

**VETERANEN-FAHRZEUG-VERBAND e.V.**

Internationale Vereinigung der Freunde historischer Fahrzeuge

Zentrales Sekretariat des VFV e.V.,

Elvira Trapp, Riedstraße 10 a, D-61137 Schöneck,

Tel. 0 61 87 / 73 92, Fax 0 61 87 / 70 85

Bankverbindung Sparkasse Südliche Weinstraße, Landau,
Konto Nr. 35 002 914, BLZ 548 500 10**Jahresbeitrag** für Einzelmitglieder DM 60,-, für Clubs DM 100,-
Mitglieder neue Bundesl. DM 40,-, befristet 12/95**VORSTAND**

| | |
|--------------------------|--|
| Präsident | Karl Reese, Walther-Rathenau-Str. 105, 64560 Riedstadt, Tel. 0 61 58 / 8 55 01 |
| Vizepräsident | Horst Armbruster, Industriestr. 48, 79194 Gundelfingen, Tel. Büro 07 61 / 27 34 07, Privat 07 61 / 58 04 00 |
| Schatzmeister | Johannes Gadinger, Hauptstr. 10, 67489 Kirweiler, Tel. 0 63 21 / 9 57 20, Fax 0 63 21 / 95 72 13 |
| Vorstandsmitglied | Nico Hansen, Buchenstraße 24, 25462 Rellingen, Tel. 0 41 01 / 3 17 76 |
| Vorstandsmitglied | Christian Zimmerlin, Kindergartenstr. 12, 79268 Bötzingen, Tel. 0 76 63 / 22 85, Fax 9 94 73 |

REFERENTEN

| | |
|-------------------------------------|---|
| Norddeutschland | Nico Hansen, Buchenstraße 24, 25462 Rellingen, Tel. 0 41 01 / 3 17 76 |
| Motorradbereich | Karl Reese, Walther-Rathenau-Str. 105, 64560 Riedstadt, Tel. 0 61 58 / 8 55 01, Fax 8 71 14 |
| Automobilbereich | Christian Zimmerlin, Kindergartenstr. 12, 79268 Bötzingen, Tel. 0 76 63 / 22 85, Fax 9 94 73 |
| Fahrradbereich | Martin Grundmeyer, Alt Auringen 26, 65207 Wiesbaden, Tel. 0 61 27 / 6 27 01, Fax 6 63 01 |
| Dampf- und Nutzfahrzeuge | Walter Enz, Im Maier 5, 71735 Eberdingen |
| Sportreferent | Fritz Ludmann, Brennerstraße 100, 70839 Gerlingen, Tel. 0 71 56 / 2 53 53 |
| Veteranenmärkte | Manfred Zieger, Fortweg 3, 35463 Fernwald |
| TÜV-Referent | Karl Ersing, Mühlbachstraße 22, 88433 Schemmerhofen, Tel. 0 73 56 / 34 36 |

HISTORISCHE RENN- UND SPORTFAHRZEUGE

| | |
|--|--|
| Gesamtleitung | Horst Armbruster, Industriestraße 48, 79194 Gundelfingen, Tel. 07 61 / 27 34 07 (tagsüber), Fax 07 61 / 27 30 00, Tel. 07 61 / 58 04 00 (abends) |
| Veranstaltungs- sekretariat | Theo Krust, Hochstr. 15, 76530 Baden-Baden, Tel. 0 72 21 / 2 28 85, Fax 0 72 21 / 2 28 35 |
| Bankverbindung | Stadtsparkasse Baden-Baden, Konto Nr. 5 009 535, BLZ 662 500 30 |
| Sportbereich Motorräder | Heinrich Seibert, Weinsheimer Str. 16, 67547 Worms, T. 0 62 41 / 3 67 77, Fax 0 62 41 / 31 72 Peter Lux, Hauptstr. 202, 53347 Alfter, Tel. 02 28 / 64 43 48, Fax 02 28 / 63 43 48 |
| Automobile | Lawrence Sufryn, Hagackerstr. 21, CH-4431 Benwil, Tel./Fax 061 / 951 16 68 |
| Techn. Bereich | Christian Zimmerlin, Kindergartenstr. 12, 79268 Bötzingen, Tel. 0 76 63 / 22 85, Fax 9 94 73 |

UNSERE SPEZIALISTEN

| | |
|------------------------------|---|
| Ariel | Axel Scheuten, Bottroper Str. 234, 46117 Oberhausen |
| Bultaco | Gunther Lingelbach, Finkenloh 10, 34130 Kassel |
| DKW | Ralf Hopmann, Schäfergasse 3, 63477 Maintal |
| D-Rad | Alois Jackel, Walkenmühlstr. 23, 35708 Haiger |
| Ducati | Siegfried Kranz, Zur spitzen Kapelle, 88339 Bad Waldsee |
| Horex | Michael Mehlinger, Marzelstr. 24, 65239 Hochheim/Main |
| Nimbus | Nico Hansen, Buchenstr. 24, 25462 Rellingen/Hamburg |
| Rudge / Velocette | Prof. Dr. Helmut Krackowizer, Thorakstr. 22, A-5026 Salzburg Aigen |
| Schmiermittel | Hans Peter Kissel, Raingärten 1/2, 73650 Winterbach |
| Wanderer | Dirk Peschken, Am Juffenbach 12, 48157 Münster-Handorf |
| Pkw-Vergaser | Harry Lörcher, Goethestr. 11, 71735 Hochdorf/Enz |
| Yamaha | Walter Meier, Zum Auehof 1, 31708 Ahnsen |
| Zündapparate | Günter Kretschmer, Mittenfeldstr. 69, 70499 Stuttgart |

Bei Anfragen bitte Rückporto beilegen - DANKE!

Inhalt

| | Seite |
|--|-------|
| Wir trauern um unsere Mitglieder | 4 |
| Grußwort | 5 |
| Sonderschau Wankelmotor | 6 |
| Ältere Motorradfahrer trüben Statistik | 6 |
| 2 CV Treffen in Sinsheim | 6 |
| Kreidler Sonderschau | 7 |
| Ducati Ausstellung in Obernau | 8 |
| Motorradmuseum in Michelstadt | 9 |
| Stoewer, Reise in die Vergangenheit | 10-13 |
| Australische Hochrad-Meisterschaften | 14-16 |
| Für Sie gelesen: „Das Steyr-Waffenrad“ ... | 16/17 |
| De Dion - Bouton und sein Mechaniker . | 18-20 |
| Rallye Dom-Esch 1.5.1995 | 21 |
| Südafrika-Rallye 1995 | 21 |
| Mitgliederwünsche | 22-24 |
| Treffpunkte und Stammtische | 25-27 |
| Termine und Treffen | 28-30 |
| Automobile und Motorräder aus Bamberg ... | 31 |
| Nachdenkliches! Wie vor 15 Jahren | 32/33 |
| Der VFV beim Eis-Speedway | 34/35 |
| Chronologie einer Rennstrecke - Gabelbach-Rennen 1994 | 36 |
| Historischer Rennsport in den USA | 37/38 |
| VFV Einstellfahrten auf dem Nürburgring | 39 |
| Motorradrennen Königsbrück 1928 | 40/41 |
| Rennstrecken in der ehemaligen DDR ... | 41/42 |
| Der Hanomag WD Radschlepper | 43 |
| Technische Daten über MAG-Motoren ... | 44/45 |
| Iver-Johnson Motorrad 1916 | 46 |

Impressum

Die VFV-Informationen sind das offizielle Organ des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes e.V. Sie stehen allen Mitgliedern kostenlos zur Verfügung. Weitergabe an Dritte nur zu werbenden Zwecken. Jegliche Vervielfältigung, auf welche druck- oder photomechanische Weise auch immer, auch auszugsweise, bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Redaktion.

Die mit Namen gekennzeichneten Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers dar. Redaktionelle Bearbeitung und Kürzung eingesendeter Beiträge bleibt vorbehalten. Einsendung von redaktionellen Beiträgen oder Fotos, für die Honorar gefordert wird, nur nach Vereinbarung mit der Redaktion.

Kleinanzeigen für VFV-Mitglieder bis zu 15 Zeilen sind gebührenfrei. Darüber hinaus DM 2,- pro angefangene Zeile. Privatanzeigen für Nichtmitglieder bis zu 10 Zeilen DM 30,-, für jede weitere Zeile DM 5,-. Für kommerzielle Anzeigen aller Art findet die jeweils gültige Anzeigenpreisliste, zu erhalten über das zentrale Sekretariat, Anwendung.

Einzelpreis für Nichtmitglieder 7.50 DM

Herausgeber: Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.

Druck und Verlag: Sera Print GmbH, 64683 Einhausen

Redaktion: Karl Reese, W.-Rathenau-Straße 105, 64560 Riedstadt

Redaktionsteam: H. Armbruster, K. Reese, T. Trapp, Chr. Zimmerlin
Beiträge und Fotos in diesem Heft: H. Armbruster, M. Brachs, Dr. G. Cialla, G. Csiky, G. Gerdes, G. Geyler, B. Glunz, Ch. Guder, H. Hagelstein, M. Jordan, F. Karl, Dr. H. Krackowizer, K. Reese, R. Schulz, E. + T. Trapp, Ch. Zimmerlin.

Die nächste VFV-Info 3/95 erscheint im September 1995!

●●● **Redaktionsschluß ist der 10. August 1995!** ●●●

Ausgabe 2/95

Stoewer Greif V 8, eine Reise in die Vergangenheit

Stoewer Automobile aus Stettin hatten einen ganz besonders guten Ruf, galten als langlebig und robust. Bereits weit vor der Jahrhundertwende widmete sich das Familienunternehmen Bernhard Stoewer der Fertigung von Nähmaschinen und Fahrrädern.



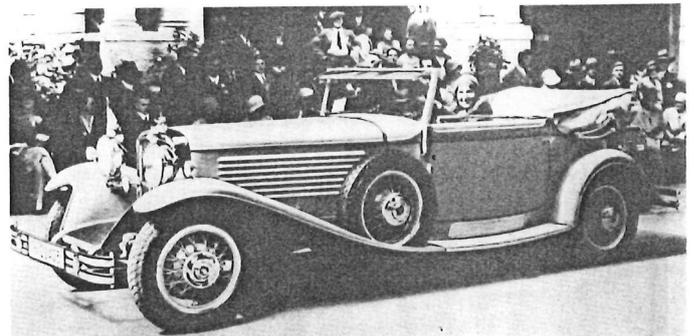
Stoewer Reklame aus der Gründerzeit. Es scheint, daß damals die Zeit, genau wie uns heute, davon eilt!

Ab 1899 nahm man den Bau von Automobilen auf. Das erste Exemplar, das noch die Zeichen der Kutschenbauer verrät, war mit einem 2 Zylinder Heckmotor ausgestattet und befindet sich heute im Polytechnischen Museum in Moskau. Neben der Pkw-Produktion wurden eine Zeitlang Traktoren und Lastwagen hergestellt. Schon sehr früh setzten die Stettiner ihre Erwartungen in den Bau von Repräsentationsfahrzeugen. In den zwanziger Jahren baute man große Limousinen und Cabriolets mit Achtzylinder Reihenmotoren, die nach amerikanischen Vorbildern konstruiert wurden. Stoewer Automobile erreichten beachtliche Sporterfolge und wurden häufig bei Schönheitswettbewerben prämiert. Das größte und schönste Stoewer Automobil war der 1930 gebaute 4,9 Liter Acht-

zylinder Repräsentant P 20. Ein zweitüriges Cabriolet, das in Baden-Baden und bei vielen Autoschönheitswettbewerben prämiert wurde. Stoewer reihte sich fortan, wenn auch nur kurzzeitig, in die Riege der Nobelkarosserhersteller ein.

Neuland wurde beschritten

Ab 1930 ging man neue, sogar unkonventionelle Wege. Es folgten eine Reihe von Fahrzeugen, die mit Frontantrieben und Schwingachsen ausgestattet waren. 1934 kam erstmalig ein Fronttriebler in zwei Versionen, als Limousine und zweitüriges Cabriolet mit der Bezeichnung „Greif V 8“ auf den Markt. Wie beim Citroen „Traction-Avant“ befand sich der Antriebsstrang: Differential, Schaltgetriebe und der V 8 Motor unter der respektablen Motorhaube. Weitere Merkmale waren Einzelradaufhängung und groß dimensionierte Bremsen. Der Greif V 8 hat trotz seiner technischen Besonderheiten keine Verkaufserfolge erzielt. 1937 stellte man die Produktion ein. Zur damaligen Zeit eines der schönsten Cabriolets aus deutscher Produktion.



Der 1930 gebaute 4903 ccm Repräsentant war ein Auto der Superlative und nahezu unverkäuflich. Nur 14 Exemplare wurden von 1930 - 1933 gebaut. Nur ein Exemplar existiert noch. Der Achtzylinder SV Reihenmotor leistete 100 PS bei 3200 1/min.

Hilferuf aus Eckernförde

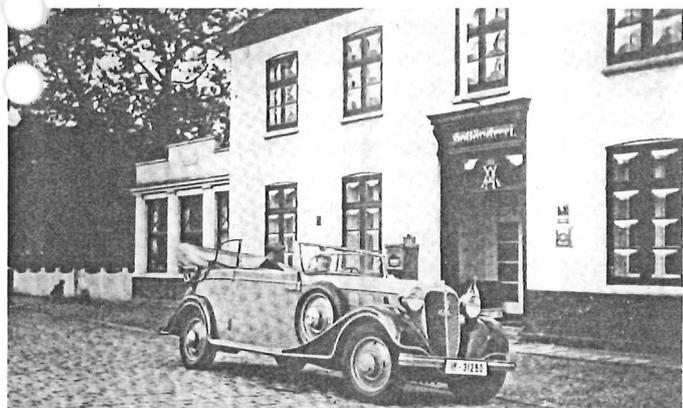
Ja, und mit diesem Modell beginnt die Geschichte, die sich vor über 35 Jahren abspielte. Damals in den Nachkriegsjahren standen noch viele alte Vorkriegsautomobile und Motorräder in den Scheunen, Schuppen und Garagen, falls sie nicht noch ihren Nachkriegsdienst verrichteten, herum. Als nun der Bauboom in den fünfziger Jahren einsetzte, gab es mancherorts Platzprobleme, der eine oder andere Besitzer mußte sich von seinen Veteranen trennen. Auf vielen Schrottplätzen standen nun die ausgehenden Vorkriegsfahrzeuge, die den Weg alles irdischen gingen.

Diesen Weg sollte auch der Greif V 8 gehen, der am Stadtrand von Eckernförde seine vorübergehende Ruhestätte in einem Holzschopf gefunden hatte. Dort stand er, nach getaner Dienstzeit, aufgebockt und mit einer Plane abgedeckt, vor sich hin. Das Auto mußte weg, denn ein Bauprojekt stand an und der Holzschopf mußte dem Bauvorha-

ben weichen. Der Besitzer namens Käselau, Inhaber eines Textilgeschäftes in Eckernförde, versuchte nun seit 1957 den Stoewer zu retten und an den Mann zu bringen und bot den Wagen für DM 1200,- an.

Für heutige Begriffe ein Spottpreis. Damals jedoch hatte ein Spezialist oder Ingenieur gerade mal zwischen DM 400,- bis 500,- brutto in der Lohntüte und andere Sorgen, als daß er sich einen Veteranen in die Garage stellte, die ja auch noch zwischen 15,- bis 20,- DM zur damaligen Zeit gekostet hätte.

Mein damaliger Freund und VFV-Mitbegründer Josef Rück aus Bottrop, meinte jedoch, daß es auf Sicht gesehen gut sei, den Stoewer zu kaufen, zumal uns kostenfrei eine trockene Scheune zur Verfügung stünde. Die 1200,- DM waren nun doch für uns eine Nummer zu groß und so ließen wir das Projekt „Stoewer“ fahren. Der gute Mann aus Eckernförde hatte natürlich unser Interesse erkannt und blieb am Ball.



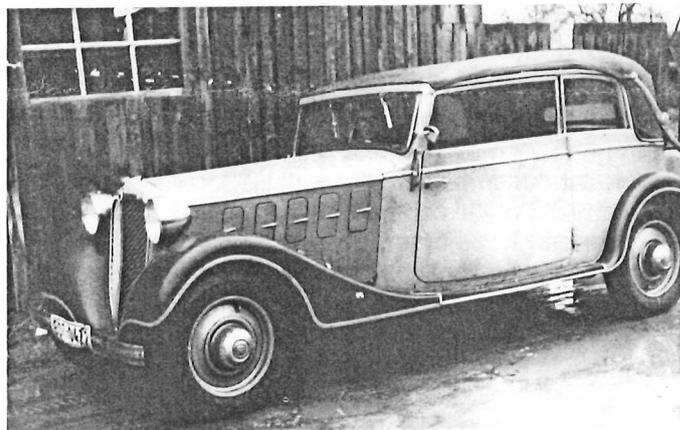
Der Greif V8, klassische Linienführung der dreißiger Jahre. Interessante Merkmale waren: Der 2,5 Ltr. V8 Motor besaß einen Leichtmetall-Zylinderblock mit nassen Laufbuchsen und LM Zylinderköpfe. Die Karosserie lag auf zwei U-förmigen Längsträgern mit Rohrverstrebungen und X-Traverse. Einzerradaufhängung vorne und hinten, Viergang-Getriebe und Zentralschmierung serienmäßig. Bereifung 5,25 x 17", Eigengewicht 1180 kg.

Für 550,- DM waren wir dabei

Anfang 1958 meldete sich dann Herr Käselau mit einem Bittbrief. Er schrieb: „Sehr geehrte Herren, bitte retten Sie den Stoewer. Es handelt sich um ein wunderschönes zweitüriges Cabriolet, siebenfach zweifarbig lackiert mit mausgrauen Ledersitzen. Das Fahrzeug befindet sich in einem betriebsbereiten Zustand und kann per Achse gefahren werden. Bitte übernehmen Sie das Automobil. Mein letztes Angebot lautet DM 550,-“. Nun, das sieht ja recht verlockend aus, meinten Freund Rück und ich, und so entschlossen wir uns, den Stoewer zu retten. Lange Rede, kurz entschlossen, das Auto wird gekauft.

Bei mir wird die Garage ausgeräumt und wir, meine Frau und ich, hatten uns nun fest vorgenommen, den Stoewer zu holen. Am Samstag, dem 22. Februar 1958 ging es dann ab Duisburg Hauptbahnhof in Richtung Norden. Nach durchschüttelter Nacht (damals ging es noch per „Dampf“) erreichten wir dann Hamburg. Umsteigen in Richtung Kiel, und weiter ging es dann mit der Bimmelbahn nach Eckernförde. So erreichten wir dann Herrn

Käselau in fröhlicher Stammtischrunde mit seinen Freunden. Die Riege staunte nicht schlecht, als sie erfuhren, daß wir den Veteran per Achse ins Rheinland fahren wollten. Mir selbst war es, je näher wir dem Ziel entgegensteuerten, zunehmender unwohl in der Magengegend. Gedanken, was würde passieren, wenn der Stoewer mit Kapitalschaden liegen bleibt? Was passiert, wenn und? Das Wetter war miserabel, es regnete in Strömen und mein Optimismus war auf den Nullpunkt gesunken. Es ging mir gar nicht gut. Anneliese packte die Gelegenheit am Schopf und meinte, daß ich es doch wohl noch schaffen werde, das Auto heil nach Hause zu steuern. Ob sie das wirklich geglaubt hat? Jedenfalls hat die Aufrüstung genutzt, wie sich herausstellte.



Da steht er nun vor dem besagten Holzschopf. Bereit zur Abfahrt, es regnete in Strömen und keiner ahnte die Dinge, die da kamen! Übrigens existieren von den 825 gebauten Greif V8 nach den letzten Recherchen nur noch vier Exemplare.

Die Sitzung im Wirtshaus wurde unterbrochen, ein Mechaniker mit einer Batterie herbeigerufen, und so begaben wir uns zum beschriebenen Holzschopf. Da stand er nun fein aufgebockt und mit einer großen Plane abgedeckt. Der Verkäufer hatte Wort gehalten, denn die Beschreibung und der Zustand entsprach seinen Angaben. Das Geschäft wurde per Handschlag besiegelt, fein säuberlich verpackt überreichte Herr Käselau uns den Kfz-Brief und die entsprechende Fahrzeugliteratur, die, wie sich später herausstellte, eine große Hilfe bei den Problemsuchen wurde. Die Reservebatterie war notwendig, denn die eingebaute war schon etwas älter und zog den Anlasser nur noch in den letzten Zügen durch. Eine neue Batterie sei nicht mehr drin, meinte der Besitzer. Nach Prüfung der Dinge wie Luftdruck, Öl und Kühlwasser hieß es: Start frei. Beim Überbrücken mittels Starterkabel hat der Mechaniker Plus und Minus verwechselt, was sich mit einem Knall und der zerborstenen Zusatzbatterie rächte. Schlußendlich schafften wir es dann doch noch, den Stoewer in die Gänge zu bringen. Mit gezogenem Choke brubbelte der V 8 in sonorem Ton vor sich hin. Rote Nummernschilder hatten wir natürlich mitgebracht und montiert. Zehn Liter Normalbenzin gab es als vorläufige Wegzehrung dazu, und die Reise konnte beginnen.

Eine Reise ins Ungewisse

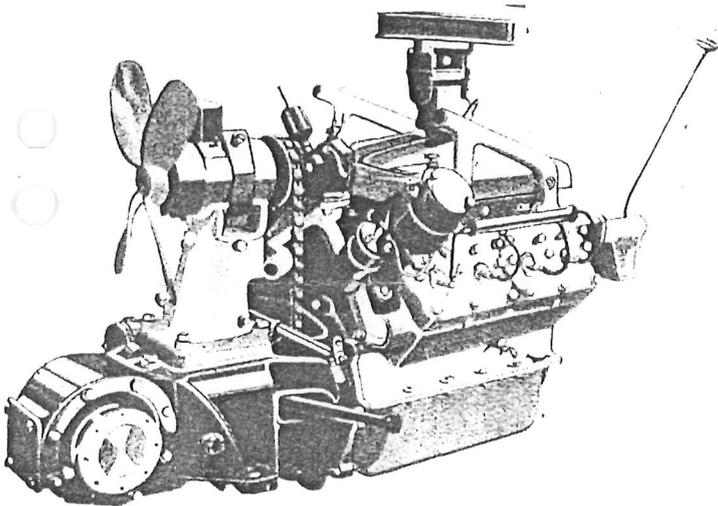
Alles war in bester Verfassung. Der einzige Punkt, der nicht dem Originalzustand des Fahrzeuges entsprach, waren



die links- und rechtsseitig in den Kotflügeln eingelassenen Reserveräder. Diese hatte man nach hinten verlegt und mit einer abschließbaren Vorrichtung versehen. Der Grund war, daß die Räder oft gestohlen wurden. Das Interieur bestand aus Einzelsitzen mit verstellbaren Rückenlehnen. Sitz und Türeninnenseiten waren mit mausgrauem Leder gepolstert. Das Armaturenbrett war mit Einblick-Instrumenten ausgestattet.

Als Lenkradschloß war ein Zahlenschloß eingebaut, dessen Code-Nummer man sich genau merken mußte! Der originale Werkzeugsatz und die reichhaltige Betriebsanleitung, die einem heutigen Reparaturhandbuch entspricht, machten mich zuversichtlich. Der Scheibenwischermotor nahm zunächst beschwerlich und jaulend seine Arbeit auf, um die beiden spärlichen Wischerblätter, die mittels Gestänge verbunden waren, über die nasse Windschutzscheibe zu transportieren.

Der Weg zur nächsten Tankstelle stand bevor. Aber was ist denn nur los? Die Kupplung rutscht ja! Anneliese schlug des Reparaturkapitel Kupplung im Handbuch auf mit dem Hinweis, daß mittels eines Hakenschlüssels der Anpreßdruck des Kupplungsautomaten eingestellt werden könne! Dank Hakenschlüssel und Handbuch wurde Problem Nummer 1 gelöst. Beim Tanken wurde der Tankwart ab der 40-Liter-Marke, die die Tanksäule anzeigte, unruhig und schaute nach unten, ob da nicht etwas undicht sei. Bei fast 60 Liter war dann die Ungewißheit zu Ende. Vorsichtshalber kaufte ich noch zwei Liter Öl dazu, denn alte Autos, insbesondere so ein Achtzylinder, verkonsumieren schon mal ein bißchen mehr Öl als üblich. Weiterfahrt in Richtung Kiel.



Das Antriebsaggregat war recht kompakt ausgebildet. Auf der Getriebekonsolle befindet sich die Lichtmaschine mit angeflanschter Wasserpumpe und Lüfter. Durch den Frontantrieb wurde ein Gliederkeilriemen fällig, sonst müßte beim Keilriemenwechsel das Getriebe vom Motor getrennt werden.

Nach etwa 20 Kilometern Temperaturanstieg auf 100 Grad. Was ist denn nun schon wieder in den Schlitten gefahren? Langsamer fahren hieß es, und so zuckelten wir zur nächsten Wasserstelle. Die Ölbüchsen wurden zum Wasserbehälter umfunktioniert. Das Öl füllten wir zusätzlich zu den 5 Litern Motorenöl. Wasser wurde aufge-

füllt und die beiden Reservebüchsen mit Wasser im Motorraum abgestellt. Die rechte Motorhaube wurde aufgeklappt, damit Anneliese das Kühlerüberlaufrohr beobachten konnte. Immer wieder kam dann der Befehl: langsamer, Kühler kocht. So schlichen wir nun im 20- bis 25-km-Tempo in Richtung Kiel.

Anneliese war Temperaturwächter, außerdem mit dem Studium der Reparatur- und Bedienungsanleitung beschäftigt und gab mir Spezialvorlesung in Sachen Ratschläge und Fehlersuche. In Kiel angekommen, der Regen hatte inzwischen nachgelassen, blieb unser V 8 mitten in der Stadt im Verkehrsgewühle stehen. Schiebehilfe war angesagt, die Batterie schaffte es nicht mehr. Dank williger Schüler, die an der Straßenbahnhaltestelle warteten, kam die Fuhre wieder in Bewegung. Es ging weiter in Richtung Hamburg.

Überraschung in Hamburg

Der große Bammel stand jedoch bevor, denn diese Stadt mußte durchquert werden, um auf die Bremer Autobahn zu gelangen. Am Stadtrand angekommen, zog ich den Choke, um dem Motor eine höhere Leerlaufdrehzahl abzuverlangen. Anneliese saß, inzwischen wurde es dunkel, mit einer Taschenlampe hinter der Windschutzscheibe und leuchtete in Richtung Überlaufrohr. Es passierte nichts, die Temperatur blieb trotz des flotten Tempos, das bei 50 bis 55 km/h lag, bei 80 bis 85 Grad. Kocht der Kühler, war immer meine Frage? Nein, kam als Antwort zurück. Zum Donnerwetter, was ist denn nur in unseren Veteran gefahren? So ging es also im strammen Eilschritt in Richtung Elbbrücken via Autobahn Bremen. Nach Passieren der Elbbrücken wurde der Verkehr weniger, ich schob den Choke wieder hinein und siehe da, es dampft. Meine Folgerung lautete: Zu mageres Kraftstoff-Luftgemisch. So schlichen wir dann weiter und fuhren in Stukenbostel ab und landeten in einem in der Nähe der Autobahn gelegenen Bauerngasthaus.

Ein beleidigendes Urteil über „unseren“ V 8

Nach Befragen, ob wir für eine Nacht ein Doppelzimmer bekämen und ob eine Unterstellmöglichkeit für unser schönes altes Auto bestünde, kehrten wir ein. Natürlich fragte ich auch nach einer Abschleppmöglichkeit für den nächsten Morgen, denn die Batterie meines Autos sei nicht mehr die beste. Der Bauernwirt wurde neugierig, ging mit mir in den Hof und öffnete das Scheunentor. Dann traf es mich sehr, als er meinte, was ich denn mit diesem alten Schlitten noch anstellen wolle, ich würde mir doch nur Ärger einhandeln und sollte mir was besseres zulegen. Den Karren würde er an meiner Stelle in die Wümme (ein nahegelegenes Fließchen) fahren. Nun gut, den Appetit ließen wir uns nicht vermiesen. Wir waren mächtig hungrig und hatten den ganzen Tag nichts gegessen. So ließen wir uns das handfeste Abendmahl mit Bratkartoffeln, Eier und Speck schmecken. Danach einen kräftigen Köhm und der Tag war gelaufen.

Der Stoewer stand mit verriegeltem Lenkradschloß, das einem Safeschloß glich, im Trockenen. Am Morgen, nach rustikalem Frühstück, klopfte ich beim Wirt an, er könne den Traktor parat machen. Die Code-Nummer für das

Lenkrad-Schloß hatte mir Herr Käselau verraten, indem er darauf hinwies, daß sie klein mit Tusche im Kraftfahrzeug eingetragen sei. Was wäre wenn? Kaum auszudenken, oder? Die Anschleppversuche verliefen zunächst nicht so recht, denn das Hanfseil riß. Danach, mit einem Schubs, lief der Stoewer und es kam Freude auf. Auf Wiedersehen und alles Gute, so verabschiedeten wir uns mit der Bemerkung, daß wir, falls wir in der Gegend seien, mal hereinschauen. Ende der sechziger Jahre hatte ich häufig in diesen Regionen zu tun und kehrte oft beim Bauernwirt ein.

Das Problem Gemischabmagerung lag mir besonders im Magen, nur fehlten die werkstattlichen Voraussetzungen, die ich hätte evtl. in Anspruch nehmen müssen. So machten wir uns auf den Weg in Richtung Bremen. Im Stadtgebiet wurde wieder der Choke gezogen und so landeten wir in Bremen.

Schimpf und Schande in Bremen

Beim forschen Einbiegen von einer Seitenstraße in die Weserallee bekam ein herannahender VW-Fahrer einen Krach und hielt an. Er kam auf uns zu und beschimpfte mich, was ich überhaupt mit so einem Vehikel auf den Straßen zu suchen hätte. Dieser Schrotthaufen gehört aus dem Verkehr gezogen und in den Hochofen, meinte er! Das war zuviel an Beleidigung für meinen siebenfach lackierten Stoewer Greif V 8. Ich gab ihm, dem Frieden zuliebe, Recht und bat um Nachsicht für meine Spinnerei. Der VW-Cabrio-Fan war zufrieden und zog stolz von dannen.

Für mich stand nun endgültig fest, eine Tankstelle oder eine Werkstatt aufzusuchen, um das Problem zu lösen. So fanden wir auch außerhalb Bremens eine Tankstelle, die eine Steigung besaß, an der wir das Auto abstellten. Es hätte ja sein können, daß der V 8 nicht angesprungen wäre. Anneliese übernahm wieder ihre Dozentenrolle und unterrichtete mich in Sachen Vergaser und Zündung. Die Einstellung und der Zündverteiler waren in Ordnung, mit konnte es nur noch am Vergaser liegen. Das war schon ein gewaltiges Werk, den Solex Doppelfallstrom-Vergaser 30 JFF neu einzustellen.

Schließlich stellte sich heraus, daß das gesamte Leerlaufsystem total verstellt war. Fein säuberlich wurde alles gereinigt, korrigiert und zusammengebaut. Nach getaner Arbeit und Einstellung sprang der V 8 an und lief wie ein Uhrwerk. Wie so oft stellt man sich im Nachhinein die Frage: Hätte ich doch und so! So ist das nun mal, wenn Du aus dem Rathaus kommst, bist Du immer klüger. Werkzeug einpacken, letzte Kontrolle, und weiter ging es dann per Landstraße durch den Teutoburger Wald in Richtung Heimat. Die Freude war groß, als der Stoewer so schön lief, das Wetter war herrlich, und so zogen wir durch die Berge.

Das Thema „Dampf“ gehörte der Vergangenheit an und unser Tempo lag zwischen 60 und 80 km/h, ja sogar mal auf über 100 km/h getestet. Der Fronttriebler verhielt sich trotz seines Alters neutral und mancher Autoler staunte, wenn er von uns überholt wurde. Anneliese meinte, daß es doch merkwürdig sei, daß uns noch keine Polizeistreife angehalten habe. Kurz vor Münster war es dann soweit.

Eine Streife, zwei Polizisten, hielten uns an. Höflich fragte der eine nach Fahrzeugschein und Führerschein, wogegen der andere sich mehr für das alte Auto interessierte. Er fragte, ob denn noch alle Dinge wie Winker, Licht usw. funktionierten. Sichtlich erfreut rief er seinem Kollegen zu, daß sogar die Winker einwandfrei funktionieren.

Dieser meinte jedoch, daß das schön sei, allerdings müsse er uns zur Kasse bitten, alldieweil wir nicht den Überführungsschein ausgefüllt hätten und ob ich mit einer Buße von 5,- DM einverstanden sei. Zähne zusammen und zahlen. Beide wünschten uns eine gute Weiterfahrt und verabschiedeten sich. In Mülheim-Ruhr angekommen, landeten wir zum Schluß noch in einem Rosenmontagszug. Das Volk jubelte uns zu in der Annahme, daß unser Automobil zum Bestandteil des karnevalistischen Treibens gehört. So landeten wir wohlbehalten zunächst in unserer Garage.

Über den Kraftstoffverbrauch war ich überrascht: Genau 15 Liter Normalkraftstoff flossen auf 100 Kilometer durch den Vergaser, der Motorenölstand lag noch über dem Maximum-Bereich, also doch kein so hoher Ölverbrauch, wie zunächst angenommen. Wie heißt es so schön: „Ende gut, alles gut!“



Die Fahrt nach Mülheim-Ruhr ist gut überstanden. Töchterchen Barbara prüfte einige Dinge auf ihre Funktionen und fand den Stoewer toll. Der Weg in die Scheune steht bevor.

Kein Happy End für den Stoewer

Wir zogen nach Freiburg und der Stoewer stand in besagter Scheune und kein Mensch kümmerte sich um ihn.

Mein Freund Josef Rück verstarb und wie so oft gab es auch Erbschaftsangelegenheiten, in die ich mich nicht noch hineinhängen wollte. Sohn Klaus, damals noch jung an Jahren, zeigte wenig Interesse, und so nahm das tragische Ende des Stoewers seinen Lauf.

Klaus Rück verunglückte bei einem Straßenrennen in Barcelona tödlich und so ging wahrscheinlich auch der V 8 den Weg alles Irdischen, der Stoewer wurde entsorgt. Vielleicht haben die Reste doch noch einen Besitzer gefunden, der ihm ein neues Leben eingehaucht hat. Meine Frau und ich sind gespannt, ob doch noch ein Stück von unserem geliebten Stoewer überlebt hat und es doch noch ein Lebenszeichen vom V 8 gibt. Nach vorliegenden Recherchen wurden von 1934 bis 1937 825 Greif V 8 gebaut.

K. R.