



OCW Blättle

Ausgabe 3/2019 16.Jahrgang
info@ocw-weissach.de



OCW Oldtimerausfahrt
Flugtag Wächtersberg



Carportausbau
OCW Scheune



Museo Nicolis
in Villafranca di Verona



Kauhsen Formel 1
der zerplatze Traum

25

1- 25
2- 50
3- 75

GA

FÜNFER AUTOPFLEGE
ExcellenceForFuture.

Lederklinik

**Felgen-
aufbe-
reitung**

**Fahrzeug-
aufbereitung**

**SB-
Wasch-
park**

Im Bühl 2-4
Weissach-Flacht
07044/9159125
www.fuenfer-autopflege.de
www.lederklinik-weissach.de

Öl- und Gasfeuerung
Solartechnik
Kundendienst

ANSEL
HEIZUNGSBAU

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

A. ULRICH
Brennholzhandel
01573/0321738

Buchenbrennholz
trocken - gesägt und gespalten
Lieferung möglich

Haben Sie genug Holz vor Ihrem Haus ?
Der nächste kalte Winter kommt garantiert auch zu Ihnen !!!

ALEXANDER ULRICH
Münheimer Str. 9 · 71287 Weissach · Flacht · Mobile: 01573 0321738
A.Ulrich.Dienstleistungen@googlemail.com

Auf ein Wort

Darf man Oldtimer auf E-Antrieb umbauen?

Ja darf man - aber ich hoffe es kommt niemand auf die Idee, diese dann noch Oldtimer nennen zu dürfen. Warum muss man automobiles Kulturgut so zerstören? Ein Motor prägt den Charakter eines Automobils stark. Ein Umbau würde einem Identitätsverlust des Fahrzeugs gleichkommen. Da wird doch einem alten Fahrzeug die Seele herausgerissen. Es bleibt eine Hülle ohne Emotionen. Vielleicht sollte man deshalb sein Euro5 oder gar älteres Fahrzeug persönlich zur Autoverwertung bringen. Auf diese Weise wäre sichergestellt, daß mein in Ehren ergrautes Auto nicht auf Elektro umgebaut oder gar in ein Entwicklungsland exportiert wird. Es scheint ja sowieso niemand gewillt zu sein, den linksgrünen Politdilettanten die Stirn zu bieten und die wahren Fakten aufzuzeigen. Jede Batterie verschandelt die Umwelt - ganz Landstriche werden für die Lithiumgewinnung verschwinden und wie sieht es mit der Entsorgung aus?. Die Nachhaltigkeit ist ein Desaster - von den Auswirkungen auf unsere Wirtschaft und Arbeitsplätze, will ich gar nicht reden. Vor Jahren haben genau diese „Staatsdiener“ die Sparlampen eingeführt, wegen des hohen Stromverbrauchs - "sie predigen Wasser und trinken Wein". Ich frage mich nur, wer wird den Strom in unermesslichen Mengen für die E-Autos liefern?. Heute fahren wir mit extrem sauberen Verbrennern, deren Entwicklung sicher auch noch nicht am Ende war.

Genießen wir solange es geht, jeden mit einem Verbrennungsmotor gefahrenen Kilometer. Ein Oldtimer ist sehen, fühlen, riechen und hören, das wäre mit einem E-Antrieb nicht mehr gegeben.

Wie gesagt, jeder kann seinen Oldtimer umbauen, wie er will, aber dann ist er in unseren Augen kein Oldtimer mehr.

Euer Redaktionsteam

Redaktionsschluss:

fürs OCW Blättle 1/2020 ist der 15. März 2020

Ausgabe 01/2020 erscheint im April 2020

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

Inhalt

Titelseite

Foto Uwe Sautter

Seite 3

Auf ein Wort

Inhaltsverzeichnis

Seite 4

Grußwort zum Jahresausklang

1. Vorsitzender Anton Rehr

Seite 5

OCW Oldtimerausfahrt Flugtag Wächtersberg

Seite 6

Cars and Coffee Oldtimertreffen Bad Liebenzell

Seite 7

Leo-Motor Classic 2019

Seite 8-9

OCW Carportausbau

Seite 10

Das OCW Walzenschrauber

Seite 11-12

MUSEO NICOLIS - einen Besuch wert

Seite 13-15

Der Kraftkarren - genannt Kraka

Seite 16-17

Mittelposter - Moto Guzzi Superalce Baujahr 1953

Seite 18-21

Kauhsen Formel 1 - der zerplatzte Traum

Seite 22-23

Bob Brown - der Mann mit dem Känguru auf dem Helm

Seite 24-27

Mercedes-Benz T80 Rekordwagen

Seite 28

WMR - Württembergisches Motorfahrzeugwerk

Rottenburg

Seite 29

OCW Interna

Seite 30

Vereinseigene Termine, Sonstige Termine und Suche

Herausgeber:

OldTimer Club Weissach e.V.

Weissacher Str.27

71287 Weissach

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

email: info@ocw-weissach.de

Grußwort zum Jahresausklang

1. Vorsitzender Anton Rehr



Hallo liebe Mitglieder,

2019 ist bald Geschichte und ein ereignisreiches Jahr geht auch für den OCW zu Ende.

Ich möchte Euch gerne recht herzlich und zahlreich zu unserer Jahreshauptversammlung einladen, die am 10.01.2020 wie gewohnt im Sportlerheim Weissach stattfindet. Ich bin zuversichtlich, Euch über einige Neuigkeiten und Details berichten zu können, die im Zusammenhang mit dem Erwerb der Vereinsscheune stehen und Euch einen Ausblick auf das neue Jahr 2020 geben zu können.

Es werden einige Veränderungen bezüglich der Ausrichtung des Vereins erfolgen, die u.A. mit der Wiederaufnahme der Jugendarbeit, der Intensivierung von technischen Projektarbeiten an historischen Fahrzeugen, Workshops und auch Firmenbesuchen zur Begutachtung interessanter Technologien in Zusammenhang zu sehen sind. Alle Interessenten, die diesen Weg begleiten oder selbst mitbestimmen wollen sind herzlich eingeladen und tatkräftig willkommen.

Im Jahr 2020 wird der OldTimer Club Weissach 20 Jahre bestehen, ist damit schon für fünf Jahre als Youngtimer zugelassen und bereit für den Weg zum Oldtimer im Jahre 2030. Wir sind noch offen für Vorschläge, die wir zu diesem Anlass umsetzen könnten. Das Oldtimertreffen am 05.07.2020 wird ebenso als kleines Jubiläum gefeiert.

Ich wünsche Euch allen besinnliche Feiertage, Gesundheit und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Ich freue mich über jeden, den ich in 2020 begrüßen kann.

Es grüßt euch Euer
Anton



Wir wünschen allen ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr 2020!

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!

FSV
Wächtersberg

Flugtag

Wildberg-Sulz
24.+25. August 2019

Flugprogramm und Rundflüge
Samstag ab 15 Uhr + Sonntag ab 11 Uhr
Kombi-Eintritt 8 € / bis 14 Jahre frei

„Live-Band“
Samstagabend ab 19 Uhr

mit Großem Oldtimer-Treffen
Samstag + Sonntag

OCW Oldtimerausfahrt zum Flugtag auf dem Wächtersberg



Fast schon traditionell ist der Besuch auf dem Wächtersberg bei Wildberg zum Flugtag am 25. August 2019.

Zu unserer großen Überraschung fanden sich nach und nach, 14 interessante Oldtimer und 8 ältere Bikes auf dem Edeka Parkplatz ein. Insgesamt beteiligten sich 34 Personen an dieser Ausfahrt. Dabei waren 10 OCW Mitglieder und 24 interessierte Gäste des OCW. Ab 10 Uhr bewegte sich der OCW-Konvoi Richtung Wildberg-Wächtersberg. Die gelotzte Fahrt führte uns auf schönen Nebensträßchen über Malsheim, Weil der Stadt, Ostelsheim, Gechingen, Gültlingen zum Fluggelände. Der ganze OCW-Tross hatte freie Einfahrt, so dass alle Oldtimer und Motorräder (separat) nebeneinander auf der schönen Wiese parken durften.

Beim gemütlichen Zusammensitzen konnten wir die halsbrecherischen Flugvorführungen bestaunen, selbst die Oldtimer-Flugzeuge schonten sich nicht ihr Können zu zeigen. Schatten war an diesem Tag Mangelware, aber die Stimmung aller Teilnehmer war gut. Zum Nachmittag konnte jeder die Zeit seiner Heimreise und Strecke selbst bestimmen und soweit bekannt, haben auch alle wieder heimgefunden. Ein schöner OCW Tag!

Jürgen Förstner OCW





Cars and Coffee

Oldtimertreffen in Bad Liebenzell

Am 1. September 2019 hat uns die Stadt Bad Liebenzell zu Cars and Coffee eingeladen. Ein attraktiver Oldtimer-Event im Kurpark Bad Liebenzell. Oldtimer im Kurparkambiente und dazu spielte die Porsche Big Band bekannte Melodien. Jeder Oldtimerfahrer erhielt einen Gutschein für eine Tasse Black Forest Coffee und ein Stück frischen Kuchen zu dieser besonders gelungenen Veranstaltung.

Jürgen Förstner OCW






Porsche Big Band | halbpast7
bei
CARS AND COFFEE
So. 1. September 2019
ab 11:00 Uhr
Kurpark Bad Liebenzell

CARS AND COFFEE

zwanglos - lössig - einfach relax

Genießen Sie die grandiose Porsche Big Band und coolen Jazz von halbpast7 im Bad Liebenzeller Kurpark.

Jeder, der mit einem Oldtimer in den Kurpark kommt, erhält einen Gutschein für eine Tasse Black Forest Coffee und ein Stück Kuchen einlösbar in der Sommerbar-Oleander.

Wann: Sonntag, 1. September 2019
10:00 Uhr - 16:00 Uhr

Wo: Kurpark Bad Liebenzell
Kurhausdamm - 75375 Bad Liebenzell

Parkieren: Oldtimer dürfen im Kurpark parkieren.

Programm: 11:00 Uhr Porsche Big Band
14:00 Uhr halbpast7

www.bad-liebenzell.de
www.porsche-bigband.de

PARTNER

Parkrestaurant im Kurhaus
Tischreservierung:
07092 406-508

Sommerbar Oleander
trinkhalle im Kurpark
Öffnungszeiten anzeigen

Paroeluis-Therme
Bad Liebenzell

Mineralbrunnen
Bad Liebenzell

Weinmanufaktur
Gengentbach

Brauhaus Pfalzheim





Leo-Motor Classic 2019

Oldtimertreffen mit Kirchplatzfest in Leonberg

Am 22. September fand das 23. Oldtimertreffen mit Kirchplatzfest und verkaufsoffenem Sonntag in Leonberg statt.

Der Zeitplan sah wie folgt aus:

- 10.00 Uhr Eintreffen der Teilnehmer
- 11.00 Uhr Start zur Ausfahrt und Vorstellung der Fahrzeuge
- 15.00 Uhr Ende der Ausfahrt. 50 ausgewählte Fahrzeuge fanden nach der Ausfahrt Platz auf dem Marktplatz. Fahrzeuge, die zu diesem Zeitpunkt nicht im Ziel eingetroffen waren, konnten leider nicht gewertet werden.
- 16.00 Uhr Siegerehrung

Bei schönstem Sonnenschein zum Sommerende, startete die Leo-Motor Classic Rallye mit OCW Beteiligung. Wie in den vergangenen Jahren ist eine Rundfahrt von zirka 80 km geplant. Zur Ermittlung der erfolgreichsten Teilnehmer sind wieder Fragen zu beantworten. PKWs und Motorräder wurden separat gewertet. Man musste unterwegs auf der Strecke schon aufmerksam sein, um die Rallyeaufgaben nicht zu verpassen.

Wieder am Ziel auf dem Leonberger Marktplatz wurde die OCW-Crew mit einem Preis belohnt.

Eine interessante, schöne Veranstaltung.

Jürgen Förstner OCW



OCW Carportausbau

ein weiterer großer Schritt ist geschafft



Unser Carport-Projekt geht „step by step“ immer weiter voran, so dass wir zur Fertigstellung im Frühjahr 2020 den Carport umfänglich nutzen können.

Die Holzverschalung über und neben den Rolltoren sind eingepasst worden. Die beiden schweren, elektrischen Rolltore wurden mit Hilfe des M-trac's von Alex hochgewuchtet und befestigt. Sie wurden angeschlossen und auf Funktion geprüft – es funktioniert!

Die Holzkonstruktionen und eine Metalltür wurden eingebaut. Der Mauersockel neben der Treppe wurde verputzt.

Die Blechverkleidung neben dem Treppenaufgang wurde Stück für Stück angepasst und mit der Holzkonstruktion verschraubt. Die Verkleidung über den Rolltoren wird im Frühjahr angepasst.

Schon jetzt wird der Carport zur Restauration der Walze voll genutzt, die bereits entlackt und eine Farbgrundierung erhalten hat – es geht weiter!

Ein großes Lob an alle Helfer!

Jürgen Förstner OCW





Die OCW Walzenschrauber es geht voran

Dass die Walze läuft, darüber hatten wir bereits berichtet. In der Zwischenzeit sind weitere Fortschritte der Restaurierung erreicht.

Die Walze ist bereits von dem alten mürben Lack entfernt, das wie befürchtet, nicht ohne viel Mühen der Schrauber von statten ging. Es taten sich neue Roststellen auf, die man vorher nicht vermutet hätte. Der gesamte Walzenbrocken wurde farbgrundiert. Die verrosteten Anbauteile sind abgebaut und werden sandgestrahlt, um sie dann auch zu grundieren.

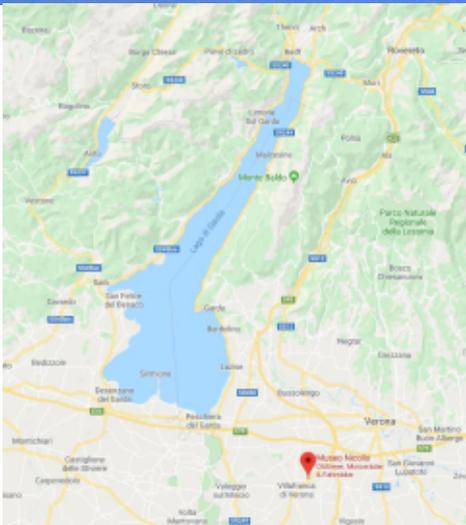
Die zukünftigen Lackierfarben sind bestimmt. Natürlich in den OCW-Logo Farben.

Danke an alle Helfer für euren Einsatz!
Jürgen Förstner OCW



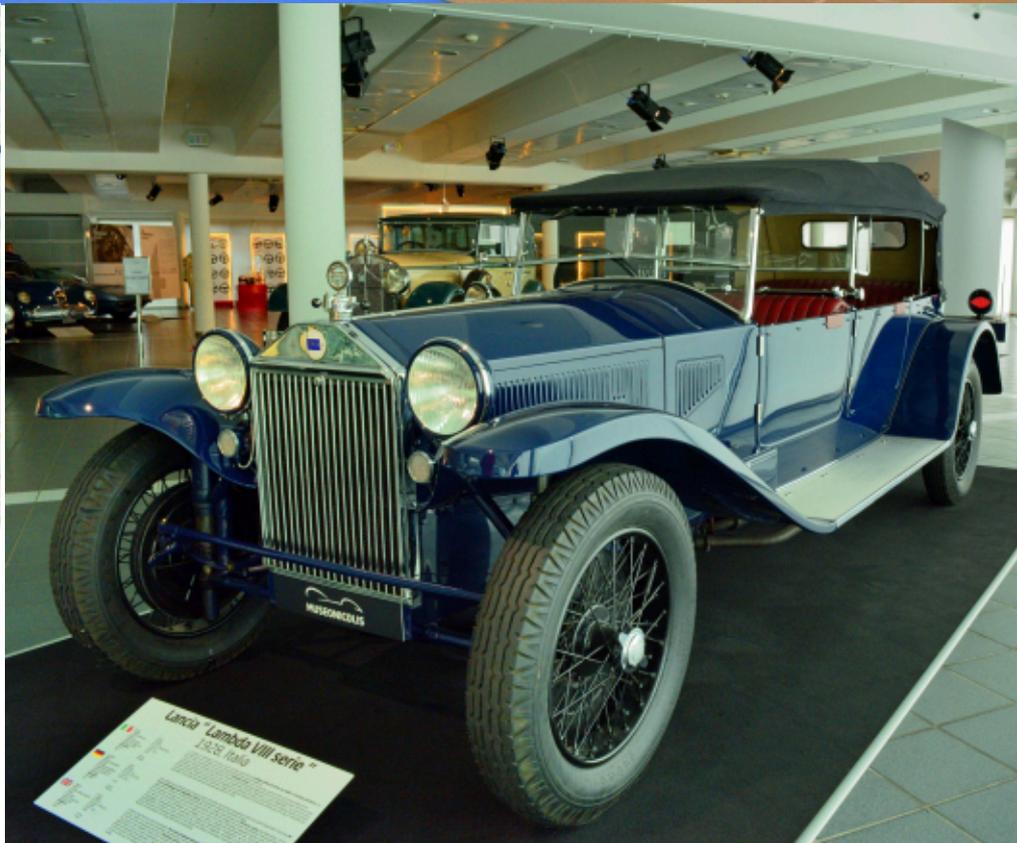
MUSEO NICOLIS

Technikräume zwischen Gardasee und Verona



Ich hatte dieses Jahr die Gelegenheit während eines Urlaubs das MUSEO NICOLIS in Villafranca di Verona südlich von Verona, nahe der Südspitze des Gardasees zu besuchen.

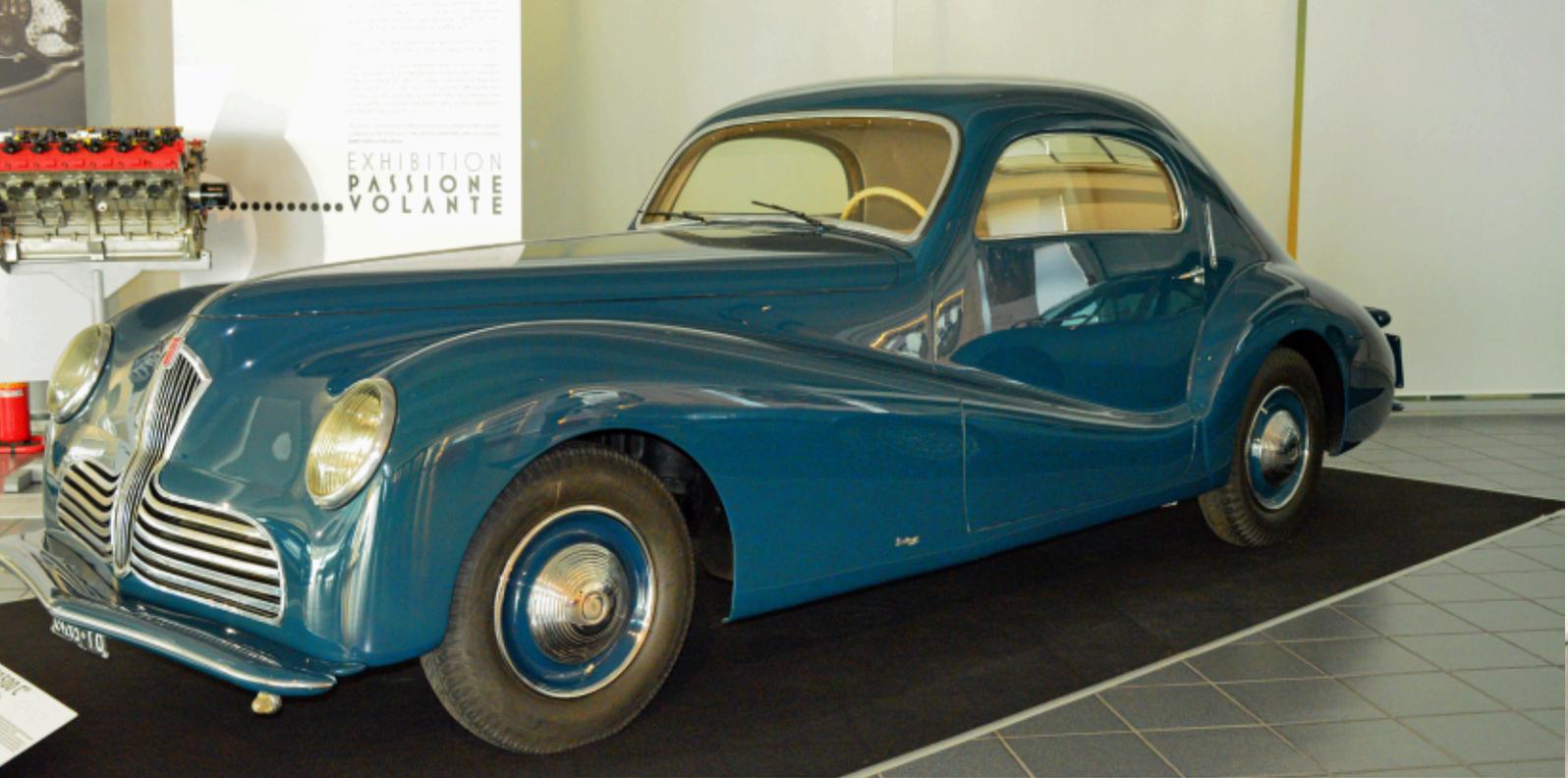
Das Nicolis-Museum verdankt seine Entstehung Luciano Nicolis der 1934 geboren wurde und leider 2012 verstorben ist. Schon als kleiner Junge, musste er mit dem Fahrrad seinen Vater nach Mantua begleiten, um dort Altpapier zu sammeln. Schon früh entdeckte er seine Leidenschaft zu mechanischen Geräten und Fahrzeugen.



So sammelte er später alles, was ihm so in die Hände viel. Er verdiente mit der Herstellung von Papier – speziell Recycling-Papier – in Verona ein Ver-

mögen und war ein sehr fleißiger Unternehmer. Viele seiner Funde restaurierte er eigenhändig.

Die Ausstellung deckt zwei Jahrhun-

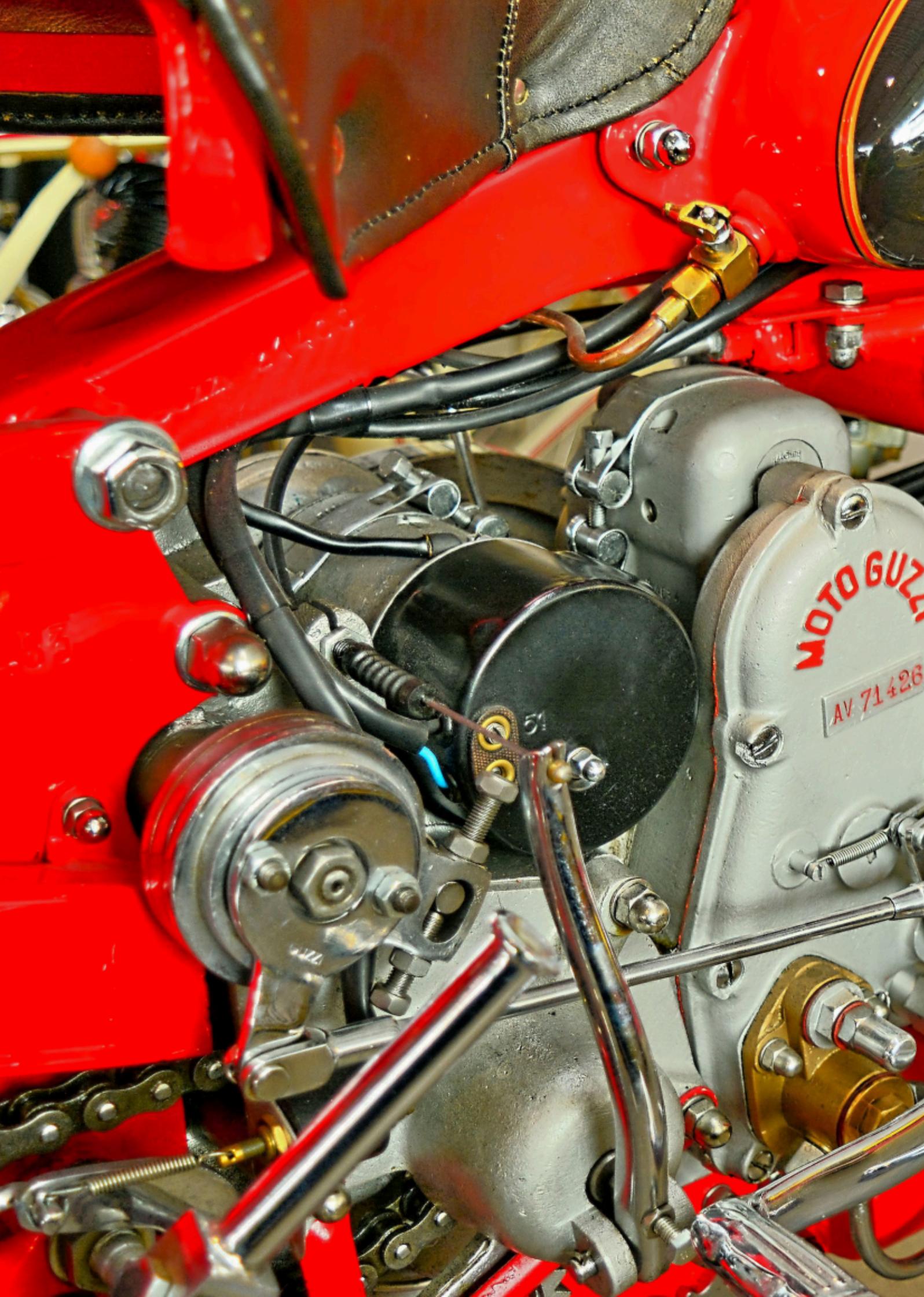


derte des Wandels im Transportwesen ab und zeigt Fahrräder, Autos, Motorräder und andere Maschinen, die unser Leben verändert haben. Dazu gehören Kameras und unzählige Schreibmaschinen, Musikinstrumente, Diktiergeräte und Automaten. Außerdem eine große Sammlung von Formel1-Lenkrädern, die meisten von den Fahrern signiert. Ein herausragendes Objekt ist das Pedalfahrrad Bicyclo Michaux, das 1865 auf der Triennale von Mailand Premiere feierte. Den Rahmen des Museums bildet eine Glas-Stahl-Architektur, die Luciano Nicolis im Jahr 2000 eigens errichten ließ. Das Gebäude hat drei Stockwerke. Traumhaft schöne Vorkriegswagen

und Motorräder, dazwischen Spielzeugautos, und Flugzeugmotoren. Immer wieder entdeckt man etwas Neues - und die Zeit verfliegt nur so. Wunderschöne Fahrzeuge mit handgedengelten Karossen „made in Italy“. Aber auch deutsche und französische Marken sind vertreten. Ich kann einen Besuch nur empfehlen und sobald ich mal wieder am Gardasee bin, werde ich das MUSEO NICOLIS sicher wieder besuchen.

Fotos: Uwe Sautter, mit freundlicher Genehmigung vom Museo Nicolis.
<http://www.museonicolis.com>

Uwe Sautter OCV



MOTO GUZZI

AV 71426



Foto: Uwe Sautter



Mercedes-Benz T 80 Rekordwagen

der Riese aus Untertürkheim

Wenn man sich für Motorsportgeschichte interessiert, kommt man an der Vorkriegs-Grand-Prix Ära und Weltrekordfahrzeuge nicht herum. Als ich das erste Mal ein Buch darüber gelesen habe, und die Fotos dieser futuristisch aussehenden Fahrzeugen von Mercedes und Auto-Union sah, war ich fasziniert. Fahrer wie Rudolf Caracciola und Bernd Rosemeyer, die es wagten mit solchen Rekordwagen zu fahren, ringen mir den größten Respekt ab. Auch die technischen Überlegungen und die Lösungen der Werke dafür, waren damals weit voraus. Deshalb hier der Bericht über einen Weltrekordwagen, der nie startete (vielleicht auch besser so) denn ich möchte nicht wissen, ob er aerodynamisch und von den Reifenbelastungen her in der Lage gewesen wäre, den Versuch ohne Unfall zu überstehen.

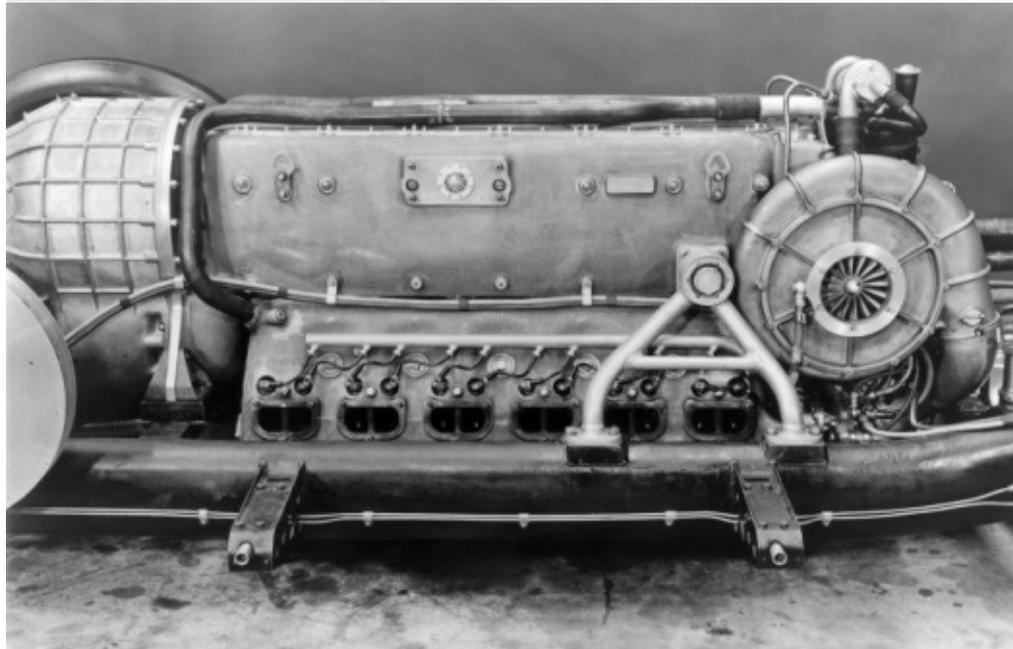
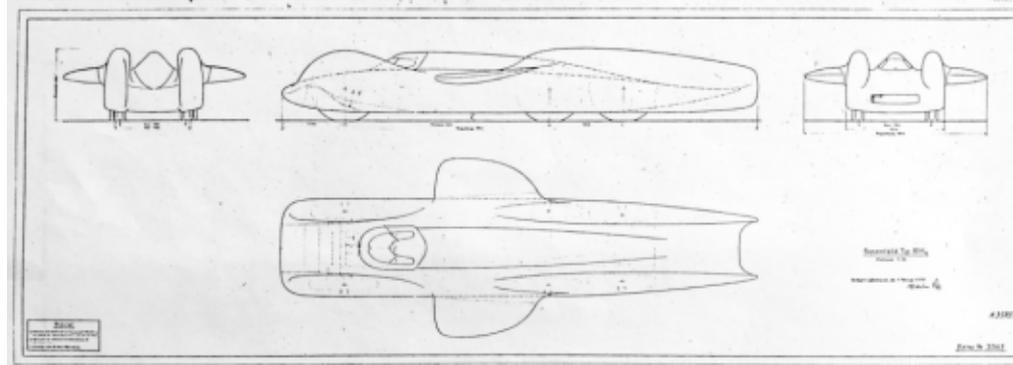
Der Mercedes-Benz T 80 Rekordwagen war eine Idee des Rennfahrers Hans Stuck: Er will den absoluten Geschwindigkeitsrekord für Landfahrzeuge brechen. Dafür lässt er seine Kontakte spielen und findet in den folgenden drei Persönlichkeiten Unterstützung: Wilhelm Kissel, dem Vorstandsvorsitzenden der Daimler-Benz AG, dem Ingenieur Ferdinand Porsche und dem Luftwaffengeneral Ernst Udet. Stuck bereits 36 Jahre alt, sieht seine Rennfahrerkarriere in Ge-

fahr. Durch den damals von der Nazi-Propaganda in den Himmel gejubelten Bernd Rosemeyer konnte er sich so noch einmal profilieren. Deshalb nimmt er dafür wieder Kontakte zu Mercedes-Benz auf, für die er in früheren Jahren, auf einen Mercedes-Benz SSK Rennwagen gefahren war. Zwischen Mercedes-Benz und dem Konstruktionsbüro Porsche bestehen auch nach dem Ausscheiden Porsches bei Daimler Kontakte – nicht zuletzt wegen der Produktion von 30 Prototypen des „KdF-Wagens“ (später VW Käfer) durch Mercedes-Benz. Alles beginnt im Jahre 1936. Es führt über zahlreiche Entwicklungsstufen und Fahrzeugverfeinerungen bis zum Ende im Jahr 1940. Ziel aller Beteiligten ist eine Geschwindigkeit, die zuvor kein Landfahrzeug erreicht hat. Dementsprechend verschiebt sich die geplante Rekordgeschwindigkeit von 550 km/h zunächst auf 600 km/h und schließlich sogar auf bis zu 650 km/h. Mercedes-Benz würde mit einem Erfolg des Projekts seiner langen Reihe von Geschwindigkeitsrekorden einen weiteren Triumph hinzufügen. Bisheriger Höhepunkt ist der Geschwindigkeitsweltrekord auf öffentlichen Straßen, den Rudolf Caracciola am 28. Januar 1938 aufstellt: Mit dem Mercedes-Benz Rekordwagen W 125 erreicht er 432,7 km/h auf der Autobahn Frankfurt-Darmstadt.

Stuck, der Kontakte zur Führung der nationalsozialistischen Regierung pflegt, weiß sich der politischen Unterstützung für das Prestigeprojekt sicher. Allerdings braucht er auch Partner für die technische Umsetzung. Am 14. August 1936 schickt er ein Telegramm an den Daimler-Benz Vorstandsvorsitzenden Wilhelm Kissel und bittet um ein Treffen. Im Gespräch mit Kissel schlägt der Rennfahrer vor, dass Mercedes-Benz den Bau eines Rekordwagens übernimmt, der von einem Daimler-Benz Flugmotor angetrieben wird. Die Konstruktion des Rekordwagens soll Ferdinand Porsche übernehmen. Am 11. März 1937 schließt die Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH einen Vertrag mit der Daimler-Benz AG über die umfangreiche Mitarbeit auf allen Gebieten des Motoren- und Fahrzeugbaus. Zu den resultierenden Projekten gehören neben dem T 80 (das T steht in der Porsche-Nomenklatur für Typ) auch die Typen T 90, T 93, T 94, T 95, T 97, T 104 und T 108. Außer am Rekordwagen arbeitet Porsche also auch an Rennwagen, Nutzfahrzeugen und im Motorenbau mit. Angetrieben werden soll der T 80 von einem Daimler-Benz Flugmotor. Auf ein solches Aggregat hat der Hersteller aber keinen Zugriff, denn die alleinige Verfügungsgewalt über sämtliche in Deutschland gebauten Flugmotoren liegt beim Reichsluft-

fahrtministerium. Daher nutzt Stuck seine Verbindungen zu Ernst Udet. Der Flieger ist mittlerweile zum Chef des Technischen Amtes der Luftwaffe aufgestiegen. Im September 1936 nimmt Fritz Nallinger zum Projekt Stellung. Zu der Zeit ist er Technischer Direktor von Daimler-Benz und unter dem Entwicklungsvorstand Max Sailer für die Großmotoren zuständig. Nallinger prognostiziert beim Einsatz des zunächst vorgesehenen Flugmotors DB 601 eine auf jeden Fall erreichbare Leistung von 1.500 PS. Tatsächlich werden in den Jahren 1938 und 1939 mit diesem für Flugrekorde vorbereiteten Triebwerk 2.770 PS erreicht.

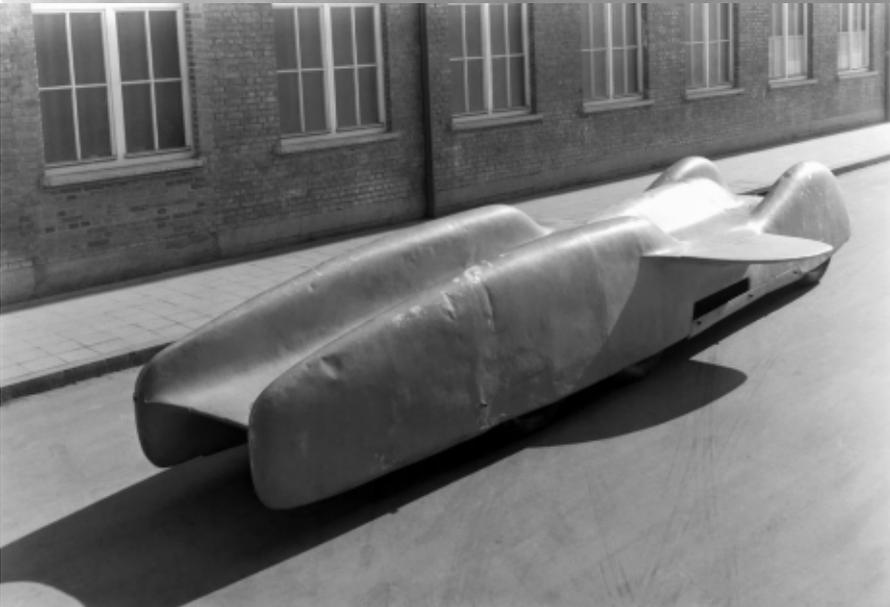
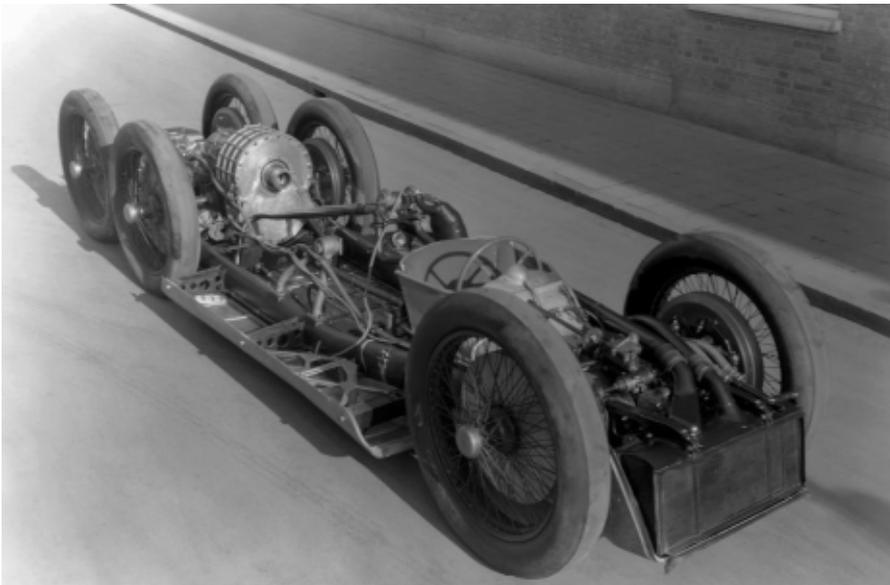
Die Finanzierung ist zunächst wie folgt geplant: Daimler-Benz wird die Kosten für den Bau des Fahrgestells übernehmen. Die Karosserie soll der Flugzeughersteller Heinkel ausführen und bezahlen. Die Ausrichtung der Rekordfahrt selbst hingegen wird Rennfahrer Stuck finanzieren. Das legt Kissel bereits am 21. Oktober 1936 gegenüber Stuck fest. Im November 1936 schätzt Kissel, dass der T 80 nicht vor Oktober 1937 fertiggestellt werden kann. Einen entscheidenden Schritt kommt das Projekt im Februar 1937 weiter, als Ernst Udet die offizielle Freigabe für den Einbau des DB 601 Flugmotors in den Rekordwagen erteilt. Wegen des höheren Leistungsbedarfs, der sich im Lauf der Entwicklung abzeichnet, wird diese Freigabe dann später auf den DB 603 V3 erweitert. Am 6. April stellt Porsche in Untertürkheim die Pläne für den T 80 vor. Ein Rekordwagen mit drei Achsen und mittig hängend angeordnetem Flugmotor als Antrieb. Porsche hat berechnet, dass für eine Rekordgeschwindigkeit von 550 km/h nach fünf Kilometern Strecke eine Motorleistung von mindestens 2.200 PS nötig sind, besser aber wären 2.500 PS. Ursprünglich ist für die Rekordfahrten eine Strecke in den Vereinigten Staaten von Amerika vorgesehen. Mitte 1938 kristallisiert sich aber immer stärker der Plan heraus, für den Versuch einen speziell eingerichteten Autobahnabschnitt zwischen Dessau-Süd und Bitterfeld zu nutzen. Der Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen, Fritz Todt, nennt im August 1938 als vorgesehenen Termin für die Betriebsfreigabe dieser Strecke den



Oktober 1938. Abschließend wird die Frage der Rekordstrecke nie geklärt. Aber noch 1939 ist auch ein Rekordversuch in den Vereinigten Staaten im Gespräch. Dort sind sämtliche Rekorde der letzten Jahre auf den Bonneville Salt Flats erzielt worden. Ein Grund für die erneute Diskussion bei Mercedes-Benz dürften die schwierigen Fahrbedingungen auf dem von Hand betonierten Streifen zwischen den beiden Fahrbahnen der Autobahn sein.

Der T 80 nimmt im Lauf des Jahres 1938 immer konkretere Gestalt an. Im Oktober besichtigt Ferdinand Porsche mit Mitarbeitern das hölzerne Modell der Rohkarosserie. Nun werden Blechsarten für die Beplankung der Karosserie definiert und entsprechende Stücklisten aufgestellt, Details von Sitz und Fahrerhaube festgelegt und der Rohrplan für den Gitterrohrrahmen formuliert. Am 26. Oktober 1938 hält die Mercedes-Benz Rennabteilung in einem Prüfbericht fest, dass der erste geschweißte Rahmen 224 Kilogramm wiegt. Ende November 1938 ist das

Fahrgestell samt Rahmen fertig. Die Komplettierung mit sämtlichen Aggregaten plant die verantwortliche Mercedes-Benz Rennabteilung bis Ende Januar 1939. Wenn bis dahin auch der Flugmotor geliefert werde, könne das Fahrgestell bis Ende Februar 1939 montiert werden, heißt es in einer Aktennotiz vom 26. November 1938. Die Karosserie soll dann bis zum Mai 1939 gebaut werden. Reifenhersteller Continental erprobt die für den T 80 vorgesehenen Räder auf dem Prüfstand und stellt im Januar 1939 bei einer Schnelllaufprüfung mit 500 km/h eine starke Deformation der Drahtspeichenräder fest, die Hering aus Ronneburg (Thüringen) beisteuert. Im Mai gibt es noch leichte Verformungen bei immerhin 480 km/h. Derweil hat Porsche errechnet, dass für eine Rekordfahrt mit 600 km/h eine Wegstrecke zwischen 13,73 Kilometer (mit 2.750 PS) bis 11,48 Kilometer (mit 3.000 PS) notwendig ist. 1939 reift der Entschluss, den T 80 mit einem Motor vom Typ DB 603 auszustatten. Dessen Weiterentwicklung als



Flugmotor hat das Reichsluftfahrtministerium zwar im März 1937 verboten. Für den Geschwindigkeitsrekord könnte er aber eingesetzt werden, wenn das Ministerium zustimmt. Die

Ingenieure gehen davon aus, dass der für eine Leistung von rund 2.000 PS ausgelegte 44,5-Liter-V12-Flugmotor bei dem Rekordversuch bis zu 3.000 PS bei 3.200/min erreichen kann. Dazu

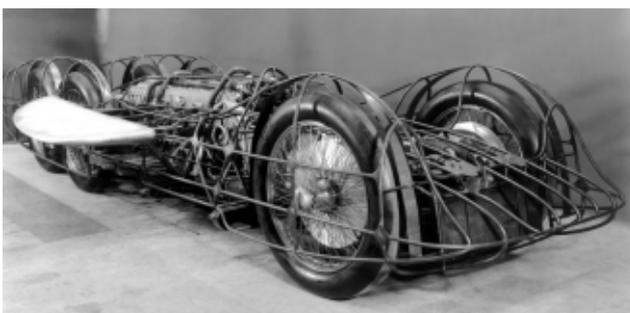
soll der Motor mit einer Mischung der beiden Spezial-Rennkraftstoffe XM und WW betankt werden. Ab Februar 1940 darf das Stuttgarter Unternehmen die Arbeiten am DB 603 als Flugmotor wieder aufnehmen. Rennleiter Alfred Neubauer notiert 1939, dass ein DB 603 für den Rekordwagen im Juni des Jahres als „Einlaufmotor“ geliefert werden könne. Der eigentliche Rekordmotor stehe dann Ende August 1939 zur Verfügung. Fritz Nallinger, verantwortlich für die Daimler-Benz Flugmotoren, optimiert im Juni 1939 verschiedene Details für den Einbau des Rekordmotors im T 80. Unter anderem verändert er die Führung der Luftansaugleitungen und legt die Auspuffleitungen so aus, dass das Fahrzeug die Rückstoßenergie in Geschwindigkeit umsetzen kann. Ebenfalls im Sommer 1939 finden Messungen mit einem maßstabsgetreuen Modell des T 80 im Windkanal von Zeppelin in Friedrichshafen statt. Dabei soll der optimale Abtrieb gefunden werden: stark genug, um die ganze Kraft des Motors auf die Straße zu bringen, aber zugleich so gering wie möglich, um die Reifen mit ihren dünnen Laufflächen nicht zu überlasten. Tatsächlich wird die Oberfläche der Abtriebsflossen nach den Messungen noch einmal um 3,65 Quadratmeter verringert. Die Erprobungen des T 80 werden auch nach dem Beginn des Zweiten Weltkriegs am 1. September 1939 fortgesetzt. So läuft das Fahrgestell des Rekordwagens am 12. Oktober auf dem Rollenprüfstand. Mittlerweile peilt Porsche wegen eines neuen Rekords mit fast 600 km/h eine Rekordgeschwindigkeit des T 80 von bis zu 650 km/h an. Dazu würde wohl eine Motorleistung von bis zu 3.500 PS nötig sein. Selbst diese Leistung erscheint mit dem DB 603 möglich. Weitere Schritte auf dem Weg zum Geschwindigkeitsweltrekord gibt es dann nicht mehr. Im Juni 1940 wird ein Abschlussbericht für das Projekt erstellt und der T 80 eingelagert. Der zwischenzeitlich im Fahrzeug eingebaute Rekordmotor DB 603 ging zurück in die Obhut des Reichsluftfahrtministeriums.

Herzlichen Dank an Daimler AG für die Freigabe der Fotos und Informationen.

Uwe Sautter OCW

Technische Daten - Rekordwagen T 80

Motor:	Daimler-Benz DB 603 Spezial-Rennmotor
Arbeitsweise:	Viertakt-Ottomotor
Zylinder:	V12 mit hängenden Zylindern
Hubraum:	44.500 Kubikzentimeter
Gemischbildung:	Benzineinspritzung mit Bosch 12-Zylinder-Einspritzpumpe PZ 12 HP 120/22 für bis zu 1.500 Liter/Stunde Fördermenge
Kühlung:	flüssigkeitsgekühlt
Kraftstoffe:	Für den Rekordversuch soll der T 80 entweder je zur Hälfte mit den Spezial-Rennkraftstoffen XM und WW betankt werden oder nur mit WW-Kraftstoff. XM: 40 Prozent Methylalkohol + 32 Prozent Benzol + 24 Prozent Äthylalkohol + 4 Prozent Leichtbenzin WW: 86 Prozent Methylalkohol + 8,8 Prozent Aceton + 4,4 Prozent Nitrobenzol + 0,8 Prozent Äther
Leistung:	2.800 PS bei 2.500/min: Auf dem Prüfstand erreichte Leistung mit je 50 Prozent XM- und WW-Kraftstoffen 2.206 kW (3.000 PS) bei 3.200/min: errechnete Höchstleistung mit je 50 Prozent XM- und WW-Kraftstoffen 2.574 kW (3.500 PS) bei 3.460/min: errechnete Höchstleistung mit WW-Kraftstoff
Höchstgeschwindigkeit:	600 km/h (errechnet mit 3.000 PS), 650 km/h (errechnet mit 3.500 PS)
Ventile:	je Zylinder 2 Einlass- und 2 Auslassventile, natriumgefüllt
Ventilsteuerung:	obenliegende und über eine Königswelle angetriebene Nockenwelle, die durch je einen Nocken nacheinander Ein- und Auslassventil über Schwinghebel betätigt
Kurbelwelle:	sechsfach gekröpfte, in einem Stück gearbeitete Kurbelwelle aus zäh vergütetem Stahl, im Gesenk geschmiedet
Schmierung:	Trockensumpf-Druckumlaufschmierung mit einer Druckpumpe und zwei Rückförderpumpen
Drehmomentangleich:	automatischer Drehmomentangleicher, registriert über Differenzialgetriebe und Fliehkraftregler eventuellen Schlupf der angetriebenen Hinterräder und reguliert das Motordrehmoment
Antriebsformel:	6×4 (drei Achsen mit insgesamt sechs Rädern, davon vier angetriebene Hinterräder)
Bremsen:	fußbetätigte, hydraulische Innenbacken-Trommelbremsanlage mit Bremsausgleich und vier Bremsbacken je Rad; auf alle sechs Räder wirkend, 620 Millimeter Durchmesser
Wenderadius:	32 Meter (64 Meter Spurendurchmesser)
Radstände:	3.550 Millimeter (Vorderachse zur ersten Hinterachse) und 1.280 Millimeter (zwischen den Hinterachsen)
Spurweiten:	1.300 Millimeter (vorn), 1.320 Millimeter (erste Hinterachse), 1.180 Millimeter (zweite Hinterachse)
Maße:	8.240 Millimeter größte Wagenlänge, 1.740 Millimeter größte Wagenbreite ohne Seitenflossen, 3.200 Millimeter größte Wagenbreite mit Seitenflossen, 1.270 Millimeter größte Wagenhöhe, 140 Millimeter Bodenfreiheit im Stand, 185 Millimeter errechnete Bodenfreiheit bei maximaler Geschwindigkeit von 650 km/h
Gewichte:	
Gesamtfahrzeug:	2.800 Kilogramm (trocken)
Karosserie:	344 Kilogramm (mit Unterschutz und Druckflächen)
Gitterrohrrahmen:	124,5 Kilogramm
Beplankung:	132,5 Kilogramm
Motor:	808 Kilogramm (mit Schwungrad)
Räder:	jeweils 50 Kilogramm (mit Reifen)
Räder:	Speichenräder mit Rudge-Zentralverschluss, Dimension 7,00 - 32
Bereifung:	Außendurchmesser 1.170 Millimeter (im Stand) bis 1.240 Millimeter (errechnet bei 650 km/h) Continental-Spezialreifen, profillos



WMR

Württembergisches Motorfahrzeugwerk Rottenburg



In der kleinen schwäbischen Bischofsstadt Rottenburg am Neckar wurden einst hervorragende Motorräder ge-

Der Firmenname lautete Württembergisches Motorfahrzeugwerk Rottenburg, kurz WMR. Für die Modellreihe erfand er den Werbeslogan: „Willst Du sein der Straße Herr, dann fahre eine WMR“.

Wilhelm Jeckel war Motorrad-Affin, bestritt Rennen und war auch privat oft auf dem Zweirad unterwegs. Wilhelm Jeckel war ein großer, massiger Mann, der gerne provokant im damals kleinen und beschaulichen Rottenburg auftrat. Wenn er mit seinem großen schwarzen Hund durch Rottenburg schlenderte und er sich zu Tisch begab, gab es für das Herrchen und den Vierbeiner immer Schnitzel zum Essen. Das konnten sich in dieser Zeit die wenigstens leisten. Den großen

„Willst Du sein der Straße Herr, dann fahre eine WMR“

baut. Die angesehene Bürgerfamilie Jeckel lebte dort mit Sohn Wilhelm. Dieser gründete im Jahre 1929, mit 28 Jahren und finanzieller Hilfe seines Vaters eine Firma. Der Vater musste bei der Bank und dem Oberamt für seinen Sohn bürgen. Ob es klug war, dies in der Zeit der Wirtschaftskrise zu tun, bleibt dahin gestellt. Denn die kleine Werkstatt baute damals Motorräder und diese zählten zu den Luxusgütern.

Auftritt liebte er und zeigte dies auch allzu gerne. Als Motorfahrzeug-Fabrikant konnte er sich sowas leisten. Es gab in der WMR Modellpalette vier Modelle zu kaufen, alle waren qualitativ hochwertig und durchdacht. Es wurden deutsche, sowie englische Motoren verbaut. Die Rottenburger Motorradbauer entwickelten einen Rahmen, der es mit den anderen Herstellern locker aufnehmen konnte.



Wir sind mit den von Ihnen gekauften Motorrädern außerordentlich zufrieden.

Epfendorf a. N. _____ F. E.

Die Konstruktion der Maschine gefällt mir und kann als modern und raffig angeprochen werden

Hartenstein i. S. _____ H. T.

Ihre Maschine liegt auf der Straße wie keine andere, ich fuhr mit ihr selbst auf den schlechtesten Straßen schwimm- und stoßfrei.

München _____ Dipl. Ing. N.

Die WMR SA 22 hatte 500ccm Hubraum mit 16, 22 oder 28 PS und 120 Stundenkilometer schnell. Dieses Modell war mit einem K-Motor, System Küchen ausgestattet. Ein Zylinder mit drei Ventilen, Königswelle und Ölkühler. Dreiganggetriebe über Tankschaltung, Antrieb über Kette, die 500er war nur 140 Kilogramm schwer. Verbrauch 4 Liter im Schnitt - Preis: 1325 Mark. Es gab auch noch eine 200ccm und 300ccm Maschine mit sechs bzw. neun PS für 950 und 1050 Mark bei WMR im Angebot.

Die Kritiken zu dem Maschinen waren überragend, aber leider half das wenig. Nach einem Jahr Produktionszeit Ende 1929 fuhr Wilhelm Jeckel von einem Fest nach Hause und stürzte bei Reutlingen mit einer WMR so schwer, das er verstarb. Die Fabrik in der Tübinger Straße, überlebte ohne Chef nur bis 1931. WMR ging pleite, die Händler zahlten nicht rechtzeitig die gelieferten Motorräder und so war das Ende besiegelt. Die WMR's hätten sicher ein besseres Ende verdient, da sie ausgezeichnet liefen und richtig gut aussahen.

Leider sind keine fahrenden Maschinen mehr bekannt. Es soll wohl noch zwei Exemplare geben, aber gesehen hat diese noch niemand.

Uwe Sautter OCW



300 ccm Type TA 10

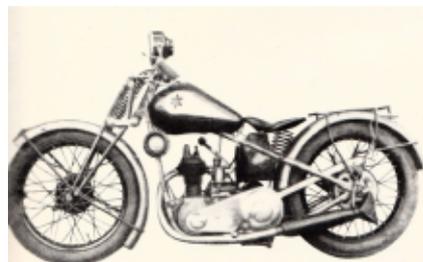
mit großer Zündlichtanlage und Horn.

Die Rekordmaschine

Mk. 1050.-

Die billigste und beste Maschine der Klasse für Reife und Sport gleich gut.

Ca. 90 km Höchligeschwindigkeit.



200 ccm Type TA 8

führerschein- und steuerfrei!

mit großer Zündlichtanlage und Horn.

Der große Schlager von 1929!

Mk. 950.-

Mit Sozias fahrbar. Ca. 80 km Höchligeschwindigkeit.

Unerreicht in Preis, Aussehen, Raffie, Qualität und Geschwindigkeit.



Wir trauern um unser Vereinsmitglied

Volker Rühle

Mitgliederanzahl: 125

07.08.2019 Ausschußsitzung

Themen: Dachsanierung Clubheim, Walze Restauration, Solitude Revival Nachbetrachtung, u.v.m.

14.08.2019 OCW Clubheim Carportbau

25.08.2019 Ausflug mit Oldtimer Flugtag Wächtersberg (Seite 5)

01.09.2019 Ausfahrt Oldtimerfestival Bad Liebenzell (Seite 6)

11.09.2019 Ausschußsitzung

Themen: Dachsanierung Clubheim, Terminplanung 2020, OCW Reklame Scheune

18.09.2019 Clubabend Bilder Oldtimer Flugschau Hahnweide

22.09.2019 Leo-Motor-Classic mit OCW Beteiligung (Seite 7)

09.10.2019 Ausschußsitzung

Themen: Weihnachtsgeschenke, 20 Jahre OCW Sonderausgabe Blättle, Helfershirt 20 Jahre OCW

30.10.2019 Ausschußsitzung

Themen: ORGA Dachsanierung Clubheim, Gerüstbau, Container

11.11.2019 OCW Clubheim Dachsanierung, Dachziegel abdecken

04.12.2019 Ausschußsitzung

Themen: Weihnachtsfeier

06.12.2019 OCW - Weihnachtsfeier Gaststätte Sportheim Weissach

Anmerkung: Die Organisatoren hätten sich eine grössere Beteiligung durch die Mitglieder gewünscht. Wie können wir euch zu mehr Mitmachen aktivieren?

Bitte Beiträge, Artikel, Erzählungen, Erlebnisse für das nächste OCW-Blättle an die Redaktion OCW

WANTED
FOR OLDTIMER CLUB WEISSACH
„VORSTAND FÜR ÖFFENTLICHKEITSARBEIT“

Kompetenzen:

- Eigene Veröffentlichungen Presse und Onlineportale
- Kontaktpflege zu befreundeten Vereinen
- OCW Bildersammlung
- Mitarbeit am OCW Blättle
- Aktive Unterstützung bei der Homepageerstellung und -pflege
- Planung und Veranlassung von Flyer- und Bannerwerbung mit Auslageterminen bzw. Aufstellterminen und Ortschaften
- Führung einer OCW-Freundesliste (Nichtmitglieder) und Einbeziehung dieses Personenkreises in einen OCW Infoverteiler

Vereinseigene Termine

Fr. 10.01.2020	Jahreshauptversammlung 20:00 Uhr
Sa. 22.02.2020	Vorbereitung Messe Retro Cl.
Di. 25.02.2020	Aufbau Messestand Retro Cl.
Mi. 26.02.2020	Aufbau Messestand Retro Cl.
Do. 27.02.2020	Messe Beginn
So. 01.03.2020	Messe Ende
Sa. 07.03.2020	Reinigungsarb. Eventausrüstung
Mi. 18.03.2020	Clubabend 19:00
So. 19.04.2020	Jahresausflug
Mi. 13.05.2020	Clubabend 19:00
Do. 21.05.2020	Maiwanderung (Christi Himmelfahrt)
So. 14.06.2020	Ausfahrt
Sa. 27.06.2020	Vorbereitung Oldtimertreffen
Sa. 04.07.2020	Aufbau Oldtimertreffen
So. 05.07.2020	Oldtimertreffen am Marktplatz
Sa. 11.07.2020	Reinigungsarbeiten Eventausrüstung
Sa. 18.07.2020	Grillabend auf Herbert Linge - Platz
Mi. 16.09.2020	Clubabend 19:00
Sa. 26.- So. 27.09.2020	Ausflug nach Molsheim/Elsaß in das Bugatti Museum der Brüder Schlumpf
Sa. 10.10.2020	Tag der offenen Tür ab 15:00
So. 11.10.2020	Tag der offenen Tür ab 11:00
Mi. 11.11.2020	Clubabend 19:00
Sa. 05.12.2020	Weihnachtsfeier 19:00

Fast jeden Freitag Treffen im OCW Clubheim (auf Anfrage!)

Sonstige Termine

18.03.2020	OCW Exkursion Firma CIRP Heimsheim
03.- 05.04.2020	Veterama Hockenheim
04.- 05.04.2020	Strohgäu Klassik Rallye in Münchingen
24.- 26.04.2020	Bosch Hockenheim Historic

Weitere Termine, wenn Daten bekannt sind.
Alle Termine ohne Gewähr, Liste wird ständig aktualisiert.

Suche

Das Redaktionsteam sucht Zeitschriften, Literatur über Autos, Rennfahrzeuge, Motorräder, Traktoren und sonstige Fahrzeuge.

Wer etwas kostenlos abzugeben hat, bitte Info an: Uwe.Sautter@gmx.de

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



KFZ Sachverständigenbüro STRAUSS
 KFZ Meister Lars Strauß
 Hochdorfer Straße 23
 71254 Ditzingen-Heimerdingen
 Tel: 07152 / 339 669
 Mobil: 0173 / 994 22 34
 Mail: info@svb-strauss.de

Als GTÜ-Oldtimerexperte stehe ich Ihnen gerne mit Rat und Tat zur Seite

- Wertgutachten für Sie oder die Versicherung Ihres Young- und Oldtimers zum Markt-, Wiederbeschaffungs- oder Wiederherstellungswert (Kurzgutachten oder Langgutachten)
- Schadengutachten sowie Reparatur- und Restaurationsbegleitung
- Kaufberatung

Des weiteren biete ich Ihnen auch für Ihr Alltagsfahrzeug

- Schaden- und Beweissicherungsgutachten
- Bewertungsgutachten
- Lack- und Motorengutachten

Ich freue mich auf Ihren Anruf, Ihr Lars Strauß



www.svb-strauss.de



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

Wir lieben unser Handwerk

Clement

Bäckerei Konditorei

Traditionelle Handwerkskunst, moderne Technik und Zutaten aus der Region sind Garant für unsere hochwertigen Backwaren und erlesenem Feingebäck.

Seit 2009 sorgen Bäckermeister Rolf Clement, seine Ehefrau Konditorin Sabine Clement und Mitarbeiter dafür, das jedes Produkt zum echten Genuss wird.

Gumpfenstraße 4, 71287 Weissach
Telefon 07044 / 916655
rolf.clement-baeckerei@t-online.de



Der Tradition verpflichtet.

Hochbau

Tiefbau

Straßenbau

Karl Essig GmbH

Iptinger Str. 45 · 71287 Weissach
Telefon 07044 9350-0 · Fax 07044 9350-9
info@essigbau.de · www.essigbau.de

ESSIG baut.

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