen Modelle trugen einen Tank aus Aluminium, den es im Laufe der Zeit in einer zweiten, flacheren Ausführung gab. Diese handgefertigten Tanks bezog Kramer aus Großbritannien. Bereits in 1977 wurde für das Modelljahr 1978 ein laminiertes GFK-Tank entwickelt, zunächst in einer flachen Ausführung und später in einer hohen Version, um mehr Sprit fassen zu können. Hier war der Produktionsort Mattighofen in Österreich. Ab Ende 1979 kam die heute am meisten verbreitete Tankversion zum Einsatz, ein von



Maico-Kramer

Acerbis in Italien gefertigter Kunststofftank. Manche dieser Tanks tragen auf der Unterseite eine Prüfnummer des TÜV-Rheinland vom September 1979, um sie für die Straßenzulassung der Enduros zu homologieren. Jedenfalls gibt diese Prüfnummer einen Anhaltspunkt für die Einführung dieses Tankmodells. Er wurde bis zur endgültigen Schließung der Firma Ende 1983 nicht mehr verändert.

Der Erfolg von Fritz' Traum einer eigenen Motorradmarke währte nur 4 Jahre. Die japanische Konkurrenz war zu mächtig, als dass eine Kleinschmiede wie Kramer dagegenhalten konnte. Im August 1981 musste Fritz Kramer seine Firma verkaufen. Die Konten waren leer, da die laufende Produktion nicht genügend Gewinne für schlechte Zeiten abwarf und darüber hinaus ein Importeur ein Kontingent Motorräder nicht bezahlte. Im August 1981 musste Fritz Kramer seine Firma verkaufen. Zutiefst betroffen, verbrannte Fritz Kramer alle



Einhundert gefertigte Motorräder – das mußte natürlich gefeiert werden!

vlnr: Silvia Kramer, Gerhard Kramer, Ralf Stubig, Frank Klapper, Heinz Kramer, Fritz Kramer.

FOTO: ARCHIV R. STUBIG



Konstruktionszeichnungen der neu geplanten Maschine. Der Kleinproduzent von Offroad-Maschinen Peter Heuser aus Troisdorf sprang ein und baute unter den Marken HMT in Troisdorf und Kramer in Laubus-Eschbach zwei verschiedene Produktlinien weiter. Die Moto Cross Maschinen wurden auf PDS (Parallel-Doppel-Schwinge) genannte Umlenkhebel umgestellt, die aber zahlreiche technische Probleme verursachten. 1984 rutschen HMT und Kramer in die Insolvenz. Peter Heuser nahm sich 1985 das Leben



und die restlichen Materialbestände kaufte der damalige Rotax-Importeur Reinhard Hallat auf. Kramer Motorradbau war damit Geschichte, auch wenn Hallat vereinzelt noch Motorräder aus Restbeständen baute. Zum Glück hielt die Firma Rotax zu Fritz Kramer und stellte ihn in der Dauererprobung in Gunshausen/Österreich ein. Wie sagte Fritz „es war die schönste Zeit in meinem Leben“. Dort arbeitet er bis zu seiner Pensionierung 1999.

"Morgens um 4 Uhr hab ich meine Ideen auf dem Reißbrett entworfen. Ab 7 Uhr haben wir die Teile dann gebaut"

Fritz Kramer

Insgesamt wurden von Ende 1976 bis Herbst 1981, als die Firma Vergleich anmelden musste, ca. 1000 Kramer-Sportmotorräder hergestellt. Nach Angaben von Fritz Kramer selber sollen jedoch ca. 2000 Motorräder entstanden sein. Das es definitiv mehr als 1000 Maschinen waren, zeigen die Fahrgestellnummern über *001000# von Modellen aus dem Jahre 1981. Darüber hinaus wurde auch eine unbekannte Anzahl ohne Fahrgestellnummer produziert. Wie von einem der damaligen Mitarbeiter zu erfahren war, wurden unter der Regie von Peter Heuser vom September 1981 bis zum endgültigen „Aus“ in 1984 maximal ca. 700 Motorräder gebaut. Bis zur Übernahme durch Heuser waren 1981 bereits ca. 500 Maschinen entstanden.

Wieder einmal musste ein kleiner, aber feiner Motorradbauer aufgeben. Wie auch sollte man geben die japanische Übermacht standhalten. Die finanziellen Mittel waren nicht da für aufwendige Neuentwicklungen und Moto Cross seinerzeit eher eine Randerscheinung im Motorrad-sport. Aber es ist immer wieder interessant, was kleine Firmen auf die Beine stellten und auch große Achtungserfolge erzielen konnten. Die Leidenschaft für einen Sport war der Antrieb, sowas überhaupt zu wagen. Auch deshalb ziehen wir den Hut vor Fritz Kramer.

Leider verstarb Fritz Kramer in Dezember 2014 im Alter von 81 Jahren.



Fritz Kramer 2013

Für Informationen und Unterstützung, ein großes Dankeschön an Herrn Clemens Anderlitschka.

Uwe Sautter OCW

FIAT X1/9

der italienische Targa- Keil



Der Fiat X1/9 ist der Nachfolger des Fiat 850 Spider, den ebenfalls Bertone gestaltet hatte, und gehört zur erweiterten Typenbaureihe Fiat 128, was auch der in der Serie bei Fiat zugeordnete Typencode 128AS zeigt. Einen ersten Ausblick auf das neue Modell bot die 1969 bei Bertone gezeigte Studie Autobianchi Bertone Runabout. Auf dem Turiner Autosalon wurde die Studie als Autobianchi vorgestellt, um die Unternehmensleitung von Fiat nicht unvorbereitet zu überraschen, doch Bertone hatte von Anfang an die 128-Baureihe als technische Basis vorgesehen. Keilform war jetzt angesagt und wenn es einer konnte dann Marcello Gandini, der begnadete Autodesigner der Carozzeria Bertone, der unter ande-

rem auch der Schöpfer des Alfa Romeo Montreal und des „Keils“ Lancia Stratos war.

Im September 1972 wurde der X1/9 offiziell als Mitglied der 128-Familie präsentiert. Wesentliches Merkmal des Fahrzeugs war der Mittelmotor, durch den eine ausgewogene Gewichtsverteilung und ein neutrales Fahrverhalten erreicht wurde. Die Motoren und Getriebe stammen aus dieser Typenfamilie, genauso wie einige weitere Technikbaugruppen wie Bremsanlage und einige Teile der Vorderachse. Die Karosserie war dagegen ein eigenständiges Fabrikat von Bertone, bei dem viele Formen und Details des Runabout wiederzufinden waren. Ebenso war es für Bertone in dieser Zeit nicht unty-

pisch, viele X1/9-Großserienteile in anderen bei Bertone gebauten Fahrzeugen zu verwenden; zum Beispiel die Türgriffe beim Lancia Stratos oder beim Lamborghini Urraco.

Das Fahrzeug war als „Sicherheitscabriolet“ ausgelegt. Es war ein Coupé mit Targadach und Überrollbügel. Der Fiat X1/9 ist außer der Mercedes-Benz-S-Klasse der Baureihe 116 das einzige Fahrzeug seiner Generation, das die Craschanforderungen erfüllte, die die US-Behörden für 1975 forderten.

Das Typen- und Motorenprogramm war über den gesamten Modellzyklus überschaubar. Zu unterscheiden sind grundsätzlich zwei Serien, eine mit 1300 cm³ und eine mit 1500 cm³ Hubraum. Bei beiden Grundmotoren handelt es sich um solche der Fiat-128-Motorenbaureihe mit obenliegender Nockenwelle. Diese Motorenfamilie wurde von Aurelio Lampredi entwickelt, der für Ferrari und Fiat viele Motoren schuf.

Die erste Serie von 1972 bis 1978 bildete die Ursprungsvariante mit 1300-cm³-Motor, Vergaser und Viergang-Schaltgetriebe. Je nach Baujahr leistete sie zwischen 73 und 75 PS. In den USA gab es bereits damals wegen der schärferen Abgasgesetze abgewandelte Versionen mit Abgasnachverbrennung und Abgasrückführung, die deutlich weniger Leistung hatten.

Im Laufe des Jahres 1978 wurde der optisch und technisch überarbeitete



fiat X1/9
»exklusiv-serie«

Exclusive Extras inclusive.

Erkennungszeichen der Fiat X 1/9 »Exklusiv-Serie«: Metallic-Lackierung, Sportstreifen, Leichtmetallfelgen, Zusatzscheinwerfer, Bertone-Styling.

Individualität der Fiat X 1/9 »Exklusiv-Serie«: limitierte Auflage.

Jedes Modell numeriert. Und vom Designer Nuccio Bertone signiert.

Fiat X 1/9: Mittelmotor, 1290 ccm, 75 PS, 170 km/h, 7,7 Liter DIN-Verbrauch, 5-fach ge-

lagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle, abnehmbares Hardtop (paßt in den vorderen Kofferraum), Sicherheitslenksäule, voll versenkbare Scheinwerfer.

1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung.
2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

FIAT

Fiat X 1/9 »Exklusiv-Serie«. Anderen voraus sein.

X1/9 FiveSpeed gebaut und ausgeliefert. Er erhielt aus derselben Motorenfamilie einen Motor mit nun 1500 cm³ Hubraum und ein Fünfganggetriebe („FiveSpeed“). Der mit Vergaser ausgerüstete FiveSpeed leistete in der Regel 86 PS, wobei es auch einzelne Versionen für besondere Märkte gab, die emissionsbedingt mit geringerer Leistung auskommen mussten. Ab 1980 wurde für den Exportmarkt in den USA (und ab 1985 für Europa) eine Version mit elektronischer Bosch-Benzineinspritzung (Bosch-L-Jetronic) und geregelter Katalysator gebaut. Diese Version leistete 75 PS.

1982 erfolgte die Übergabe an Carozzeria Bertone.

Die Hauptstützen des US-Geschäfts von Fiat in den frühen 1980er-Jahren bildeten der Fiat 124 Spider, der X1/9 und die US-Versionen des Ritmo sowie des 131. Etwa 75 Prozent

der gesamten Produktion des X1/9 wurden zu dieser Zeit nach Nordamerika verkauft. Wegen rückläufiger Gewinne aus dem US-Markt gab es jedoch Überlegungen, die Produktion des Fiat X1/9 einzustellen. Bertone, der das Auto entworfen und von Anfang an die Karosserie gebaut hatte, schlug vor, den Wagen unter der Markenbezeichnung Bertone X1/9 weiterhin anzubieten. Fiat nahm das Angebot an und sagte zu, Bertone weiterhin mit den technischen Bauteilen zu beliefern. Zum Vertrieb wurde das Fiat-Händlernetz genutzt.

Ab Frühjahr 1982 wurde das im Grunde baugleiche Auto unter der Marke Bertone angeboten (zunächst mit der Sonderserie IN, die auf das zehnjährige Bestehen des X1/9 Bezug nahm). Im Zuge der Katalysatortreneinführung in den späten 1980er Jahren in Europa konnte Bertone als

einer der ersten Hersteller ab April 1985 ein Fahrzeug mit geregelter Dreiwegekatalysator anbieten, da hier die bereits unter Fiat-Regie seit 1980 gebaute US-Variante als Grundlage vorhanden war.

Bertone stattete das Fahrzeug im Laufe der Jahre schrittweise besser aus (Lederausstattung, Klimaanlage, elektrische Fensterheber). Mit dem Sondermodell „Sunshine“ von 1985 wurde außerdem wieder eine ausstattungsreduzierte Variante ins Programm aufgenommen.

Die Fahrleistungen des Fiat X1/9 sind aus heutiger Sicht unauffällig. Im zeitgenössischen Vergleich der 1970er und 1980er Jahre waren sie dagegen durchaus als sportlich einzuordnen. Abgesehen von der geringen Motorleistung im Vergleich zu heutigen kleinen Sportwagen ist das Fahrverhalten vor allem auf kurvigen Strecken nach wie vor als sehr sportlich einzuordnen, was auf die Mittelmotorbauweise zurückzuführen ist.

Anfang 1988 wurde der Vertrieb nach ca. 165.000 Exemplaren beendet. Die Produktion war bereits 1987 eingestellt worden. Ebenfalls 1987 erschien das letzte offizielle Sondermodell mit der Bezeichnung Gran Finale, ausschließlich für den britischen Markt. Ausgestattet war es mit einer Mica-Metallic-Lackierung in Blau oder Rotbraun, Alcantara-Innenausstattung, OZ-Rädern und Vergasermotor.

Technische Daten:

Produktionszeitraum: 1972-1988

Klasse: Sportwagen

Karosserieversionen: Coupé

Ottomotoren: 1,3–1,5 Liter

Leistung: 75–85 PS

Länge: 3830–3980 mm

Breite: 1570 mm

Höhe: 1143-1170 mm

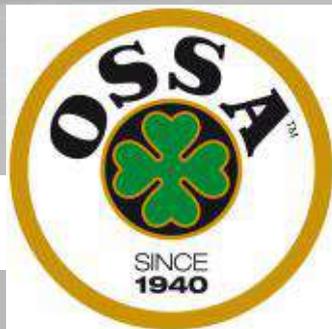
Radstand: 2202 mm

Leergewicht: 880-980 kg

Vorgängermodell Fiat 850 Spider

Nachfolgemodell Fiat Barchetta

Uwe Sautter OCV



OSSA

und

Santiago Herrero

zwei spanische Legenden

OSSA war ein spanischer Motorradhersteller. Gegründet von Manuel Giró, einem Industriellen aus Barcelona. Die Firma gab es von 1924 bis 1982. OSSA war vor allem für seine Zweitakt-Leichtbau Motorräder für Trial, MotoCross und Enduro-Maschinen bekannt. OSSA war die Abkürzung für *Orpheo Sincronic Sociedad Anónima*.

OSSA produzierte 1924 Kino Projektoren für den spanischen Markt und begann 1940 auch Motorräder herzustellen. Die sehr hohe Qualität der Sportgeräte war vor allem in Europa und Nordamerika sehr gefragt.

Manuel Giró unterstützte den spanischen Motorrad-Sport in allen Bereichen. Der erste ganz große Erfolg stellte sich aber erst 1967 beim 24 Stunden Rennen von Barcelona ein. Im Grand Prix Sport wagten sie sich mit der spanischen Motorrad-Legende Santiago Herrero der von seinen spanischen Landsleuten, nur liebevoll "Santi" genannt wurde. Der Einzylinder- Zweitakt "Dampfhammer" war leistungsmässig den Japanern unterlegen, aber Giró's Sohn Eduardo baute ein Magnesium-Monocoque-Rahmen der extra leicht und verwindungssteif war. So konnte Santiago Herrero locker mithalten, ausserdem galt er als extrem guter Rennfahrer. Sein Verhältnis zum Firmengründer, war wie Vater und Sohn.

Santiago Herrero wurde am 9. Mai 1942 im Madrid geboren. Im Alter von zwölf Jahren kaufte er sich sein erstes Motorrad und mauserte sich schnell zu einem begnadeten Fahrer und Techniker. Ab 1962 stieg er auf einer Derbi in den Motorrad-Rennsport ein. Dann wechselte er auf eine Bultaco Tralla 125ccm und dann ging er zur Motorradfirma Lube. 1964 und 1965 wurde er dritter und zweiter in der spanischen 125ccm Meisterschaft. Leider ging



dann Lube pleite. 1966 heuerte ihn OSSA in deren Entwicklung und als Fahrer an. 1967 gewann er mit einer 230ccm OSSA die spanische 250ccm Meisterschaft. Nächster Schritt war die Teilnahme an der 250ccm Weltmeisterschaft. Die etwa 20kg leichtere OSSA hatte ca. 10-15PS weniger als die Konkurrenz. Strassenlage und Bremsverhalten waren durch das steife Monocoque aber den anderen einen Schritt voraus. Er wurde 1968 Siebter in der 250ccm Weltmeisterschaft und spanischer Meister.

1969 gewann "Santi" drei Grand Prix Rennen, als er das Rennen in Spa gewann lag er in der Weltmeisterschaft



Sein letztes Rennen - Isle of Man 1970
Santiago Herrero auf OSSA 250ccm

vorn, stürzte dann aber beim Ulster Grand Prix und brach sich den Arm. Beim letzten Rennen in Jugoslawien stürzte er nochmals und die Titel-Hoffnungen waren dahin. So wurde er nur WM-Dritter.

1970 lag er in der Weltmeisterschaft in Führung. Das Rennen auf der Isle of Man stand am 8. Juni 1970 an. Er stürzte dort in der ersten Runde zerbrach seine Windschutzscheibe, fuhr aber weiter. In der letzten Runde lag er auf dem dritten Platz. Bei Kilometer 13 (Westwood Corner) verlor er die Kontrolle über seine Maschine und kollidierte in der Linkskurve mit Stanley Woods. Das es an diesen Tag extrem heiss war, löste sich an einigen Stellen der Asphalt auf, dies war wohl die Ursache für den Sturz. Woods kam mit Knochenbrüchen davon, Santiago Herrero wurde mit einem Helikopter ins Krankenhaus geflogen. Er erlag zwei Tage später seinen schweren Verletzungen. Er wurde 28 Jahre alt, hinterliess Frau und eine Tochter. Santiago wurde in Bilbao beigesetzt und gilt noch heute als Nationalheld in Spanien. Die Firma OSSA war so geschockt, das sie sich sofort aus dem Grand Prix zurückzog.

OSSA baute dann nur noch Straßen- und Enduro-Maschinen. Diese waren sehr erfolgreich. 1979 tat man sich noch mit Bultaco zusammen, aber 1982 kam dann der Konkurs, wie bei vielen anderen Herstellern in Europa, war die japanische Übermacht nicht mehr aufzuhalten.

2009 wurde OSSA durch spanische Investoren wiederbelebt. Im spanischen Girona wurde unter dem Namen OSSA Factory und mit dem altbekannten Logo wieder produziert. 2014 fusionierte Ossa mit dem spanischen Hersteller GasGas. 2015 wurde GasGas durch Torrot übernommen, Ossa wurde nicht mitübernommen und geschlossen.

Uwe Sautter OCW

Fiberfab FT-Bonito

die Flunder aus Ditzingen



Ja, auch Ditzingen hatte einen „Autohersteller“, allerdings klein und es wurden nur Kit-Cars hergestellt, aber immerhin.

Fiberfab war ein selbstständiger Zweigbetrieb einer amerikanischen Firma, die ein ganze Reihe von Sonderkarosserien für die VW-Basis lieferte. Dort wurden auch Karossen für die damalige Formel V- Olympic hergestellt. 1965 gründet Jörgfrieder Kuhnle die Firma Fiberfab-Karosserie in Grunbach bei Stuttgart. Später zog man nach Ditzingen um. Mit den Sportwagen-Bausätzen AZTEC, Bonanza und Bonito ist er einer der Ersten mit einer Kunststoffkarosserie.

Der Fiberfab Bonito wurde im September 1969 auf der Frankfurter IAA erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Wagen war ein 2+2-sitziges Sportcoupé mit flacher Bugpartie, niedriger Gürtellinie und kantigem Abrissheck auf dem Fahrgestell und mit dem Motor des VW Käfer. Das Aussehen des Bonito erinnerte an den legendären Ford GT40. Fiberfab bot den Bonito ausschließlich als Kit Car an, als Bausatz zum Selberbauen. Lediglich die Musterfahrzeuge wurden fahrfertig aufge-

baut. Normalerweise wurden die Bonito-Bausätze mit der Bahn transportiert, und zwar in eigens zu diesem Zweck gezimmerten großen Holzkisten. Viele Kunden holten ihren Bonito-Bausatz allerdings auch selbst ab. Ein VW-Pritschenwagen oder ein offener Pkw-Anhänger reichten dafür aus. Ein Bausatz kostete anfangs 3600 DM. Begabte Schrauber schafften es in 100 Arbeitsstunden einen Bonito auf die Beine zu stellen. Sinnvoll war es einen 1500-Käfer Motor einzubauen

um akzeptable Fahrleistungen zu erzielen. Besser noch einen getunten VW-Motor oder gar einen 4 Zylinder Porsche Motor. Das TÜV-Gutachten galt aber nur für den VW 1500-Motor.

Während seiner knapp zehnjährigen Bauzeit stellte Fiberfab nach Angaben von Firmenchef Jörgfrieder Kuhnle mehr als 1000 Bonito-Bausätze her. Nach Informationen der „Bonito & KitCar IG Deutschland“ existieren allein in Deutschland noch rund 100 VW Käfer mit Bonito-Karosserie. Nicht einmal die Hälfte von ihnen ist aber noch fahrtüchtig bzw. mit einer Straßenzulassung versehen. 1978, ein Jahr vor dem Auslaufen der Bonito-Fertigung, kostete der Bausatz 4490 DM; hinzu kamen eine Reihe von Zubehörteilen, die Verpackungs- und Versandkosten und die Mehrwertsteuer.

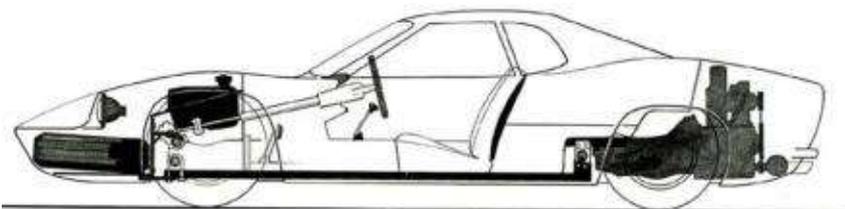
Die Karosserie aus glasfaserverstärktem Kunststoff wurde bei Fiberfab in Handarbeit im Spritzverfahren hergestellt. Arbeitstäglich konnte eine Karosserie gefertigt werden, denn das Gemisch aus Glasfäden und Polyesterharz brauchte gut einen Tag zum Aushärten, ehe es zur Weiterverarbeitung aus der Negativform herausgehoben werden konnte. Im Bonito-Bausatz enthalten waren die grundierte Rohkarosserie, die beiden Türen, Motor- und Kofferraumhaube, die vollständige Innenverkleidung, das Instrumentenbrett sowie der





FI BONITO Sportcoupe 2-türig 2+2 Sitze
für VW Chassis Typ 1 (1200 - 1300 - 1500 - 1600 Käfer)

Länge	3200 mm	Sitzhöhe (bevor)	850 mm
Breite	1600 mm	Sitzhöhe (hinten)	850 mm
Höhe	1150 mm	Wendekreis	11 m
Radaufwand	2400 mm	Gewicht ca.	680 kg
Radstrecke (hinten)	190 mm	Zul. Gesamtgewicht	1100 kg



Dachhimmel und die Seitenverkleidungen. Hinzu kamen weitere wichtige Bauteile wie beispielsweise die Versteifungselemente für das Chassis, die Seitenscheiben, Fenster- und Türdichtungsprofile, Zierleisten, eine ausführliche Bauanleitung mit vielen anschaulichen Detailfotos und das Mustergutachten für den TÜV. Die mitgelieferte Bauanleitung enthielt neben der Beschreibung für

den Aufbau der Karosserie auch etliche nützliche Tipps, denn viele Teile wie Front- und Heckscheibe, Lampen, Rückleuchten oder Blinker waren nicht im Lieferumfang enthalten. Basisfahrzeuge und Großserienteile Als Basisfahrzeug wurden gebrauchte VW Käfer verwendet, die vom Käufer des Bausatzes selbst zu beschaffen waren. Nach dem Abnehmen der Käfer-Karosserie ließ sich die fertig



montierte Bonito-Karosserie auf das Käfer-Chassis aufsetzen und wurde, wie beim Käfer üblich, mit der Bodengruppe verschraubt. Fiberfab veranschlagte für die komplette Montage rund 100 Arbeitsstunden. Hinzu kam die Lackierung. Nahezu alle Käfer-Bauteile konnten wiederverwendet werden, so auch Motor und Getriebe und die gesamte technische und elektrische Ausrüstung. Fahrfertig wog der Fiberfab FT Bonito nur rund 680 Kilogramm und war damit etwa 40 Kilogramm leichter als der Serien-Käfer. Vorn saß man in anatomisch geformten Sitzschalen, im Heck reichte es nur für eine Not Sitzbank. Als Windschutzscheibe empfahl Fiberfab die des Ford 12M P6, als Heckscheibe die des Opel Rekord Coupè C. Die Scheinwerfer stammten vom Ford 15M P6, die Rückleuchten von Hella, die Blinker vom NSU Prinz.

1979 wurde die Produktion eingestellt.

Jörgfrieder Kuhnle, seines Zeichens Designer des Bonitos, hat die Firma Fiberfab GmbH Fiberglas-Formteile später nach Ilsfeld-Auenstein umgezogen. In den 1990er Jahren übergibt der Senior die Firma Fiberfab an seinen Sohn Christian. Die Kuhnle's bauen dort heute Formteile aus Kunststoffen und Kohlefaser, für Fahrzeuge.

Uwe Sautter OCW

REISEBERICHT VON ARNO - TEIL 2

Mit dem Kadett A zu den Oberitalienischen Seen Lago di Maggiore, Lago di Lugano, Lago di Comoaber bitte nicht geradeaus auf dem schnellsten Weg !

Vom 21. Juni bis 1. Juli 2016dorthin wo der Süden sanft die Berge küsst ...



Schon Goethe war begeistert, als er in Oberitalien schwärmte: "Wie sehr wünschte ich meine Freunde einen Augenblick neben mich, dass sie sich der Aussicht freuen könnten, die vor mir liegt"

25. Juni 2016

An diesem Tag bin ich wirklich früh gestartet um einmal rund um den Lago di Lugano zu fahren. Dabei habe ich natürlich nur die kleinen Sträßchen direkt entlang dem See genommen hautnah am urbanen, dörflichen und städtischen Leben. Schon Goethe war begeistert, als er in Oberitalien schwärmte: „Wie sehr wünschte ich meine Freunde einen Augenblick neben mich, dass sie sich der Aussicht freuen könnten, die vor mir liegt!“

Zunächst habe ich natürlich einen kleinen Streifzug durch Lugano, größtenteils in Seenähe, unternommen. Die Lage der heimlichen Hauptstadt des Tessins ist wunderschön, am frühen Vormittag verliert sich der See teilweise noch im Dunst. Im Zentrum gibt sich Lugano großstädtisch und selbstbewußt. Hotels, Kongresshaus und Messehallen haben in der Altstadt zwischenzeitlich viele historische Gebäude verdrängt. Maßanzug und Prada-Kostüm gehören am drittgrößten Finanzplatz der Schweiz nach Zürich und Genf zum Straßenbild.

Und im Stadtpark an der Anlegestelle habe ich dann noch mir zunächst unbekannte Musikklänge vernommen. Das hat mich natürlich

interessiert und so habe ich eine Menge über den Musiker und sein „Instrument“ und über den physikalischen Hintergrund erfahren. Das Theremin ist ein 1920 erfundenes elektronisches Musikinstrument, das



einzig verbreitete Musikinstrument, das berührungslos gespielt wird und dabei direkt Töne erzeugt. Das geschieht dadurch, dass die elektrische Kapazität des menschlichen Körpers ein elektromagnetisches Feld beein-

flusst. Dabei beeinflusst die Position der Hände gegenüber zwei Elektroden („Antennen“) die Stärke der Veränderung. Die sich ändernde Schwingung des Feldes wird verstärkt und als Ton über einen Lautsprecher ausgegeben- verstanden?. Und was man noch so alles auf der Fahrt um den See zu sehen bekommt: da gibt es wo man es überhaupt nicht vermutet mitten in einem Städtchen die „Villa Meridiana“ und mitten auf dem schönen Grundstück noch einen kleinen Dampfer. Da ist wohl ein Bastlertraum in Erfüllung gegangen, nur wie kommt das Schiff aufs Wasser? Und weiter geht die Fahrt immer am See entlang, manchmal durch kleine Schluchten um anschließend wiederum den Blick auf den See frei zu geben. Und am Abend habe ich wie so oft schon ein wirklich nettes Hotel, direkt am See oberhalb von Lugano in Valsolda, gefunden. Das war früher einmal ein Kurhotel für „städtische Damen“, viel Flair und heute ganz auf modernem Stand. Fazit: ein schöner Abend auf der Terrasse, nette kommunikative Gäste und ein schmeckendes Abendmenue mit gehalt-vollem Rotwein- danach war Pause....

26. Juni 2016

Auch an diesem Tag ging ich wieder bei Zeiten auf die Strecke die mich diesmal an den und um den Lago di Como führen sollte. Viele Italiener loben den Lago di Como mit seiner Form eines auf den Kopf gestellten Y, seinen Halbinseln als den schönsten See Italiens. Rund um den See geht von jedem Minidorf ein anderes Flair aus. George Clooney hat dem Comer See Glanz verliehen. Aber Altkanzler Adenauer setzt man dort sogar ein Denkmal. Mein Weg führte mich zunächst über Porlezza nach Cadenabbia, eine schöne Strecke über die Höhen und hinab an den Como-See. Cadenabbia ist ein kleiner, aber wohl einer der berühmtesten Orte am See. Das idyllische Dorf am Westufer des Como-See ist



in zwei Ortsteile aufgeteilt. Griante, das historische Viertel etwas höher am Hang gelegen, ist über eine Panorama-Treppen-Straße erreichbar. Viele Besucher kamen und kommen noch immer vor allem in den Sommermonaten hierher an den Como-See. Früher waren es vor allem die adligen Engländer, Literaten und die Musiker, die sich von der Aura des Ortes zu den schönsten Texten und Partituren inspirieren ließen. Goethe und Heine zum Beispiel, aber auch Giuseppe Verdi, der monatelang hier seine Zeit verlebte und seine Oper La Traviata komponierte. Seine heutige Bekanntheit erreichte Cadenabbia jedoch besonders durch Altkanzler



Adenauer. Er betrachtete Cadenabbia als seine zweite Heimat und hielt sich von 1957 bis 1966 bis zu 3 mal im Jahr hier auf.

Nur wenige Kilometer südlich von Cadenabbia liegt Tremezzo dem ewiger Frühling nachgesagt wird. Wegen der üppigen Blütenpracht seiner Gärten heißt dieser Abschnitt des Como-See „Azaleenriviera“. Kein Wunder dass hier die schönsten Villen und eines der nobelsten Grand Hotels, das Tremezzo Palace, stehen. Hat mich schon immer beeindruckt, eine Einkehr früher aber unerschwinglich. Und diesmal habe ich mir dann am frühen Vormittag einen Eisbecher mit Drink auf der gegenüberliegenden Seeterrasse gegönnt. Direkt entlang dem See in herrlicher Landschaft mit viel Sonne bin ich bis zum südlichsten Punkt des Sees nach Como weitergefahren. Die Natur hat Como einen grandiosen Logenplatz beschert: zu beiden Seiten die felsigen Ausläufer der Alpen und vor sich den See mit seiner geschwungenen Bucht. Weniger Badeplatz als glitzernde Kulisse für Spaziergänge im Schatten baumbestandener Uferpromenaden. Und nicht zuletzt deshalb

findet jedes Jahr im Mai eines der bekanntesten Oldtimer-Treffen, „Villa d'Este“, in Como statt.



Como war einer der bedeutendsten Standorte der Seidenraupenzucht. Noch heute sind marktführende Unternehmen der Seidenverarbeitung hier aktiv, was sich in den Geschäften von Como widerspiegelt. Alessandro Volta, ist wohl der bekannteste Sohn von Como, berühmt für seine Entdeckungen und Erfindungen des elektrischen Lichtes; nach ihm wurde die Einheit der elektrischen Spannung benannt. Am Nachmittag bin ich dann auf der rechtsliegenden Seestraße recht gemütlich und an allem interessiert hoch nach Bellagio gefahren. Und siehe da wir. d.h. mein Kadettchen und ich, trafen einen alten Bekannten: einen VW Käfer der aber gute 15 Jahre jünger als mein Kadett war. Dennoch diese Chance einer vergleichenden Gegenüberstellung ließ ich mir nicht entgehen. Von vorn als auch von hinten sieht der Käfer ja wuchtiger aus hat aber dennoch einen kleineren Kofferraum (vorne) und leistungsschwächeren Motor (hinten). Beim Kadett ist dies alles eben umgekehrt.... dennoch hat

mir der VW Käfer in seiner ganzen Performance sehr gut gefallen. Und zum Schluß kam dann noch der Besitzer aus dem Haus, anfangs etwas ängstlich bangend um seinen Oldie, danach aber nach lautem eingehenden Gedankenaustausch doch noch mit glänzenden Augen ... eben ein Italiener mit viel Benzin im Blut.

Auf dem weiteren Weg nach Bellagio bin ich an vielen schönen Orten und Sehenswürdigkeiten vorbeigekommen. Alle aufzählen und darüber berichten zu wollen sprengt den hier vorgegebenen Rahmen. Leider sind auch viele „Schmuckstücke“ inzwischen verlassen bzw. dösen vor sich hin, wartend auf bessere Zeiten. Sicherlich ist nicht immer das nötige oder auch fehlende Geld der Grund. Was noch vor zwei Generationen für den Land- und auch Geldadel erstrebenswert war ist der heutigen Nachfolgegeneration nicht mehr so wichtig. Da lebt es sich nach deren Vorstellung doch besser in der nächsten größeren Stadt und möglichst in einem Penthouse- welch Wertewandel sich da mittlerweile



vollzieht!

Aber einige aus der „New Generation“ besinnen sich nach dem Motto „zurück in die Zukunft“, auf das Ererbte: sie bauen um, bringen neue Ideen ein und schaffen so neue Werte die dann wieder von einem nachhaltigen positiven Dasein sind - hoffentlich. Die unvergleichliche Lage von Bellagio zwischen den beiden Seearmen macht den ehemaligen Fischerort zum touristischen Tagesziel. Schön sind die Laubengänge der Uferpromenade mit den Traditionscafés sowie die Treppengassen der Altstadt. Neoklassizistische Häuser

und zahlreiche Prachtbauten verströmen das etwas verblichene Flair der Belle Époque.

Von Bellagio aus war es nur noch ein kleines Stück bis zu meinem Zielort Menaggio. Ein Spaziergang an der Seeuferpromenade bietet neben der herrlichen Blumenpracht und den Palmen einen fantastischen Blick auf die Mitte des Sees. Auch ein Rundgang durch die engen verwinkelten Gassen der Altstadt ist lohnenswert. Mit den großen Bürgernhäusern aus dem 19.Jh. verströmt der Ort an jeder Ecke die Atmosphäre der klassischen Sommerfrische. Im Herzen von Menaggio liegt die Piazza Garibaldi mit vielen Cafés, Bars und Restaurants die alle zum Verweilen einladen. Nichts da, ich selbst war an diesem Spätnachmittag anders fixiert, wollte schnellstens ins Hotel um nachhaltig zu revitalisieren für den bevorstehenden Abend. Im Zentrum von Menaggio, direkt am See, genießt das Hotel Bellavista ein herrliches Panorama im Herzen des Como-See. Dort habe ich eingeecheckt und bin

anschließend in den großen schönen Pool eingetaucht; was für ein Glücksgefühl bei toller Aussicht und ich meine nicht nur den Seele?

Der heutige Tag ist ein besonderes Datum- der Geburtstag meiner leider verstorbenen Frau. Mehr als ein Grund diesen Tag zu einem guten angemessenen Abschluß zu bringen. So habe ich mir auf der Terrasse ganz vorn am Wasser einen kleinen Tisch für 2 Gedecke reservieren lassen. Der Service war erstaunt als ich nach dem Studium der ansprechenden Speisekarte dann nur eine Bestellung aufgab und um den Verbleib des



zweiten Gedecks gebeten habe. Irrendwie haben es dann die Kellner aufgrund ihrer Menschenkenntnis wohl verstanden- hoffentlich richtig! So gestaltete ich eben auf meine Art in schöner Erinnerung diesen Abend, genoß das Essen und den Wein und konnte mich an dem stimmungsvollen Ausblick kaum sattsehen- an meine Träume nächstens kann ich mich nicht erinnern, vielleicht auch besser so.



Teil 3- folgt im OCW Blättle 01/2024

OCW Interna

Mitgliederanzahl: 143

Als neue Vereinsmitglieder dürfen wir begrüßen:

Bernd Jachowski aus Weissach
Klaus Müller-Sybrichs aus Hemmingen
Thorsten Mattis aus Althengstett
Dawn Bartell aus Weissach
Alfred Memmer aus Weissach
Max Nickel aus Friolzheim
Uwe Klumpp aus Leonberg
Philipp Walther aus Weissach
Charles Jeannin aus Illingen

19.07.2023 Ausschußsitzung Rückblick OTT, diverse Beschlüsse, Werkzeuge
09.08.2023 Ausschußsitzung Planung Tag des offenen Denkmals
09.08.2023 Ausschußsitzung Planung Tag der offenen Tür beim OCW
17.08.2023 OCW Planwagen verstellt in Scheuer.
25.08.2023 Werkstatt schrauben Fiat 124
09.09.2023 Ausschußsitzung Planung Jahresausfahrt, Termine 2024
12.09.2023 OCW Banner über Carport angebracht.
14.09.2023 Zeltkisten beschriftet und aufgeräumt Carport
06.09.2023 Ausschußsitzung Planung Jahresausflug, Termine 2024
04.10.2023 Ausschußsitzung Besprechung, Glasfaser, Photovoltaik+Termine 2024

Der OCW Clubshop stellt seine neuen Produkte vor:

Basecap: 15.-€ Farbe: Anthrazit mit grünen OCW-Logo gestickt
Wintermütze: 17.-€ Farbe: Anthrazit mit grünem OCW-Logo gestickt
Poloshirts: Preis auf Anfrage ca.36.-€- Farbe: Anthrazit mit gelben OCW-Logo gestickt
Olymp Hemd: Preis auf Anfrage ca.56.-€ lang oder kurz Arm- Farbe: weiß OCW-Schriftzug am Kragen grün gestickt und OCW-Logo an der Brusttasche grün gestickt

erhältlich bei:
Info Club-Shop Betreuung
Udo.lepple@t-online.de



Vereinseigene Termine

11.06.2023 Ehrenmitglied Herbert Linge Geburtstag 95 Jahre
20.07.2023 Vortrag Kurt Ahrens beim WAC + Solitude Revival
22.07.2023 Grillabend auf dem Herbert-Linge-Platz beim OCW
06.08.2023 Traktorausfahrt
10.08.2023 Einladung Bauhof grillen H.L.-Platz 12:30 Uhr
19.08.2023 Besuch Seifertshofen Kiemele Vorführung
27.08.2023 Flugtag + Oldtimertreffen Wildberg
27.08.2023 Cars + Coffee Oldtimer Bad Liebenzell Kurpark
03.09.2023 Oldtimer Burg Stettenfels Untergruppenbach
10.09.2023 Bahnhofsfest Weissach mit GES
13.09.2023 Clubabend Vortag Restauration Jaguar MK 7
16.+17.09.2023 Tag der offenen Tür Vereinsheim
23.+24.09.2023 Jahresausflug Bodenseeregion (Engen)
15.11.2023 Clubabend Vortag Michael Hölscher
09.12.2023 Weihnachtsfeier im Waldhorn Heimsheim 19:00 Uhr

Termine sind immer tagesaktuell über das Netz auf unserer Homepage abrufbar!

Sonstige Termine

Freitagstreff im OCW Clubheim tagesaktuelle Einladung ab 19:00 Uhr
Aktuelle Arbeiten Dienstag und Donnerstag ab 10:00 Uhr im Clubheim auf Abruf.
Schraubertreff: Jeden 1. + 3. Dienstag im Monat ab 17:30 Uhr in der OCW
Werkstatt. Für alle Interessierten mit und ohne Schrauberkenntnissen (zur Zeit Motorrad).
Walzenmodelltreff: Auf Abruf je nach Art des Fertigungsfortschritts.
Alle Termine ohne Gewähr, Liste wird ständig aktualisiert.

Termine sind immer tagesaktuell über das Netz auf unserer Homepage abrufbar!

Schnappschuss



"The big one"

Suche

Suche alles vom Militär zur Komplettierung meines Militärarchivs. Gesucht werden Flugzeugteile, Orden, Urkunden, Fotos, Ausrüstung, Helme, Uniformen, Säbel, Bajonette und ähnliches gegen Bezahlung.
Roland Watzl, Weissach 07044/32217



Wir lieben unser Handwerk!

Als Familienbetrieb
backen wir traditionell nur
das Beste.

Feinste Brot- und Backwaren
Kuchen, Gebäcke
Festliche Torten, auch nach Ihren Wünschen.

Stammhaus
71287 Weissach, Gumpfenstraße 4
Telefon 07044 916655
71287 Weissach-Flacht, Leonberger Straße 5
Telefon 07044 2349892
71297 Mönshelm, Leonberger Straße 8
Telefon 07044 7428
71254 Heimerdingen, Hausgasse 10
Telefon 07152 6188211
71735 Nußdorf, Pappelstraße 1
Telefon 07042 1027585

Clement 
Bäckerei Konditorei
Café

*wir freuen uns
auf Ihren Besuch!*




Öl- und Gasfeuerung
Solartechnik
Kundendienst

ANSEL
HEIZUNGSBAU

Gregor Ansel Zentralheizungs- und Lüftungsbau
Heinrich-Meine-Str. 3
71254 Ditzingen
Tel.: 07152/53685 Fax: 07152/90515



**Holger Marquardt -
Instandsetzungen aller Art**

Umfassender
Service für
Landmaschinen,
Motorräder und
Autos aus
Meisterhand

- Restauration
- Reparatur
- Instandsetzung
- Wartung
- Hauptuntersuchung
- Abgasuntersuchung







Holger Marquardt
Neue Straße 2
71254 Heimerdingen

Tel.: 07152 / 33 99 261
Fax: 07152 / 33 99 262
Email: info@holger-marquardt.de
www.holger-marquardt.de

Bauen ist unser Handwerk

Der komplette Rohbau

von Ein-, Mehrfamilien-,
und Reihenhäusern, sowie
Büro- und Industrie-
objekten.

Das Essig-Leistungsspektrum auf einen Blick:

Hochbau

Rohbauarbeiten, Isolier- und Maurerarbeiten, Stahlbetonarbeiten

Umbau/Sanierung

Mit modernster Technik und geschulten Mitarbeitern alte Bausubstanz erhalten - vom Keller bis zum Dach -

Bau-Dienstleistungen „rund ums Haus“

Erd- und Kanalarbeiten, Hofbefestigungen, Pflasterarbeiten, Stützmauern, Garagenbau

Seit über 70 Jahren unverwechselbar in Qualität und Leistung.

Karl Essig GmbH
Iptinger Str. 47, 71287 Weissach
Telefon 07044 9350-0
www.essigbau.de

ESSIG baut.



Ihr Großteilebeschichter
in Baden-Württemberg

bis 12 x 2,6 x 4,0 m 4 to



[Ausbildung](#) | [Stellenangebote](#) | [Anfrage senden](#) | [Ihr Weg zu uns](#) | [Impressum](#) | [Datenschutz](#) | [AGB's](#)

- » Startseite
- » Pulverbeschichten
- » Strahlen
- » Sweepen
- » Spritzverzinken
- » Qualität hat Priorität
- » Leistungsalphabet
- » Die Firma
- » Unser Team
- » Referenzen
- » Bildergalerie
- » Downloads

Jumbo-Coat®



MEEH Jumbo-Coat® GmbH
Robert-Bosch-Straße 3
71299 Wimsheim
Tel. 07044/96151-0
Fax 07044/9515199
E-Mail [senden](#)

[Anfrage senden](#)

**Ihr Pulverbeschichtungs-Spezialist von
A wie Autorahmen bis Z wie Zäune**

[hier erfahren sie mehr...](#)