

# Die aktuelle Kurbelwelle

**Motor-Sport-Team  
Lufthansa e.V.**

**Ausgabe 2/2014 - Seite 1**

*Liebe Clubmitglieder,*

**Dank an Jörg Knodt für den Bericht von der Retro Classics in Stuttgart. Es macht richtig Freude, die Kurbelwelle mit solchen Beiträgen zu füllen - das soll ein Wink mit dem Zaunpfahl sein!**

**Lasst's Euch gut gehen.**

*Peter*

Seite 1	Liebe Clubmitglieder
Seite 2	>> Bericht von Jörg
Seite 3	Termine/Impressum

## Stuttgart oder Essen,



das ist die Frage die sich die Oldtimerszene im März stellen muss. Wir, Peter, Meike und ich haben uns 2014 für die 14. Retro Classic in Stuttgart entschieden wie ca.

80.000 andere Besucher die auch durch die zahlreichen Hallen schlenderten und sich an den Ständen der 1428 Aussteller informierten oder kauften.

Unter dem Titel „Die großen Fahrer des ASC“ erwartete die Besucher der RETRO CLASSICS 2014 eine Ausstellung des Allgemeinen Schnaufferl-Clubs ASC, in der die lange Rennsport-Tradition des 1900 gegründeten Vereins heraufbeschworen wird. Ziel des ASC, des ältesten durchgehend existierenden Oldtimer-Clubs in Deutschland, ist die Bewahrung des Automobils als technisches Kulturgut. Neben unzähligen historischen Bildaufnahmen und „Rennutensilien“ – etwa von Paul Pietsch, Rudolf Caracciola oder Hans Herrmann – waren ein Mercedes

SSK Kompressorwagen und ein Porsche Carrera Abarth zu sehen. Letzterer wurde von dem Stuttgarter Hans Herrmann bei etlichen Rennen gefahren. Herrmann gilt als einer der letzten Zeitzeugen der großen Tage des Motorsports in den fünfziger und sechziger Jahren und konnte insbesondere als Langstreckenfahrer viele Erfolge erringen. Nach einem Gesamtsieg in Le Mans zog sich „Hans im Glück“ 1970 aus dem aktiven Motorsport zurück.



Sportlich geht es bekanntlich auch bei Alfa Romeo zu. Dort jähren sich 2014 gleich drei bedeutende Ereignisse – die Gründung des Alfaclubs Deutschland vor 30 Jahren, das Produktionsende des „kleinen Alfa“, der Alfetta, im Jahre 1984... und natürlich der Geburtstag der Giulietta! Das 1954 vorgestellte Automobil wird flotte sechzig und gilt als der Alfa-Klassiker schlechthin: Die erste auf Großserienproduktion ausgelegte Modellreihe des italienischen Autobauers Società Anonima Lombarda Fabbrica Automobili – kurz: A.L.F.A. – war von Anfang an ein Verkaufsschlager. Von ihren deutschsprachigen Besitzern liebevoll „Julchen“ genannt, wurde die Giulietta bald in mehreren Karosserievarianten gefertigt. Auf der RETRO CLASSICS 2014 standen mehrere Exponate stellvertretend für die lange Erfolgsgeschichte des Modells. Zu sehen waren eine Giulietta Sprint aus dem Jahre 1959, eine Giulietta Sprint Veloce von 1961, eine Giulietta Turbodelta von 1983 sowie eine brandaktuelle Giulietta MY 2014.

Auch der Stuttgarter Automobilriese Daimler feiert 2014 ein besonderes Jubiläum: 120 Jahre Motorsport. Beim ersten Automobilrennen der Welt im Jahre 1894 nahm zwar kein Fahrzeug der Daimler-Motoren-Gesellschaft teil – wohl aber Daimler-Motoren! Von den 15 Wagen, die auf der Strecke Paris-Rouen-Paris ihr Ziel erreichten, fuhren neun mit einem Daimler-Lizenzmotor, darunter

auch die beiden erstplatzierten: ein „Panhard et Levasor“ und ein „Les fils de Peugeot Frères“. Der aufblühende Rennsport wurde zur Triebfeder der Ingenieurkunst: Bei der Rennwoche von Nizza brachte es der erste Mercedes 1901 bereits auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 58,1 Stundenkilometern – und gewann.



Paul Meyan, Generalsekretär des Automobilclubs von Frankreich, war von dieser Leistung derart beeindruckt, dass er schrieb: „Wir sind in die Ära Mercedes eingetreten.“ Ende der Zwanziger und Anfang der Dreißiger beherrschten die Typen S, SS, SSK und SSKL das Renngeschehen, bis 1934 auf dem Nürburgring die Epoche der „Silberpfeile“ begann. Mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurden sämtliche Rennaktivitäten vorerst eingestellt. Das Jahr 1954 markierte daher nicht nur für Fußballfans eine Art sportlicher Auferstehung: In der neu ins Leben gerufenen Formel 1 errang Juan Manuel Fangio im Mercedes-Benz W196 den Weltmeistertitel. Auch bei der 1984 erstmals ausgetragenen DTM waren seriennahe Mercedes später äußerst erfolgreich und glänzten 2010 gar mit einem Dreifachsieg. Vor allem diese jüngere Renngeschichte wollte man in der Mercedes-Benz-Halle beleuchten. Bei der Retro Classics lag der Schwerpunkt auf den DTM-Fahrzeugen. Die ausgestellten Fahrzeuge stammen vornehmlich aus den letzten dreißig Jahren. Dabei werden Pärchen der jeweiligen Renn- und Straßenfahrzeuge gebildet. Das älteste Exponat stammt aus dem Jahre 1984, das neueste war eine DTM C-Klasse für die Saison 2014.

Für Motorsport-Fans gehörte ein Besuch der Porsche-Halle zum Pflichtprogramm der Retro Classics 2014. Neben Ferrari, Maserati, Alfa Romeo und dem Hockenheimring war dort natürlich die Marke Porsche vertreten. Präsentiert wurde eine umfassende Gesamtschau vom Porsche-Museum über Porsche-Classic bis hin zu den Porsche-Clubs. Das Jahr

Nach über einem Jahrzehnt kehrt Porsche 2014 nun auch wieder in die LMP1-Klasse (Prototypenklasse) zurück. Motto: „Mission 2014. Our Return.“

Die Anatomie des Schleppers. Mit seinen „Körperwelten“ und dem Blick unter die

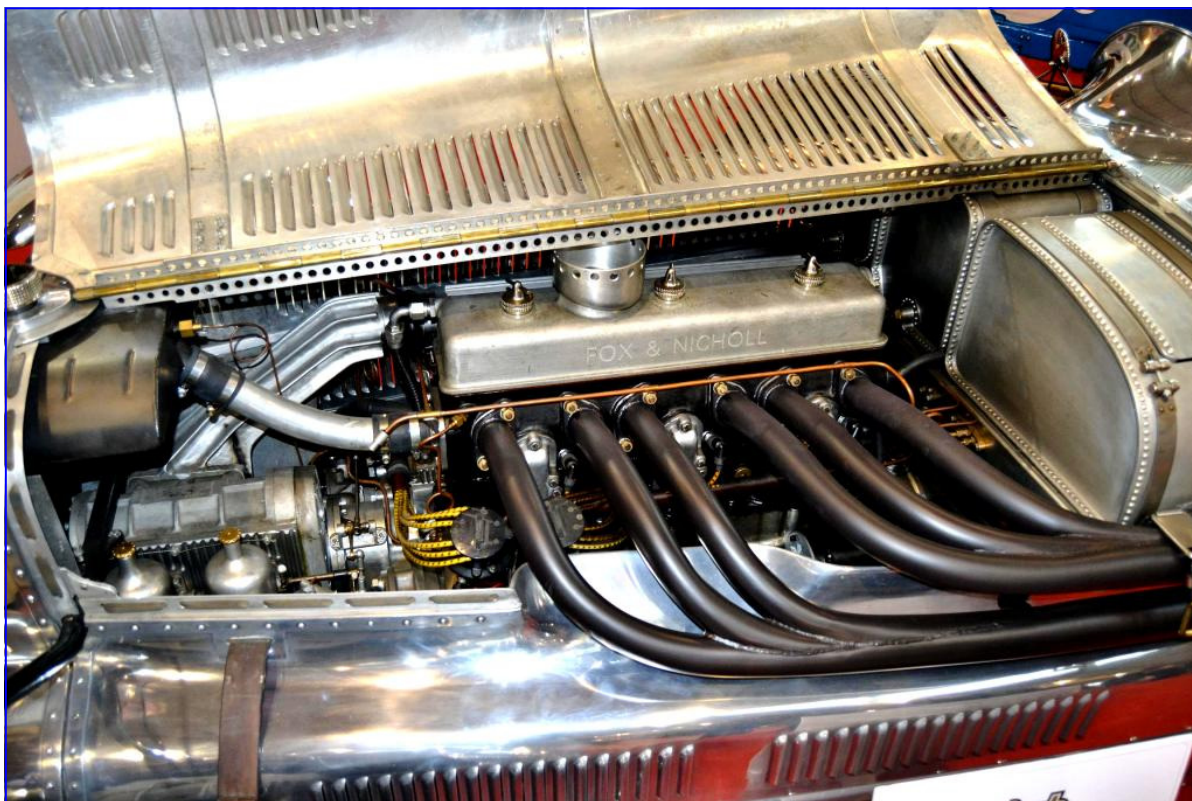


menschliche Haut erregte der Künstler Gunther von Hagens international großes Aufsehen. Wer schon immer einmal wissen wollte, wie es bei einem historischen Traktor „unter der Haube“ aussieht, konnte sich nun in der Ausstellung „Traktorwelten“ kundig machen. Die dort gezeigten Exponate gaben tiefen „anatomische“ Einblick in verborgene und scheinbar selbstverständliche Funktionszusammenhänge. Von Schnittmodellen verschiedener Glühkopfmotoren aus der Frühzeit des Traktorenbaus über seltene Fahrzeuge aus den fünfziger Jahren bis hin zum modernen Sechszylinder oder amerikanischen Kraftprotz gab es in der Gemeinschaftsausstellung des Bundesverbandes Historische Landtechnik Deutschland (BHL) und des Vereins der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg (BUSF) allherd zu bestaunen. Es handelte sich zum Teil um seltene historische Schulungsmodelle, die in der Regel von den Herstellern entsorgt wurden, wenn die Modelle ausliefen. Insofern war die Ausstellung wirklich etwas Besonderes. Klassiker zu Lande... und zu Wasser. Sie gelten als Rolls-Royce des Meeres: Die Boote der italienischen Marke Riva sind seit Jahrzehnten Symbol für Luxus und Lebensfreude. Zu den Kunden des Konstrukteurs Carlo Riva gehörten viele Film- und Jetset-Größen, darunter Brigitte Bardot, Sean Connery, Richard Burton, Sophia Loren und Gunter Sachs.



2014 steht für Porsche ganz im Zeichen der 24 Stunden von Le Mans. So wurden auf der Retro Classics erstmals Fahrzeuge aus unserer Sammlung präsentiert, die bei diesem berühmten Langstreckenrennen an den Start gegangen sind. In der Geschichte des 13,65 Kilometer langen „Circuit des 24 Heures“, der legendären 24 Stunden von Le Mans, liegen die Zuffenhausener vor Ferrari und Audi an der Spitze der ewigen Bestenliste.





Was auf der Messe leider gefehlt hat waren die sogenannten Brot und Butter Autos wie wir sie alle kennen und wie ich sie liebe.

Mein persönliches Messehighlight war aber, daß wir unsere guten Freunden, Petra, Peter und Benni vom Bodensee und Ursula und Reto aus der Schweiz, am Samstag morgen auf der Messe getroffen hatten und Abends in netter Runde die Impressionen der Messe zusammen vertieften und für die Oldtimer Saison 2014 Pläne geschmiedet haben.

Jeder kennt die Riva-Boote aus den Filmen der Fünfziger und Sechziger. Also, wer genug vom rostigen Blech hat kann sich ja mal am vergammelten Mahagoni versuchen ! Zu sehen waren Boote bis zum Baujahr 1975.

In einer der Hallen war wieder der Teilemarkt. Eine bunte Mischung aus wirklich gutem Material und Neuheiten aber auch Details zum „schmücken“ wie dicke Hula Hula Figuren für das Armaturenbrett!

Bei den zum Verkauf stehenden Fahrzeugen dominierten die Fahrzeuge aus dem „Ländle“ man hätte glauben können das die Oldtimer Szene zu 90% aus Porsche und Mercedes besteht. Wir können alles außer Hochdeutsch .....

Ein anderes Modell kam von VW, nicht der Käfer, der Bully T1 war relativ oft zum Verkauf. Da begann der Spaß bei 60.000€ und endete bei über 120.000€. In meinen Augen waren die Preise deutlich gestiegen und haben für mich die Realität verloren.

Was gibt es schöneres als sein Hobby mit lieben Freunden zu teilen und so ein Event zusammen zu besuchen. Nach einem ausgedehnten Frühstück ging es am Sonntag noch einmal über die Messe um spezielle Exponate noch genauer begutachten zu können. Für mich war es ein schönes Wochenende mit tollen Fahrzeugen die ich mir nie leisten kann aber auch vielen Ideen die ich selbst umsetzen und verwirklichen werde.

Jörg





# Doppelzündkerze

seit 1. April auf dem Markt

Mein Freund Sergeij Molotow fuhr immer alte Dnepr-Motorräder. In kalten sibirischen Wintern hatte er alle Last, bei Minustemperaturen unter 40 Grad Celsius, sein Motorrad zu starten. Aber er hatte keine andere Wahl, da er damit zur Arbeit in der geheimen Raketenbasis fahren musste. Meist behalf er sich dabei mit Äther aus der Apotheke, den er in den Ansaugtrakt des Vergasers träufelte. Eine sehr gefährliche, aber äußerst wirksame Methode.

Bei einem seiner Besuche hier in Deutschland, Anfang der neunziger Jahre, sah er bei mir das Buch „Die Kraftfahrzeugtechnik und Ihre Instandhaltung“ von Ing. H. Trzebiatowski aus dem Jahr 1961. Ebenso erzählte ich ihm von Rennmotorrädern der 50er Jahre mit Doppelzündung, also zwei Zündspulen und 2 Zündkerzen je Zylinder.

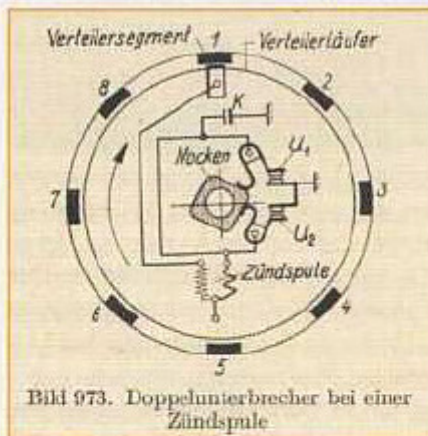


Bild 973. Doppelunterbrecher bei einer Zündspule

Wieder in der Heimat experimentierte er mit zwei Einzelunterbrechern oder Doppelunterbrecher mit zwei Zündspulen. Nach einem Jahr hatte er sein Motorrad umgerüstet und je Zylinder eine zusätzliche Bohrung für eine zweite Zündkerze angebracht. Das Start- und Fahrverhalten im darauf folgenden Winter war hervorragend. Lediglich bedurfte die Batterie einer besonderen Pflege, um den Primärstrom für die Zündspulen zu liefern, bis die Lichtmaschine ihre Arbeit aufnahm.

Nachdem das „world wide web“ auch Sibirien erreichte, schilderte ich ihm per mail den Wunsch, meinen 11CV mit einer Doppelzündung auszurüsten. Dabei stellte ich mir einen Zündverteiler mit 8 Anschlüssen bei einer Zündspule vor. Wobei jeweils 2 Kerzen gleichzeitig bedient wurden.

Bei einem nächsten Besuch untersuchte Sergeij den Zylinderkopf des 11CV, um mir mit größtem Bedauern mitzutellen, dass da nicht genug Material für eine weitere Kerzenbohrung vorhanden sei. So schnell wollte ich mich nicht geschlagen geben und sagte lapidar: „Dann musst Du mir eben eine Zündkerze mit zwei Zündelektroden basteln.“

Wieder einen Winter später erreichte mich ein Paket von UPS – ja, nach dem Fall des Eisernen Vorhangs war auch dies möglich – mit dem Prototyp einer Kerze mit zwei Elektroden!

Sergeij hatte das gesamte Wissen der Raketenforschung in die Entwicklung gesteckt. Zwei in hoch hitzebeständigem Silikon eingeschweißte Kabel lieferten die getrennte Spannung für die beiden Elektroden. Der Kerzenfuß war wie gewohnt in Porzellan gegossen. Ein Kerzenstecker war nicht vorgesehen, sondern der direkte Kontakt mittels eines üblichen Kfz-Steckers.

Sofort baute ich die Kerze in den 11CV ein. Eine passende Zündverteilung hatte mir eine auf 1-2-3-4 bis unendlich spezialisierte Firma für elektronische Zündungen gratis gefertigt, aber sich die Rechte einer späteren Lizenz gesichert.

Beim Starten des Motors hatte ich sofort das Gefühl,

dass der Motor zumindest auf dem einen Zylinder wesentlich besser zündete. Eine erste Probefahrt endete abrupt, als die Kerze ausfiel. Das Silikon und auch die Zuleitungen hielten doch den hohen Temperaturen nicht stand. Mit meinem Prototyp wandte ich mich an eine deutsche Firma mit Kerzenproduktion, die sich dem Thema annehmen wollte. Dies, weil sie seit Jahresfrist wieder historische Elemente der Kfz-Elektrik fertigte.

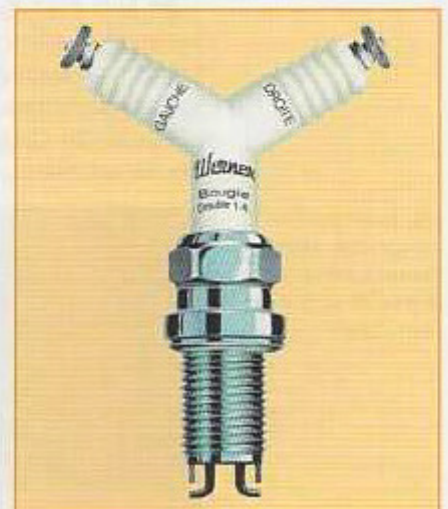
Deren Forschungsabteilung hat ganze Arbeit geleistet und den Kerzenschaft doch mit herkömmlichen Porzellan- und Metalllegierungen hergestellt. Das Zündkabel wird verschraubt. Kerzenstecker sind auch möglich. Seit April können die Kerzen im Internet bestellt werden, unter der Adresse [www.werner-bougie.de](http://www.werner-bougie.de). Ich freue mich schon jetzt auf Eure Bestellungen.

Martin Werner

links: Auszug aus der unter Schraubern bekannten Bibel „Trzebiatowski“

unten mitte: Sergeij's Prototyp hatte noch einige thermische Probleme...

...daneben die serienreife WERNER Double, die seit dem 1. April im Handel ist.





Termine 2014 - [www.motor-sport-team-lufthansa.de](http://www.motor-sport-team-lufthansa.de)

Soweit bekannt

10. & 11.5.2014	Frühjahrsausfahrt u.a. Schuhmuseum Hauenstein, und „Brazzeltag“ in Speyer
19.-22.6.2014	Fronleichnam - Fahrt nach Thüringen
2. & 3.8.2014	7. MSTL Bad Camberg
30.8.2014	Club Interne Feier bei Roland Lederer
3.-5. Oktober	Herbstausfahrt Teutoburger Wald



Clubabend an jedem  
**1. Dienstag** im Monat:  
Steinmarktklause,  
65428 Rüsselsheim - Bauschheim,

**Am Steinmarkt 2**

Anfahrt:  
A 60, Anschlußstelle Bischofsheim,  
rechts Richtung Groß-Gerau,  
dann rechts (bei REAL) Richtung Bauschheim und  
gleich wieder rechts,  
dann links gegenüber dem Einkaufszentrum.

### Der Vorstand

1. Vorsitzender Hans Kleila

Tel. 06142-13630

2. Vorsitzender Gerhard Joos

Tel. 06142-32638

Schatzmeister Ulrich Stucki

Tel. 06434-8932

Schriftführer Reinhard Müller

Tel. 06732-963709

### Geschäftsstelle

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

### Redaktion

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

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