

GLAS

CLUBNACHRICHTEN



Ausgabe 135 | Frühling 2023 | €10,-

HISTORIE

MESSEN

TREFFEN

TECHNIK



Paris – Peking

Spannender Reisebericht

Kontinentwechsel

Aus Europa in die Staaten

Goggomobilausfahrt

Fünf Tage durch das schöne Brixental





MENSCHEN. LIFESTYLE. KLASSIKER.

CLASSIC HEART | DER BMW GROUP CLASSIC PODCAST.

BMW Classic



Kennen Sie schon unseren BMW Group Classic Podcast „Classic Heart“?
Spannende Storys zu unseren Klassikern finden Sie über den QR-Code auf Spotify
und allen bekannten Podcast-Plattformen.
Mehr Informationen unter [bmwgroup-classic.com](https://www.bmwgroup-classic.com)

EDITORIAL GCN 135



Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Jahr wird es im Club einige Veränderungen geben. Was sich ändern wird bzw. wer erster Vorsitzender wird und welche Vorhaben anstehen, das werden wir nach der Jahreshauptversammlung beim Treffen in Holland wissen.

Auf jeden Fall sucht der noch aktuelle Vorstand schon jetzt Mitglieder, die sich in Zukunft im Club mehr einbringen können/wollen (siehe Seite 7). Zum Thema „Mitglieder gesucht“ passt auch, dass ich mir mit Thomas Weber einige Gedanken gemacht habe, welche Projekte wir Clubmitglieder bei genügend Zustimmung und Engagement in die Tat umsetzen könnten. Unsere Vorschläge finden Sie auf Seite 14. Über Ihre Kommentare und vielleicht auch neuen Ideen – bitte noch vor dem Jahrestreffen absenden – würden wir uns sehr freuen.

Einen großen Raum nimmt in diesem Heft der Bericht über das „Isar Sportcoupé S 35“ ein. Ich hoffe, er ist informativ und Sie erfahren einiges Neues. Sehenswert dazu ist ein bisher weitestgehend unbekanntes Video von 1961, das zwei S 35 als Teilnehmer des Pferdsfelder Flugplatzrennens zeigt (QR-Code beim Bericht beachten).

Weitere Themen im Heft sind die Erinnerung an eine Tour vor 25 Jahren von Paris nach Peking mit einem Goggomobil, ein V8 aus Frankreich in den USA und der zelebrierte „Oldtimerstau“ in Lapalisse/Frankreich, um nur einige zu nennen.

Einen Leservorschlag aufgreifend ist auf der Rückseite dieser Clubnachrichten eine alte Anzeige abgebildet. Besteht Interesse, dass wir das ab und zu wiederholen oder möchten Sie dort doch lieber schöne Fotos von GLAS Fahrzeugen sehen?

Wir haben uns beeilt, damit Sie dieses Heft rechtzeitig vor Ostern erhalten. Hoffentlich hat's auch geklappt!

Die Redaktion wünscht Ihnen ein Frohes Osterfest – und bleiben Sie GLAS-nostalgisch.

Dear Readers,

this year there will be some changes in the club. We will find out who will become our new president and what plans are in store at the general meeting at our annual club meet in Holland.

In any case, the still current board is already looking for members who can/want to get more involved in the future in our club (see page 7). On the subject of “members wanted”, it also fits that I, together with Thomas Weber, have given some thought to what projects we club members could put into practice if there is sufficient approval and commitment. You will find our suggestions on page 14, and we would be very pleased to receive your comments and perhaps new ideas – please send them in before the annual meeting.

The report on the “Isar Sportcoupé S 35” occupies a large space in this issue. I hope it is informative and you will learn some new things. It is worth seeing a previously unknown video from 1961, which shows two S 35s as participants in the Pferdsfeld airfield race (see QR code in the report).

Other topics in the issue include the memory of a tour 25 years ago from Paris to Beijing in a Goggomobil, a V8 from France in the USA and the celebrated “classic car jam” in Lapalisse/France, to name just a few.

Picking up on a reader's suggestion, there is an old ad on the back page of this club news. Is there any interest in having us repeat this from time to time or would you prefer to see nice photos of GLAS vehicles there?

We will hurry to get this issue to you in time before Easter. Hopefully it works out!

The editorial staff wishes you a Happy Easter – and stay GLAS-nostalgic.



Prototyp S35
Erinnerung an ein kurzes Dasein
Seite 16



Meinungssache
Gepäckträger und sonstige
Zeiterscheinungen
Seite 10



Damals war's
Diesmal werfen wir einen Blick
ins Familienalbum
Seite 50



USA Reisebericht
Kontrastprogramm mit
Bine & Bernd Bergmann
Seite 36

Paris – Peking
In 77 Tagen durch die Kontinente
Seite 46



GCN 135

Infos des Vorstands	6
 Informations from the Board	6
Mitarbeitersuche	7
Leserpost.	8
Meinungssache: Gepäckträgermode.	10
Festakt im Industriemuseum.	13
Ideen für mögliche Projekte	14
Prototyp S35	16
Interview mit Heinz Mergarten.	25
Presseberichte über den S35	28
Frankreich: Stau in Lapalisse	30
 L'embouteillage est le but	33
USA Reisebericht	36
Ein V8 aus Frankreich	38
 A GLAS V8 from France	40
Rarität: GLAS 1700 im Würfelspiel	43
Goggomobil ausfahrt in Tirol	44
In 77 Tagen von Paris nach Peking.	46
Damals war's: Blick ins Fotoalbum.	50
Die Geschichte hinterm Foto	52
Club-Intern: Ein Archiv wird eingerichtet	53
Ein Goggo Coupé sollte es sein.	54
Nachgefragt: Vertretung in Bürstadt	56
Messerückblick	57
Vierzylindermotor und Goggo-Tipps.	60
Termine/Treffen	62
Dies & Das	63
Anzeigen	65
Impressum.	67



Stau auf der „Route Bleue“
Frankreichbericht
Seite 30



Messerückblick
Die Ausstellungsfahrzeuge wurden stets bewundert
Seite 57

INFOS DES VORSTANDS

INFORMATIONS FROM THE BOARD

Uwe Gusen, 1. Vorsitzender



Liebe GLAS Clubmitglieder,

nach 14 Jahren Arbeit als 1. Vorsitzender beende ich jetzt meine Tätigkeit. Ich werde bei der nächsten Wahl nicht mehr antreten.

Ab 2000 habe ich bis 2018 die GLAS Clubnachrichten geleitet. Auch Treffen und

Fahrzeugausstellungen habe ich im Laufe der Jahre organisiert. Das Fahrzeugregister wurde aufgebaut und bei der Erstellung des Internetauftritts unseres Clubs habe ich aktiv mitgearbeitet. Jetzt helfe ich dem Club, ein Archiv aufzubauen, in dem viele Originalexemplare gelagert und digital viele Informationen abgerufen werden können. Es gibt viel zu erzählen, doch dazu reicht der Platz nicht aus.

Ich wünsche allen Mitgliedern eine tolle Saison und alles Gute für die Zukunft.

Uwe Gusen, 1st Chairman

Dear GLAS Club members,

after 14 years of serving you as 1st Chairman, I am now retiring. I will no longer run again in the next election.

From 2000 to 2018 I managed the GLAS Club News. I have also organized meets and car shows over the years. I built up the vehicle register and was actively involved in creating our internet presence. Now I'm helping the club to set up an archive in which many original documents are stored and then can be digitally accessed.

There is a lot to tell, but there is not enough space here. I wish all members a great season and all the best for the future.



Einladung zur Jahreshauptversammlung

des GLAS Automobilclub International e.V.

am 27. Mai 2023 um 10.30 Uhr

im Hotel Avifauna, NL-2404 HG Alphen aan den Rijn

1. Begrüßung und Eröffnung
2. Feststellung der korrekten Einladung nach Gesetz und Satzung sowie der Beschlussfähigkeit
3. Jahresbericht des Vorstands
4. Bericht des Kassenwarts
5. Bericht des Rechnungsprüfers
6. Entlastung des Vorstandes
7. Neuwahl des gesamten Vorstands, des Kassenprüfers und eines Ersatzkassenprüfers
8. Jahrestreffen 2024 und weitere Treffen
9. Verschiedenens



Wir suchen: MitarbeiterInnen im GLAS Club

„Ein gut funktionierendes Clubleben hängt von jedem einzelnen Clubmitglied ab!“

Motivation

Auf unserem Jahrestreffen in Alphen aan den Rijn geht eine langjährige Ära zu Ende!

Uwe Gusen möchte sich aus Altersgründen aus dem Vorstand zurückziehen. Alle übrigen (bisherigen) Vorstände stellen sich erneut zur Wahl, jedoch muss von der Mitgliederversammlung mindestens ein Vereinsmitglied neu in den Vorstand gewählt werden.

Wir suchen **DICH, ja genau Dich**, um mit Dir die Zukunft des GLAS Automobilclubs zu gestalten!

Kandidatur

Damit das ganze Prozedere der Neuwahlen am Samstag, dem 27. Mai 2023 schnell und reibungslos über die Bühne gehen kann, schick uns bitte vorab eine Mail, in der Du uns mitteilst, wo Du Dich gerne einbringen möchtest. Adresse: info@glasclub.de

Um bereits im Vorfeld alles Nötige vorbereiten zu können, ist es **dringend erforderlich**, dass Deine Kandidatur bis **spätestens 13. Mai 2023** bei uns eingeht.

Wir schicken Dir dann die einzelnen Aufgaben-/Tätigkeitsbeschreibungen, damit Du auch weißt, was da ggf. auf Dich zukommt.

Vergütung

Der (private) finanzielle Aufwand wird erstattet (pauschale Aufwandsentschädigung). Ansonsten sind Dir bei diesem Ehrenamt natürlich auch Ruhm und Ehre sicher! Gerne stehen alle jetzigen Vorstände für Fragen und weitere Details zur Verfügung!

Wir freuen uns auf Dich!

Der gesamte amtierende Vorstand

Profil

Wir suchen Clubmitglieder, die

- bereit sind, **Verantwortung im Vorstand** zu übernehmen,
- sich auf Messen als **Standpersonal** engagieren,
- sich bei der **Redaktion** der GLAS Clubnachrichten einbringen,
- sich als **Typenreferent** oder als **Ansprechpartner für unsere ausländischen Clubmitglieder** zur Verfügung stellen,
- als **Jugendvertreter** oder **Messebeauftragter** ganz neue Themenfelder beschreiten,
- oder Antworten auf Fragen zur **Nachhaltigkeit** speziell bei Oldtimern suchen und geben
- und, und, und...

Briefe an die Redaktion



Editorial GCN 134

Ich greife das Editorial auf und sende gerne meine Anmerkungen und persönlichen Eindrücke zum aktuellen Heft der GCN. Generell ist die Vorfreude auf die Ausgaben immer groß, denn der GLAS Club bietet dank der Redaktionsarbeit und der Einsendungen der Mitglieder ein sehr wertiges, qualitativ hochstehendes und abwechslungsreiches Magazin.

Diesmal nahmen allerdings die Treffen und Ausfahrten mit 17 Seiten (je nach Zählweise) für meinen Geschmack deutlich zu viel Raum ein. Es zeugt natürlich einerseits von einem außerordentlich vielfältigen Vereinsleben, dürfte aber andererseits am ehesten für die jeweiligen Teilnehmer dieser Veranstaltungen wirklich interessant sein. Ich finde, dass hier gestrafft werden sollte, ohne deswegen solche Treffen ganz

unter den Tisch fallen zu lassen. Knapper Text, zwei oder drei Bilder und ein QR-Code, bei dem ausführliche Informationen und Fotostrecken für alle diejenigen hinterlegt sind, die mehr in die Tiefe gehen wollen. Die schon jetzt teilweise eingestreuten QR-Codes sind eine tolle Idee, die das Lesevergnügen über das Heft hinaus verlängern.

Und fünf Seiten Einladung zum 50. Clubtreffen auf teurem Hochglanzpapier? Natürlich geht es da um das Highlight des Jahres, aber wäre ein Einleger auf einfachem Papier nicht womöglich kostengünstiger? Oder alternativ zwei Seiten Einladung im Heft plus QR-Code mit den Einzelheiten samt online-Anmeldeformular? Nur ein Gedanke, ich mag da auch falsch liegen ...

Eine Kleinigkeit noch zum Schluss: Bernd Bergmann hat ein wunderbares Foto von 1956 eingereicht, das unter „Briefe an die Redaktion“ allerdings absurd klein abgedruckt ist. Solche historischen Foto-Raritäten kann man doch nur genießen, wenn auch die Details zu erkennen sind. Hier vermag man aber die ausgestellten Goggos fast nur mit der Lupe zu entdecken. Schade drum.

Damit jetzt kein falscher Eindruck entsteht hier zusammengefasst: Ganz viel Licht und nur ein klein wenig Schatten – generell machen die GCN immer sehr viel Freude. Danke dafür!

Michael Scharpf, 86825 Bad Wörishofen

Die Kritik am zu kleinen Foto nehmen wir an. Aber Treffen und Ausfahrten sind das „Salz in der GCN-Suppe“. Die Redaktion hat mal nachgezählt und kam auf 10 Seiten für vier Treffen und drei Seiten für eine Ausfahrt. Ist das wirklich zu viel?



Ideen für Themen

Zunächst mal muss ich attestieren, dass die GCN-Nachrichten sehr gut gemacht sind, informativ und lesenswert. Natürlich lebt so eine Zeitschrift vom Partizipieren der Clubmitglieder und Leser und sie muss immer wieder von den „Machern“ mit Leben d. h. Berichten, Erfahrungen, Technik und anderen informativen Texten gefüllt werden, sonst ist „Ebbe“!

Ich habe mir Gedanken gemacht, mit welchen Themen unsere Clubzeitschrift auch noch ausgefüllt werden kann – falls die Ideen mal ausgehen sollten.

- Werbeanzeigen, Preislisten oder andere Dinge der damaligen Zeit (auf die Rückseite der GCN?).
- Eine Idee aus dem Adler Clubheft: Hier gibts immer mal wieder Berichte mit Bildern nach dem Motto „Was ist aus der ehemaligen Vertretung geworden?“

In den GCN könnte man mal – evtl. wissen Leser dazu was – dieses Thema in Sachen GLAS Vertretungen aufgreifen.

- Welche Prominente haben einen GLAS gefahren? Z. B. der damalige Stuntman Arnim Dahl (Isar), der Filmschauspieler Dieter Borsche (1700 Limo), der Entertainer und Moderator Peter Frankenfeld (400er Transporter), Uschi Glas (1700 GT) usw. Da gibt's sicher noch viel mehr ...
- Reparatur-Tipps von GLAS-Fahrern für GLAS-Fahrer. Empfehlungen „Wer macht was?“ und Tipps, welche Teile aus heutigen Fahrzeugen für GLAS Fahrzeuge verwendet werden können.
- Leservorstellung: Mitglieder stellen sich und Ihr Fahrzeug vor, auch Restaurierungen mit Fotos sind immer interessant.
- Artikel aus ganz alten GCN-Heften bringen, die viele Leser, die damals noch nicht geboren wurden, gar nicht kennen, und diese Artikel dann mit Kommentaren von heute versehen.

Peter Vetter, (Anschrift bekannt)

Vielen Dank fürs Kompliment und die vielen Tipps. Einige wurden schon verwirklicht (z. B. die Fotos von Prominenten in den Heften 119 und 120). Zwei Vorschläge hat die Redaktion aufgegriffen und in diesem Heft in die Tat umgesetzt.

Schreiben Sie an: redaktion@glasclub.de





Meinungssache: Patina (Heft 134)

Meinungssache

„Patina magica“ – konservierte Geschichte

Beim Thema „Patina“ scheiden sich häufig die Geister. Es ist festzustellen, dass in der Oldtimerszene der Trend zur Erhaltung der Patina immer stärker wird und die Verfechter einer Totalrestaurierung in eine Verteidigungshaltung gezwungen werden.



Hatte bei der Restaurierung dieser Zustand konserviert werden sollen? ☹️ ☺️ Wir die Wiederherstellung des Originalzustands die bessere Entscheidung?

Laut Wikipedia ist Patina „eine durch natürliche oder künstliche Alterung entstandene Oberfläche (Struktur und Farbe)“. Und weiter heißt es: „In der modernen Restaurierung wird die Patina mit zur Originalsubstanz gezählt, da sie die Objektgeschichte dokumentiert“. Das heißt, stumpf gewordener Lack oder Chrom, kleine Dellen oder abgenutzte Sitze gehören zur Geschichte des Fahrzeugs und sollten nach Meinung der Patina-Befürworter nicht zerstört werden. Bei dem Thema stehen sich zwei anscheinend unversöhnliche Grup-

pen gegenüber, die mit Vehemenz ihren jeweiligen Standpunkt vertreten. Die eine Gruppe möchte bei der Restaurierung ihres Oldtimers dem originalen Werkzustand möglichst nahekommen, während die andere unbedingt die Geschichten erzählenden „Blessuren“ als Zeugen der Vergangenheit erhalten möchte. Freunde der Totalrestaurierung interessieren sich nur am Rande für die Ursachen des jetzigen Zustands ihres erworbenen Oldtimers. Unter Umständen ist es für sie aufwändiger und damit auch teurer, den

Ist-Zustand des Wagens zu erhalten und zu pflegen. Ihnen ist es am liebsten, ihr Oldtimer sieht nach der Restaurierung so aus, wie er damals die Fabrikhallen verlassen hat.

Haben Sie eine Meinung dazu? Welchen Standpunkt vertreten Sie? Ist er davon abhängig, um welchen Typ – Goggomobil oder GLAS GT, Einzelstück oder Massenware – es sich handelt? Schreiben Sie uns. Die Redaktion ist neugierig auf Ihre Post und bietet Ihnen eine Plattform für das Für und Wider.

Jürgen Böttger

Wir Oldtimerfans sollten uns nicht in Lager spalten lassen. Letztlich geht es für jeden um die Beschäftigung mit den Fahrzeugen. Ich bewundere Fahrzeuge, die mit viel Aufwand im überlieferten und überlebten Zustand gehalten und betrieben werden. Genauso gefallen mir Fahrzeuge im vollständig restaurierten Neuzustand.

Ich habe zum Beispiel zwei Kawasaki KH 400. Eine mit den Spuren der Jahrzehnte, mit verblichemem Lack, Narben an den Gabelrohren, ausgebessertem Lack am Rahmen, angekratzten Auspuffen. Alles nicht schlimm, Zeugen der Benützung eben und regelmäßig im Einsatz. Die zweite musste ich restaurieren, da sonst eine Straßenzulassung nicht mehr möglich gewesen wäre.

Und das ist häufig der Grund für eine Totalrestaurierung. Wenn der Gesamtzustand zu schlecht und das Fahrzeug sehr selten ist, kann man entweder die Reste im Museum lagern und den Verfall dokumentieren oder einen Neuaufbau machen.

Mein Goggo und mein GT Cabrio waren in extrem schlechtem Zustand. Es gab kaum Teile, die noch funktionierten. Wie soll ich da Patina erhalten, wenn der Motor verbraucht, die Karosserie stark verrostet ist, die Ausstattung zerfällt, die Kabel brüchig sind und Reparaturversuche der Vergangenheit alles noch schlimmer machen? Als einziges mit Patina ist nur das Typenschild unberührt geblieben.

Persönlich gehe ich nicht so weit, dass nur Schrauben mit der Aufschrift des Originalherstellers verwendet werden dürfen, aber mein Respekt gilt auch diesen Perfektionisten. Für jeden zählt das persönliche Ergebnis und für alle das Hobby. Alle meine Fahrzeuge werden so restauriert, dass sie im Straßenverkehr zugelassen sind. Und sie werden regelmäßig gefahren. Nur gemeinsam können wir uns zukünftigen Entwicklungen stellen, das sollten wir nicht vergessen.

Ich möchte gerne auf das Patina-Thema in der letzten Ausgabe antworten. Ich fahre, begutachte und sammle lieber Fahrzeuge im Originalzustand mit Erstlack. Die Erhaltung ist allerdings sehr aufwändig. Ich bewundere jeden Besitzer, der sich das antut und kann. Leider gibt es immer noch viele Leute, gerade beim Generationenwechsel, welche den Originalzustand unwiederbringlich ändern.

Wer, wie ich, einfach auch Gefallen an der Restaurationsarbeit findet, bitte nichts „Jungfräuliches“ auswählen. Und bitte nicht vom TÜV oder irgendwelchen Banausen unterkriegen lassen. Gerade die beliebten (teuren) Automodelle wurden bereits in den 80er und 90er Jahren hergerichtet. Darum sind sie heute nahezu nur noch so aufzufinden.

Meine Einstellung ist eine andere, wenn es in die Mitte 80er Jahre geht. Da finde ich restaurierte Autos, zum Beispiel einen 2er Golf, sehr interessant/etwas Besonderes.

Ein Oldtimer, unabhängig welcher Marke, sollte gepflegt sein. Als Zeitzeuge der automobilen Geschichte hat er es bei seinen Leistungen über Jahrzehnte und die Freude, welche er bei Besitzern und Passanten erzeugt, nicht verdient, als verspachtelte Rostlaube sein Dasein zu fristen.

Neben der intakten Technik sollte die Karosserie frei von Dellen (haben mit der Geschichte nichts zu tun, sondern mit dem Umgang des Besitzers mit dem Auto) und gut lackiert sein. Er sollte, nein muss, Patina haben, das heißt: die Aluzierleisten dürfen matt sein, die Gummidichtungen, so sie noch dichthalten, etwas spröde und auch die Sitze benutzt aussehen. Gleiches gilt für verchromte Teile. Diese dürfen auch Flecken aufweisen (aber keinen Rost).

Fazit: Einen guten Oldtimer macht ein Mix aus Patina und frischer Optik aus.

Marco Reisacher, 87760 Lachen

Volker Krips, 40668 Meerbusch

Michael Semrad, A-1230 Wien



Replik zu:

„Gepäckträgermode und sonstige Zeitgeisterscheinungen“



Frederik in seinem 1967er Goggomobil Coupé, das sicher keinen Gepäckträger bekommt ▲

Als ich Michael Scharpfs Text zur „Gepäckträgermode“ in GCN 132 las, musste ich heftig nicken – so emotional er auch war, traf er doch den Nagel aufs Haupt! Jürgen Hellmuths Erwiderung zum Thema in GCN 133 zeigte mir jedoch, dass Michaels berechtigte Kritik offenbar nicht zwangsläufig verstanden wird. Als Dozent im Fach Restaurationsethik möchte ich deshalb dem Emotionalen das Faktische zur Seite stellen. So gebe ich angehenden Fahrzeugrestauratoren die Leitfrage mit: Wie stark darf und soll in die Substanz eines historischen Objekts eingegriffen werden?



◀ Kaufen (29,80€) oder kostenlos downloaden

Begriffsklärung

Wer sich Gedanken darüber macht, ob er einen Gepäckträger ans Goggo schrauben soll oder nicht, braucht aus professioneller Sicht eigentlich nur eine weitere Frage zu beantworten: War in der Gebrauchsphase (also jener Zeit in der Vergangenheit, als das Goggo im Alltag genutzt wurde) ein Gepäckträger dran oder nicht? Ist die Antwort „nein“, schraubt man keinen dran. Eigentlich ganz einfach, oder?

Tja, offenbar nicht. Denn ich höre schon die ersten sagen: „Das gefällt mir aber so!“ Das ist legitim. Nur kollidiert der persönliche Geschmack in diesem Moment mit einem Begriff, den die Szene beständig im Munde führt: „Kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut“. Ich möchte in der Folge aus dem Fachbuch „Automobiler Fachwortschatz zur Beschreibung historischer Fahrzeuge“ einige Definitionen



◀ Darum geht's: Hier scheiden sich die Geister

Zubehör-Dinger. Und zweitens war so ein Gepäckträger teuer: 37 DM entsprachen rund 12 % des durchschnittlichen monatlichen Netto-Einkommens eines Industriearbeiters. Es ist also kein Wunder, dass Zubehör am Goggomobil anno 1956 nicht die Regel, sondern die Ausnahme war.

Weitere Begriffe

Das bringt mich zu sechs weiteren Begriffen. Zunächst „original“, „gebrauchszeitlich“ und „zeitgenössisch“:

*„Dies umfasst diejenigen Bauteile, Spuren und alle Veränderungen, die aus der normalen Gebrauchsphase des jeweiligen Fahrzeuges oder Gegenstandes stammen, somit alle Komponenten oder Konfigurationen, die bereits bei der Auslieferung vorhanden waren plus die Modifikationen aus der **Gebrauchsphase**. Alle diese Komponenten und Zustände gehören nach kulturhistorischer Lesart zum Original, teilweise auch bezeichnet als **historisches Original**. Dieses kann also verschiedene Phasen mit unterschiedlicher Konfiguration und unterschiedlichem Design umfassen.*

*Damit sind jedoch nur die tatsächlich aus diesem Zeitraum stammenden Phänomene, Konfigurationen und Formen gemeint. **Nicht als zeitgenössisch gelten dagegen spätere Veränderungen, die mehr oder weniger genau im zeitgenössischen Stil ausgeführt wurden oder werden.***“ (Anfettung von mir)

Und was kann man als „authentisch“, „originalgetreu“ und „historisch korrekt“ bezeichnen? *„Es sind diejenigen Veränderungen, Ersatzteile, Reparaturen oder Restaurierungen, die in der **Sammlungsphase** erfolgt sind (also nach der normalen Gebrauchsphase) und gebrauchszzeitlichen Komponenten, Konfigurationen und Gestaltungen entsprechen oder diese nachbilden. Das heißt also: ersetzte Verschleißteile, nach historischem Vorbild überarbeitete Oberflächen (wie etwa eine Neulackierung nach historischem Vorbild), Reparaturen nach historischem Vorbild, restau-*

zitieren. Zum Stichwort „Kulturgut“ steht darin auf Seite 9 auszugsweise: *„Materielle Kulturgüter sind bewegliche oder unbewegliche Gegenstände, die von Menschen geschaffen, verändert oder geprägt wurden und uns Einblick in die Entwicklung der Menschheit und der Gesellschaft geben. Dabei kann es sich um Einzelstücke, in Serie gefertigte Gegenstände oder auch um größere Anlagen handeln. [...] Die Begriffe Kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut bzw. Mobiles Technisches Kulturgut stammen ursprünglich aus der kulturgeschichtlichen Fachsprache. Mobiles Technisches Kulturgut umfasst »jedes Schienen- oder Wasserfahrzeug, Luftfahrzeug oder auch Straßenfahrzeug, das in der Summe aller seiner Teile ein besonderes Zeugnis der menschlichen Kultur- und Technikgeschichte darstellt.«“*

Weiter heißt es, Kulturgüter besitzen einen ideellen Wert für heutige und zukünftige Generationen, weil sie Einblick in historische, soziale, künstlerische, wissenschaftliche, architektonische oder technische Entwicklungen der Menschheit geben. Anders ausgedrückt: Ein Kulturgut – oder sagen wir: ein Oldtimer – macht erlebbar, wie es „damals“ war. Deshalb ist es so wichtig, dass

wir mit unseren Goggos, den großen GLAS, und ja, auch den Shoppern, auf der Straße fahren, wo es alle sehen können.

Die Realität

Doch was sehen wir, wenn wir die Oldtimertreffen mit den von Michael erwähnten BR-Reportagen von 1985 und 1978 vergleichen? Zweifarblackierungen, nachträglich reingeschnittene Rolldächer, Weißwandringe, Gepäckträger usw. Ich kann Michael nicht widersprechen, wenn er schreibt: „Wir sind gerade dabei, die Geschichte und das Wesen unserer Goggomobile komplett umzudeuten und zu verändern.“

„Aber Opa hätte doch 1956 einen Gepäckträger montieren können“, ist da der nächste naheliegende Einwand. Wer das Wort „historisch“ in den Mund nimmt, muss aber bedenken, dass es keine Umdeutung zulässt. Nicht das, was Opa sich vielleicht gewünscht haben könnte (hat er das überhaupt?), sondern das, was tatsächlich seine Lebenswirklichkeit war, ist relevant. Und damit bin ich bei dem historischen Gepäckträger-Beispiel von Jürgen Hellmuth: Erstens ist der gezeigte Gepäckträger ganz anders gebaut als die neuzeitlich produzierten

rierte Bereiche, die entsprechend der historischen Teile kopiert und eingefügt wurden.[...]

Der Begriff authentisch darf ebenfalls nicht angewendet werden für Veränderungen oder Bearbeitungen, die in der Gebrauchszeit lediglich möglich gewesen wären, am individuellen Wagen damals aber nicht vorgenommen worden sind.“ (Anfettung von mir)

Feststellung

Im Klartext: Das „Goggole TÜT“ entspricht keinem „historischen Original“. Art und Umfang des Zubehörs sind weder gebrauchszzeitlich, noch zeitgenössisch. Vor allem aber ist es in seiner gegenwärtigen Auf-

szene insgesamt kann nicht erwarten, dass die Gesellschaft der Ausübung eines Hobbys weiterhin wohlwollend gegenübersteht, das objektiv betrachtet umwelt- und klimaschädlich ist. Dass wir mit unseren alten Fahrzeugen auch in Zukunft noch auf die Straße dürfen, ist keineswegs sicher – und nur zu argumentieren, die paar Kilometer im Jahr fielen beim Schadstoffausstoß doch nicht ins Gewicht, greift da deutlich zu kurz.

Es muss sich jeder selbst fragen: Welche Geschichte erzählt mein Auto? Erzählt es von meinem eigenen Geschmack und meinen Wünschen, oder gibt es einen echten (!) Einblick in historische, soziale, oder technische Entwicklungen der

Club als Institution im Besonderen verantwortungsbewusst mit dem kraftfahrzeugtechnischen Erbe umgeht – zum Beispiel, indem er nur wirklich authentische Fahrzeuge auf Messen ausstellt.

Jürgen Hellmuths (wohl rhetorisch gedachte) Frage, was er noch mehr für die öffentliche Wahrnehmung tun könne, als einen Plüschhund auf sein Kofferchen zu schnallen, möchte ich abschließend ganz konkret beantworten: Nehmt die Kinder mit auf eine Spritztour, und die Erwachsenen am besten auch! Macht Schluss mit der „geschlossenen Gesellschaft“ der Oldtimer-treffen! Lasst die Leute nicht nur zugucken, sondern aktiv erleben, was Automobilgeschichte bedeu-



2015 beim Treffen in DGF: Goggos ohne „Schnickschnack“, aber bevorzugt zweifarbig ▲

machung nicht authentisch. Es ist ein Fahrzeug, das den Geschmack seines Besitzers widerspiegelt und in der Sammlungsphase verändert wurde. Wohlbemerkt: Dies soll keine Wertung sein, sondern nur eine definitionsgemäße Feststellung, die für viele andere Goggos genauso getroffen werden kann.

Gerade weil jeder mit seinem Eigentum tun und lassen kann, was er möchte, entsteht aber ein Problem auf einer ganz anderen Ebene. Michael erwähnt es im letzten Absatz seines Textes: die öffentliche Wahrnehmung. Die Oldtimer-

Vergangenheit? Wer letzteres auch im Detail bejahen und näher begründen kann, ist auf dem richtigen Weg, denn dann pflegt er oder sie offensichtlich kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut – und das ist es, was unser Hobby in die Zukunft rettet. Nichts anderes.

Ausblick

Selbstverständlich ist dieses Thema weitaus komplexer, als sich in diesen paar Zeilen darstellen lässt. Ich wünsche mir, dass die Szene im Allgemeinen und der GLAS

tet! Und bitte: reflektiert, was ihr mit euren Fahrzeugen tut, also: ob der Gepäckträger, die Zweifarblackierung, die Sonnenschute, die Schlafaugen, die Blumenvase, das Rolldach und die Weißwandringe authentisch, oder verzichtbar sind. Dem Spaß tut das sicher keinen Abbruch! **Frederik E. Scherer**

Der „Fachwortschatz“ kann unter www.karren-publishing.com kostenfrei heruntergeladen werden. Er richtet sich an die gesamte Szene. Ziel: „Eine präzise Sprache sprechen“.



▲ v.l.n.r.: Fritz Baron, Torsten Thanner, Thomas Schneider, Stefan Fuchsl, Roswitha und Manfred Zitzelsberger, Bert und Rosi Fuchsl, Brigitte Baron

Sie träumten davon, dass jedermann mobil sein kann – und setzten ihren Traum auch in die Tat um.

Gemeint sind der Juniorchef der Hans Glas GmbH Andreas „Anderl“ Glas und der Konstrukteur Karl Dompert, die in diesem Jahr ihren 100. Geburtstag feiern würden. Dies nahm die Goggo- und Glasfahrgemeinschaft Dingolfing (GFG), einer der aktivsten Stammtische, zum Anlass, mit einem kleinen Festakt an beide Herren zu erinnern.



▲ Thomas Schneider übergibt eine NAVC-Plakette mit eingestanztem GLAS CL



▲ Dr. Kieslinger bedankt sich bei allen für ihr Engagement



▲ Heribert Fuchsl würdigt die beiden Jubilare

Am Montag, dem 16. Januar 2023, also genau am Geburtstag von Karl Dompert, übergab Bert Fuchsl, Vorsitzender der GFG, in einem festlichen Rahmen dem Industriemuseum Dingolfing zwei Roll-ups. Vom Webmaster Fritz Baron entworfen, sollen diese mit Fotos und Lebensdaten die Erinnerung an die beiden genialen Ingenieure aufrechterhalten. Unter den Gästen konnte Bert Fuchsl zudem den 2. Vorsitzenden der GFG Torsten Thanner, die beiden Schatzmeister Rosi Fuchsl und Manfred Zitzelsberger sowie Fritz und Brigitte Baron willkommen heißen. Auch zwei Vertreter des GLAS Automobilclub International, Stefan Fuchsl und Thomas Schneider,

waren gekommen, um dem Ereignis beizuwohnen.

Nach einer kurzweiligen Rückschau auf das Leben von Glas und Dompert, Ehrenbürger der Stadt Dingolfing, dankte Bert Fuchsl dem Museumsleiter Dr. Thomas Kieslinger für die Möglichkeit der Präsentation und die Positionierung der Roll-ups im Jubiläumsjahr. Ein Dank ging auch an Roswitha Zitzelsberger für die Terminkoordination und an Fritz Baron für das gelungene Layout der Roll-ups. Der 2. Vorsitzende des GLAS Clubs Thomas Schneider freute sich über die Würdigung der beiden herausragenden Fahrzeugbau-Ingenieure: „Ohne Karl Dompert und Andreas Glas gäbe es kei-

ne Goggomobile und GLAS Fahrzeuge, auch keinen GLAS Club und keine Goggo- und Glasfahrgemeinschaft. Und ohne die beiden gäbe es wahrscheinlich auch keinen BMW-Standort Dingolfing.“ Er wünschte sich und den Anwesenden, dass die Fahrzeugmarke GLAS niemals in Vergessenheit gerate und überreichte im Namen des Clubs eine Plakette für das Industriemuseum.

Die Roll-ups haben im Industriemuseum einen würdigen Platz gefunden. Mit den Worten „Museen werden am Leben erhalten, wenn Leute sich einbringen.“ dankte Dr. Kieslinger allen Beteiligten für ihr Engagement.

Evi Schneider

Ideen für mögliche Projekte

Auf der nächsten Jahreshauptversammlung beim Treffen in Holland wird ein neuer Vorstand gewählt. Wer auch immer das Amt des 1. Vorsitzenden einnehmen wird, wir sind uns sicher, dass er (oder sie?) mit Elan die Leitung des Clubs angehen wird. Immerhin tritt er/sie in große Fußstapfen, die Uwe Gusen hinterlassen wird.

Wir haben uns einige Gedanken gemacht, worüber der neue Vorstand unter sich und mit den Mitgliedern diskutieren könnte. Alles sind nur Vorschläge und sie sollten auch als solche verstanden werden. Darum nicht gleich werten, sondern erstmal „ne Nacht drüber schlafen“. Vielleicht ist ja was dabei, was wert ist, in Zukunft verwirklicht zu werden...

1 WHATSAPP-GRUPPEN

Es werden **WhatsApp-Gruppen** für Interessierte auf freiwilliger Basis angeboten. Folgende Gruppen könnte es geben:

- a) nur für die Jungmitglieder (bis 30 Jahre)
 - b) für die verschiedenen GLAS Fahrzeuge
 - c) für eine mögliche GLAS Motorsport-Gruppe
- Die Fahrzeug-Gruppen könnten z.B. durch den jeweiligen Typenreferenten oder seinen Stellvertreter betreut werden.

2 JAHRESTREFFEN

Die Teilnahme am **Jahrestreffen** wird **allen GLAS-Freunden**, also nicht nur den Clubmitgliedern, angeboten, denn so ein „Schnupper-treffen“ kann für manche der erste Schritt sein, die große „GLAS Familie“ kennenzulernen. Und wer sich da wohlfühlt, kommt bestimmt gerne wieder ...

Das sollte auch deutlicher als bisher kommuniziert werden: Darum ist es notwendig, allen Oldtimer Zeitschriften den Termin unserer Treffen für deren Veranstaltungskalender **rechtzeitig** mitzuteilen.

3 PARTNERMITGLIEDSCHAFT

Für die Partner/innen der Mitglieder wird eine **Partnermitgliedschaft** zu einem reduzierten Beitrag angeboten (Ohne Bezug der Clubnachrichten, aber mit Stimmrecht auf Mitgliederversammlungen.)

Auch für Gäste sollte die Hauptversammlung in der Regel offen sein (natürlich ohne Stimmrecht). Sie auszuschließen ergibt keinen Sinn, solange das Protokoll ausführlich in den Clubnachrichten veröffentlicht wird.

4 STAMMTISCHE

Jemand könnte sich um die **Stammtische** kümmern. Aufgaben: Aktualisierung der im Internet genannten Termine – sich um Berichte über gelungene Aktivitäten kümmern, auch als Anregung für andere Stammtische – Hilfe bei der Neugründung von Stammtischen mit dem Ziel, flächendeckend vertreten zu sein (die Sortierung nach Postleitzahlen im Mitgliederverzeichnis kann dabei hilfreich sein).

5 GLAS-TAGE

GLAS-Tage (Motto: Fahrspaß mit GLAS – Fahr mit!) werden angeboten. Darunter verstehen wir eine Einladung an Jung und Alt, die GLAS Fahrzeuge durch eine kurze Mitfahrt kennenzulernen. So ein Angebot kann auch in Verbindung mit einer Spendenaktion für einen (ortsgebundenen?) karitativen Zweck durchgeführt werden. Veranstalter könnten die Stammtische oder überregionale Clubtreffen sein.

Als Ausgangspunkte für solche GLAS-Tage sind Oldtimer-Museen oder ein zentraler Platz einer Ortschaft geeignet. Wenn man junge Leute (Schüler) begeistern will, dann ist natürlich der Schulhof ein idealer Ausgangspunkt. Für sie wäre sicher das Goggomobil ein idealer Vertreter der GLAS Automobile.

Natürlich muss vom Veranstalter im Vorfeld eine Genehmigung des für den Ort Verantwortlichen eingeholt werden, auch die Versicherungsfrage muss vorher geklärt sein. Außerdem sollte dieser GLAS-Tag durch die örtliche Presse publik gemacht werden (eigene „Pressemeldung“ verfassen).

6 GLAS-BROSCHÜRE

Zusätzlich zum Flyer wird eine GLAS Broschüre (in kleinem Format) gedruckt. In ihr werden alle GLAS Fahrzeuge vom Roller bis zum V8 (inkl. Prototypen) vorgestellt, auf die sportlichen Erfolge vom Goggo bis hin zum GT wird hingewiesen und die Alleinstellungsmerkmale der Marke GLAS dürfen nicht vergessen werden. Natürlich gehört die Vorstellung des Clubs auch ins Heft. Die Broschüre sollte jedem interessierten Oldtimerfreund, auch Jugendlichen, ausgehändigt werden, kostenlos (!) – notfalls für einen symbolischen Unkostenbeitrag. Das Heftchen sollte wertig gestaltet sein, so dass es zum Aufbewahren einlädt. Die Hoffnung ist, dass es bei vielen eine nachhaltige Wirkung entfaltet: Dass es mal eine Automarke GLAS gab, gerät nicht in Vergessenheit, das Interesse an GLAS Fahrzeugen wird durch gelegentliches Blättern in der Broschüre immer wieder erneuert und vielleicht entsteht irgendwann der Wunsch, mit einem eigenen Fahrzeug auch zur GLAS-Familie zu gehören.

7 GOGGOMOBILBESITZER

Da der Club für die **Goggomobilbesitzer** keine Ersatzteile nachfertigen lässt und weil der Club anerkennt, dass es ohne die Goggomobile keine weiteren GLAS Automobile, für die er jetzt Ersatzteile anbietet, gegeben hätte, und weil das Goggomobil genau DER „Türöffner“ für neue Mitglieder ist, über den andere Clubs nicht verfügen, schlagen wir vor:
Der Club übernimmt **zusätzlich zum Rabatt** des Ersatzteilhändlers, den dieser dem Club bei einer Sammelbestellung gewährt, **5% des Bestellwerts**.
Selbst wenn ein hoher Bestellwert angenommen wird, so wird doch der Zuschuss in der Regel deutlich weniger als 1% der Mitgliederbeiträge ausmachen (also weniger als 50 Cent pro Mitglied). Eine Investition in die Zukunft, die man eigentlich nicht ablehnen sollte. Denn jedes auf diese Weise geworbene Clubmitglied mit Goggomobil ist ein potentieller Interessent/Käufer der anderen GLAS Automobile, für die irgendwann mal Abnehmer gesucht werden. Sollten formale Bedenken gegen diesen Vorschlag bestehen, dann könnte eine (begründete) Ergänzung in der Satzung darüber hinweghelfen.

8 HOMEPAGE/CLUBNACHRICHTEN

Die **Clubhomepage** und die **Clubnachrichten** sind das Aushängeschild unseres Clubs, welches regelmäßig gepflegt wird. Bei der Homepage müsste mehr darauf geachtet werden, dass die Mitteilungen auf der ersten Seite – sie hat die Überschrift „Aktuelles“ – auch aktuell sind und dort nicht monatelang stehen. Wenn nicht nach einem noch zu bestimmenden Zeitraum ein Wechsel der Themen stattfindet und was Neues geboten wird, besteht die Gefahr, dass die Clubseite nicht wieder oder nur selten aufgerufen wird.
Auch könnte man darüber diskutieren, ob Berichte, die in den Clubnachrichten stehen werden, schon vorher wortgleich (und oft unkorrigiert!) auf der Homepage veröffentlicht werden. Clubhomepage und Clubnachrichten sollten sich ergänzen und in der Regel nicht Gleiches bieten. Allerdings könnte auf der Homepage mit einigen Fotos und etwas Text auf einen ausführlicheren Bericht im nächsten Clubheft hingewiesen werden (oder umgekehrt).

9 SOZIALE MEDIEN

Es ist eine Überlegung wert, ob wir die derzeitige Präsenz des Clubs auf den **sozialen Medien** ausweiten. Der Club ist bereits auf Instagram (170 Follower), die GLAS- und Goggomobilfreunde auf Facebook (840 Mitglieder) vertreten. Vielleicht lassen sich die Attraktivität und die Bekanntheit des Clubs steigern, wenn sich jemand bereit erklärt, einen **club-eigenen Youtube-Kanal** einzurichten und zu betreiben. Im Vergleich zu Instagram erreicht Youtube eine andere Klientel. Man könnte Fotoberichte oder kurze Videos von Restaurierungen/Reparaturen, Ausfahrten, (regionalen) Treffen, Reisen im GLAS, Austausch von Tipps und Tricks usw. sowohl auf Instagram wie auch auf Youtube zeigen.

10 CLUBBEITRAG

Wenn wir auch nur einige der obigen Punkte umsetzen, dann werden wir uns breiter aufstellen müssen. Wir brauchen zusätzlich engagierte Mitglieder, die die Vorstandsarbeit unterstützen, was sicher unsere Clubkasse belasten wird. Mehr Leute werden eine finanzielle Aufwandsentschädigung beanspruchen, Druckkosten für die GLAS-Broschüre müssen bezahlt werden, evtl. muss für den „GLAS-Tag“ eine besondere Versicherung abgeschlossen werden usw.
Auch die Inflation macht vor unserem Club nicht Halt. So unpopulär das auch ist: Nach nun 13 Jahren sollten wir über eine **Erhöhung des Clubbeitrags** nachdenken.

Die Redaktion würde sich sehr freuen, wenn uns möglichst viele Clubmitglieder ihre Kommentare zu den obigen Punkten schreiben (redaktion@glasclub.de). Vielleicht ergibt das ein brauchbares Meinungsbild, welches wir dann beim Jahrestreffen dem zukünftigen Clubvorstand übergeben können. Die jetzigen Vorstandsmitglieder wurden vorab über diese Vorschläge informiert. Sie sind besonders an Ihrer Meinung zur Partnermitgliedschaft interessiert.

Jürgen Böttger u. Thomas Weber

Erinnerung an sein kurzes Dasein

Grundlage für die folgenden Erinnerungen ist ein alter Bericht von Andreas Schey, den er zusammen mit Heinz Mergarten für die Clubnachrichten Nr. 54 von 1996 verfasst hatte. Ich habe den Text stark gekürzt, überarbeitet und durch weitere Informationen ergänzt. Da sich am Wahrheitsgehalt des damaligen Berichts nichts verändert hat, habe ich einige Textpassagen 1:1 übernommen.



Ob tatsächlich eine Serienfertigung des S35 geplant war, lässt sich heute nicht mehr zweifelsfrei klären. Dafür spricht aber, dass in Händlerverträgen gefragt wurde, wieviel „Isar Coupés“ für 1960 bestellt werden (siehe GCN 134) und dass laut Heinz Mergarten Zeichnungen zur Karosserie existieren, die nach der IAA 1959 datiert wurden.

Nach seiner Präsentation stand der S35 kurze Zeit einigen Redaktionen für Fahrberichte zur Verfügung. Doch dann wurde es sehr schnell still um ihn, von einer Serienfertigung war nicht mehr die Rede und das Werk nutzte den S 35 als Versuchswagen. Nur einer von mindes-

tens vier (!) gebauten Prototypen hat – wenn auch stark ramponiert – überlebt. Doch dazu später mehr. Jetzt gehen wir erst einmal zurück in die Jahre 1958/1959.

Konstruktion des S 35

Es gibt zwei Werksfotos aus der Vor-IAA-Zeit, die einen im Bau befindlichen S 35 zeigen. Folgende Details sind darauf zu erkennen:

Das **Foto 1** (rechte Seite) zeigt das neue Fahrgestell mit dem Motor vom Isar. Der Boden unter den Sitzen fällt ab – Schweller ist wie beim Goggo Coupé hochgezogen – Ansatz Schottblech hinter den Sitzen liegt

ca. 20 cm nach hinten und oben versetzt. Das Bodenblech ist hier noch vom Goggo und hat nichts mit dem der später gebauten Fahrzeuge oder auch dem des Isar zu tun.

Am Fahrgestell fehlen im Heckblech noch die Radkastenaußenbleche und die Heckschürze, die beim späteren Fahrzeug beide zur Bodengruppe gehören. Die Stehbleche sind zwar beschnitten, aber noch nicht bearbeitet. Die Spritzwandbleche sind in der Breite verkürzt und schräg stehend eingesetzt. Das obere Spritzwandblech fehlt ebenfalls. Der Hauptbremszylinder ist zwar montiert – aber ohne Bremsleitungen. Ebenso fehlen die

Spurstangen und der Motor hat eine Ein-Vergaser-Anlage. Er entspricht noch nicht der späteren Ausführung. Auf dem **Foto 2** (unten) sieht man, dass die noch nicht fertige Karosserie aufgesetzt wurde. Interessant ist, dass sie noch die normale Goggo-Front mit großen Scheinwerfern der US-Ausführung hat, obwohl der Motor schon eingebaut ist. Weiter ist zu erkennen: senkrecht halbhohes Schottblech hinter dem Sitz parallel zum Türausschnitt – kleine Hutablage, Lücke zwischen Schottblech und Hutablage.

Die Karosserie ist nur im Bereich der Türen und der Scheinwerfer bearbeitet. Der Radausschnitt erscheint noch original Goggo, die Seitenteile sind innen nicht heruntergezogen (deshalb passt auch die Haube vom Goggo). Am Scheibenrahmen ist kein Windlaufblech angeschweißt. Das ausgeschnittene Goggo-Mittelteil und die Frontschürze wurden lediglich aufgesetzt, um die fehlenden Passungen zu verdecken.

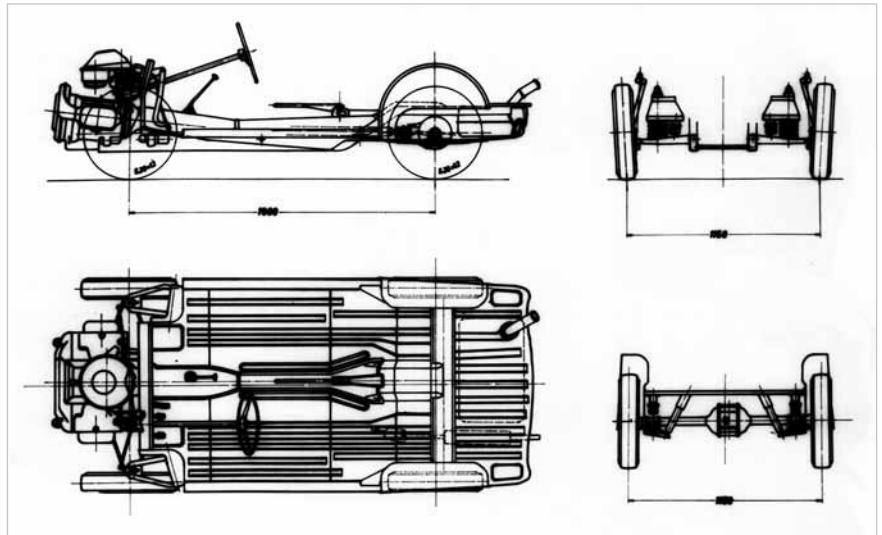
Anmerkungen zur Front

Die große Frontmaske hätte also zur Motorkühlung des Boxers eigentlich nicht sein müssen. Eher wurde eine Ausbuchtung für mehr Platz bei der Motormontage und für die Luftführung zum Gebläse und zur Fahrzeuglüftung benötigt. Da passte es gut, dass in dieser Zeit viele Sportfahrzeuge in Italien

ebenfalls einen stark nach vorne gezogenen Lufteinlass trugen und GLAS sich dieses sportliche Detail aneignen konnte. (Siehe Maserati 3500, Lancia Appia GT oder div. Pininfarina-Ferraris, siehe Seite 18.) Zu der aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff geformten Frontmaske und Haube äußerte sich Günter Patron: „Mit dem S 35 haben wir bei GLAS begonnen, mit Kunststoff zu arbeiten und haben wertvolle

Gedanken zum Motor

Der Zweizylindermotor im noch existierenden S 35 ist mit vielen Änderungen gegenüber der normalen 30 PS starken Version des Isar versehen. Ein umgeschweißter Ansaugtrakt des Versuchsmotors trägt je Zylinder einen 32er Fallstromvergaser – ursprünglich waren Flachstromvergaser eingebaut – und die Vergaser haben einen viel kürzeren,



Werkszeichnung zum „Sportcoupé TS 700“ von Juni 1959 ▲

Erfahrungen sammeln können. Die Frontschürze mit dem „Ansaugrüssel“ war unser erstes Kunststoffteil. Auch die im Vakuum gezogenen Abdeckungen für die innere A-Säule und das Instrumentenbrett waren eigene Kunststoffherzeugnisse.“ (Quelle: Vom Großen Goggomobil zum GLAS Isar, blaues Heft.)

direkteren Ansaugtrakt in die Zylinder. Im Motor ist eine andere Kolbenform mit Kalotte und vier Ringen, die Zylinder sind niedriger, erlauben also eine höhere Verdichtung. Das alles sind Maßnahmen, die auf eine größere Leistungssteigerung als die angegebenen 4 PS hinweisen. Für 4 Pferde wäre so viel Aufwand gar





▲ Holzmodell für die neue Front



▲ Im Vergleich: Ferrari 400 Superamerica – Goggomobil Isar S 35



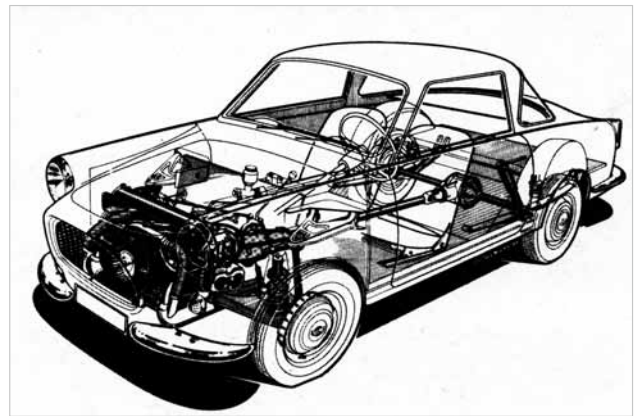
nicht nötig gewesen. Der Wagen hatte laut Karl Jungmayer tatsächlich ca. 45 PS und lief etwa 165 km/h. Zu diesem Thema bemerkte Karl Dompert: „Der S 35 wurde in der vom Versuch fertiggestellten Form vom TÜV schlicht

Coupé war. Wer nur das Heck sah, erkannte kaum einen Unterschied. Die dem Betrachter ins Auge springende auffälligste Änderung war natürlich die nach vorn gezogene neue Front mit einem für die Wagengröße riesigen Kühlergrill. Auch

für Menschen mit jungem Herzen, die Freude haben an schöner Form und Sinn für edle Rasse, ganz gleich ob sie sportliche Ambitionen frönen oder das beschauliche Dahingleiten schätzen. Der relativ niedrige Preis ist eine Empfehlung für sich!“



▲ Der erste Prototyp mit eckigen Radausschnitten (nur auf rechter Seite)



▲ Die Schnittzeichnung zeigt den Unterschied zum kleinen Coupé

und einfach nicht abgenommen, weil das Fahrwerk dem Potenzial des Motors nicht gewachsen war.“ Also musste die Leistung des Boxers (nur auf dem Papier?) für die Abnahme und die Vorstellung auf der IAA verringert werden. Die im Katalog verwendeten Angaben von 34 PS und 135 km/h Spitze für den S 35 waren die Werte, die der TÜV als oberste Grenzwerte gerade noch akzeptiert hatte. Daher wurden sie für alle Prospekte und Presse-Veröffentlichungen übernommen.

Die IAA 1959

Das große Goggomobil bekam einen „Bruder“, den Kombi. Limousine und Kombi sollten ab sofort unter dem Namen Goggomobil „Isar“ laufen. Die eigentliche Überraschung auf dem Stand der Goggomobil-Werke war aber die sportliche „Schwester“ Isar S 35, die – flüchtig betrachtet – nur ein abgewandeltes Goggo

fielen die großen Scheinwerfer wie beim US-Coupé, die größeren der neuen Reifengröße (12 Zoll) angepassten Radausschnitte auf. Die hinteren Seitenteile waren geglättet, weil ohne Lüftungskiemen, denn der Motor saß ja vorn. Und wer genau hinschaute, entdeckte, dass die Türen vorne angeschlagen waren. Dies schrieben die Zulassungsbestimmungen ab 1959 vor. Das Armaturenbrett wurde vom Goggo Coupé übernommen, jetzt allerdings mit einem Tacho, dessen Anzeige bis 160 km/h reicht.

Auf dem Messestand wurde ein einfarbig-weißer S 35 auf einem sich drehenden Plattenteller präsentiert. Auf Fotos ist zu sehen, dass der Stand stets von einer Menschentraube umlagert war. Interessierte Zuschauer konnten sich am Telefonhörer über technische Daten des Fahrzeugs informieren. Zitat aus der Pressemappe: „So ist das Sportcoupé Isar S 35 geschaffen

Im Außengelände stand ein zweiter S 35 für kurze Probefahrten durch die Stadt bereit. Dieser Wagen war weiß mit rotem Dach. Nach der IAA wurden mit ihm fleißig Werbeaufnahmen vor der Treppe des „Kleinen Theaters im Zoo“ (heute „Fritz Rémond Theater“) gemacht. Alle Fotos zeigen den S 35 schräg von vorn (seine Schokoladenseite?) und Personen auf den Stufen, die lächelnd auf das Coupé blickten.

Werksfoto vom „Sportmotor“ ▼



Tests und Fahrer- berichte

Mit aufgemalter Startnummer 130 wollte Karl Jungmayer mit Beifahrer Karl Reisinger den S 35 zu Testzwecken beim Bergrennen auf dem Großglockner einsetzen. Nach Mergartens Informationen konnte er dort nicht starten, weil es keine Klasse für Prototypen gab. Also wurde der S 35 „spazieren gefahren“ und die schneebedeckten Berge dienten dabei als ideale Kulisse für weitere Werbefotos. Es war immer derselbe Wagen (mit DGF-Nummernschild), der den Redaktionen für Fahrerberichte angeboten wurde.

Im „Goggomobil“-Heft 12/59 ist ein Nachdruck eines Berichts von Robert Poensgen aus der Zeitschrift „Kleinwagen“ zu lesen. Unter anderem lobt er das gute Platzangebot: *„Die Sitze wurden so weit zurückverlegt, dass kein Raum mehr für eine Not-sitzbank ist. Aber dadurch hat das vornehmlich in Ein- und Ausstieg sonst etwas unkommode (Goggo) Coupé erheblich an Raum und Bequemlichkeit gewonnen. Überdies bleibt im ehemaligen Heck-Motorraum ein beachtlicher Kofferraum, dessen Nutzwert lediglich durch die etwas schmale Klappe beeinträchtigt wird.“* Und zu den Fahrleistungen bemerkt er: *„Der S 35 bringt seine 35 PS brav auf den Boden und, was das wichtigste ist, er hält sie auch dort. Wir haben den kleinen Sportflitzer (...) voll ausgefahren, ohne dass uns auch nur im geringsten Angst und Bange geworden wäre.“*

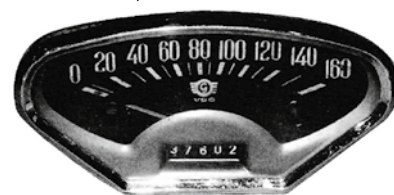
Als Nachteil wurde die Starrachse erwähnt, weil sie in schnell gefahrenen Kurven zum Trampeln neigte. „Roller Mobil Kleinwagen“ stellt in Heft 10/1959 fest: *„Der Wagen wirkt über kurze Fahrbahnwellen härter als die Limousine und nickt durch seinen kurzen Radstand recht fröhlich, beruhigt sich aber bei höheren Geschwindigkeiten. (...) Die 34 PS sind mindestens drin! Jedenfalls hat das Coupé mit seinen guten Lenkeigenschaften und der vorteilhaften Anordnung von Motor vorn und Antriebsrädern hinten ein absolut sicheres Fahrwerk.“*



Das Starlett Miss Henderson wirbt auf der IAA für die Neuerscheinung ▼



Coupétacho reicht bis 160 km/h ▼



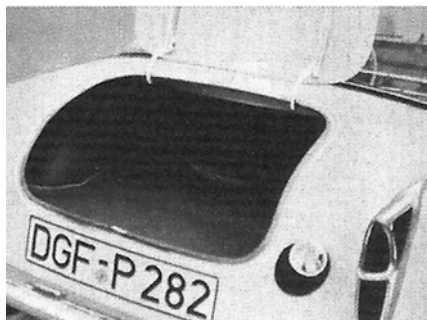
Und in „Hobby“ Heft 1/1960 bezeichnete der freie Mitarbeiter Werner Oswald den S 35 als „Westentaschen-Ferrari“ und schrieb: *„Als unerhört drehfreudig erweist sich dieser Motor (...). Man kann ihn gewaltig hochdrehen lassen, ohne dass er irgendwelchen Unwillen bekundet. (...) Das Goggo Coupé ist nichts für müde Trautchen-Fahrer und kaum der richtige Untersatz zum gemütlichen Bummeln. (...) Seine Pferdchen wollen springen!“*

Das Aus für den S 35

Anfang 1960 wurde es still um den S 35 und es erschienen keine weiteren Berichte mehr. Der leistungsgesteigerte Isar-Motor stieß an seine Grenzen. Bei einer Testfahrt blieb er auf der Autobahn im Frankfurter Raum mit Zylinderkopfschaden liegen. Dies führte zu der Bemerkung:

„Dieser Zweizylindermotor hat keine Zukunft.“ (bei GLAS). Im GCN-Sonderheft Nr.1 wird Herr Dompert zitiert: *„Eigentlich wollten wir vom 2-Zylinder-Boxer auf den 4-Zylinder-Boxer übergehen, aber davon sind wir abgegangen, weil der Boxer zu teuer baut und zu laut ist.“* Dies gab dann endgültig den Anstoß zur Konstruktion eines wassergekühlten 4-Zylindermotors.

Der S 35 diente dem Werk fortan als Technologieträger. Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Bemerkung in der Goggomobil Werkszeitschrift Heft 7/1960. Wer zwischen den Zeilen lesen kann,



meiner Recherche bin ich auf vier verschiedene fahrbereite Fahrzeuge gestoßen.

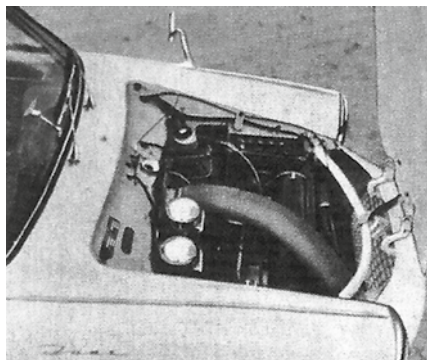
Auf zeitgenössischen Fotos vom Werk und in Berichten der Fachzeitschriften sind immer nur zwei Fahr-

◀ Zugang zum Kofferraum durch ehemalige Motorklappe

▶ Wie bei der Isar Limousine: Motor vorn – Antrieb hinten

einziges Mal an einem S 35 zu sehen ist: Auf dem Titel der Goggomobil-Zeitschrift 11/1959. Offensichtlich ist das ein Foto-Fake. Vom originalen DGF-Schild wurde GF weggelassen und durch ON ersetzt. Also kein zusätzliches Fahrzeug. Sollte dadurch suggeriert werden,

Der S 35 wird von Neugierigen fachmännisch betrachtet ▼



der konnte aus dem Bericht mit dem Titel „Hinter den Kulissen“ erfahren, dass im dort abgebildeten S 35 wohl ein anderer Motor steckt. (Siehe dazu den Textausschnitt auf der rechten Seite.) Man kann annehmen, dass zu dem Zeitpunkt schon die Weichen für den 04 gestellt wurden.

Gebaute Fahrzeuge

Die Anzahl der gebauten Fahrzeuge ist nicht genau bekannt. Karl Dompert spricht von fünf gebauten und drei fahrbereiten Wagen. Günter Patron und Paul Wolter dagegen erinnern sich an zwei fahrfertige S 35. Diese Widersprüche lassen sich heute nicht mehr aufklären. Bei

zeugen abgebildet, die sich durch ihre Nummernschilder identifizieren lassen: DGF-P 282 ist an einem weißen Wagen mit dunklem Dach (rot?), einer dunklen Innenausstattung und dunkler Türverkleidung mit weißen Kedern montiert. Dieser fahrfertige Wagen wurde vermutlich als Probefahrt-Fahrzeug auf der IAA benutzt. Außerdem stand er den Redaktionen für begleitete Testfahrten zur Verfügung. Mit großer Wahrscheinlichkeit ist dies der einzige in Fragmenten noch existierende S35. DON-P 282 (= Donauwörth) ist ein Nummernschild, welches nur ein

dass mehr S 35 als tatsächlich existieren?

R-L 836 ist ein nicht abgestempeltes Schild für Regensburg. Möglicherweise war dies der weiße S 35, der in Frankfurt ausgestellt war. Belegen lässt sich das nicht, aber Fotos vom IAA-Fahrzeug zeigen einen ebenfalls einfarbig-weißen Wagen mit dunkler Ausstattung und heller Türverkleidung, oben und unten dunkel abgesetzt. Alle bekannten Fotos zeigen den R-L 836 parkend vor einem Lattenzaun. Da dieser S 35 überall nur stehend abgebildet ist, ist es möglich, dass er zum Zeit-

▼ Werbefoto aufgenommen vorm Kleinen Theater im Frankfurter Zoo



punkt der Aufnahmen (noch) nicht fahrbereit war und erst nach der IAA fahrfertig gemacht wurde. Mit ihm wurden alle Fotos für die Prospekte gefertigt (siehe auch die beiden Anzeigenseiten).

Zwei weiße S 35

Es existieren zwei Fotos von einfarbig-weißen S 35 mit unterschiedlichen Nummernschildern, welche 1961 aufgenommen wurden. Mit Sicherheit handelt es sich dabei um verschiedene Fahrzeuge, was sich durch das jeweilige Aufnahmedatum belegen lässt.

S 35
DIE GOGGOMOBIL-ÜBERRASCHUNG der IAA 1959 in Frankfurt!

Dieses rasige Coupé 34 PS — Spitze 135 km/h Normverbrauch 5,7 Ltr. Viertakt-Boxer-Sportmotor im Bug Preis DM 4750.— hält, was es verspricht.

Ein neuer Leistungs-Beweis mit dem das große Produktions-Programm
Limousine T 250 T 300 T 400
Coupé TS 250 TS 300 TS 400
Transporter TL 250 TL 300 TL 400
Isar T 600 / T 700
Isar-Kombi K 600 / K 700
bis ins Letzte ausgereift alle Wünsche erfüllt.

GOGGOMOBIL
HANS GLAS GMBH GOGGOMOBIL-WERKE DINGOLFING

Da ist zum einen der Hamburger Goggomobil-Händler Klaus Thiele, der mit seinem weißen S 35 – zugelassen auf HH-MH 502 – an mehreren motorsportlichen Veranstaltungen teilnahm. So startete er z. B. am 13. Mai 1961 beim 36. Sandbahnrennen in Hamburg-Farmen in der „Klasse der verbesserten Tourenwagen bis 700 ccm“, wo er den 3. Platz erreichte. (Vielleicht gibt es demnächst mehr Informationen darüber.)



S 35

Das neue Sport-Coupé S 35, das die GOGGOMOBIL-WERKE erstmals auf der IAA Frankfurt 1959 der Öffentlichkeit vorstellten, sieht nicht nur schnell aus, es ist auch sehr schnell. Seine Karosserie wird getragen vom Fahrgestell der ISAR-Limousine 700, das für diesen Sportwagen modifiziert wurde. Der anliegende Motor bringt mit 34 PS bei 4000 U/min. eine Reisegeschwindigkeit von 135 km/h und eine rasante Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 20 Sekunden. Die Kraftübertragung erfolgt über die Einscheiben-Trockenkupplung auf das vom 1. bis zum 4. Gang nach System Porsche vollsynchroneisierte Getriebe und von dort über die Kardanwelle und das Differential mit Hypoid-Verzahnung auf die Hinterräder. Die speziell für dieses Coupé verwendete Gemmerlenkung arbeitet in allen Geschwindigkeitsbereichen weich und stoßfrei. Der Schwerpunkt des Coupés liegt kaum 30 cm über dem Boden und verleiht dem Fahrzeug Straßenlage und Fahreigenschaften, die alle sportlichen Wünsche erfüllen.

Normverbrauch: 5,7 l/100 km
4.80-12
Innenausstattung
Muldensessel
Großer Kofferraum
4560,- o. H.zg. a.W.

GOGGOMOBIL
HANS GLAS GMBH GOGGOMOBIL-WERKE DINGOLFING

Und dann gibt es noch den motorsportbegeisterten Frankfurter Goggomobil-Händler Karl Herd, der am 19. März 1961 einen ebenfalls einfarbig-weißen S 35 mit Frankfurter Zulassung (F-KH 33) erfolgreich beim Pferdsfelder Flugplatzrennen eingesetzt hatte. Hier erreichte er den 2. Platz. Den 1. Platz holte er sich mit dem S 35 am 21. Mai beim Trierer Flugplatzrennen.

Von den eben genannten Terminen her ist es also ausgeschlossen, dass der Hamburger und der Frankfurter S 35 derselbe Wagen ist. Einer von beiden ist vermutlich der ehemalige R-L 836.

Es gibt noch einen S 35

Auf Youtube gibt es ein kurzes schwarz-weiß Video vom 1961er Flugplatzrennen in Pferdsfeld und – große Überraschung! – da fuhren zwei S 35 mit. Neben Karl Herds weißem S 35 mit der Startnummer 94 ist im Video noch ein dunkler S 35 mit der Startnummer 91 zu erkennen. Trotz des schlechten Bildmaterials lässt sich bei ihm im Vergleich zu den anderen Prototypen eine Änderung an den

◀ Zwei der wenigen Anzeigenseiten über das Sportcoupé Isar S 35

Text-Collage aus Goggomobil Heft 7/1960 ▼

Hinter den Kulissen

Unsere Schätzung: Rund 50 PS hinter dem Gaspedal, Beschleunigung und Straßenlage eines absoluten Renners. Sicher, es war ein Sport-Coupé, ähnlich wie wir es bereits auf der Frankfurter Ausstellung sahen. Wir fuhren dort auch in dem Coupé. Aber dieser Motor war ein gänzlich anderer. Dazu jedoch kein Kommentar von Karl Jungmayer. Neugierig standen wir nun wenige Tage später vor den Türen im Goggomobil-Werk mit der Aufschrift „Versuch — Eintritt streng verboten!“ „Keine Serienwagen“, erfuhren wir von Chef-Konstrukteur Karl Dompert, „ein Wagen für unseren Versuch, der zufällig die Form unseres Frankfurter Coupés hat, ein wenig schnell und sportlich ist und uns die Möglichkeit gibt, Motore, Getriebe, Kupplungen und Fahrgestell extremen Beanspruchungen auszusetzen. Wir erhalten wertvolle Erfahrungen daraus für unsere laufende Produktion und schließlich haben wir auch so einiges in petto.“





▲ Der „DGF-S 35“ mit Fake-Nummernschild

Dieser einfarbig weiße Wagen wurde nur stehend fotografiert ▲

rechtsseitigen Radausschnitten erkennen: sie sind eckiger geformt. Deswegen könnte das der erste Prototyp des Sportcoupés sein (siehe auf Seite 18 das Foto des Wagens auf dem Betriebsgelände). Somit ist klar, dass mindestens vier S 35 gebaut wurden: der hier entdeckte dunkle sowie die beiden weißen und dann ist da ja noch der weiße mit

dem roten Dach, der auf der IAA für Probefahrten zur Verfügung stand (siehe nächstes Kapitel). Aber wer fuhr nun in Pferdsfeld mit der Startnummer 91? Ich recherchierte und erfuhr, dass das Pferdsfelder Rennen vom Wiesbadener Motorsport Club HMSC organisiert wurde. Der Schriftführer Peter Bischof war sehr hilfsbereit

und stellte mir aus dem Archiv sämtliche Unterlagen zu dem Rennen zur Verfügung. Der bisher unbekannt S 35 wurde von Gerhard Bodmer gefahren. Interessant ist, dass für die Meldelisten nicht der Typ S 35 als Fahrzeug angegeben wurde, denn Held meldete schlicht einen Isar 700 und Bodmer einen Goggo 700 „Spezial“.

▼ Karl Herd im März 1961 beim Pferdsfelder Flugplatzrennen ...

... und hier zwei Monate später in Trier (1. Platz) ▼





Grand-Tourisme 601 — 700 ccm				
Start-Nr.	Name	Vorname	Wohnort	Automobil
91	Bodmer	Gerhard	Dingolfing Brühl	Goggo 700 Spezial Fiat Bialbero
92	Therstappen	Peter	Düsseldorf	Fiat Bialbero
93	Therstappen	Ulrich	Frankfurt	Isar 700
94	Seidel	Wolfgang	München	BMW 700 Spezial
95	Herd	Karl		
96	von Falkenhausen	Alex		



▲ Kurzes Video von Pferdsfeld 1961 oder bei Youtube „Pferdsfeld 1961“ eingeben

▲ Bodmer und Herd starteten in der Grand-Tourisme-Klasse

Bodmer flog aus der Kurve... ▼

Beim Rennen hat Bodmer mit seiner bekannten forschen Fahrweise wohl etwas übertrieben. Er flog aus einer zu schnell angegangenen Kurve, landete rückwärts rollend im Kiesbett neben der Fahrbahn und flog damit natürlich auch aus der Wertung.



Einer hat „überlebt“

Leicht hatte es dieser eine S 35 zeit- lebens bestimmt nicht. Es ist der weiße mit dem rotem Dach. Erst wurde er im Versuch und von Testern gescheucht, dann in einer Werkshalle vergessen und schließlich von Leuten, die seine Einmaligkeit nicht er-

... und damit auch aus der Wertung ▼

Grand Tourisme bis 700 ccm			Gestartet 3 Fahrzeuge			
			Min.	Sek.	/10	Km/h
1.	Herbert Linge Stuttgart	BMW 700 Spezial	27	22	8	110.9
2.	Karl Herd Frankfurt	Isar 700	28	55	8	104.9

kannten, verheizt. Zur Historie dieses Fahrzeugs ist (nach Informationen von Uwe Gusen und Heinz Mergarten) folgendes bekannt: Fahrgestellnummer: 62-026 899, Erstzulassung vor der IAA am 10. September 1959. Der vorhandene „Brief“ ist eine mit Schreibmaschine ausgefüllte Ausfertigung. Es ist nur eine Vermutung, dass dies der S35 mit dem ursprünglichen DGF-Nummernschild ist. Anfang der 60er Jahre wurde er an den Werksangehörigen Max Stöttner

ve verlor er die Gewalt über den sportlichen Wagen und es kam zu einem schweren Blech- und Rahmenschaden. Die Insassen kamen glimpflich davon. Bei Kilometerstand 37.602 wurde der Wagen am 10. Juni 1965 wieder abgemeldet und in einer Scheune zehn lange Jahre untergestellt. Nach Verkauf der Scheune musste der S 35 drei Jahre im Freien stehen. Leider! Er wurde komplett gestrippt und der Rost hatte genügend Zeit, sich

Humboldt tauschte den S 35 nach zähen Verhandlungen mit Peter Möller aus Hamburg gegen einen Beiwagen für seinen Goggoroller. Nach weiteren zehn Jahren in Norddeutschland – ohne, dass am Wagen irgendetwas gemacht wurde – erwarb ihn Wolfgang Terasa. Aber auch hier blieb der S 35 nicht lange. Letzter und heutiger Besitzer ist Heinz Mergarten, der dieses wertvolle Einzelstück gerne wieder auf



▲ So stand der übriggebliebene S 35 jahrelang im Freien



▲ In diesem Zustand „wanderten“ die Überreste von Käufer zu Käufer

verkauft, der ihn am 2. März 1964 zuließ. Er ist im vorhandenen Fahrzeugbrief als erster Halter eingetragen. Die TÜV-Abnahme erfolgte am 4. März 1964. Ein Kabelbrand unterm Armaturenbrett führte nach nur fünf Monaten zur 1. Stilllegung am 11. August 1964. Der S 35 wurde repariert und an Alois Peisl verkauft. Die Wiederzulassung war am 24. Mai 1965. Wenige Tage danach verunglückte Alois' Bruder Ludwig. In einer zu schnell gefahrenen Linkskur-

überall rein- und durchzufressen. Durch einen Bericht in der „Bayerischen Automobil Rundschau“ erfuhr Ernst Humboldt, eigentlich ein Goggoroller Liebhaber, von diesem stark ramponierten Goggo. Er wurde 1979 der nächste Besitzer. Da der GLAS Club keine Ersatzteile für diesen Prototyp anbot, wurde mittels Anzeige in den Clubnachrichten ein neuer Käufer gesucht. Der Wagen blieb fortan in den Händen von Clubmitgliedern. Ernst

die Straße bringen würde. Was bisher schon alles gemacht wurde erfahren Sie im folgenden Interview.

Jürgen Böttger

Quellen: Goggomobil Werkszeitschriften: 9/1959, 10/1959 und 7/1960, Das große GLAS-Buch, GLAS Club: 1. Sonderausgabe 1983, Clubnachrichten 54/1996, Clubmagazin 2005 „50 Jahre Goggomobil“ und Clubmagazin 2008 „50 Jahre Isar“ Gespräche mit Heinz Mergarten und Peter Butschek



Interview mit Heinz Mergarten



▲ Heinz Mergarten will den S 35 wieder auf die Straße bringen

JB: Seit wann sind die Überreste des S 35 in Deinem Besitz?

HM: Seit November 1991.

JB: In welchem Zustand kam der Wagen damals zu Dir?

HM: Das Fahrzeug ist stärker durch den Unfall beschädigt als die bekannten Fotos zeigen. So sind zum Beispiel die B-Säule und das hintere rechte Seitenteil sowie das Dach nicht mehr verwendbar. Nicht nur die vorderen Längsträger sind geknickt bzw. verbogen, sondern auch der rechte hintere Längsträger. Außerdem fehlen etliche Anbauteile sowie die Innenausstattung. Er hat ja schließlich einige Jahre gestrippt im Obstgarten gestanden.

JB: Und der Rost hatte da wohl leichtes Spiel mit dem S 35.

HM: Ja, der Wagen ist stark verrostet, auch da, wo es zunächst nicht so ausgesehen hat. Der S 35 wurde auch nicht „normal“ lackiert, eine Grundierung ist nicht erkennbar. Abgeschattete Bereiche wurden von der Spritzpistole nicht erreicht, d.h. alle Blechverbindungen sind vom Rost perforiert.

Ein hoffnungsloser Fall? ▼





▲ Nein, so sieht die Front heute aus

Der „Sportmotor“ war mal in einem normalen Isar eingebaut ▼





JB: Es sieht so aus, als hättest Du das Fahrzeug, welches damals für die IAA und Tests mit dem DGF-Kennzeichen zugelassen war. Kannst Du das bestätigen?

HM: Ich gehe davon aus. Indizien auf Fotos legen das nahe, aber belegen kann ich es leider nicht.

JB: Du willst diesen Prototyp neu aufbauen. Wie weit bist Du bisher gekommen?

HM: Ich komme nur langsam voran, weil ich mich nur mit längeren Unterbrechungen mit dem Wiederaufbau beschäftigen kann. Es ist mit mehr Aufwand verbunden, als es auf den ersten Blick den Anschein hatte. Die Arbeiten sind vergleichbar mit einem Neuaufbau des Fahrzeuges, da bleibt kaum ein Originalblech übrig.

JB: Mit welchen Schwierigkeiten hast Du zu kämpfen?

HM: Viele. Wegen des Unfallschadens und offensichtlicher Umarbeitungen ist es mit viel konstruktivem Aufwand verbunden, ein fahrbares Fahrzeug auf die Räder zu stellen. Ich habe dazu eine größere Anzahl von CAD-Einzelteilzeichnungen erstellt, um in deren Zusammenstellung eine Kontrolle über den sinnvollen Zusammenbau des Fahrzeuges zu haben.

JB: Welche Teile hast Du schon neu angefertigt bzw. anfertigen lassen?

HM: Fast alles muss neu gemacht werden. Fertig sind bisher die vorderen Längsträger, der Seitenkasten zum Bodenblech, die Spritzwand außen, innen und oben, die Stehbleche mit Versteifungen, die vorderen Seitenteile, die Hutablage, das Schottblech und die Stirnwanndform, um nur einiges zu nennen. Weniges kann ich allerdings mangels Ressourcen selbst machen. Schon allein die Tatsache, dass ein einfaches Gestell nicht genügt, um

die Anbindungspunkte der Achsen korrekt zu setzen, bedingt den Aufbau auf einer Richtbank beim Profi.

JB: Und welche Arbeiten stehen noch an?

HM: Anzufertigen bzw. zu überarbeiten sind noch die Längs- und Querträger hinten, das hintere Bodenblech, die Stoßdämpferaufnahmen vorn und hinten, der Getriebe-/Kardantunnel, die hinteren Seitenteile, der Tank, das Auspuffrohr und die Schalldämpferanlage.

JB: Was kannst Du zum Motor sagen?

HM: Und natürlich müssen der komplette Motor und das Getriebe inklusive Kardanwelle auch noch überarbeitet werden. Als ich den S 35 bekam, war der Motor nicht eingebaut. Das Foto zeigt gut seinen jetzigen Zustand. Er hatte Auspuffrohre und Motorträger des Isar, er muss also zwischenzeitlich in einem Isar eingebaut worden sein.

JB: Hast Du Dir einen Termin gesetzt, bis wann Du den S 35 fertig haben willst?

HM: Könntest Du mir bitte eine leichtere Frage stellen?

Die Redaktion bedankt sich für das Gespräch.
Jürgen Böttger

Stehbleche, nach Zeichnung und Isar-Muster angefertigt ▼





Beweisfoto: Wir waren dabei / Photo preuve: Nous y étions ▲

Frankreich

Der Stau ist das Ziel

Die Nationalstraße 7, die „Route Bleue“, war in der Nachkriegszeit und noch in den 60er Jahren die Hauptverbindung zwischen Paris und der Côte d’Azur, knapp 1.000 km Landstraße zwischen der Hauptstadt und dem Mittelmeer. Autobahnen bis zur Küste waren noch nicht gebaut, es gab lediglich Teilstücke. Die ganze Strecke sollte erst Anfang der 70er Jahre fertiggestellt werden.

Seltene DS Cabriolimousine / Rare DS cabriolet ▼

Autobahnbau hat Folgen

So rollte bis weit in die 1960er Jahre hinein auch der Reiseverkehr zu Ferienbeginn und -ende über die N7. Das Verkehrsaufkommen war in der Saison hoch, die Autos waren zum großen Teil schwach motorisiert, es kam zu Staus und entsprechend langsam kam man voran. Die Fahrt bis in den Raum Vichy zum Beispiel war für eine Pariser Familie über die N7 fast eine Tagesreise. Das führte natürlich dazu, dass Pausen und Übernachtungen eingeplant werden mussten. So säumten zahlreiche Restaurants, Hotels und Pensionen die Strecke, neben Tankstellen und Werkstätten, die havarierte Fahrzeuge wieder flott machten.

Obwohl das Reisen in der damaligen Zeit ziemlich strapaziös gewesen





sein muss, erlangte die N7 eine Art Kultstatus. Charles Trénet, der sie häufig selbst auf dem Weg zu seinem Ferienhaus in Südfrankreich benutzte, widmete ihr Mitte der 50er Jahre das Chanson „Nationale 7“, in dem er sie als „Ferienstraße“, als „route des vacances“ bezeichnet, die man nehmen muss, wenn man nach Rom oder Sète fahren will. Trénet schwärmt vom Sommerhimmel und den Stränden des Mittelmeers und dem Glück, das man auf der Reise empfindet.

Mit den Jahren änderte sich vieles für die Reisenden aus dem Norden. Die Autobahnen wurden gebaut und nahmen den Verkehr auf. Parallel dazu wurde auch die N7 ausgebaut, Ortsumgehungen wurden eingerichtet, die Reisedauer verkürzte sich erheblich. Die Städte verloren ihre Bedeutung für die Reisenden, man fährt heute daran vorbei. Mancherorts sind die Folgen sehr deutlich zu sehen. In Lapalisse etwa stehen viele Geschäfte leer, Hotels wurden

aufgegeben und verfallen. Manche tragen noch die Werbeschilder, sind aber längst nicht mehr in Betrieb.

Lapalisse hält die Zeit an

Umso bemerkenswerter ist es, dass gerade Lapalisse die Erinnerung an die Nationale 7 pflegt. Alle zwei Jahre findet „der Große Stau“, „le Grand Embouteillage“ in dem kleinen Ort statt. Dann lassen die Stadt und der dortige Automobilclub die Erinnerung an die Reisewellen der 50er und 60er Jahre aufleben. Oldtimerfahrer mit ihren Fahrzeugen können sich anmelden zur „Rekonstruktion des Staus“. Einen Besuch in Lapalisse hatte ich mir schon für 2020 vorgenommen, aber die Veranstaltung fiel wegen der Pandemie aus. 2021 hat es auch nicht geklappt, also sollte es das Wochenende vom 7. bis 9. Oktober 2022 werden. Leider war eine aktive Teilnahme nicht möglich, mein 1304 CL ist einfach zu jung, angemeldet werden konnten nur Fahrzeuge bis zum Baujahr 1965 – blieb also bloß die Zuschauerrolle.

Wir starteten am Mittwoch, dem 5.10., vormittags. Anfängliche Unruhe, ob der Wagen durchhält, wich im Laufe der ersten Stunden doch der Zuversicht, dass alles gut werden würde. Eine Autobahngeschwindigkeit von 90 bis 110 km/h schien mir für Mensch und Maschine akzeptabel, wobei die Ohren der Insassen sicher bei 80 km/h glücklicher gewesen wären (leiser), Gesäß und Rücken eher bei 130 km/h (kürzer). Mir fiel ein Begriff aus einem Test der MOT Auto Kritik aus den 60ern ein: die Sitze seien „Marterstühle“.

Nach einer Übernachtung in Nancy ging es weiter bis Beaune. Ab da nahmen wir die Landstraße, um festzustellen, dass man zwar viel mehr von der Landschaft sieht, es aber kaum schneller vorangeht als vor 60 Jahren. LKWs, landwirtschaftliche Fahrzeuge, rote Ampeln in Ortsdurchfahrten halten schon merklich auf.

Gegen 16 Uhr trafen wir in Lapalisse ein und begegneten schon den ersten Oldtimern, natürlich fast ausschließlich französischen Fabrikaten. In der Stadt war schon



▲ Ein patinierter Lieferwagen /
Un utilitaire avec une belle patine





◀ Erst der Anfang – es wurde noch richtig voll /
Ce n'est que le début – ce sera bien plus dense

Richtig glücklich guckt er ja nicht /
Le chien ne semble pas vraiment heureux ▶



einiges los: Kaufleute hatten ihre Schaufenster im Stil der 50er Jahre dekoriert, auf dem Marktplatz war eine Bühne aufgebaut, wo später Bands auftraten, der Automobilclub verkaufte Lose (der Erlös soll zur Einrichtung eines N 7-Museums dienen – leider haben wir den Peugeot 403 nicht gewonnen), die ersten Oldtimer-Wohnwagen standen schon auf dem improvisierten Campingplatz am Ufer der Besbre.

Höhepunkt war Samstag

Schon früh wurde die Stadt beschallt mit Chansons, Swing und Rock'n Roll, überall waren Helfer dabei, weitere Verpflegungs- und Getränkestände und lange Tafeln auf und um den Marktplatz herum aufzubauen. Ab 8:30 Uhr setzten

sich in sechs umliegenden Dörfern die teilnehmenden Fahrzeuge in Marsch, um sich in der Stadt auf der ehemaligen N7 zum Stau zu treffen. Das war schon ein besonderes Schauspiel, die verschiedenen „Anciennes“ (Oldtimer) zu sehen. Die meisten waren PKWs, aber auch LKWs, Wohnwagengespanne, Trecker, Motorräder, Mopeds und Fahrräder standen im Stau. Viele waren in sehr gutem restauriertem Zustand, andere „dans leur jus“, in ihrem „Saft“, also im Originalzustand, in Würde gealtert mit viel Patina. Häufig waren die Dächer der Wagen mit Gepäckträgern bestückt, auf denen alte Lederkoffer, Campingausrüstungen oder Fahrräder transportiert wurden.

Insgesamt, so sagte mir ein Mitglied des Automobilclubs, nahmen über 1.000 Fahrzeuge an der Veranstaltung teil. Die meisten Fahrer und Beifahrer aber auch viele Zuschauer kamen „en tenue d'époque“, in zeitgenössischer Kleidung, viele Damen trugen entsprechende Frisuren. Als Gendarmen verkleidete Männer „regelten“ den Verkehr, Polizeifahrzeuge mit Martinshorn und Blaulicht bahnten sich den Weg durch den Stau, eine schwarze Citroën DS, eskortiert von Polizei Motorrädern (BMW) brachte „Monsieur le Président“ in die Stadt – man hatte sich wirklich einiges einfallen lassen.

Natürlich kamen die meisten Teilnehmer aus Frankreich, aber auch Niederländer, Belgier, Briten und Deutsche waren darunter. Neben vielen Renault, Peugeot, Citroën haben wir beispielsweise einen sehr

schön restaurierten MAN-Lastzug aus dem Raum Siegburg, eine Heckflosse aus Sankt Ingberg, zwei Citroën DS mit deutschem Kennzeichen gesehen. Die Altersgrenze der Fahrzeuge wurde doch nicht so genau eingehalten, denn eine ganze Reihe war eigentlich nicht alt genug. Der jüngste Stauteilnehmer war wohl ein Trabant 1.1. Am späten Nachmittag haben wir uns dann entschlossen, illegalerweise, weil ohne Anmeldung, eine Runde durch die Stadt mitzufahren. Schon amüsant, die beim Anblick eines GLAS CL ratlosen Gesichter der Zuschauer zu sehen und die Leute, die winkten und den Daumen nach oben reckten.

Respekt den Veranstaltern

Der Sonntag war der letzte Tag des „Grand Embouteillage“. Im Park des oberhalb der Stadt gelegenen Schlosses „La Palice“ fanden ein kleiner Teilemarkt, eine Ausstellung von Fahrzeugen und ein „Concours“ der besonderen Art statt. Denn prämiert wurde nicht nur der Zustand der Oldtimer, sondern auch deren Inszenierung. So wurden Campingszenen nachgestellt mit allem was dazugehört: Stühle, Tische, Gaskocher, Geschirr, Kofferradios und vieles mehr wurden vor und um das Auto herum aufgebaut. Bewertet wurde vom Publikum dann das Gesamtbild.

Natürlich wurden auch an diesem Tag belegte Baguettes, Crêpes, Wein und vieles mehr angeboten, da ließ es sich wirklich aushalten.



◀ Ganz früher 2CV ohne Heckklappe /
Une des premières 2CV sans malle arrière

Auch hier zog unser CL durchaus interessierte Blicke auf sich. Es stellte sich wieder einmal heraus, dass praktisch niemand die Marke GLAS kennt, im Vorbeifahren hörte ich jemanden begeistert rufen, das sei ein Skoda. Der Tag klang wieder aus auf dem Marktplatz bei Livemusik und Tanz vor der Bühne.

Alles in allem kann man den Veranstaltern nur Respekt zollen. Die drei Tage boten ein abwechslungsreiches Programm, alles einschließlich Auf- und Abbau lief reibungslos. Es war ein wahres Volksfest, laut

französischem Fernsehen kamen rund 30.000 Zuschauer. Das alles zu organisieren ist für einen Ort von gerade einmal 3.100 Einwohnern sicher ein ziemlicher Kraftakt. Ein tolles „Sch(t)auspiel“. Chapeau!

Am Montagmorgen war völlige Normalität eingekehrt, nichts erinnerte mehr an die drei tollen Tage. Wir brachen auf Richtung Heimat und kamen nach einer Übernachtung in Metz am Dienstagnachmittag wieder in Werl an. Das Auto hat gut durchgehalten. Unterwegs an Raststätten haben uns mehrfach Leute

auf das Auto angesprochen, auch in Deutschland herrscht vielfach Ratlosigkeit, was Marke und Typ angeht. In Frankreich sahen wir aus einem Restaurant heraus, wie Fotos gemacht wurden und jemand anscheinend spontan googelte, um sich schlau zu machen.

Wenn unser Club die Bekanntheit der Marke GLAS steigern will – es gibt viel zu tun ... Vielleicht 2024 beim nächsten Stau in Lapalisse?

Thomas Weber

Un résumé condensé



L'embouteillage est le but

La route nationale 7, la „Route Bleue“, était la principale liaison entre Paris et la Côte d'Azur dans l'après-guerre et encore dans les années 1960, près de 1 000 km de route de campagne entre la capitale et la mer Méditerranée. Les autoroutes vers la côte n'avaient pas encore été construites, il n'y avait que des tronçons. L'ensemble du parcours ne devait être achevé qu'au début des années 1970.

Au fil des ans, bien des choses ont changé pour les voyageurs du Nord. Des autoroutes ont été construites et ont repris le trafic. Parallèlement, la N7 a été aménagée, des contournements ont été mis en place et les temps de trajet ont été considérablement réduits. Les villes ont perdu leur sens pour les voyageurs, aujourd'hui vous passez à côté. Dans certains

*Peugeot 203 Cabrio – ein schöner Rücken /
Peugeot 203 Décapotable – un bien joli arrière ▶*

*Rare Simca Aronde Océane /
Rare Simca Aronde Océane ▼*



endroits, les conséquences sont très visibles. A Lapalisse, par exemple, de nombreux commerces sont vides, des hôtels sont abandonnés et se dégradent. Certains portent encore les panneaux publicitaires, mais ne sont plus en activité.

Lapalisse arrête le temps

C'est d'autant plus remarquable que Lapalisse cultive la mémoire de la Nationale 7. Tous les deux ans dans la petite commune „le Grand

Embouteillage“ a lieu. Alors la ville et le club automobile local ravivent les souvenirs des vagues de voyageurs des années 50 et 60. Les conducteurs de voitures anciennes avec leurs véhicules peuvent s'inscrire à la „reconstitution de l'embouteillage“.

Nous sommes partis le mercredi 5 octobre, au matin. Une vitesse sur autoroute de 90 à 110 km/h me paraissait acceptable pour l'homme et la machine, même si les oreilles des occupants auraient certainement

été plus heureuses à 80 km/h (plus silencieux), fesses et dos plutôt à 130 (plus court). Je me suis souvenu d'un terme d'un test de la revue «MOT Auto Kritik» des années 1960: les sièges étaient des „chaises de torture“.

Après une nuit en route, nous arrivons à Lapalisse et rencontrons déjà les premières voitures de collection, bien sûr presque exclusivement de marques françaises. Il se passait déjà beaucoup de choses dans la ville : les commerçants avaient décoré leurs vitrines dans le style des années 1950, une scène pour concerts avait été installée sur la place du marché, le club automobile vendait des billets de tombola. Les premières caravanes d'époque étaient déjà garées sur le camping improvisé au bord de la Besbre.

Le point culminant était samedi

Dès 8h30, les véhicules participants se sont élancés depuis six villages environnants pour se retrouver en ville sur l'ancienne N7 pour constituer l'embouteillage. C'était un spectacle insolite de voir les différentes „anciennes“. La plupart étaient des voitures, mais des camions, des caravanes, des tracteurs, des motos, des cyclomoteurs et des vélos étaient également bloqués dans la circulation. Beaucoup étaient en très bon état, restaurés, d'autres dans leur jus ou en état d'origine. Les toits des voitures étaient souvent équipés de porte-bagages sur lesquels étaient transportés de vieilles valises en cuir, du matériel de camping ou des vélos. La plupart des pilotes et copilotes, mais aussi de nombreux spectateurs, sont venus en tenue d'époque, et de nombreuses femmes portaient des coiffures appropriées. Des hommes

déguisés en gendarmes „régulaient“ la circulation, des véhicules de police avec sirènes et girophares bleus se frayaient un chemin dans l'embouteillage, une Citroën DS noire, escortée de motos de police, amenait „Monsieur le Président“ dans la ville – les idées avaient fusé.

Bien sûr, la plupart des participants venaient de France, mais il y avait aussi parmi eux des Néerlandais, des Belges, des Britanniques et des Allemands. Un membre de l'automobile club m'a confié qu'il y avait environ 1000 véhicules.

En plus de nombreuses Renault, Peugeot, Citroën, nous avons vu, par



▲ Renault 4CV – der Volkswagen Frankreichs / Renault 4CV – la voiture du peuple française

exemple, un camion MAN très bien restauré de la région de Siegburg, une Mercedes de Sankt Ingberg et deux Citroën DS allemandes. En fin d'après-midi, nous avons décidé de faire un tour à travers la ville. C'est vraiment amusant de voir les visages perplexes des spectateurs à la vue d'une GLAS CL et des gens qui saluent et lèvent le pouce.

Respect aux organisateurs

Dimanche était le dernier jour du „Grand Embouteillage“. Un petit marché de pièces détachées, une exposition de véhicules et un

concours spécial ont eu lieu dans le parc du château de Lapalisse au-dessus de la ville. Car non seulement l'état des voitures anciennes a été récompensé, mais aussi leur mise en scène. Par exemple, des scènes de camping ont été recréées avec tout ce qui va avec. L'image globale a ensuite été évaluée par le public.

Bien sûr, des baguettes, des crêpes, du vin et bien plus étaient offerts ce jour-là, donc c'était vraiment convivial. Ici aussi, notre CL a attiré beaucoup de regards intéressés. Il s'est avéré une fois de plus que pratiquement personne ne connaissait la marque GLAS, alors que je passais devant, j'ai entendu quelqu'un crier avec enthousiasme qu'il s'agissait d'une Skoda. La journée s'est à nouveau terminée sur la place du marché avec de la musique live et de la danse devant la scène.

Dans l'ensemble, on ne peut que rendre hommage aux organisateurs. C'était une véritable fête folklorique, selon la télévision française, environ 30000 spectateurs sont venus. Organiser tout cela relève assurément de l'exploit pour une commune de 3 100 habitants à peine. Chapeau !

Lundi matin, tout était rentré dans l'ordre et nous sommes rentrés à la maison. La CL a bien tenu le coup. Le long du chemin sur les aires de repos, des gens nous ont posé plusieurs questions sur la voiture. D'un restaurant, nous avons vu des prises de photos et quelqu'un a apparemment cherché spontanément sur Google pour se renseigner.

Si notre club veut faire connaître la marque GLAS – il y a fort à faire... Peut-être en 2024 lors du prochain embouteillage à Lapalisse ?

Traduction: Eric Mattern

Peugeot 203 mit Eriba Puck / Peugeot 203 attelée à une caravane Eriba Puck ▼



Das wäre unser Gewinn gewesen / Lot gagnant de la tombola ▼



Impressionen

YouTube-Videos vom Stau/
Vidéos YouTube d'embouteillage ▶



Fotos: Thomas Weber,
Screenshots aus Videos:
Jürgen Böttger

Kontrastprogramm



▼ On the road mit dem Pontiac Catalina

Nach den Einschränkungen der Corona-Zeit entstand bei Bine und Bernd Bergmann der Wunsch, mal wieder auf eine Entbehrung zu verzichten: Ihr Traum, eine Reise durch die USA in einem alten Cabrio zu machen, sollte wahr werden. Ein echtes Kontrastprogramm zu ihren sonstigen Goggo-Touren wartete auf beide.



die Verschiffung in die USA noch, heute ist das durch schlechteren Wechselkurs und höhere Frachtraten unrentabel geworden.

3 x 66 = 100 (?)

Bill fand unseren Plan so gut, dass er beschloss, die Reise gemeinsam mit uns zu machen. Durch seine jahrzehntelange Erfahrung im Bereich Oldtimer fand er in Kanada einen passenden Straßenkreuzer, den er trotz unserer Bedenken blind kaufte: ein Pontiac Catalina Cabrio, Bj. '66, in fast neuwertigem Zustand.

So erklärt sich auch die Überschrift dieses Abschnitts: Mit dem 66er Cabrio wollten wir die weitere Um-

gebung der Route 66 erkunden und Fahrer und Organisator Bill war 66 Jahre alt. Das Resultat „100“ bedeutet einfach 100 % Fun, den wir während dieser Tour zu dritt auf der vorderen Sitzbank des Pontiac hatten. ständig begleitet vom stoischen Brabbeln des V8-Motors, der mit über 6 Litern Hubraum auch die steilste Steigung flach bügelte, ohne sich irgendwie anzustrengen

Drei Wochen auf abgelegenen Nebenstraßen vergingen wie im Flug, oft wurden wir von anderen oldtimerbegeisterten Fahrern hupend begrüßt. Die Tour begann mit dem Besuch eines Stock-Car-Rennens, wo jeweils 2 Autos gegeneinander antraten und auf einer Geraden von

▼ Bills (Willis) altes Goggomobil

Mit der Schmalspurbahn durch schöne Landschaft ▼

Der Traum wird wahr

Helfen tat dabei unser Freund Bill, ehemaliger Goggo-Fahrer aus Hamburg mit dem ursprünglichen Namen Willi, der vor 36 Jahren nach Kalifornien ausgewandert war und dort mit Oldtimern gehandelt hatte. Er ist inzwischen im Ruhestand, die Firma gibt's aber noch, weitergeführt von seinem ehemaligen Partner (siehe www.californiaclassix.com).

Wir hatten Bill vor rund 20 Jahren kennengelernt, als wir auf eBay ein Goggomobil anboten, welches er ersteigerte. Damals lohnte sich





▲ Wild lebende Esel werden von Bine verwöhnt

▲ Unter dem „Pilz“ sollte man besser nicht parken

300 Metern unter infernalischem Lärm beschleunigten, dicke schwarze Spuren auf dem Asphalt hinterlassend. Die weitere Strecke führte uns durch verschiedene Nationalparks, wir sahen den Grand Canyon wieder sowie die bekanntesten Orte der Route 66. Und zwei Tage in Las Vegas durften natürlich auch nicht fehlen.

Hitze und Wolkenbruch

Die größte Härteprüfung war dann die Fahrt durchs Death Valley: wir mussten bei 40° im Schatten das Verdeck schließen, weil die Sonne zu stark brannte. Dabei hatten wir's noch gut, denn kurze Zeit vorher waren hier über 50° gemessen worden. Mehr als 90% der Strecke konnten wir dagegen offen fahren, Regen gab's kaum. Nur einmal hatten wir einen leichten Nieselregen unterschätzt und der Wolkenbruch setzte so plötzlich ein, dass wir bis auf die

Knochen durchnässt waren, bevor das Dach geschlossen war. Bei über 30° war das aber nicht wirklich unangenehm, und ,ne halbe Stunde später hatte uns der Fahrtwind schon wieder getrocknet. Insgesamt ein schönes Kontrastprogramm zu unseren Goggo-Touren der Vergangenheit (der Pontiac ist gefühlt dreimal so lang wie ein Goggo), von dem wir schon immer geträumt hatten. Bill war nach dem Abschluss unserer 6.000 km-Tour,

die ohne jede Panne verlief, noch nicht sicher, ob er den treuen Pontiac je wieder hergeben werde. Aber da muss wohl nur jemand ein gutes Angebot machen...

Der Kälteschock bei unserer Heimkehr holte uns dann Mitte Oktober in die Wirklichkeit zurück: Während drüben überall die Klimaanlage liefen, um die Hitze erträglich zu machen, hatte hier die Heizperiode begonnen.

Bine und Bernd Bergmann





Axel Coelln neben dem restaurierten V8 / Axel Coelln next to the restored V8 ▲

GLAS in USA

Ein V8 aus Frankreich

Eine der großen Freuden unseres Autohobbys ist es, gemeinsam mit einem guten Kumpel an einem Fahrzeugprojekt zu arbeiten. Chris Wider und ich tun dies nun schon seit vielen Jahren. Das einzige Problem ist, dass wir 2½ Stunden voneinander entfernt wohnen – er in der Nähe von Boston und ich in der Nähe von New York City.

Das BMW/GLAS 3000GT-Projekt

Im Jahr 2016 wurde uns ein GLAS/BMW 3000 GT aus Frankreich angeboten. Der Preis stimmte, also bat ich meinen Bruder, über die Grenze zu fahren, um das Auto zu inspizieren und viele Fotos zu machen. Der V8 hatte falsche Stoßstangen und der Motor lief nicht. Uns wurde gesagt, dass eine Zündkerze im Zylinder Nummer 6 gebrochen war. Chris kaufte das Auto und ließ es in die USA verschiffen. Einen Monat später holten wir es in New York ab. Wir hatten in der Vergangenheit an drei GLAS GT und einem BMW GT

gearbeitet, aber ein V8 war interessantes Neuland. Auf dem Heimweg nach Boston hielten wir bei meiner Garage, um die kaputte Zündkerze zu entfernen. Das stellte sich aber als mehr Arbeit heraus, als wir erwartet hatten. Nach mehreren Versuchen kamen wir zu dem Schluss, dass der Zylinderkopf abgenommen werden musste. Nun, man kann bei diesem Motor nicht nur einen Kopf abnehmen. Beide Köpfe müssen abgenommen werden, und so begannen die praktischen Lektionen an diesem Motor. Es gelang uns zwar, die abgebrochene Zündkerze herauszubekommen, ohne das Gewinde im Kopf zu beschädigen, aber

wir sahen jetzt auch die von Rost und Dreck befallenen Zylinderwände und Kolben. Wir waren ziemlich enttäuscht und wussten, dass wir vor einer kompletten Überholung des Motors standen.

2017 begannen wir mit der Restaurierung. Über diese Zeit hat Mike Bevels einen kleinen Bericht für die Zeitschrift des BMW Classic Car Club of America geschrieben. Mit seinem Einverständnis zitiere ich einige Passagen daraus:

Wie Chris Wider es ausdrückte, wurde der 3000 V8 zu Axels und seinem 'Joint Venture'. „Wir haben eine tolle Freundschaft entwickelt. Wir arbeiten beide gerne an Autos.

Axel sagte immer: „Fass nichts an, wenn ich nicht da bin. Wenn er dann kam, arbeiteten wir am Auto und schafften an einem Wochenende so viel wie möglich.“ (...)

Die Karosseriearbeiten wurden an Rocky's Auto Body in Norfolk, Massachusetts, ausgelagert. Aber das Team Wider-Coelln kümmerte sich um die gesamte Montage und

rüsteten auch auf ein elektronisches Zündsystem um und bauten einen elektrischen Lüfter ein.

Im Laufe der nächsten Jahre und vieler Wochenendfahrten nach Boston starteten wir das Auto schließlich im Frühjahr 2019 zum ersten Mal. Wir konnten ihn noch nicht fahren, aber wir hatten einen laufenden Motor. Und dann kam Covid und wir

zu mir nach Hause kam, um den High-School-Abschluss von Anthony (meinem Enkel) zu feiern. Die 300 Meilen lange Hin- und Rückfahrt hat das Auto ohne Schluckauf überstanden.

Als nächstes stand die Fahrt zur Lime Rock-Rennstrecke (Fotos) an. Jedes Jahr am Labor-Day-Wochenende findet dort am Sonntag eine große Autoshow statt. Chris beschloss, seinen V8 mitzubringen und ich brachte mein GLAS 1300 GT Cabrio. Das wurde wieder eine 300-Meilen-Rundreise für Chris. Ja, es gab ein Problem mit dem Schaltknüppel, aber ansonsten lief das Auto gut. Nun, wir denken, wir sind jetzt bereit für die größeren Tests.

Der Classic BMW-Club of America organisierte eine Fahrt durch Pennsylvanias Buck County mit einem Oktoberfest und einer Ausstellung unserer Fahrzeuge. Dieses Wochenende begann mit einem Besuch des Simeone Automobile Museum in Philadelphia. Chris kam bereits am



◀ Der V8 aus Frankreich in USA angekommen
The V8 from France arrived in USA

▶ Rost und Dreck in allen Zylindern
Rust and dirt in all cylinders



die mechanischen Arbeiten. Der Motor war die größte Herausforderung. Wider sagt dazu: „Der Block war in einem schlechten Zustand und musste überarbeitet werden. Die Kolben haben wir wiederverwendet, aber alles andere mussten wir aus Deutschland besorgen. Es war schwierig, die richtigen Teile zu finden. Die Überarbeitung des Motors machte eine Menge Arbeit, denn wir wollten sicher sein, dass wir alles gemäß den Vorschriften richtig machen.“ Wider und Coelln

beschlossen, dass es klug wäre, sich nicht zu treffen und die V8-Restauration etwas aufzuschieben.

Spulen wir vor ins Jahr 2022

Im Frühjahr dieses Jahres fuhren wir den Wagen endlich zum ersten Mal. Ja, es gab noch einige Probleme, die wir lösen mussten, aber wir hatten ein funktionierendes Auto mit korrekten Stoßstangen und einer großartigen neuen Lackierung. Der erste große Test war, als Chris

Vorabend bei mir an, da wir um 4 Uhr morgens losfahren mussten, um dem New Yorker Verkehr zu entgehen. Ich fuhr meinen 1600 GT. Unsere Autos kamen bei den anderen Teilnehmern sehr gut an, da viele von ihnen nur Bilder davon gesehen hatten oder sie gar nicht kannten.

Der V8 macht keine Probleme

Das Museum hat eine großartige Sammlung von Autos, von Vorkriegsfahrzeugen bis hin zu Exo-

ten. Der Arzt Dr. Simeone sammelte diese Autos über viele Jahre und beschloss vor Jahren, sie in einem eigenen Gebäude zu zeigen. Leider ist er im vergangenen Juni verstorben. Einer der Höhepunkte dieses Besuchs war die Fahrvorführung eines BMW 328 von 1939. Bitte schauen Sie sich seine Website an: <https://simeonemuseum.org>

Nach dem Museumsbesuch begannen wir unseren ersten Fahrtag durch Bucks County, aßen direkt am Delaware River zu Mittag und beendeten den Tag mit einem großartigen Abendessen. Am nächsten Morgen trafen wir uns wieder, um unsere Fahrt fortzusetzen. Die Wettergötter waren uns jedoch nicht sehr wohlgesonnen. Die Überreste von Hurrikan Ivan waren im Begriff,

uns zu treffen. Außerdem war für das Wochenende starker Regen vorhergesagt. Chris und ich beschlossen, das Wochenende abzukürzen und nach Hause zu fahren. Der V8 von Chris hat an diesem Wochenende fast 800 Meilen ohne Probleme zurückgelegt.

Am darauffolgenden Wochenende nahmen wir an einer Veranstaltung eines BMW-Autoclubs in Saratoga Springs, New York, teil. Diese Veranstaltung ist für BMWs bis Baujahr 1990 gedacht. Ich nehme daran teil, seit sie im Jahr 2010 ins Leben gerufen wurde. Es ist für mich einer der Höhepunkte des Jahres. Erstens ist die Fahrt nach Norden auf dem Taconic State Parkway mit all den Herbstfarben an einem schönen Tag mit blauem Himmel beeindruckend,

und dann ist da noch die großartige Stadt Saratoga Springs, bekannt für ihre natürlichen Quellen und Pferderennen. Ich fuhr meinen 3.0 CSI, meine Tochter ihren E30 M3 und mein Enkel Anthony fuhr zum ersten Mal meinen 1600 GT. Chris traf uns in Saratoga Springs in seinem V8. Dieses Mal war das Wetter einfach großartig. Am Freitag hatten wir eine schöne Fahrt durch die New Yorker Adirondacks Mountains und am Samstag hatten wir unsere Autos im Saratoga Auto Museum ausgestellt. Für Chris waren das weitere 400 Meilen Hin- und Rückfahrt. Ich denke, wir können es jetzt eine gut durchgeführte Restaurierung nennen.

Axel Coelln



A GLAS V8 from France

One of the great pleasures in our car hobby is working together on a car project with a good buddy. Chris Wider and I have been doing this now for many years. Only problem is we are living 2½ hours apart. He in the Boston area and I closed to New York City.



▲ Ankunft im Simeone Automobil Museum/Arrived at the Simeone Automobile Museum

The BMW/GLAS 3000 GT Project

Back in 2016 we were offered a GLAS/BMW 3000 GT located in France. Price was right so I asked my brother to hop across the border to inspect the car and to take

lots of pictures. The car did not run. We were told that there was a broken sparkplug in cylinder number 6. Chris bought the car and he had it shipped to the US. A month later we picked it up in New York. We worked on three GLAS GTs and one BMW GT in the past but a V8

was an exiting prospect. On the way home to Boston we stopped at my garage to remove the broken spark plug. This turned out to be more then we bargained for. After several attempts we concluded that the head had to be removed. Well, you just can't remove one head on this engine. Both heads must come off and so the practical lessons on this motor started. Yes, we were able to get the plug out without damaging the threads in the head, but we also looked at rust and crud infected cylinder walls and pistons. Rather disappointed we were facing a complete engine overhaul.

In 2017 we started the restoration. Mike Bevels wrote a small report for the BMW Classic Car Club of America magazine about this time. With his permission, I quote a few passages from it:

As Chris Wider put it, the 3000 V8 became their joint venture. *"We developed a great friendship. We both like working on cars. Axel would say,*



‘Don’t touch it when I’m gone.’ When Axel came up, we worked on the car and we did as much as we could in a weekend.” (...)

The body work was outsourced to Rocky’s Auto Body in Norfolk, Massachusetts, but the Wider-Coelln team handled all of the assembly and mechanical work. The engine was the biggest challenge of the restoration. Wider says, “The block

*Mike Bevels hat Axel im 1600 GT fotografiert/
Mike Bevels photographed Axel in the 1600 GT ▶*

*Das Restaurierungsteam Wider/Coelln/
The restoration team Wider/Coelln ▼*



the first time in the spring of 2019. We could not drive it yet, but we had a running engine. And then Covid hit, and we decided the prudent thing to do was to not meet and to postpone the V8 restoration.

Fast forward to 2022

In the spring of this year, we finally did drive the car for the first time. Yes, there were issues we still had to address but we had a working car,

*Fahrt durch Pennsylvanias Buck County/
A drive through Pennsylvania’s Buck County ▼*

was in bad shape and had to be re-worked. We reused the pistons, but we had to get everything else from Germany. Finding the correct parts was difficult. It was a lot of working and re-working the motor to make sure we had done it correctly, and that every part was installed and torqued to spec properly.” While they were in there, Wider and Coelln also upgraded to an electronic ignition system and an electric fan. So, over the next couple of years and many trips to Boston on weekends we finally started the car for



Die neueste und auch meist befahrende Brücke an der Ostküste um 4 Uhr morgens / The newest and also busiest bridge on the east coast at 4 am ▼



▲ Chris' V8 wird von begeisterten Fans umlagert / Chris' V8 is surrounded by enthusiastic fans

with correct bumpers and a great paintjob.

First big test was when Chris came down to my house to celebrate Anthony's (my grandson) high school graduation. A 300-mile round trip which the car did without a hiccup.

Next came the trip to Lime Rock Racetrack. Every year on Labor Day weekend Sunday there is a great car show and Chris decided to bring his V8 and I brought my GLAS 1300 GT Cabrio. Again a 300-mile roundtrip for Chris. Yes, there was an issue with the shifter stalk but other than that he reported that the car ran fine. Well, we think now we're ready for the bigger tests.

The Classic BMW Club of America organized a drive through Pennsylvania's Buck County including an Octoberfest celebration and a display of our cars. This weekend started with a visit to the Simeone Automobile Museum in Philadelphia. Chris arrived at my house the night before since we needed to hit the road at 4:00 AM to beat the New York traffic.

I drove my 1600 GT. Our cars were a great hit with the fellow participants since many of them have seen only pictures of these cars or didn't even know of them.

No problems with the V8

The museum has a great collection of cars, from pre-war to exotics. Dr. Simeone, a medical doctor, collected these cars over many years and decided years ago to show them in a dedicated building. He sadly passed away this past June. One of the highlights of this visit was a drive demonstration of a 1939 BMW 328. Please check out its website <https://simeonemuseum.org>.

After the museum visit, we started our first day of driving through Bucks County, had lunch right on the Delaware River and concluded the day with great dinner. Next morning, we met again to continue our drive. However, the weather gods weren't looking very favorable down on us. The remnants of Huracan Ivan were

about to hit us with heavy rain for the weekend in the forecast. Chris and I decided to cut the weekend short and drive home. Chris's V8 did close to 800 miles this weekend without a hitch.

The following weekend we joint a BMW car club event in Saratoga Springs, New York. This event is held for BMWs cars prior the year 1990. I have been going to this event since it starts back in 2010. It's one of my highlights of the year. First, the drive north on the Taconic State Parkway with all the fall colors on a beautiful blue-sky day is amazing and then there is the great city of Saratoga Springs, known for its natural springs and horse racing. I drove my 3.0 CSI, my daughter her E30 M3 and my grandson Anthony drove my 1600 GT for the first time. Chris met us in Saratoga Springs in his V8. This time the weather was just great. On Friday we had a nice drive through New York's Adirondacks Mountains and Saturday we had our cars displayed at the Saratoga Auto Museum.

For Chris another 400 miles roundtrip. I guess we can call it now a well-executed restoration.

Axel Coelln

Im Hotel angekommen / Arrived at the hotel ▼





Spiele-Rarität

GLAS 1700 im Würfelspiel

Matthias Steil schickte der Redaktion einige Fotos seines „Der gehört mir!“-Spiels mit der Bemerkung „Ich hatte der Redaktion ja was Exklusives versprochen“. Das Spiel richtet sich an alle jungen Autofreunde und so kam es vor langer Zeit auch in Matthias' Besitz. Für uns ist es interessant, weil neben den Marken Opel, Ford, BMW, Citroen, Fiat, VW, DKW und Porsche auch GLAS mit der 1700er Limousine dabei ist.



Der Deckel des Spielekartons ▲



▲ Anleitung im Deckel, noch sind die Autoteile gebündelt

Oft kommen die Teile ungeordnet zurück in den Kasten ►

Bei Redaktionsschluss wurde das Spiel noch angeboten ▲

▼ So sieht der zusammengesetzte GLAS 1700 aus



Die Autos sind auf Pappe gedruckt und Puzzle-ähnlich in sechs Abschnitte eingeteilt. Jedem Abschnitt ist eine Augenzahl des Würfels zugeordnet. Ziel des Spiels ist nun, sich aus dem Verteilstapel mehr Fahrzeuge als die Mitspieler zusammenzuwürfeln. Mit einer gewürfelten 1 entscheidet man sich für ein Autoteil mit der 1. Nun kann man an diesem gewählten Fahrzeug wei-

terbauen, wenn der Reihe nach 2, 3 bis 6 gewürfelt wurde. Bei einer erneuten 1 kann natürlich ein weiteres Fahrzeug angefangen werden. Um ein wenig Spannung ins Spiel zu bringen, darf man den Mitspielern auch Teile ihres im Bau befindlichen Fahrzeugs abnehmen, sofern diese dafür nicht mehr als drei (zusammenhängende) Teile zusammenwürfeln dürfen. Das geht aber nur

bei einer gewürfelten 1 und wenn im Verteilstapel kein Autoteil mehr mit Augenzahl 1 vorhanden ist. Aus Neugier habe ich mal bei Ebay nach dem Spiel geschaut. Und siehe da, es wurde angeboten zum Sofortkauf für €27,-. Ich habe das Angebot monatelang beobachtet – es wurde günstiger (€24), aber bis Redaktionsschluss bestand kein Kaufinteresse. **Jürgen Böttger**

Ich kauf mir lieber einen Tirolerhut...



„Wir ham da mal `ne Frage.“ Damit fing’s an und gefragt wurde, wer die nächste Ausfahrt organisieren würde. „Tante Frieda“ (Claudia Rapp) und der gebürtige „Dingolfinger Eberhofer“ (Klaus Beutlhauser) erklärten sich bereit und organisierten eine fünf-tägige Goggomobilausfahrt ins schön gelegene Brixental im nordöstlichen Tirol in Österreich. So wurde die 1. „Eberhofer-Tour“ ins Leben gerufen.

Natur pur und viel Spaß

Der Ausgangspunkt für die täglichen Ausfahrten liegt in Kirchberg, Nähe Kitzbühel. Eingebettet in einer herrlichen Berglandschaft waren die Ausflüge ein Hochgenuss. Unsere erste Berg- und Talfahrt ging zur Naturschlucht „Kundler Klamm“. Dort angekommen fuhren wir mit einem Bummelzug bis zum Einstieg in die Klamm. Von hier folgte eine Wanderung durch eine landschaftlich reizvolle Felsenschlucht abwärts bis zum Fluss Ache.

Eine Stärkung in Form einer kühlen Hopfenschale auf der Terrasse einer Gaststätte war enorm wichtig, um den bevorstehenden Aufstieg zu bewältigen. Belohnt wurde diese Herausforderung dann durch ein

hervorragendes Menü im Gasthof Thalmühle unweit unseres Parkplatzes. Frisch gestärkt und voller Tatendrang ging es anschließend auf die Sommerrodelbahn „Drachenflitzer“ in Wildschönau. Tickets gezogen und rein in den Fahrspaß! Manch einer warf dabei vor lauter Freude sein originales GLAS-Cappy – als wär’s ein billiger Tirolerhut – bei voller Schussfahrt in die Luft. Es landete zehn Meter tiefer in den Stauden.

Tags darauf fuhren wir zu einem örtlichen Oldtimertreffen mit einer Präsentation der meist heimischen Fahrzeuge. (YouTube: Oldtimertreffen Kirchberg, bei ca 3 min, 25 sec). Bei einem Korso durch den Ort beherrschten die alten Traktoren das Bild, aber unsere Goggomobile waren die bejubelten Hingucker. Nach einer ordentlichen Einkehr auf dem

Festplatz ging es mit unseren fahrbaren Untersätzen auf einen nahe gelegenen Wanderparkplatz. Eine Runde Wandern und der Besuch einer Kneipp-Anlage füllten den Nachmittag.

Abwechslungs- reiches Programm

Die Krönung des Tages war ein Abendessen auf einer Jausenstation, einem Bauernhaus Anno 1736. Der 2,6 km lange Anstieg zum 1.055 m hoch gelegenen Gasthof mit einer durchschnittlichen Steigung von 8,6% wurde von unseren Goggos mit vollem Einsatz von Mann und Maschine gemeistert. Der Lohn dafür war ein herrlicher Ausblick und ein hervorragendes Essen in der sehr gemütlichen Gaststube. Die anschließende Rückfahrt bei Dunkel-



▲ Die Teilnehmer: Claudia Rapp und Klaus Beuthauser, Karin und Ernst Gamp, Gudrun und ▲ Ralf Bössner, Monika und Norbert Kache, Beate und Siggı Haisch

Kneipp-Kur im eiskalten Wasser ▲

heit war ein Erlebnis, das mit einem kräftigen, länger andauernden Absacker abgerundet werden musste. Der Tag drei wurde zu einem GLAS-Tag. Mit einer Anfahrt von 40 km über Berg und Tal war in Rattenberg ein Stadtbummel mit dem Besuch einer Schauglasbläserei angesagt. Dort bestand die Möglichkeit, sein eigenes Glas mit Hilfe eines professionellen Glasbläusers zu blasen. Mit einem schönen Grillabend ließen wir bei Claudia und Klaus den Tag ausklingen.

Am folgenden Tag war für einige von uns „ausruhen und entspannen“ angesagt. Karin, Ernst, Norbert und ich aber fuhren mit der „Fleckalmbahn“ auf die Alm hoch, um dort die einzigartige Bergwelt mit grandiosem Ausblick zu genießen – im Lokal sitzend bei Gulaschsuppe und Bier.

Am letzten Tag trafen sich alle zur Ausfahrt nach Kitzbühel. Beim Bummeln, Shoppen und Eisessen verging die Zeit wie im Fluge. Bei der Rückfahrt gab es einen nochmaligen Stopp an einem See, dessen Rundwanderweg von allen absolviert wurde. Nach der Rückkehr ging es zu einem letzten gemeinsamen Essen, um die 1. „Eberhofer-Tour“ genussvoll zu beenden. Schön war's!

Claudia und Klaus, die beiden Organisatoren, haben 100 Punkte von 100 möglichen erreicht. Danke!

Fazit:

- Ja, wir wollen die eine 2. „Eberhofer-Tour“!
- Ja, auch österreichische Rind-

vieher freuen sich über verlorene GLAS-Cappys.

- Ja, – es waren mehr als nur ein Absacker.
- Ja, das Punktesystem wird wieder angewendet.

Siggı Haisch

▼ Der Anstieg zur Jausenstation wurde erfolgreich bewältigt



Im Goggo nach Peking – nichts war unmöglich

In 77 Tagen von Paris nach Peking

Als Jugendlicher hatte Bernhard Seiffert Allen Andrews' Buch „Das verrückteste Autorennen der Welt“ gelesen. Es geht darin um fünf Autofahrer, die 1907 von Peking nach Paris fuhren. Damals gab es viele Probleme mit der Logistik, aber immerhin kamen vier in Paris an. 90 Jahre später sollte es für die umgekehrte Strecke Paris - Peking ein Revival mit einem Goggomobil geben. Anlässlich des 25-jährigen Jubiläums erinnert sich Bernhard an sein damaliges Abenteuer.



Motortotalschadens im Ural nach ca. vier Wochen Trailer- und Seilschleppung einen Austauschmotor aus Holland.

Die beiden Horchfahrzeuge waren von 19 Zoll auf 21 Zoll Räder umgerüstet worden. Noch in Europa mussten die Horchleute einen 8 Zylindermotor und zwei Unimog-Getriebe tauschen. Sie hatten über die Mitnahme einer Drehbank nachgedacht. Das konnte ich ihnen aber ausreden. Eine Drehbank hat in Sibirien wohl jede Kolchose.

Meine persönliche Vorbereitung bestand aus einem Russischkurs in der VHS (mit mäßigem Lernerfolg), dem Kauf eines Straßenatlases

▲ Start der Oldtimerfahrt war in Paris

Der schwächste führt die Kolonne an ▼

21 Fahrzeuge waren in Paris am Start: Sechs Oldtimer-LKW und 15 PKW. Mein Goggo Coupé TS 400 mit bis dahin 115.000 zurückgelegten Kilometern war mit 18,5 PS der schwächste und mit 10 Zoll Rädern hatte er auch die geringste Bodenfreiheit. Obendrein hatte ich einen 500 kg schweren Zeltklappanhänger mit umfangreicher Ausrüstung im Schlepp. Der nächste PS-schwache PKW war eine Citroen Dyane mit 30 PS.

Pannen trotz Vorbereitung

Ein MG TD Bj. 1931 war mit Kompressor von original 35 PS auf ca.70 PS aufgerüstet (aber er hatte oft Ausfälle und Werkstattzeiten in seinem MAN Begleitfahrzeug). Der DAF-Teilnehmer bekam wegen eines





für Russland und die angrenzenden Länder sowie diversen Campingzeugs. Außerdem deckte ich mich mit Lebensmitteln für etwa zwei Wochen ein. In der Mongolei war Tauschhandel möglich – wir wollten ja die verstreuten Zelte der Mongolen nicht leer gegessen zurücklassen.

Einzelne Teilnehmer hatten für die Fahrt Reparaturverträge geschlossen. Sowas brauchte ich nicht, denn ich glaubte, jede Schraube und Funktion vom Goggo zu kennen. Das Versagen einer Funktion und Erkenntnisse daraus finde ich interessanter als ein unauffälliges Schweizer Uhrwerk. Fehler, die sich ankündigen, die erwartet werden, verlieren den Schrecken, wenn Ersatzteile vorausgedacht sind. Wann kommt der Bruch? In meinem Berufsleben habe ich als Ingenieur über Jahrzehnte Brücken, Tunnel

und Bauwerke geprüft – kommt daher meine Macke?

In der Reisegruppe wurde 100-mal gemeinsam repariert. Ein Teilnehmer hat ein Alublech, was ein anderer zu einer Kopfdichtung für den Citroen formt. Sowas verbindet. Wir haben keinen zurückgelassen. Es wurde manchmal bis in den späten Abend geschraubt. Fast jeder aus unserer Pkw-Truppe ist bis zu zehn Mal im Sand oder Schlamm versackt. Das waren aber keine unlösbaren Probleme.

Fahrkünste waren gefragt

Die Frage war oft: Wie schafft das Goggomobil die nächste Etappe, auf der schon Geländewagen liegengeblieben sind? Wie klappt das, wenn die durch Lastwagen verursachte Spurentiefe 50 cm beträgt, wenn Felsnadeln und Steine mehr als 20 cm aufragen, wenn Wasserlöcher,

trockene Flussläufe und weiche Sandbänke zu durchqueren sind?

Es geht. Vorausschauend und mit Argusaugen fahren! Rechtzeitiger Drehzahlaufbau und dann mit Full Speed „Sattelreiten“, das heißt eine Fahrzeugseite auf dem „Berg“ in der Mitte der LKW-Spuren und die beiden anderen Räder in der LKW-Spur, größere Hindernisse wie Quergräben diagonal queren und Steigungen in Schlangenlinien bewältigen. Extreme Geländebereiche durchfuhr ich mit viel Schwung und Vollgas im 1. oder 2. Gang.

Bisweilen flog der Anhänger durch die Luft – drei Brüche an der kastenträgenden vorderen Anhängertaverse waren die Folge. Auch die Goggokarosse litt. Die hinteren Radkästen mussten durch aufgeklebte Alubleche verstärkt werden, weil sich dort erste Risse zeigten. Bei dieser Fahrweise lag der Verbrauch

An der Grenze zu Burjatien ▼ ▼ Sandsturm in der Wüste Gobi



Kurze Pause bei einem Kamelzüchter ▶

Es geht mit Tempo durch den Fluss ▼



zwischen 8 und 16 Litern. Tankstellen waren in Sibirien mehr als ausreichend vorhanden. Doch in der Mongolei durfte keine der seltenen Tankstellen verpasst werden. Aber insgesamt betrachtet hat sich das Coupé auf der Fahrt als zuverlässig erwiesen. 40 Grad Hitze und keine Motor-Probleme! (Das war ja

Unvergessliche Erlebnisse

Im europäischen Teil unserer Route wurden wir mal von einem Spezial-Polizeinsatz „Omon“ (eine Art GSG 9 von Jelzins Tschetschenien-Kämpfern) und mal nur von einem Verkehrspolizisten im Volvo

einem breiten Fluss in der Sonne liegend – den Gruppenstart um etwa eine Stunde verschlafen. In der Gegend soll es Straflager und flüchtige Mörder geben. Also mit Bleifuß der Gruppe hinterher! Nach etwa sechs Stunden gab es die glückliche Wiedervereinigung. Ich war aber nicht der einzige, dem so-



Hier geht's über eine geflickte Abrissbrücke ▲ ▲ Irkutsk kündigt sich mit Ortsschild an

auf meinen anderen Touren sowohl in den USA in der Mojave-Wüste, auf der Route 66, in Marokko und Australien genauso.) Mein Goggo bekam ein anderes Radlager und eine niedrigere Übersetzung, die Zündspule wurde gewechselt und der Gaszug musste ausgetauscht werden.

begleitet. Wir haben auf dem Roten Platz in Moskau und in vielen anderen Metropolen geparkt - haben in den Wäldern von Sibirien gezeltet, sogar eine Woche am Baikalsee. An den Gewässern plagten uns mitunter heftige Mückenschwärme. Einmal hatte ich in Sibirien – an

was passiert ist. Wir hatten schon mal acht Tage (!) lang einen Unimog und vier PKWs vermisst.

Auf unserer Strecke passierten wir etwa 80 Kontrollposten, aber meistens konnten wir bei offener Schranke durchfahren. Terminiert war unsere Reise auf die National-



Wasser ist in der Steppe überlebenswichtig ▼ ▼ Für einen der Wagen ist es Schwerstarbeit



feiertage der Burjaten und Mongolen. Wir sahen Pferderennen, Ringkämpfe mit Adlertanz und Bogenschießen und wir besichtigten viele Buddhistenklöster. Wir haben Hochzeiten gesehen und Hochprozentiges überstanden. Über den Liebreiz der schönen Russinnen schweige ich lieber. In Ulan Bator wurden wir sogar vom Bürgermeister empfangen.

In vielen Städten Sibiriens präsentierten wir der Bevölkerung unsere Autos. Das Goggomobil wurde oft besonders beklatscht. Übrigens bedeutet „Goggo“ im Mongolischen „sehr schön“. In der Nähe von Omsk besuchten wir ein deutsches Dorf, wo die Einwohner mitunter noch als Faschisten bezeichnet wurden. Alle Menschen waren uns positiv gesonnen.

Die gesamte Reise dauerte 77 Tage. In der Regel legten wir alle drei bis vier Tage eine Pause ein, um uns von der (Tor)tour etwas zu erholen. An der Grenze zu China gab es für jeden einen chinesischen Führerschein, eine spezielle Zulassung und chinesische Auto-

schilder (für 65 Dollar pro Fahrzeug). Ab jetzt wurden wir streng überwacht. Uns begleitete ein Kranwagen vom Militär, die Geheim- und Verkehrspolizei sowie die bereitgestellte Reiseleitung. Freudestrahlend, gesund und erleichtert kamen wir in Peking an. Unsere Fahrzeuge mussten dort unverzüglich in Container verladen werden. Mein Goggo hatte nun 15.000 km mehr auf dem Tacho.

Bevor es wieder nach Hause ging, hatten wir noch drei Tage Zeit, Peking und die „Verbotene Stadt“ zu besichtigen. Gerne denke ich an diese Zeit zurück. Leider ist so eine Fahrt aus politischen Gründen heute nicht mehr möglich.

Bernhard Seiffert

Anmerkung: Bernhard würde sein Goggomobil Coupé gerne noch in diesem Jahr gegen eine 300er oder 400er Rolldachlimousine – weil für ihn bequemer – natürlich mit finanziellem Ausgleich tauschen. Gerne mit TÜV und H-Gutachten.

Vorbereitung meines Goggos: Unterfahr- und Anprallschutz für den Motorbereich im Heck mittels einer 2 mm starken Aluplatte, hinten Stoßdämpferverlängerung (aus 4 Stoßdämpfern zwei längere Stoßdämpfer geschweißt).

Mitgenommen wurden: ein Neureifensatz 145 R x 10 und zwei Reservedecken, ein Reserverad für den Anhänger, 400er Reservezylinder und Kolben vor der Pedalerie und eine Alu-Werkzeugkiste hinter dem Beifahrersitz jeweils auf der Bodenplatte verschraubt (= bei einem Unfall „geschossfreier Kofferraum“), verschiedene Getriebeübersetzungen, Kreuzgelenke, Radlager, Kupplungsfeder, Bowdenzüge, Zündspule und die üblichen Kleinteile wie Draht usw.



Damals war's...

Wir werfen einen Blick ins Familienalbum ...

... und gehen zurück in die Zeit, als Mutti und Vati noch richtig stolz auf ihr erstes Automobil waren. Gerne ließ man sich (frau natürlich auch) vor oder neben dem Fahrzeug ablichten. Das konnte auf der Straße vorm Haus, auf dem Parkplatz, im Urlaub oder auch beim Picknick sein.

Ich bin mir sicher, dass sich viele Clubmitglieder an ein ähnliches Foto aus ihrer Kindheit erinnern werden – es muss ja nicht immer neben einem GLAS Automobil aufgenommen worden sein.

Jürgen Böttger





Fotos: Jürgen Böttger, Wim Dussel, Dennis Eijking, Otto Grön, Jean-Marie Herman, Manfred Pinnecker, Peter Plessa, Uwe Staufenberg

Die Geschichte hinterm Foto

Dieses Foto entdeckte ich auf einer englisch-sprachigen Facebook-Seite. Die Kommentare darunter fand ich amüsant: „Was ist das links?“ – „Ein Goggomobil aus Deutschland.“ – „Eins der besten Autos der Welt.“ Ich wollte herausfinden, was hinter dem Foto steckt.



▲ Die Kommentare unter dem Foto

Bei der Recherche war mir Daniel Reinhard behilflich. Auf dem Foto sieht man seinen Vater, den Schweizer Fotografen Josef „Sepp“ Reinhard im Gespräch mit seinem Freund Fredi Baumann, der aus dem Cooper zu ihm hochschaut. Mit dem Goggomobil war Sepp an den Rennstrecken unterwegs. Er arbeitete für das Motorsportmagazin Powerslide. Da er mit seinem Goggo häufig als erster bei Unfällen war, gab man ihm sehr bald den Spitznamen „Katastrophen-Sepp“.

Bei Wikipedia ist über ihn vermerkt: „Sepp Reinhard fotografierte von

1946 bis 1979 Automobilsport-Rennen. Mit dem Grand Prix der Schweiz in Bern 1950 hatte er seinen Einstieg in die Formel-1-Fotografie. Neben der Autofotografie war er über Jahrzehnte als Pressefotograf im Kanton Obwalden aktiv.“

Sein Sohn Daniel schrieb mir: „Die Geschichte zum Foto ist, dass das Goggomobil das erste Auto meines Vaters war. Er hat damals mit seiner Kamera Fredi bei seinen Testfahrten mit dem Cooper auf der „Polenstraße“ von Samen nach Flüeli-Ranft begleitet. Mit dem Goggo sind wir auch bis nach Jugoslawien in den Urlaub

gefahren.“ (Info: Als Polenstraße werden in der Schweiz Waldwege, Feldwege und Straßen bezeichnet, die während des Zweiten Weltkrieges von internierten Soldaten der polnischen 2. Schützendivision angelegt oder ausgebaut wurden.)

Daniel Reinhard ist in die fotografischen Fußstapfen seines Vaters getreten und hat für Motorsportmagazine oder Tageszeitungen viele Formel 1 Rennen fotografiert. Von ihm ist auch das Buch „Inside Formel 1“, aus dem das hier besprochene Foto ist.

Jürgen Böttger

Sepp Reinhard beim Grand Prix in Bern ▼ ▼ Vater und Sohn Reinhard mit dem Formel 1-Buch



Ein Archiv wird eingerichtet

Verwundert reibe ich mir die Augen. Ein Archiv für den Club mit aufbewahrungswerten Utensilien aus der Goggomobil- und GLAS-Zeit? Eine tolle Idee! Und ich frage mich, warum man darauf nicht schon früher gekommen ist. Umso erfreulicher, dass das Archiv jetzt eingerichtet wird! Aber noch steckt es in den Kinderschuhen.



▲ In unserem Archiv-Schrank ist noch ganz viel Platz

Betreut wird das Archiv von Karsten Kehl. Er sagt: „Eigentlich gibt es schon länger ein Archiv, oder vielleicht eher eine Sammlung, denn Uwe Gusen hat schon seit vielen Jahren Unterlagen zusammengetragen, wie auch diese Stücke, die ich bereits von ihm übernommen habe. Er ist gerade dabei, weitere Unterlagen zur Übergabe vorzubereiten.“

Darum war Karstens erste „Amthandlung“, seinen privaten Hobbyraum auf- und umzuräumen und einen Stahlschrank anzuschaffen. Jetzt hat er Platz genug für all das, was das Club-Archiv einmal aufnehmen und beherbergen soll. Noch ist die Bestandsliste sehr dünn: Originale Ersatzteillisten sowie Re-

paraturanleitungen liegen für die verschiedensten Typen vor und fast alle Goggomobil-, Isar- und GLAS- Werkszeitschriften sowie die Clubnachrichten von der Anfangszeit bis zur aktuellen Ausgabe sind auch vorhanden.

Diese Liste ist vorläufig und schreit nach Ergänzung. Wie sieht es aus mit Prospekten, Preislisten, Bedienungsanleitungen, Händlerverträgen, originalen Schriftwechseln, alten Anzeigen, einer Liste von Videos über die Glas GmbH oder ihre Fahrzeuge? Das und noch viel mehr gehört ins Archiv.

Endlich ist ein zentraler Platz gefunden, an dem alles was mit den GLAS Automobilwerken zusammenhängt, für die nachfolgenden Generationen aufbewahrt wird. Bevor Clubmitglieder ihre Sammlerstücke für einen schnellen Euro in alle Welt verstreuen, sei ihnen ans Herz gelegt, diese doch allen zugänglich zu machen und dem Archiv zu vererben. Und wer das nicht will, darf sie gerne als „Dauerleihgabe“ zur Verfügung stellen.

Dabei versteht es sich von selbst, dass „Geschenke“, die einem Mitglied in seiner Eigenschaft als Redakteur, Typenreferent, internationalen Ansprechpartner oder Vorstandsmitglied gemacht wurden, jetzt ins Archiv gehören. Uwe Gusen hat den Anfang gemacht. Mit einem originalen Werksordner „Reparaturanleitung Goggomobil T600/T700“ von 1959, diversen Kundendienstschreiben und Peter Kraus' Autogramm für den Club werde ich seinem Beispiel folgen.

Karsten Kehl freut sich, wenn noch mehr Clubmitglieder dazu beitragen, das Archiv mit aufbewahrungswertem Material zu füllen. Kontakt: Handy: 0151-12145418, Mail: cronyed@yahoo.de

Jürgen Böttger

Ein Goggo Coupé sollte es sein

Till ist ein Kind der 90er Jahre. Als Diplom Designer hat er täglich mit Formen, Technik und Funktion zu tun. Er sagt, dass der Kontext der Fahrzeuge sich im Laufe der Zeit wandelt und dass ein günstiger Kleinwagen der 60er Jahre heute zum Stadtfliitzer für einen jungen Kerl wie ihn werden kann. Sein Interesse an Oldtimern führte ihn zu einem Goggomobil Coupé.



Autos haben mich schon seit meiner Kindheit fasziniert. Neben Matchbox Autos fanden meine ersten eigenen automobilen Berührungspunkte auch über den Joystick der Spielekonsole statt. Ich denke, darin wurzelt bis heute mein Interesse an klassischen Fahrzeugen.

Suche nach einem Goggo

Im Sommer 2022 war es dann soweit und ich wollte ein richtiges „kleines Spielzeugauto“ für mich. Die üblichen Verdächtigen auf dem Wunschzettel waren Mini, Fiat 500 und 600, ein Lloyd Alexander auf der eBay-Beobachtungsliste und eine Goggomobil Limousine. Als ich dann bei Recherchen zum Goggomobil auch die Coupés entdeckte, war es eigentlich klar. Die schwungvoll gezeichnete Form und die eleganten Details haben es mir angetan. Von allen Kleinwagen der Ära fand ich das Goggo Coupé am schönsten. Das wäre auch perfekt, um die kurze Pendlerstrecke zwischen der Arbeit und Zuhause mit einem breiten Grin-

sen zu bewältigen. Mal kein E-Bike, keine Vespa und auch keinen Smart, wie bei vielen anderen. Das Goggomobil verbindet viele schöne Aspekte in einem Autochen. Es ist irgendwie süß und handlich,

hat viel Chrom, imitiert einen geschrumpften US-Straßenkreuzer, hat eine interessante Technik und kommt aus meiner bayrischen Heimat. Rundum: ein sympathisches Auto. Ich wollte es einfach haben!



Die Suche zog sich über einige Monate. Meist waren die Coupés Scheunenfunde mit viel Arbeit oder restaurierte Glanzstücke weit außerhalb meines „Spielzeugauto-Spaß-Budgets“. Ich wollte auch kein perfekt restauriertes Coupé den Strapazen des Alltags im Stadtverkehr Aschaffenburgs zumuten. Da ich auch keinen Anhänger oder Sprinter habe, wollte ich regional ohne große Überführungsfahrten

Direkt nach dem Kauf bekam es – ohne vorherige zusätzliche Arbeiten – frischen TÜV und die erste Ladung Ersatzteile. Doch Zuhause lief erstmal der komplette Tank leer. Über den defekten Benzinhahn markierte das Goggo also sein neues Revier. In der ersten Woche habe ich das Problem des undichten Benzinhahns in mehreren Stufen bewältigen dürfen und dabei selbst wie eine Zapfsäule gerochen.

feuerwehrrot umlackiert hat. Von Politur und Wachs zeigte sich der rote Traktorlack gänzlich unbeeindruckt.

Ich widmete mich anderen Aufgaben. Besonders die Stoßstangen und die Wartungsklappen am Unterboden hatte ich mühsam zusammensuchen und dabei mit meinem Spaß-Budget kämpfen müssen. Optisch sieht das Coupé nun nicht mehr so verbraucht



Es gibt doch immer was zu schrauben ▲



Wenn das mal nicht Liebe ist ►



ein Fahrzeug finden. Fündig wurde ich dann in der Nähe von Worms. Eigentlich war es das einzige Coupé im Umkreis von 100 km. Der Verkäufer hatte es die letzten Jahre nicht mehr gefahren und davor zu Karnevals-Umzügen genutzt. Es stand etwas stiefmütterlich zwischen perfekt restaurierten Oldtimern. Inseriert war es ohne TÜV in optisch schlechtem, aber technisch solidem Zustand.

Liebe auf den ersten Blick

Als ich das Objekt der Begierde zum ersten Mal sah, wusste ich eigentlich sofort: Ich musste das kleine Goggo adoptieren. Der optische Zustand bot verdrehte Zierleisten, Dellen, Kratzer, rissigen Lack, viele Fehlteile im Innenraum. Der Benzinhahn war kaputt und ließ sich nur mit einer Rohrzange öffnen. Der Motor sprang aber sofort an und klang goggotypisch kernig. Als ich die erste Zweitaktwolke meines Lebens dann inhaliert hatte war das Goggo gekauft.

Anschließend standen diverse Fehlteile im Innenraum und die üblichen Verdächtigen auf dem Zettel. Ich tauschte die Türpappen, suchte die Abdeckungen des Armaturenbretts zusammen, ersetzte die meisten Schalter, Türgriffe, den Gummiboden, diverse Zierteile, Stoßstangen und Serviceteile.

Und es gibt weitere Arbeiten

Neben Kamellen und Bonbons der Fastnachtsumzüge im Innenraum fand ich zur Goggo-Historie über den Brief auch den Vorbesitzer, welcher das Coupé in den frühen 2000ern wiederbelebt und von helltürkis (vmtl. seegrün) auf

und ungeliebt aus. Aber ungeliebt ist es ja mittlerweile auch nicht mehr. Mein Goggo ist bei näherer Betrachtung noch immer nicht perfekt: Es hat Dellen, Kratzer, gespachtelte Ecken usw. – aber es fährt und hat TÜV! Bei der unkonventionellen Schaltung und dem Gaspedal mit Rolle kam mir sicher auch der frühe Umgang mit Joystick und Konsole zugute.

Ich bin absolut glücklich mit dem roten Flitzer und finde es toll, das Objekt vergangener Zeiten im neuen Kontext meines Alltags nutzen zu können.

Till Magnus Maurer



Was wurde aus der Goggomobil-Vertretung in Bürstadt?

Unser Clubmitglied Peter Vetter schlägt in seinem Leserbrief vor, ehemalige Goggo- bzw. GLAS-Vertretungen aufzuspüren und zu recherchieren, was aus ihnen geworden ist. Da er der Redaktion auch eine Werbepostkarte von Auto-Lausecker beigefügt hatte, ergriff ich die Gelegenheit beim Schopf. Mich interessierte, ob ich eine Antwort auf seine Frage finden würde und – falls ja – ob und wie das Thema bei den Lesern ankommt.

So sieht das Tankstellen-Eck heute aus ▼



▲ Postkartenansicht der Werkstatt mit Tankstelle



Werbung fürs Jubiläum ▶

Ein Blick ins Telefonbuch machte die Recherche recht einfach. Den Namen Lausecker gibt es noch in Bürstadt, ein FIAT Händler. Bingo, der muss es sein! Der Anruf belehrte mich aber eines Besseren: Dieser Lausecker ist nicht der gesuchte Nachfolger. Aber es gebe da noch eine Tankstelle, die jetzt wohl von einer Frau Lausecker betrieben werde.

Nächster Versuch: Nummer rausgesucht – Fehlanzeige – diese Nummer existiert nicht mehr. Aber da war ja noch eine Handynummer. Und die führte zum Ziel. Ich erreichte die Enkelin Laura Lausecker – gerade im Urlaub. Sie versprach mir, mich umgehend mit einigen Infos zu versorgen.

Nach dem Tod des Firmengründers übernahm der Sohn Wilfried, Lauras Vater, den Betrieb. Einige Jahre lang vertrat er die Marke Nissan, danach handelte er mit Re-Importen. Nach seinem Tod wurden die Räumlich-

keiten verschiedenen Pächtern überlassen. Aus Esso wurde die Automatentankstelle Prima. Die Werkstatt mit angeschlossenem TÜV wurde an den ehemaligen Meister verpachtet. Ein markengebundenes Autohaus gibt es nicht mehr.

Ein sehr interessantes Zeitdokument ist ein kurzer Super 8-Film, der 1958 anlässlich des 25-jährigen Geschäftsjubiläums gedreht wurde. Trotz der mittlerweile schlechten Ton- und Bildqualität hat sich allein dafür meine Recherche gelohnt. Herr Lausecker begrüßt darin seine vielen Gäste, die überwiegend mit ihrem Goggomobil zur Feier ange-reist sind. Er erzählt vom Reparaturbetrieb seines Vaters in Böhmen, der 1933 gegründet wurde und 1945 aufgegeben werden musste und dass die Familie nach der Flucht in Bürstadt eine neue Heimat gefunden und 1948 den Betrieb wieder aufgebaut hat.

Jürgen Böttger



Hier gibt es das kurze zeitgenössische Filmchen zum Firmenjubiläum 1958: www.runenhof.de/bischofsreut-pension-freyung-grafenau-philippsreut.html (runterscrollen bis zur Familiengeschichte) oder direkt den QR-Code scannen:



RETRO CLASSICS®

I - Retro Classics Bavaria Nürnberg

Die letzte Messe im Jahr 2022

Wie gewohnt startete die letzte Messe des Jahres am ersten Dezember-Wochenende. Betreut wurde unser Clubstand von Thomas Schneider und Ralf Bössner mit vielen Helfern an ihrer Seite. Bernd Reizner und Manfred Döhring halfen beim Aufbau, Eric Schröder und Bernd Bergmann komplettierten die Standbetreuung.

Am Freitag war noch nicht allzu viel los, doch am Samstag kam „Schwung ins Messegeschehen“, wie es Thomas formulierte. Die Gäste wurden mit Glühwein und Lebkuchen bewirtet. Die Familie Fuchsl verstärkte das Standteam und Rosi verwöhnte mit weiteren Leckereien. Ein Highlight am Stand war der Fernseher in einer 50er Jahre-Sitzgruppe, dessen Video-Dauerprogramm die Besucher animierte, bei uns eine kleine Pause einzulegen.

Auch der Sonntag führte viele Oldtimerfreunde an unseren Stand, doch es war nicht mehr ganz so hektisch wie am Tag zuvor. Es blieb mehr Zeit, die Besucher über unseren Club zu informieren, und im Aufenthaltsbereich unterm Zelt konnten ungestört die beliebten „Benzingespräche“ geführt werden.

Bilanz nach zwei Messetagen: Der Veranstalter zählte 20.000 Besucher und wir konnten zwei neue Mitglieder gewinnen. Dank des V8 Buches wurde auch unsere Clubkasse ordentlich gefüllt. Thomas war zufrieden und er bedankte sich bei allen Helfern und Leihgebern.

Jürgen Böttger

▼ Das Videoprogramm wurde aufmerksam verfolgt



▲ Durchgehend viel Interesse fürs Goggomobil



▲ Goggoroller mit Thomas und Gerhard Schneider samt „Entourage“



▲ Unser Platz für Gespräche und mehr...

Reichhaltiges Leseangebot für interessierte Besucher ▼



II - Bremen Classic Motorshow

Ein gelungener Start ins Jahr 2023

Die erste Messe des Jahres fand vom 3. bis 5. Februar 2023 statt. Wie „ausgehungert“ die Oldtimerfreunde waren, zeigte sich an den langen Besucherschlangen an der Kasse und im Eingangsbereich. Mit über 46.000 Besuchern hatte der Veranstalter nicht gerechnet. Besonders am Samstag wurden die acht Hallen regelrecht geflutet.

Die Leute drängten in Scharen auf die Messe. Auch unser Clubstand profitierte von diesem Ansturm, denn das Interesse an der Marke GLAS war erfreulich groß. Viele Clubmitglieder besuchten uns und fanden am Stand einen Platz zum Ausruhen oder für interessante Gespräche.

Im Bereich der Tiefgarage wurden wie jedes Jahr auf vier Etagen viele Alltagsklassiker zum Verkauf ausgestellt. In der Regel gibt es hier immer günstige Angebote für kaufinteressierte Besucher. Auch eine Goggomobil Furgoneta

und zwei GLAS V8 wurden angeboten. Bis auf den einen GLAS V8 für 99.000 € wurden diese Fahrzeuge verkauft.

Es macht immer wieder Spaß, auf der freundlichen Bremer Messe das neue Oldtimerjahr zu starten.
Uwe Gusen



▲ Fröhliche Gesprächsrunde einiger Mitglieder

Wolfgang Fromm beim Bücherverkauf ▼

Unser Stand vor dem Ansturm ▼



Dichtes Gedränge in den Gängen ▼

Fragen zu GLAS und Goggo werden beantwortet ▼



III - Retro Classics Stuttgart

Mit Besucherrekord

Die Stuttgarter Messe öffnete ihre Pforten vom 23. bis 26. März. Mit über 80.000 Besuchern war es über alle Erwartungen hinaus ein erfolgreicher Event. Zwar gab es zwei Ausstellungshallen weniger, aber dafür waren die anderen mit Old- und Youngtimern gut belegt.

Die Fahrzeugausstellung bei uns am Stand war noch während der Anfahrt nicht endgültig geklärt. Ausfälle durch technische Schwierigkeiten und gesundheitliche Probleme brachten unseren Vorsitzenden Uwe beinahe zur Verzweiflung. Schlussendlich konnten wir eine 1700er Limo, ein Goggo Coupé und einen Goggo Roller zeigen. Durch die offene Gestaltung des Stands hatten wir Gelegenheit, viele Besucher

anzusprechen. Die 50er Jahre Sitzecke einschließlich Fernsehtruhe lud ein, hier bei Musik und zeitgenössischen Filmchen zu verweilen.

Es ist erstaunlich, wie oft Besucher am Goggomobil stehen blieben und in Erinnerungen schwelgten. Nicht selten stellte sich heraus, dass bei vielen zu Hause noch ein Stück GLAS-Geschichte in Form von Kisten mit undefinierbaren Wellen, rostigen Teilen und Deckeln verborgen ist. Auch ein Foto von einem dick eingestaubten Goggo, versteckt im hintersten Eck einer Halle, wurde uns gezeigt. Kommentar dazu: „Den mach ich wieder fit!“

In der gemütlichen Sitzecke wurden die Mitgliedsanträge ausgefüllt. Am Ende konnten wir acht Neumitglieder begrüßen, absoluter Rekord. Natürlich haben viele Besucher einen Antrag eingesteckt und sind dann (für immer?) verschwunden. Nicht so eine junge Dame, die ausführlich das Goggo Coupé inspizierte. Weil sie sich genau solch ein Fahrzeug wünscht, trat sie prompt in den Club ein. Nun liegt es an uns, ihr bei der Suche behilflich zu sein.

Wolfgang Fromm



▲ Offener Clubstand, zugänglich für alle Besucher



▲ Das 50er-Jahre-Eck lud zum Verweilen ein

Auch der Roller fand ein interessiertes Publikum ▼



So ein Coupé hätte unser Neumitglied Franziska gern ▼

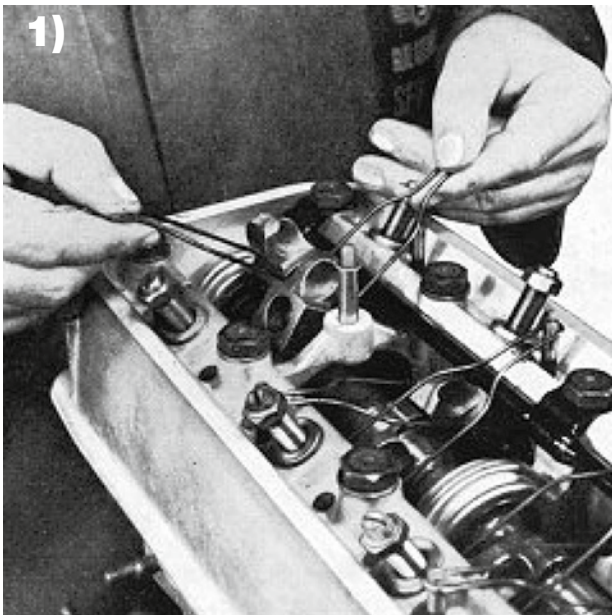


I - Der GLAS Vierzylindermotor

Liebe Clubmitglieder,

auf Grund der verschiedenen Kommentare und Meinungen über die Goggomobil- und GLAS-4 Zyl. Motoren möchte ich meine Meinung und praktisches Wissen, bevor es vergessen wird, weitergeben. Dieses Wissen habe ich seit 1963/64, als ich meine Ausbildung zum Kfz-Mechaniker beim damaligen GLAS-Direkthändler in Baden-Baden begann und auch erfolgreich abgeschlossen habe. Ich wurde in alle anfallenden Arbeiten der Autos mit einbezogen und habe mit Beginn des dritten Lehrjahres alle Kundendienstarbeiten selbstständig ausgeführt. Seit jener Zeit habe ich mich mit kurzer Unterbrechung mit Goggomobil- und GLAS-Motoren beschäftigt.

Bei uns in der Werkstatt wurden viele Goggomobilmotoren überholt, bei einigen kamen auch Tauschmotoren zum Einsatz. Die Boxermotoren vom Isar gingen fast alle im Tausch, ab und an musste der eine andere oder andere neu abgedichtet werden. Auch die 4 Zyl. gingen meistens im Tausch oder es wurde ein Rumpfmotor verwendet, also nur Block mit Kurbelwelle, Pleuel, Kolben und Ölwanne. Kopf, Steuergehäuse-Anbauteile, Lima und Anlasser wurde von uns überholt und wiederverwendet, je nach Zustand und Laufleistung.



Verschleiß am Vierzylinder

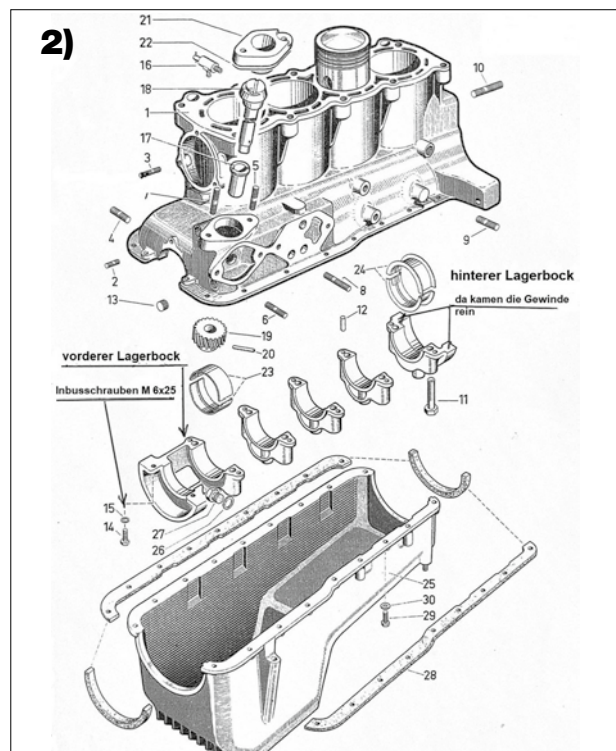
Der GLAS-4 Zyl. Motor, eine tolle Idee: Nockenwellenantrieb über Zahnriemen funktioniert heute noch, falls er nicht zu stramm oder zu locker aufgezo-gen wurde (ganz wichtig!). Er braucht einen gewissen – nennen wir das mal „Freiraum“: Ist er zu locker, kann er überspringen. Ist er zu stramm, zerstört er die Nockenwellenlagerung. Eine Spannvorrichtung ist bei korrekter Montage nicht erforderlich. Falls der Zahnriemen zu locker ist, lässt sich das mit entsprechender Unterlage zwischen Zylinderkopf und Steuergehäuse beheben.

Doch schon kurz nach Auslieferung der ersten 4 Zyl. Modelle stellte man zu frühen Verschleiß zwischen Kugel und Kipphebel fest. Was war die Ursache? Wenn zwei Metallteile, in diesem Fall Kipphebel und Kugel, sich

gegenseitig reiben, entsteht Abrieb, auch bei Zuführung von Öl. Weil dieses Gemisch von Abrieb und Öl nicht in der Lagerung zwischen Kugel und Kipphebel abfließen konnte, war das wie eine Schleifpaste zwischen Kugel und Kipphebel. Beseitigung des Problems: Man bohrt in den Kipphebel ein 2 mm Loch am unteren Grund mit entsprechender Entgratung und das Gemisch von Öl- und Reibresten kann dadurch ablaufen und im Ölkreislauf gefiltert werden. Die Überprüfung der vorhandenen Bohrung wurde bei uns in der Werkstatt bei jedem Service vorgenommen und es wurde bei Bedarf nachgearbeitet. Aber nicht alle Werkstätten haben so gehandelt. Die Kipphebel sollten auch angefast sein, damit genügend Freiraum für die Einstellschraube vorhanden ist.

Die Haarnadel-Halterung der Kipphebel hatte bei korrekter und spannungsfreier Montage keine Probleme bereitet (Foto 1). Die folgende Kunststoff-Ausführung war vermutlich preisgünstiger.

Bei den ersten 4 Zyl. Motoren fehlten die 6 x 30 (mm) Inbusschrauben am hinteren Lagerbock der Kurbelwelle, was zu Ölverlust führte. Wir haben die Motoren ausgebaut, Ölwanne abgenommen, entsprechende Bohrungen / Gewinde im Motorblock und Lagerbock mit entsprechender Schraube angebracht und der Ölverlust war behoben. Wobei 'beheben' etwas übertrieben ist, denn die Motoren waren selten zu 100 % dicht. Die beiden Schrauben sind auch im Ersatzteilkatalog nicht aufgeführt (Foto 2).



Die ersten 04-Modelle standen auch schon mal in der Werkstatt mit Total-Motorschaden. Das heißt, dass das Pleuel des dritten Zylinders seinen Platz verlassen hat und aus dem Motorblock herausschaute. Warum immer der dritte Zylinder? Diese Frage kann ich bis heute noch nicht beantworten. Aber fest steht, dass die ersten 4 Zyl. Motoren mit Messerpleuel ausgerüstet waren. Das Problem wurde mit Doppel T Pleuel so gut wie beseitigt.

Der Zylinderkopf

Laut Ersatzteilkatalog sollte die Stärke der Dichtung 0,8 oder 1,2 mm betragen. Die Bohrungen für die einzelnen Zylinder, auch Feuersteg genannt, sollten beim 1,3 Ltr.-Motor 77 mm, beim 1,7 Ltr. 80 mm Durchmesser sein. Fast alle der mir bekannten Dichtungen haben diese Maße nicht. Wäre wichtig, weil sie auch nicht zentriert mit vorgegebenen Passungen verbaut werden können. Die angebotenen Nachfertigungen der Dichtungen zeigen da teilweise erhebliche Mängel wegen Nichteinhaltung der vorgegebenen Maße. So kam auch schon mal vor, wenn eine neue Kopfdichtung aus oben genannter Nachfertigung eingebaut wurde und man den Motor laufen lässt, dass links und rechts des Motors das Wasser zwischen Kopf und Block herausgedrückt wird. Grund: Die Metalleinfassung (Feuersteg) in der Kopfdichtung ist zu dick und lässt sich nicht durch das Anziehen der Zylinderkopfschrauben zusammendrücken. Der Brennraum ist zwar dicht, aber außen an den Wasserkanälen fehlt der Druck welcher zum Abdichten benötigt wird.

Der Zylinderkopf im GLAS-Motor galt bei uns als robust, Wichtig: Wann sollte man einen Zylinderkopf planen? Wenn er Unebenheiten/Verzug an den Dichtflächen zeigt. Wodurch entstehen diese Mängel? Durch Überhitzung/ Frost/falsche Behandlung seitens der Werkstatt oder des Schraubers.

Muss ein Zylinderkopf aus irgendeinem Grund demontiert werden, sollte man ähnlich wie beim Festziehen der Zylinderkopfschrauben vorgehen. Das heißt: Lösen der

Kopfschrauben in 2-3 Gängen von außen nach innen, um eventuellen Verzug am Kopf und Steuergehäuse zu vermeiden. Ob der ausgebaute Zylinderkopf „geplant“ werden muss, lässt sich leicht feststellen. Man belegt eine topfebene Glasscheibe mit entsprechend großem Schleifpapier, zieht den Zylinderkopf natürlich mit der Brennraumseite zum Schleifpapier ein paarmal hin und her und wenn nun auf der gesamten Fläche Schleifspuren zu sehen sind – ja toll! –man braucht den Kopf nicht zu planen, weil es einen unnötigen Materialabtrag zur Folge hätte. Das „vorsichtshalber“ Planen ist für mich deshalb nicht nachvollziehbar.

Das Anziehen der Zylinderkopfschrauben nach Erneuern einer korrekten Dichtung würde ich in 4-5 Stufen 4,5 bis 5 kp festlegen, vorausgesetzt die Gewinde sind sauber und Gewindelöcher frei von Öl und Schmutz. Ganz wichtig sind die beiden Zentrierbüchsen, welche zwischen Kopf- und Steuergehäuse verbaut sind. Diese Büchsen sollten sauber und korrekt verbaut werden, weil sie auch für den Öldruck zuständig sind.

Zum Einfahren eines überholten Motors würde ich die bekannten Zahlen einhalten. In den ersten 3.000 km keine Drehzahlen über 4.000 U/Min. Ich habe damit nur gute Erfahrung gemacht.

Der eine oder andere Leser wird nach Lesen meiner Zeilen wohl schmunzeln, ein anderer nickt mit dem Kopf und der nächste denkt vielleicht, der spinnt. Naja, wie auch immer, die Vergangenheit hat mir gezeigt, dass ich nicht viel falsch gemacht habe. Viel Spaß beim Schrauben.

Franz Degler

II - Tipps fürs Goggomobil

a) Die Elektrik

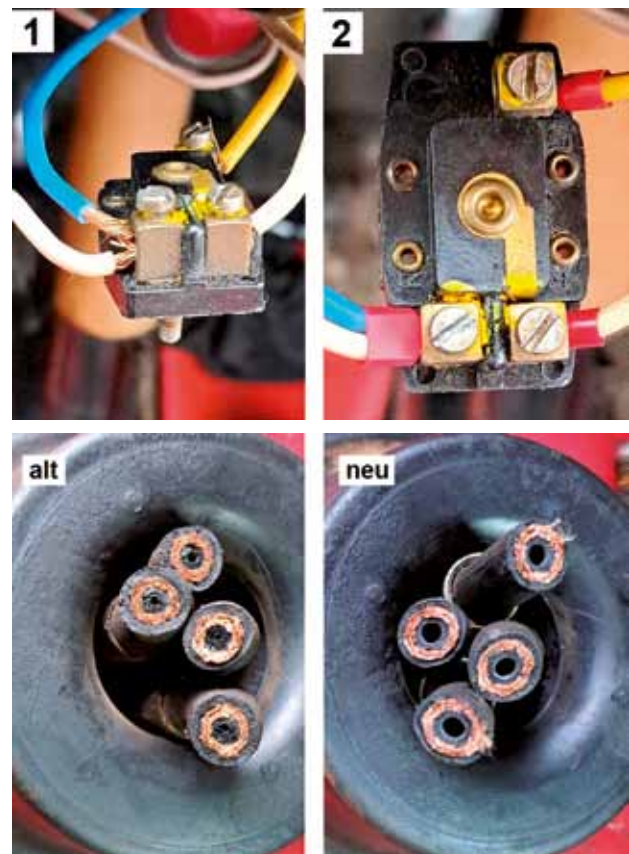
Wenn es beim Bedienen der Schalter anfängt zu rauchen oder die Sicherungen durchbrennen, dann sollten die Anschlüsse an den Schaltern mal genauer angesehen werden. Es kann sein, dass Kupferkabel mit dem Blech des Goggomobils in Kontakt kommen und Sicherungen kurzschließen. (Foto 1 zeigt nicht gerade vorteilhafte Anschlüsse)

Bevor elektrische Schäden entstehen, kann durch die Montage von isolierten Verbindern dieses Problem beseitigt werden. Durch Verwendung von Aderendhülsen entsteht eine zuverlässige und sichere Verbindung (Foto 2).

b) Die Bremsschläuche

Empfehlung: Bremsschläuche, die deutlich älter als 10 Jahre sind, sollten auf jeden Fall gewechselt werden. Äußerlich können sie noch brauchbar aussehen, aber im Lauf der Jahre sind sie innerlich verquollen und nahezu dicht. Ich habe alte und neue aufgeschnitten, um hier das Gesagte zu verdeutlichen.

Ronny Adema



TERMINE/TREFFEN 2023



I Goggo- & GLAS-Treffen



7. Mai 2023 - 11 Uhr **Stammtischtreffen der GFG** (markenoffen) im Automobilpark Auwärter in Pilsting mit Weißwurstfrühstück, Besuch des Museums: 4,- Euro
16 Uhr Oldtimersaisonauftritt mit Tanz, es singt „The Voice of Rock'n Roll“ Mike Bender, Eintritt: 5,- Euro
26. – 29. Mai 2023 **50. Jahrestreffen** in Alphen aan den Rhijn
Jef van de Nees, Mail: j.c.w.m.van.de.nes@online.nl (siehe auch Clubhomepage)
23. – 25. Juni 2023 **Isar-Treffen** in der Region um Eisenach
Kein festes Programm, aber lockeres Beisammensein und Ausfahrt zur Mitte Deutschlands bei Niederdorla. Camping- bzw. Übernachtungsmöglichkeiten vor Ort. Danach **gemeinsame Fahrt zu den Fladungen Classics** (ca. 100 km).
Weitere Teilnehmer sind herzlich willkommen!
Siggi Haisch, Tel./WhatsApp: 0175-8401007, Mail: siegfried.haisch@googlemail.com
8. – 9. Juli 2023 **29. GLAS/BMW-Treffen** in Frankreich (Elsass und Vogesen). Das Programm ist noch in Planung, aber man kann sich schon melden. Die Einladung kommt dann.
-  8. – 9. Juillet `23 Après 3 ans de pause, il y aura de nouveau une **rencontre régionale GLAS/BMW**.
Lieu: Alsace et Vosges. Le programme est encore en préparation. Les intéressés peuvent me contacter pour d'éventuelles questions et recevront une invitation en temps voulu.
Eric Mattern, 8 rue des Jardins, F-67680 Epfing, Telefon: 0033-388 57 83 37,
Mail: eric.mattern@sfr.fr
28. – 30. Juli 2023 **15. Balmertshofener Goggo-Treffen** mit anschließender Ausfahrt
Vom gemeinsamen Frühstück über Kaffee & Kuchen und vielen Unternehmungen bis hin zum Grillabend mit Absacker wird viel geboten. Man kann früher anreisen und/oder länger bleiben. Auch für Womos ist Platz im Ort.
Siggi Haisch, Telefon/WhatsApp: 0175-8401007,
Mail: siegfried.haisch@googlemail.com

II Sonstige Treffen



30. Juni – 2. Juli `23 **Oldtimertreffen Fladungen Classics** (siehe Bericht GCN 134)
Damit alle Goggo- und GLAS Fahrzeuge sich gemeinsam präsentieren können, meldet Euch an bei: **Matthias Stangl**,
Telefon: 09391-81181, Mail: DLStangl@t-online.de
7. – 10. Sept. 2023 In Poznan (Posen) findet ein **internationales Oldtimer-treffen** mit Ausfahrt und Sonderprüfungen statt. Wer Interesse hat meldet sich bei unserem Clubmitglied: **Marek Gorecki**,
Telefon: +48(0)618-144727,
Mail: marekgorecki@op.pl (spricht deutsch)



III Motorsport (Auswahl)



- | | | | |
|----------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------|
| 28. – 30. April 2023 | Herkules Rennen | Kassel-Calden | Bergrennen |
| 05. – 07. Mai 2023 | Vintage Racing | Friedrichshafen | Rundstrecke |
| 11. – 13. Aug. 2023 | Oldtimer Grand Prix | Nürburgring | Rundstrecke |
| 26. – 27. Aug. 2023 | Pista & Piloti | Pferdsfeld | Flugplatzrennen |
| 18. – 20. Aug. 2023 | Classic Motor Weekend | Obermehler-Schlotheim | |
| 22. – 24. Sept. 2023 | Riedenburg Classic | Riedenburg | Zeitfahren |
| 13. – 15. Okt. 2023 | Jochpass Memorial | Bad Hindelang/ | Bergrennen |



IV Oldtimer-Training



7. Mai 2023 Der ADAC bietet in Hannover ein 5-stündiges **Fahrsicherheitstraining** für Oldtimer an. Weitere Termine sind am 4. Juni und 27. August. Kosten für ADAC-Mitglieder: 139,- Euro. Mehr Infos und Anmeldung auf <https://www.fsz-hannover.de/oldtimer>



DIES & DAS GCN135

Nachfertigung: Frontscheiben V8

Die Frontscheiben für GLAS V8 sind bestellt und werden voraussichtlich ab Anfang Mai lieferbar sein. Den V8-Besitzern sei empfohlen, sich auch noch eine Ersatzscheibe zu bestellen. Der Preis beträgt € 500,-. Bestellungen bitte an: uwe.gusen@glasclub.de

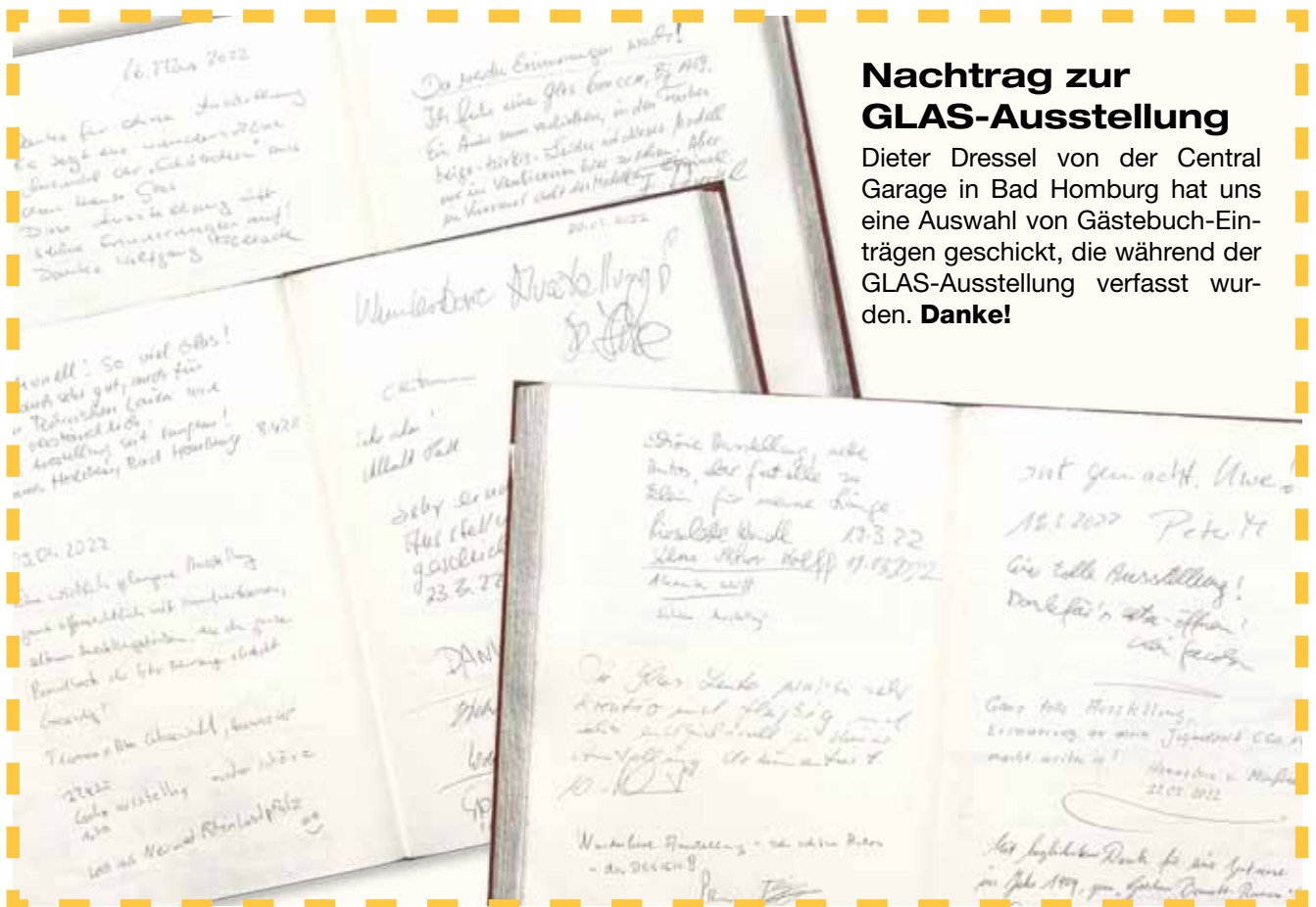
Fußmatte von Hanns Glass?

Kein Tippfehler! Den Hersteller mit dem jeden GLAS-Fan irritierenden Namen hat Manfred Zitzelsberger entdeckt. Er schreibt: „Das ist kein Fake, sondern real. Willkommen in der „Wirklichkeit“! Wer sich davon überzeugen will, schaut hier: www.hanns-glass.de



GLAS S 1004 = Goggo Coupé?

Jegliche Bemühungen der Hans Glas GmbH, den Namen Goggomobil für die 1961 vorgestellten 04-Modelle in der Versenkung verschwinden zu lassen und GLAS als Markennamen einzuführen, machte der RBB durch diesen Bericht zunichte. In Dingolfing war man sicher nicht glücklich darüber. Peter Vetter machte uns auf diesen Fahrbericht aufmerksam. Hier der Link zum Film: www.ardmediathek.de/rbb/sammlung/rbb-retro-auto-kult/2LIBAqWkruqvmGhq4URE9



Nachtrag zur GLAS-Ausstellung

Dieter Dressel von der Central Garage in Bad Homburg hat uns eine Auswahl von Gästebuch-Einträgen geschickt, die während der GLAS-Ausstellung verfasst wurden. **Danke!**



Rezension des V8-Buches

Auch Frederik Scherer hat sich das V8 Buch vorgenommen. Sein Urteil in der Autobild Klassik Nr. 2/2023 ist recht positiv ausgefallen.

WEISSWURST-ITALIENER

KLEINWAGENBAUER Glas wollte sich Anfang der 60er mit exklusiven Autos in kleinen Stückzahlen ein Überleben sichern. Designer Pietro Frua entwarf und produzierte im Auftrag ein viersitziges Coupé, der V8-Motor kam aus eigenem Hause. Doch obwohl der „2600 V8“ unschlagbar günstig war, entstanden von ihm und vom „BMW Glas 3000 V8“ nur 718 Stück – die Übernahme durch BMW war dazwischen gekommen. Das Buch des Glasclub-Vorsitzenden Uwe Gusen und des Frua-Spezialisten Stefan Dierkes schließt eine wichtige Lücke, denn für wie viel Aufsehen der Glas V8 seinerzeit sorgte, ist heute fast vergessen. Neben Entwicklung, Technik und Produktion entdeckt man einige Details, die man so noch nicht gelesen hat. Eine professionell lektorierende Hand hätte indes vielleicht für eine sinnfälligere Ordnung gesorgt.



UWE GUSEN, STEFAN DIERKES:
GLAS V8 UND BMW GLAS V8
 GLAS Automobilclub International e.V., ca. 380 Abb., 288 Seiten,
 Preis: 39,90 Euro
 Bezug: www.glasclub.de
 Tiefgang ★★★★★
 Lesevergnügen ★★★
 Optik ★★★

GLAS CL im Vergleichstest

Autobild Klassik verglich im Februarheft fünf Autos mit Heckklappe. Zitat: „Mit seinem schwungvoll gezeichneten Heck gehört der CL zu den ästhetischeren Derivaten der 04-Baureihe. (...) Ein Schrägheck auf ein bestehendes Konzept zu pflanzen reichte am Ende nicht, um die Deutschen von der praktischen Heckklappe zu überzeugen.“

Für GLAS Freunde enttäuschend: Der CL landete mit 97 Punkten abgeschlagen auf dem letzten Platz. Erster wurde der VW Golf (126 Punkte).



Farben für die Goggos

Immer wieder tauchen Fragen nach den Originalfarbtönen für die Goggomobile auf. Darum empfehlen wir einen Blick auf die Seite unseres Clubmitglieds Markus Graf: Hier findet man alles, was man über das Farbprogramm wissen sollte: http://kleinstwagen.de/goggo_farben/farben.htm oder QR-Code scannen.



Mitgliederliste 1978

Zufällig entdeckte Peter Vetter in seinem privaten Clubarchiv diese uralte Mitgliederliste. Er schreibt: „45 Jahre sind eine lange Zeit, aber von den 85 damaligen Mitgliedern sind heute noch zwölf im aktuellen Verzeichnis.“ Hat er jemanden übersehen?

Die Mitglieder-Liste von 1978 - ohne Anschriften - :

Baumann Hans	CH	Humig Xaver	D	Scheck Edmund	D
Baldera Renato	D	Helmut Karl	D	Schaffer Hans	D
✗ Benz Fritz	CH	Hurni Fritz	CH	Schierfeld Kurt	D
Birk Berthold	D	Keller Rolf	CH	Schuck Peter	D
Bollig Winfried	D	Kiefer Helmut	D	Schutte Henk	NL
✗ Bigler Kurt	CH	Klein Friedrich	D	Schüttler Heinz	D
Breinlinger Irgard	D	✗ Kolouch Reinhard	D	Schneider Dietmar	D
✗ Browatzki Herbert	D	König Edgar	D	Schupkegel Viktor	CH
Browatzki Wilhelm	D	Leek Bernhard	NL	Seibold Franz	D
✗ Brumme Gerhard	CH	Lippe Fritz	D	Söffing Jan	D
Claosgens Erwin	D	Mächler Alfred	D	Sommer Gerd	D
Diemer Paul	D	Merk Helmut	CH	Spitzbarth Wolfgang	D
Dietrich Adi	D	Pavicevic Milan	D	Stohanzi Dietmar	D
Dückershoff Alfred	D	Möckli Thomas	CH	Tanner Madeleine	CH
Van Dijk Sietse	NL	Moeller Frank	D	Tschudin Emil	CH
Eberhard Karl	D	✗ Mücke Wilfried	D	Vetter Peter	D
Ehrlich Johann	D	Müller Klaus E.	D	Vogt Ernst	D
Eisenbeiss Heiner	D	Müller Joachim	D	Volz Gerhard	CH
✗ Fuchs Johann	D	Müller Wolfgang	D	Wächter Erich	CH
Gaspar André	CH	Müllerwerth Ludwig	D	✗ Walter Helko	D
✗ Gleich Johann	D	Marx Alois	D	Wantschik Michael	D
Grossmann Bernd	D	Nagy Imre	CH	Weber Franz	CH
Heiser Wolfgang	D	Rahn Horst	D	Weissenberger Klaus	D
Herbst Otto	D	Randt Heinz	D	Wirz Urban	CH
Herbst Rolf	D	✗ Reichenbach Robert	D	Wikström Nils	SF
Holzenleuchter Adam	D	Riesen Bruno	CH	Wolter Jürgen	D
Howar Clemens	D	Riess Manfred	CH	Zsigmond Timar	CH
Hubert Martin	D	Römer Peter	D		
Hubacher Thomas	Br	✗ vom Scheidt Ulrich	D		



SPASS mit GLAS

DIES & DAS GCN 135



Im nächsten Heft

Aus dem Inhalt: Großer Bericht vom Jahrestreffen in Holland mit Protokoll der Jahreshauptversammlung • Weitere Treffen der GLAS- und Goggomobilfreunde • Kurzer Nachtrag zum Isar S 35 • Die Restaurierung des Goggo Coupés geht weiter • Damals war's: 60 Jahre GLAS 1500 und 1300 GT • Technikberichte und mehr u. v. m.



ANZEIGEN GCN 135

Verkaufe Fahrzeug

Goggomobil T 250 Bj. 68 mit Ausstellfenstern, Schweißarbeiten erforderlich, Rep.-Blechteile teils vorhanden, mehrere Motoren, Tank, Front-, Heck- und Seitenscheiben. Preis VS. Franz Degler, Telefon: 0171-2726712



Goggomobil 300 TS Coupé Cabrio, frisch restauriert, viele Aluteile verchromt, 12 V, TÜV 2024. Telefon: 0171-2729219



GLAS 1300 GT Coupé, optischer und technischer Zustand sehr gepflegt, Bj. 1967, Tacho 94.000 km, TÜV ohne Mängel bis 09/2023. Telefon: 0151-46175195

Astra F Cabrio, Schalter, el. Dach, Bj. 93, ca. 125.000 km, 1 Hand, 1700 ccm, 73 PS, nur im Sommer und bei gutem Wetter gefahren, technisch und optisch einwandfrei, wird dieses Jahr Oldtimer. VB 2.500,-. Bernhard Dreckschmidt, Telefon: 0171-64028680086

PS.Speicher Einbeck

Der GLAS 1700 ist auch im Club nicht allzu häufig anzutreffen. Von daher freuen wir uns besonders darüber, dass der PS.Speicher diesen Wagen zum „Objekt des Monats Januar“ ernannt hat.



Es war einmal...

In den Clubnachrichten 132 zeigten wir an dieser Stelle eine Mitgliedskarte, die der Club in seiner Anfangszeit den Mitgliedern ausstellte. Nun wies uns Ulli vom Scheidt auf eine weitere Besonderheit hin: Damals gab es schon für eine 10-jährige Clubmitgliedschaft eine Anstecknadel.





GLAS 1304 CL 1968, guter Zust., fahrbr., Webasto Stoffdach, Reifen u. Zahnriemen neu, 12V, steht in Frankreich bei Orléans, VB € 15.000. GLAS 1304 CL 1968, très bon état de marche, pas de corrosion, toit souple Webasto d'époque, pneus neufs, courroie de distribution neuve, équipée en 12V, stationnée près d'Orléans, € 15.000 à débattre. Eric MATTERN, spricht Deutsch u. übermittelt, eric.mattern@sfr.fr. Telefon: 0033-388578337



GLAS 1300 GT Cabrio, EZ 04/1967, Chamonix weiß, Leder rot, lt. Tacho 17.448 km, H-Kennz., TÜV 08/23, 3. Hd, VB € 89.000. Markus Bauer, Telefon: 06582-992919, Mail: m.bauer@moebelbauer.de



GLAS 1300 GT Cabrio, Bj. 1966, 2020 kpl. restauriert, neues Verdeck, war 8/21 in Oldtimer Praxis, VB € 75.000 oder BMW 1600 GT Bj. 1968, 2018 kpl. restauriert, TÜV neu, VB € 75.000. Telefon: 01522-2120750, Mail: uwe.gusen@t-online.de



GLAS 1300 GT Cabrio, Bj. 1966, liebevoll restauriert, Fotodoku. usw. T. Meyer, Telefon: 05807-979 920

Verkaufte Teile

Goggo-Roller als Teileträger, Werner Schlagel. Mail: werner@alte-mopeds.de

Karosserie GLAS 1304 TS, restaurierungsbed., Richard Rickel, Ehra-Lessien, Telefon: 0173-1935032

Für 1700 Limo: Kotflügel v.li., Hinterachsen, Kofferraumdeckel, Motorhaube, Stoßst. hi.u.vo, Front- u. Heckscheiben, Türverkleidungen, Federblätter hint. mit Silentblock, Stoßdämpfer hi. (neu); für GT: Motorhauben, 1 Dach mit A,B,C-Säulen u. Zierleisten, Front- u. Heckscheiben, versch. brauchbare Blecht.; für 1204: komplette Motoren; für Goggo Transporter: Heckscheiben mit Dichtung. Preise VS. Franz Degler Telefon: 0171-2726712

Doppel-Vergaseranlage Solex 1700 GT u. weitere GT-Teile. Bernhard Dreckschmidt Telefon: 0171-6402868 *0086



Lima mit Halter z. Umbau auf 12 Volt, Hauptschaltrelais 12 V, Widerstand, Hupen-, Blinkrelais, Gebläsemotor. Getr. u. Differential für Isar, V8-Lenkrad (neu), Doppelvergaser (TS), Frontscheibe (2002 Touring), heizb. 6V Heckscheibe (BMW 02), Türen mit Scheiben (04 Coupé o. Verkleidung / 04 Limo m. Verkleidung rot), Sportnockenwellen (BMW 1502 bis 2002 Tii), Stabi (1700 Limo), Scheiben (v+h) mit Gummi + Zierleiste (1700 Limo), Sitze rot + Seitenverkleid. (04 CL), Weitere Teile auf Anfrage. Peter Rahm, Telefon: 08741-927237

Vorschalldämpfer GLAS V8 orig. neu € 200,-, Zündkabel, Meterware 1 m € 2,- + Vers., 2 Vergaser 35 RH neu, neue Lagerschalen kpl. Pleuel u. KW, VB € 200,-, Neupr. € 350,-, Sitzbank u. Lehne GLAS GT Cabrio beige, guter Zust.; Niere BMW GT neuw. geg. Gebot; Nachfertigung Gummiteile Vorderachse für alle 4- u. 8-Zyl, Kühlerschläuche, Dichtungen usw. Prospekte, Reparaturanleitungen, Mail: uwe.gusen@t-online.de, Telefon: 01522-2120750



Instrumente GLAS V8 DZM u. Tacho orig. sehr günstig, Mail: uwe.gusen@t-online.de, Telefon: 01522-2120750

2 Motoren 1300, 2 Getriebe Kurzhals, Kardanwelle kpl., Hinterachse kpl. mit Federn, Tank, Frontscheibe, Heckscheibe CL, Lampentopf neu, Kotflügel li., Rücklicht, Längslenker li., Querlenker re., Vorderachse kpl. re li mit Scheibenbremse, Anlasser 6 u. 12V, Lima 6V u. Drehstr. 6V, Auspuff, Verschiedenes. Peter Karn. Mail: kaerpe3@web.de oder SMS 0176-87951908.



Restaur. Hardtop für GLAS 1300/1700 GT Cabrio. FP € 9.500,-. Rolf Konen, Osningstr. 13, 49477 Ibbenbüren, Telefon: 05451-73721 o. mobil: 0171-1234473, Mail: rolf.konen@t-online.de

GT/04: Schieber (H, S, D, L) 1 Satz = 4 Stück € 40,-/ Abblend-Kipprelais € 30,-, 04/Coupé: 2 rechte gebr. Türen, kpl., gut je € 120,-/ Seitenfenster hi. für Coupé, 1 Paar, mit Gummirahmen u. Chromrahmen, neu, je € 80,-/ AHK € 120,-/ Kofferraumdeckel, gut, gebr. € 80,-/ CL-Heckklappengummi € 50,- / Schriftzüge S1004 / S1204 in Gold u. Silber je € 20,-, V8: Stoßstangen-Ecken (v+h) neu je € 90,-/ Luftfiltergehäuse o. Deckel neu € 50,-/ Zylinderköpfe, Nockenwellen u. viele Neuteile, 1700 Lim.: Motorhaube gebr., gut € 100,-/ 2x1700 Motoren je € 450,-, Reinhard Kolouch, Tel.: 09453-1704

Suche Teile

04 Lim.: Rücksitzbank kpl. u. Seitenverkleidung hinten, schwarz, Dichtungen Ausstellfenster hinten; 1304 CL/TS: hintere Getriebeaufhängung. Th. Weber, Mail: webth2002@yahoo.de

Suche original Hauptschalldämpfer für GT, Reinhard Kolouch, Telefon: 09453-1704

Sonstiges

Schnittmotor Isar T 600, € 300,-, Stefan Mikolajetz, Nürnberg, Telefon: 0170-6829730, Mail: smikolajetz@googlemail.com

Spezialwerkzeug für Isar, 04, GT u. 1700 Lim. günstig, überwiegend Neuteile, unbenutzt. Mail: uwe.gusen@t-online.de, Telefon: 01522-2120750

Nachfertigungen

Silentbuchsen für Querlenker GLAS 04 u. Isar je € 20,-; Wasserpumpe 1300 u. 1700 neu überholt, Mail: uwe.gusen@t-online.de, Tel. 01522-2120750

IMPRESSUM GCN 135

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 30. Juni 2023

Herausgeber:

GLAS Automobilclub International e.V.
Mail: redaktion@glasclub.de

Erscheinungstermine:

April, August, Dezember
Der Bezug ist im Jahresbeitrag enthalten.

Bildnachweis:

Titel: Unbekannt (© BMW AG)
Rückseite: Anzeige im Bremer Volkskalender 1959

Redaktion:

Jürgen Böttger
Schwetzingen Straße 6
D-76139 Karlsruhe
Telefon: +49 (0)721-672 98
Mail: juergen.boettger@glasclub.de
Thomas Weber
Kaiserin-Gisela-Straße 34
D-59457 Werl
Mail: thomas.weber@glasclub.de

Mails, Manuskripte und Anzeigen an:

redaktion@glasclub.de

Grafik & Layout:

Birgit Reichert, Siedlerweg 35
D-47495 Rheinberg

Druck:

Ortmaier Druck GmbH
Birnbackstraße 2
D-84160 Frontenhausen
Telefon: +49 (0)8732-9210-40
Mail: info@ortmaier-druck.de

Homepage:

www.glasclub.de

Technische Realisierung Internet:

Thomas Kreuzer
Pechlerbergstraße 27
93309 Kelheim
Mail: info@computer-kreuzer.de
www.computer-kreuzer.de

Namentlich genannte Beiträge geben nicht immer die Meinung des Clubs oder der Redaktion wieder. Für den Inhalt der Artikel ist der Unterzeichner verantwortlich. Wiedergabe oder Nachdruck sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion gestattet.

Die Kleinanzeigen sind für Clubmitglieder kostenlos, erscheinen jedoch nur einmal. Anzeigen von Nichtmitgliedern kosten pauschal €20,-. Gewerbliche Anzeigen werden nur veröffentlicht, wenn sie mit der Marke GLAS zu tun haben. Außerdem ist hierfür eine Spende an den Club, bzw. eine andere Gegenleistung zu entrichten. Sie muss zudem vorher mit dem Vorstand abgesprochen werden.

Alle Schreiben an den Club bezüglich Informationen über den Club, Adressänderungen, Änderung der Bankverbindung, Austrittserklärung an die Adresse der Geschäftsstelle. Eine Austrittserklärung muss 3 Monate vor Jahresende (31.12.) erfolgen.

SONSTIGES: Bei allen Neumitgliedern und den Mitgliedern, die dem Club eine Einzugsermächtigung erteilt haben, wird der Betrag zu Beginn eines neuen Jahres per Lastschrift eingezogen. Eine Änderung der Bankverbindung ist der Geschäftsstelle des Clubs unverzüglich mitzuteilen. Falls der Lastschrifteinzug aus Gründen, die der GLAS Automobilclub nicht zu vertreten hat, nicht möglich ist, erhöht sich der Jahresbeitrag bei neuerlichem Einzug auf €60,-. Mitglieder, die keine Einzugsermächtigung erteilen können, überweisen bitte ihren Jahresbeitrag für das folgende Jahr spätestens bis zum 15. Dezember. Wer diesen Termin nicht einhält, bekommt keine neuen Clubnachrichten mehr zugeschickt.

Typenreferenten

Goggo Roller: Uwe Neff
D-73207 Plochingen
Telefon: +49 (0) 7153-73120
Mail: roller@glasclub.de

Goggomobil: Bernhard Bergmann
D-12347 Berlin, Telefon: +49(0)30-70321 24
Mail: goggomobil@glasclub.de

AWS Shopper: Robin Berroth
D-71263 Weil der Stadt
Mail: shopper@glasclub.de

Isar: Siegfried Haisch
D-89284 Pfaffenhofen, Telefon: 07302-922452
Mail: isar@glasclub.de

04-Baureihe: Hans-Hermann Walter
D-32657 Lemgo, Telefon: +49(0)5261-7669
Mail: g04@glasclub.de

GLAS GT: Helmut Riemer
D-84160 Frontenhausen,
Telefon: +49(0)171-710 5864
Mail: glas-gt@glasclub.de

BMW 1600 GT: Bernd Kurzaj
D-41541 Dormagen, Telefon: +49 (0)2133-70305
Mail: bmw1600gt@glasclub.de

1700/TS Limousine: Wilfried Mücke
D-21789 Wingst, Telefon: +49(0)4754-689
WhatsApp: +49(0)172-997 22 54

V8-Baureihe: Klaus Ollendorf
D-22415 Hamburg
Telefon: +49(0)40-531 99 53
Mail: v8@glasclub.de

Internationale Ansprechpartner

Australien: John De Ruiter
Kilburn South Australia 5084,
Telefon: +61(0)8-83 44 30 21
Mail: australien@glasclub.de

Frankreich: Eric Mattern
F-67680 Epfing, Telefon: +33(0)388-57 83 37
Mail: frankreich@glasclub.de

Niederlande: Nico Blonk
NL-1791VC Den Burg /Texel
Telefon: +31(0) 222-3150 40
Mail: Niederlande@glasclub.de

Österreich: Michael Semrad
A-1230 Wien, Telefon: +43(0)6812-040 23 41
Mail: oesterreich@glasclub.de

Schweiz: Heiner Geering
CH-8105 Regensdorf, Telefon: +41 (0)44-840 09 43
Mail: schweiz@glasclub.de

Skandinavien: Arno Seppänen
FIN-00920 Helsinki, Finnland
Telefon: +358(0) 405 0112 27
Mail: skandinavien@glasclub.de

USA: Axel Coelln
Norwalk CT 06854, Telefon: +1 (0)203-854 07 31
Mail: usa@glasclub.de

Argentinien: Partnerclub Isard Club Argentina
Claudio Solucci
Av. Pte. Hipolito Yrigoyen 2590
AR-Florida; Vte. López (1602)
Telefon: +549 11 41 97 89 24
Mail: jeepisard@gmail.com

Geschäftsstelle:

Siehe Vorstand, 1. Vorsitzender

Vorstand

1. Vorsitzender: Uwe Gusen
Am Mühlenberg 8a
D-34246 Vellmar
Telefon: +49(0)1522-212 07 50
Mail: uwe.gusen@glasclub.de

2. Vorsitzender: Thomas Schneider
Haidbachstraße 25
D-93413 Cham
Telefon +49(0)9971-76 87 41
Mail: thomas.schneider@glasclub.de

3. Vorsitzender: Stefan Füchsl
Flurstraße 4
D-94405 Landau
Telefon: +49(0)9951-949 37 11
Mail: stefan.fuechsl@glasclub.de

Schatzmeister:

Stefan Krause
Karl-Kunger-Straße 56
D-12435 Berlin
Telefon: +49(0)30-618 81 32
Mail: stefan.krause@glasclub.de

Schriftführer:

Ralf Bössner
Ringstraße 28
D-91217 Hersbruck
Telefon: +49(0)9151-955 78
Mail: ralf.boessner@glasclub.de

Jahresbeitrag:

€ 50,- fällig am 1. Januar durch Lastschrifteinzug.
Schweiz: CHF 70,-/ USA: \$ 70,-
Mitglieder zahlen bis zum 30. Lebensjahr € 30,-
Die Aufnahmegebühr beträgt € 20,-/Schweiz: CHF 30,-/USA: \$ 30,-

Kassenrevisor:

Matthias Hermann
Brentanostraße 11
D-12163 Berlin
Telefon: +49(0)30-822 99 79

Bankverbindung / Bank Account:

GLAS Automobil Club International e. V.
Sparkasse Zollernalb
BLZ 653 512 60
Kto-Nr. 134030582
IBAN: DE32 6535 1260 0134 0305 82
SWIFT-BIC: SOLADES1BAL

Fahrzeugregister:

Uwe Gusen
Am Mühlenberg 8a
D-34246 Vellmar
Telefon: +49(0)1522-212 07 50
Mail: uwe.gusen@glasclub.de

Stammtische:

Die Adressen unserer Stammtische finden Sie auf unserer Website unter: <http://glasclub.de/index.php/de/clubleben/stammtische-glas>



Über 100000 zufriedene
G O G G O M O B I L *Fahrer*

wissen, daß ihr Fahrzeug in der Klasse bis 500 ccm der meistverkaufte Kleinwagen der Welt ist.

Gleichspurig, mit seitlichen Türen und Platz für eine vierköpfige Familie, ist das GOGGOMOBIL, infolge seiner niedrigen Haltungskosten, das ideale Fahrzeug sowohl für den werktätigen Menschen wie für alle, die einen preiswerten und wirtschaftlichen Kleinwagen wünschen.

Machen Sie unverbindlich eine Probefahrt! Auch Sie werden begeistert sein!

Limousine ab 3045,— DM

Coupé ab 3500,— DM

HANS GLAS GMBH · ISARIA-MASCHINENFABRIK · DINGOLFING BAYERN