

# GLAS

## CLUBNACHRICHTEN



Ausgabe 134 | Winter 2022 | €10,-

HISTORIE

MESSEN

TREFFEN

TECHNIK



### Fladungen Classics

Eine Zeitreise



### Andere Marken

Der OPEL Kadett A Italsuisse Frua Spider



### Goggomobiltreffen

Viele waren dabei





# 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 134



## Liebe Leserinnen und Leser,

die Besucherzahlen bei den kleinen und großen Treffen der GLAS- und Goggomobil-Freunde und das Stattfinden vieler Veranstaltungen bestätigen, dass Corona uns nicht mehr so einschränkt wie noch vor zwei Jahren. Die Berichte im Heft lassen einige dieser Treffen bzw. Veranstaltungen noch einmal Revue passieren. Vielen Dank für die vielen Einsendungen!

Apropos ‚Einsendungen‘: Ohne Ihre aktive Mithilfe durch das Schreiben/Einsenden von Berichten oder durch Ihre Briefe mit Kommentaren zu gelesenen Artikeln oder zum Heft ganz allgemein oder mit Ideen für Themen oder auch das Weitergeben von Techniktipps wären die Clubnachrichten nur halb so umfangreich. Diese Kommunikation mit Ihnen zeigt der Redaktion, dass wir nicht in einer Blase arbeiten und welche Themen bei Ihnen besonders gut ankommen und Sie interessieren.

Bitte versorgen Sie die Redaktion weiterhin mit „Stoff“ – wir sind süchtig danach! Und das Schöne daran ist, dass alle anderen Clubmitglieder auch davon profitieren.

Wenn Sie Lust haben, an den Clubnachrichten mitzuarbeiten, dann seien Sie nicht schüchtern und melden Sie sich doch bitte! Jede Hilfe ist herzlich willkommen. Und für die, die es noch nicht wissen: Uns erreichen Sie per Mail an [redaktion@glasclub.de](mailto:redaktion@glasclub.de).

Zum Jahresende möchte ich nicht vergessen, mich bei Thomas Weber für seine große Hilfe bei der Redaktionsarbeit zu bedanken. Ein Dank geht auch an Birgit Reichert, der es immer gelingt, den Clubnachrichten ein ansprechendes Layout zu verleihen, sowie an Axel Coelln für seine Übersetzungen ins Englische.

Mögen die vorliegenden Clubnachrichten zur Entspannung Ihres Alltags beitragen, bleiben Sie gesund und – vor allen Dingen auch GLAS-nostalgisch!

## Dear Readers,

The number of visitors at the small and large gatherings of GLAS and Goggomobil friends and the occurrence of many other events confirm that Corona no longer restricts us as it did two years ago. The stories in this magazine revisit some of these meetings or events. Many thanks for the many submissions!

Speaking of ‘submissions’: Without your active assistance by writing/submitting reports or by your letters commenting on articles you have read or on the issue in general, or with ideas for topics, or even sharing technology tips, the club news would be only half as comprehensive. This communication with you shows the editors that we are not working in a bubble and which topics are particularly well received and of interest to you.

Please continue to provide the editorial team with “stuff” - we’re hooked! And the nice thing is that all the other club members benefit, too.

If you feel like contributing to the club news, don’t be shy and please get in touch! All help is greatly appreciated. And for those who don’t already know: You can reach us by email at [redaktion@glasclub.de](mailto:redaktion@glasclub.de).

At the end of the year, I don’t want to forget to thank Thomas Weber for his great help with the editorial work. Thanks also go to Birgit Reichert, who always succeeds in giving the Club News an appealing layout, and to Axel Coelln for his translations into English.

May the present Club News help you to relax in your everyday life, stay healthy and, above all GLAS-nostalgic!



*Jürgen Böttger*

Mit dem V8 durchs  
schöne Niederbayern  
Die Alex von Falkenhausen  
Classics Rallye  
Seite 29



Himmelfahrtstreffen  
Teilnehmer aus aller Welt fanden sich in Berlin zusammen  
Seite 10

Herbsttreffen der Großen Goggomobile  
Bericht von Thomas Schneider  
Seite 14



Großer GLAS-Tag  
Treffen in der Central Garage  
Seite 18

Auto-Quartett  
Kartenspiel mit GLAS-Fahrzeugen  
Seite 39



Einladung zum 50. Jahrestreffen  
Alphen in Holland  
Seite 21



## GCN 134

Jahresbericht und Mitgliederbeitrag. . . . .	6
 Annual Report and Membership Fee . . . . .	7
Briefe an die Redaktion . . . . .	8
Buchbesprechung: Das GLAS V8-Buch. . . . .	9
Das 10. Himmelfahrtstreffen. . . . .	10
Balmertshofen rief . . . . .	12
Herbsttreffen der Großen Goggomobile. . . . .	14
Impressionen vom GLAS-Tag. . . . .	18
Die gibt's nur einmal. . . . .	20
<a href="#">Einladung zum Jahrestreffen</a> . . . . .	21
<a href="#">Programm zum Jahrestreffen</a> . . . . .	22
<a href="#">Unterkünfte zum Jahrestreffen.</a> . . . . .	24
<a href="#">Anmeldung zum Jahrestreffen.</a> . . . . .	25
Klamotten, Blech und Oldies . . . . .	26
Mit dem GLAS V8 durch Niederbayern. . . . .	29
Motorsport heute. . . . .	32
Veterama Mannheim . . . . .	38
GLAS Automobile im Auto-Quartett . . . . .	39
OPEL Kadett A Italsuisse Frua Spider. . . . .	40
Allzweckfahrzeug: Gründliche Tests. . . . .	44
GLAS und BMW – Das Dream-Team? . . . . .	46
Neuer Ansprechpartner Michael Semrad. . . . .	51
Zwei Jungmitglieder stellen sich vor. . . . .	52
Damals war's... (NEUE REVUE berichtet) . . . . .	54
Raritäten: Händlervertrag von 1959 . . . . .	56
Niemals geht man so ganz . . . . .	58
„Patina magica“ – Ihre Meinung? . . . . .	60
Durchblick: Drehschieber-Vergaser . . . . .	61
Nachfertigungen . . . . .	62
Neue Mitglieder und Jubilare . . . . .	63
Dies & Das . . . . .	64
Dies & Das / Anzeigen . . . . .	66
Impressum. . . . .	67



Motorsport heute  
Eine Motorsportzeitreise  
mit einigen aktiven Fahrern  
Seite 32



Verlassen und vergessen  
Thorsten Müller sucht und findet Lost Places  
Seite 58

# INFOS DES VORSTANDS

## Jahresbericht des 1. Vorstands



### Liebe GLAS Clubmitglieder,

Das Jahr brachte uns gleich im März die große GLAS Sonderausstellung. Am 9. März eröffnete die Central Garage (<https://www.central-garage.de>) in Bad Homburg die Pforten der GLAS-Sonderausstellung mit fast allen Fahrzeugtypen, die von unseren Mitgliedern zur Verfügung gestellt wurden. Angefangen vom Goggoroller über den Prototypen des Nachfolgers vom Goggomobil bis zum BMW GLAS 3000 V8 waren fast alle vertreten.

Am 25. Juni lud uns der Besitzer der Central Garage und Mitglied im GLAS Club, Dieter Dressel, in das Museum ein und jeder hatte die Gelegenheit, sich bei gutem Essen und Trinken alles in Ruhe anzusehen. Dafür möchten wir uns noch einmal recht herzlich bedanken. Die Ausstellung läuft noch bis Jahresende.

Unser Jahrestreffen fand vom 2. bis 6. Juni in Potsdam statt. Unsere Berliner Freunde hatten sich dazu eine Sternfahrt einfallen lassen, wo man von verschiedenen Treffpunkten gemütlich über Landstraßen zu unserem Ziel gelangte. Gleich am ersten Abend wurde nach einer Schiffstour über die Berliner Seen als Überraschung der Frua V8 Prototyp von 1967 vorgestellt. Dies und das Goggo Geschicklichkeitsturnier waren sicher die Höhepunkte, für die wir uns ganz herzlich bedanken möchten.

Bei allen Mitgliedern, die dieses Jahr ein Treffen organisiert haben, oder die uns auf den Messen geholfen haben, bedanken wir uns ganz herzlich.

Auch das neue Buch von Stefan Dierkes und mir über den GLAS 2600 und BMW GLAS 3000 V8 wurde Mitte des Jahres vorgestellt. Es kann über den GLAS-Onlineshop bestellt werden.

Auf den Messen in Essen, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen und Mannheim sah man schon, dass die Menschen nach der Pandemie wieder in die

Hallen drängten. Unsere Stände waren gut besucht und das Interesse an der Marke GLAS war sehr groß,

56 begeisterte Neumitglieder traten dem Club bei. Leider mussten wir auch 15 Todesfälle registrieren. 9 Mitglieder haben gekündigt und 8 mussten wir ausschließen, da sie ihren Beitrag nicht gezahlt haben. Insgesamt hat unser Club jetzt 1.027 Mitglieder.

Ich wünsche allen Mitgliedern und ihren Familien ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes Jahr mit schönen Ausfahrten.

Bleiben Sie gesund!

**Schatzmeister Stefan Krause informiert:**

### Ihr Mitgliederbeitrag 2023 ist fällig

**Beitragszahler EU-Raum:** In den Fällen, für die uns eine gültige Einzugsermächtigung vorliegt, ziehen wir den Beitrag im Monat Januar 2023 mit einer SEPA Lastschrift ein und er wird von dem angegebenen Konto abgebucht. In der SEPA-Lastschrift wird die Mitgliedsnummer als Mandatsreferenz und unsere Gläubiger-Identifikationsnummer DE70ZZZ00000855704 angegeben werden.

Diejenigen Mitglieder, die noch keine Einzugsermächtigung erteilt haben, werden hiermit noch einmal aufgefordert, den Beitrag bis spätestens 10. Januar 2023 auf das Konto des GLAS Clubs zu überweisen:

Sparkasse Zollernalb, IBAN:

DE32 6535 1260 0134 0305 82, BIC: SOLADES1BAL

Bitte teilen Sie uns eventuelle Änderungen Ihrer Bankverbindung unverzüglich mit, da ansonsten zusätzliche Bankgebühren entstehen. Diese Gebühren werden dem jeweiligen Mitglied zusammen mit der Mahngebühr in Rechnung gestellt, weil wir durch dieses erschwerte Beitragserhebungsverfahren wesentlich mehr Arbeit haben.

**Nicht-EU-Raum:** Bitte zahlen Sie Ihren Beitrag wie bisher bei Ihrem nationalen Ansprechpartner bis 20.12.2022 oder direkt auf unser Clubkonto ein:

Sparkasse Zollernalb, IBAN:

DE32 6535 1260 01340305 82, BIC: SOLADES1BAL



# INFORMATION FROM THE BOARD



## Annual Report of the 1st Board



**Dear GLAS Club members,**

The year brought us a substantial GLAS special exhibition in March. On March 9th, the Central Garage (<https://www.central-garage.de>) in Bad Homburg opened the gates for a GLAS special exhibition with almost all vehicle types which were made available by our members. Almost everything was represented, starting with the Goggo scooter, prototypes of the successor and everything from the the Goggomobil to the BMW GLAS 3000 V8.

On June 25, the owner of the Central Garage and member of the GLAS Club, Dieter Dressel, invited us to the museum and everyone had the opportunity to look at everything, while enjoying good food and drinks. For this we would like to thank him again very much. The exhibition runs until the end of the year.

Our annual meet took place from June 2nd to 6th in Potsdam. Our friends from Berlin had come up with a rally, where we could comfortably drive from different meeting points over country roads to our destination. On the very first evening, after a boat tour across the Berlin lakes, the Frua V8 prototype from 1967 was presented as a surprise. This and the Goggo skill tournament were certainly the highlights for which we would like to express our sincere thanks.

We would like to thank all members who organized a meeting this year or who helped us at the old-timer fairs.

The new book by Stefan Dierkes and me about the GLAS 2600 and BMW GLAS 3000 V8 was presented in the middle of the year. It can be ordered via the GLAS online shop.

At the trade fairs in Essen, Stuttgart, Ulm, Friedrichshafen and Mannheim, you could already see that people were crowding back into the halls after the pandemic. Our both was well attended and the interest in the GLAS brand was very high.

56 enthusiastic new members joined the club. Unfortunately, we also had to register 15 deaths. 9 members resigned and we had to exclude 8, because they did not pay their dues. Our Club now has a total of 1027 members.

I wish all members and their families a Merry Christmas and a healthy year with beautiful road trips. Stay healthy!

*Treasurer Stefan Krause informs:*

### Your membership fee 2023 is due

**For members living in EU countries:** In cases where we have received a valid direct debit authorization, which we will use per the SEPA Direct Debit agreement, your account will be debited in January 2023 for the membership fee for 2023. The direct debit will be marked by the mandate (= membership) number and our creditor identification number DE70ZZZ00000855704.

Those members who have not sent us a direct debit authorization are hereby asked to remit their membership fees not later than January 10th 2023 to the account of the GLAS Club at:

Sparkasse Zollernalb, IBAN:

DE32 6535 1260 0134 0305 82, BIC: SOLADES1BAL.

Members who have not given us a direct debit authorization, but like to do so, can request this form us, so that there is no more worry about missing the deadline in the future.

Please also remember to inform us immediately if there are any changes to your banking arrangements, since additional bank charges are incurred if the direct debit cannot be carried out successfully. These additional bank charges together with the reminder fee are the member's responsibility because of all the additional work we had to do to collect the membership fee.

**For all our other international members:** Please make your membership fee payment to your national contact before December 20th, 2022 or wire the amount directly to our club account in Germany:

Sparkasse Zollernalb, IBAN:

DE32 6535 1260 0134 0305 82, BIC: SOLADES1BAL.



# Briefe an die Redaktion



## Foto von 1956

Das Foto hat mir ein Freund geschickt, der ständig nach alten Auto-Bildern Ausschau hält. Es zeigt eine der Berliner Messehallen anlässlich der Wassersport- und Automobil-Ausstellung 1956. Die Firma Michael war eine Goggo-Vertretung der ersten Stunde und nahm für fast jedes verkaufte Goggomobil ein Motorrad in Zahlung.



Anekdote dazu: Der Mann war in höherem Alter ein Schlitzohr. Er verkaufte mehrere Dutzend dieser Motorräder an einen Oldtimer-Freund von mir, der diese bar bezahlte. Als er kurze Zeit später die KFZ-Briefe abholen wollte, forderte Michael nochmals Geld dafür, denn von den Briefen sei ja bei den Kaufverhandlungen nie die Rede gewesen.

**Bernd Bergmann, 12347 Berlin**



## Goggo zwischen Luxusfahrzeugen

Am 4. September fand in Diessenhofen (CH) der Präsentations-Grand Prix mit Ferrari, Lamborghini und anderen teuren Sport- und Rennwagen statt. Auch das andere Extrem, Micro Cars wie Goggo, Isetta, Heinkel und Spatz war eingeladen. Das wunderbare Foto – unser Goggo zwischen den Luxusfahrzeugen – schoss unsere liebe Freundin Lidia Keller.

**Ernst Gamp, CH-8255 Schlattigen**

## GLAS Motorsport

Mein GLAS 1300 GT ist leider oft der einzige GLAS beim heutigen Rennsport! Nach der Coronapause ging es 2022 wieder los und mit 75 wollte ich es noch mal wissen: Teilnahme im Mai Rundkurs Messe Friedrichshafen, im Juli Solitude Revial Stuttgart mit 800 Startern, im August Obermehler Flugplatzrennen und Pferdsfeld Pista Pilotti. Bei all diesen Veranstaltungen stand der GLAS im Mittelpunkt des Interesses. Die Veranstalter haben den GT oft besonders erwähnt. Im September findet die Riedenburg Classic statt. Ich habe viele GLAS Freunde angerufen, um sie zur Teilnahme zu motivieren. Ich will Spaß, fahre GLAS und gebe Gas!

**M. Döhring, 88175 Scheidegg**



## Nun endlich vereint

Nach 38 Jahren, in welchen wir (Alexia und Ulli) uns kennen, sind wir endgültig zusammengekommen. Und zum ersten Mal haben wir allen Widrigkeiten zum Trotz endlich das GLAS 1204 Cabrio, welches mir 1977 zulief, als Hochzeitsfahrzeug einweihen dürfen. Als Hochzeitsdatum haben wir den 14.07. gewählt, das EZ-Datum des GLAS.

**Ulli vom Scheidt, 41844 Wegberg**



## Mehr (alte) Technikberichte?

Hier meine Anregung für zukünftige GLAS Clubnachrichten, die mit Sicherheit von vielen Mitgliedern begrüßt wird: In der Vergangenheit hat es schon etliche technische Berichte mit Tipps etc. gegeben. Wäre es nicht sinnvoll, diese nach und nach aus der Versenkung zu holen und neu abzudrucken? Somit würde vielen Neumitgliedern geholfen und die alten können ihren Wissensstand wieder auffrischen. Ich bin sicher, dass vieles in Vergessenheit geraten ist. Wen es nicht interessiert, kann ja weiterblättern.

**Jürgen Bengsch, 26931 Elsfleth-Butteldorf**

*Diese Idee gibt die Redaktion gerne an die Leserschaft weiter. Wer hat an welchen Berichten Interesse?*

## Bundeswehr und GLAS

Als ich den Artikel über den Prototyp „LKW 0,5t GL“ in der letzten GCN gelesen habe, erinnerte ich mich, dass ich 2019 bei einem Treffen hier in der Gegend einen Unimog mit einem von GLAS gefertigten Kofferaufbau gesehen habe. Leider stand er für Fotos sehr ungünstig, deshalb habe ich nur das Typenschild fotografiert.



**Jürgen Wendt, 52525 Heinsberg**

Schreiben Sie an: [redaktion@glasclub.de](mailto:redaktion@glasclub.de)





# Leseerfahrung: Das GLAS V8-Buch

Das GLAS V8-Buch ist ein Gemeinschaftswerk mehrerer Autoren, federführend unser Clubvorsitzender Uwe Gusen und der Frua-Spezialist Stefan Dierkes. Das Buch bietet weit mehr als nur die Befassung mit dem GLAS V8.

Über die Geschichte der Firma Hans GLAS GmbH wird der Leser zum Auto geleitet, er weiß dann schon, wie es zu diesem Luxus-Coupé kam, dem Endpunkt der unabhängigen Marke GLAS. Die Beteiligten an dieser Entwicklung werden jeweils an Ort und Stelle mit einer kurzen Vita vorgestellt. Unversehens befindet sich der Leser mitten im Geschehen um den GLAS V8.

In die Entwicklungsgeschichte gehört selbstverständlich der Karosierer Pietro Frua, dessen Wirken in einem eigenen Kapitel ausführlich gewürdigt wird. Das Buch bietet also so ganz nebenbei auch einen Abriss des Wirkens dieses bekannten Karosserie-Schneiders. Der Überblick ist reich bebildert und zeigt dann die Prototypen, die zum GLAS V8 führten. Die große Überraschung auf der IAA 1965 wird gewürdigt. Ich weiß, dass der Erstbesitzer meines Fahrzeugs auf dieser Messe bestellt hat.

Dem Motor des GLAS V8 wird ein eigenes Kapitel gewidmet, darin die farbig bebilderte Funktionsweise der Vergaseranlage, die dann auch der Laie verstehen kann. Auch den Widrigkeiten der Produktion des GLAS V8 wird ein Kapitel gewidmet, das Hin und Her bis die Karosserie schließlich komplett war. Die Hans Glas GmbH hat bis zum Übergang an BMW eine eigenständige Werbung

für ihr Fahrzeugangebot gemacht, auch das wird beschrieben und mit reichlich Bildmaterial belegt.

Reden wir vom Vertrieb – auch gerade des GLAS V8 – so wird im Buch ein Schlaglicht auf die Marktsituation geworfen. Auch die Probleme, die ein kleiner Hersteller von bislang vielen kleinen Autos hatte, wenn er dann ein Luxus-Coupé anbietet, werden nicht verschwiegen.

Es ist ein schwieriger Markt und es mangelte an adäquaten Werkstätten! Nach anfänglicher Euphorie werden auch die Pressestimmen aus jener Zeit skeptischer, wie das Buch belegt.

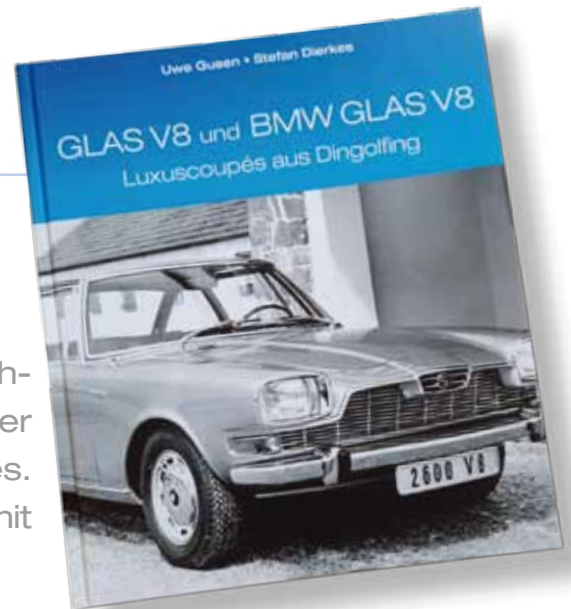
Bei GLAS ist man sich der Situation wohl bewusst, es werden Kontakte zu möglichen Partnern geknüpft. Das Buch erzählt die Übernahme der Hans Glas GmbH durch BMW in allen Schritten – wie Hoffnungen sich zerschlagen, andere aufkeimen und was letztendlich geschah. Nun wird das – so sage ich – uneheliche Kind der BMW AG namens BMW GLAS 3000 V8 gewürdigt. Die Werbung wurde von BMW übernommen.

Was hatte der GLAS V8 mit Prominenten zu tun? Die Antwort füllt ein weiteres Kapitel des Buches. Ganz wichtig für den Interessenten an einem GLAS V8 ist das Kapitel „Kaufberatung“, dass

der Typenreferent Klaus Ollendorf kompetent verfasst hat. Darin werden auch Restaurierungsmöglichkeiten und die Ersatzteilversorgung beschrieben. An dieser Stelle möchte ich eigene Erfahrungen beisteuern: Die Karosserien für den GLAS V8 wurden von Hand gefertigt, soll heißen, bei meinem GLAS V8 unterscheiden sich die Längen der Türen um ca. 1 cm. Somit war es für die Karosseriebauer bei der Restaurierung einfacher, die vorhandenen Türen zu reparieren, als andere Türen anzupassen. Abschließend erwähne ich noch recht eigenständige Kapitel, die von Crashtests mit dem GLAS V8 berichten, die Fahrerfahrungen des Journalisten Wolfgang Blaube wiedergeben, dem GLAS Automobilclub gewidmet sind, und dem GLAS V8-Modellangebot Rechnung tragen – der Modellspezialist Rudi Seidel wurde hier tätig. Es folgen Abschnitte, die einzelne Fahrzeuge bebildern sowie die technische und statistische Daten liefern. Ein ausführliches Stichwortverzeichnis schließt dieses lesenswerte Buch ab.

Ich halte dieses Buch schon wegen seines Informationsgehaltes für lesenswert, der Leser erhält ein strukturiertes Kompendium zu diesem Fahrzeugtyp.

**Carsten Dietrich Brink**



# I – Das 10. Himmelfahrtstreffen mit Teilnehmern aus aller Welt

Im hinter uns liegenden Jahr gab es zwei Treffen, bei denen das kleine Goggomobil im Mittelpunkt stand. Wir blicken darauf zurück und wünschen Ihnen gute Unterhaltung mit den Berichten der beiden Autoren Bernd Bergmann und Norbert Kache.

Vom 28. Mai bis 1. Juni fand in Berlin das Treffen der „Goggo-Verrückten“ statt. Es war im wahrsten Sinne des Wortes „international“: Diana und

Bine und ich fuhren mit unserem Campingbus und hatten fürs Treffen unseren Goggo-Transporter auf dem Trailer.



▲ Die Veranstalter Godiva Bublitz und Burkhard Peglow, jew. mit Partner/in

◀ Der Campingplatz war fest in Goggo-Hand



Dennis kamen aus Holland, Karin und Ernst aus der Schweiz und Christel und Herwig aus Österreich. Die weiteste Anreise hatte Arno aus Südafrika, der am Mittwoch vor dem Treffen mit dem Nachtzug aus München kam, wo er vorher seine Freunde und Verwandten besucht hatte. Während Bine das Frühstück vorbereitete, holte ich ihn vom Bahnhof ab und wir stellten fest, dass es schon wieder drei Jahre her war, seit wir uns zuletzt in Einbeck gesehen hatten.

### Kleiner Goggo-Konvoi

Um die Mittagszeit trat unsere kleine Karawane die Fahrt zum Treffen an. Es fand am anderen Ende Berlins in Gatow statt, nur eine knappe Stunde entfernt. Unser Konvoi bestand aus einer Goggo-Limousine, die Arno beim Treffen fahren sollte. Im Schlepp hatte er einen Dethleffs Camper, in dem es sich wesentlich besser schlafen ließ als im Goggo, was er ursprünglich geplant hatte.

Wir waren die dritten, die auf dem Campingplatz eintrafen und bis Donnerstagabend waren 22 Goggos versammelt: die Mehrzahl Limousinen, einige Coupés und zwei Trans-

porter. Alle waren gut angekommen und wir saßen abends bei bestem Wetter und gut gelaunt in einem nahegelegenen Biergarten zusammen. **Flugzeuge und Currywurst** Am Freitag fuhr die ganze Kolonne zum Sportflugplatz „Bienenfarm“, wo man den Flugbetrieb beobachten konnte und wo in einem riesigen Hangar eine Fülle interessanter Flugzeuge zu besichtigen war. Auch das Mittagessen fand dort statt. Irgendwann ging es dann zurück zum Campingplatz, wo wir wieder im Biergarten den Tag ausklingen ließen.

Der Samstag führte uns zum nicht

Ausfahrt über unbelebte Straßen an Raps- und Mohnfeldern vorbei ▼





▲ Viel Platz: Kaum Flugbetrieb, dafür eine Goggo-Invasion

weit entfernten Flughafen Gatow, der bis zur Wende dem britischen Militär diente und heute eine große Luftwaffenexposition beherbergt. Von den Anfängen des Fliegens bis zum modernen Jagdflugzeug von heute konnte man dort die gesamte Geschichte der Luftfahrt aus militärischer Sicht betrachten.

am Grunewaldturm zur Spinnerbrücke, wo sich traditionell seit vielen Jahrzehnten die Liebhaber von Motorrädern treffen. Aus dem dort ansässigen ständig überforderten Imbiss von einst ist inzwischen ein gut organisiertes Selbstbedienungsrestaurant geworden, wo wir kurz einkehrten und dann den Heimweg

untere Ende der Oldtimer-Skala, dazwischen lagen Oldies aller Fabrikate, am oberen Ende dann etliche Straßenkreuzer mit V8-Motoren. Nach der Einkehr in einem nahegelegenen Café begann das große Verabschieden. Vier erlebnisreiche Tage mit dem Wiedersehen vieler Goggo-Eigner lagen hinter uns.



▲ Keine Modellautos, „Luftbild“ von der Plattform des Olympia-Glockenturms



▲ Nicht schlecht für 13 PS, oder?

Anschließend besuchten wir eine der besten Currywurstbuden Berlins an der Heerstraße, wo wir uns ausgiebig labten. Ganz in der Nähe liegt das Olympiastadion, dessen Glockenturm wir bestiegen und aus 70 m Höhe „Luftaufnahmen“ von unseren „Spielzeug-Goggos“ machten. Nach diesem Fotostopp ging die Fahrt über die Havelchaussee vorbei

unter die Räder nahmen. In einer nahe gelegenen Pizzeria klang der Abend aus.

**Letzter Tag: Oldtimertreffen**  
Die ersten reisten am Sonntag nach dem Frühstück ab, der Rest fuhr nochmal zum Olympischen Platz. Dort treffen sich alle 4 Wochen Berlins Oldtimerfreunde. Unsere Goggos repräsentierten hier das

Mir fiel auf, dass wir trotz mehrerer Regenfälle übers Wochenende nicht ein einziges Mal nass geworden waren: Stets saßen wir bei Schauern im Auto, im Restaurant oder wir waren gerade bei einer überdachten Besichtigung. Hat etwa der alte Glas bei Petrus ein gewichtiges Wort zum Wetter mitgeredet?

**Bernd Bergmann**

Das ist das offizielle T-Shirt des Treffens ▼



Weitere Oldtimer auf dem Olympischen Platz ▼



# Treffen der Goggomobile

## II – Balmertshofen rief

... und viele wollten dabei sein



Die Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen ▲

Vom 22. bis 24. Juli trafen sich Goggo-Liebhaber aus ganz Deutschland, der Schweiz und Frankreich, um bei Siggis und Beate Haisch alte Bekanntschaften zu pflegen und vielleicht auch neue Kontakte zu knüpfen. Es war das 14. Treffen, für welches natürlich auch gemeinsame Touren durch die nähere Umgebung geplant waren.

▼ Lockere Stimmung im Biergarten „Tiroler Adler“



▼ Abendlicher Absacker in Siggis Hof



### Es kamen nicht nur Goggos

Am Freitagnachmittag saßen wir bei schönstem Sonnenschein im Freien und genossen Kaffee und leckeren Kuchen. Man hörte jetzt immer häufiger 2-Takt Töne von Goggos, die im Laufe des Nachmittags bei Siggis und Beate eintrafen.

Zum Abendessen fuhren wir etwa neun Kilometer nach Holzheim in den Biergarten „Tiroler Adler“. Mit gefülltem Magen, ging es dann wieder zurück in Siggis Hof zu einem laaangen Absacker.

Am Samstag – nach dem üblichen nahrhaften Frühstück im Café Brenner



Übernachtung in der Goggo-Wohnwagenburg ▲

Im Hymer-Museum gibt's viel zu sehen ▶

– trudelten die letzten Teilnehmer ein. Nun waren wir komplett. Und es sind nicht nur Goggos gekommen. Ein Isar, eine 1700er Limousine und fünf Fiat 500 leisteten den 22 Goggomobilen (!) Gesellschaft.

Die längste Anreise auf eigener Achse hatte Thomas Schneider aus Cham mit seiner 1700er Automatic-Limo und die weiteste Anfahrt hatte Ronny Adema aus Niederzier, der sein Goggo im Servicewagen transportiert hatte.

### Ausflug ins Camping-Museum

Am späten Samstagvormittag wurden die Motoren gestartet zur ca. 65 km langen Fahrt nach Bad Waldsee ins Hymer-Museum. Wir fuhren nach dem Rosenheimer Abbiege-System. Im Museum konnten wir Wohnwagen und Wohnmobile von den 50iger bis in die 80iger Jahre bestaunen. Natürlich auch mit den zeitgenössischen PKW-Zugfahrzeugen dazu. Sogar ein Goggo mit Klein-Wohnwagen war ausgestellt.

Nach diesem Augenschmaus war ein Zwischenstopp für die Magenseele fällig. Nach langer Suche fanden einige Teilnehmer ein geeignetes Café



in Illertissen. Gerade noch rechtzeitig, denn ein heftiger Gewitterschauer zog gerade vorüber. Es wurden Kaffee, Kuchen und Eis geschlemmt.

Zurück in Balmertshofen wurden wir am Abend von Siggie wieder mit Leckereien vom Grill verwöhnt. Das deftige Essen sorgte für eine trockene Kehle. Aber zum „Befeuchten“ standen für jeden Geschmack etliche Durstlöscher bereit. Die Bowle-Fans trafen sich zu später Stunde in Sigis „Tropical-Ananasbar“.

### Die Tage gingen schnell vorbei

Am Sonntagmorgen hatten wir wieder unser gemeinsames Abschluss-

Frühstück beim Brenner. Mehr als die Hälfte der Teilnehmer musste sich anschließend auf die Heimreise begeben.

Doch für neun Goggo-Teams war die Reise noch nicht zu Ende. Sie tuckerten noch vergnügt eine Runde von etwa 50 Kilometer durch die wunderschöne Landschaft. Unterwegs diente eine kleine Waldwirtschaft in Matzenhofen als Verpflegungsstation.

Das wie immer schöne und tolle Treffen bei Siggie und Beate ging wieder viel zu schnell vorbei. Vielen Dank für die gute Organisation.

**Norbert Kache**

Am Samstagabend „Stau“ vorm Grill ▼



Den Besuch der Ananas-Bar lässt keiner aus ▼



Und alle sind garantiert satt geworden ▼



Abschluss-Frühstück im Café Brenner ▼





## Herbsttreffen

# Das kleine Treffen der Großen Goggomobile

„Aller guten Dinge sind drei“ – so der Volksmund. Also war Thomas Schneider, der Organisator des Treffens und Schreiber der folgenden Tagebucheinträge, guter Dinge, was das Wetter beim dritten Treffen in Bad Kötzting angeht. Aber ... (siehe dazu auch die letzten Zeilen dieses Berichtes)

Mittwoch, 14. Sept. 2022

Bereits heute fahre ich mit Andreas Gutknecht (unserem Fotografen) die Strecken nochmal ab und als wir am Spätnachmittag in Bad Kötzting im Gasthof Zur Post vorbeischaun treffen wir Richard Hammel als ersten Teilnehmer mit seiner 1700er Limousine. Auch Familie Nötzold, die

▼ *Der Vorstand tagte am Freitagvormittag*



zufällig im Bayerischen Wald Urlaub macht, schaut schon mal neugierig nach GLAS Fahrzeugen ...

Donnerstag, 15. Sept. 2022

Heute Abend sitzen wir dann schon in kleiner Runde beim Abendessen in der Post zusammen. Ralf Bössner und Uwe Gusen mit ihren Ehefrauen

und ein paar weitere Teilnehmer haben sich heute einquartiert, denn für Freitagvormittag hat der GLAS Clubvorstand zu einer Sitzung eingeladen.

Freitag, 16. Sept. 2022

Pünktlich um 10:00 Uhr tagt der Vorstand. Auch wenn unser Schatz-

Unser jüngstes Clubmitglied Leopold (m. Mama & Opa) ▼





▲ Fahrerbesprechung bei strömendem Regen

meister leider verhindert ist, wird es trotzdem eine konstruktive und ergebnisreiche Sitzung. Es gibt viel zu diskutieren, denn in naher Zukunft müssen viele Dinge neu geregelt werden, vor allem die Nachfolge von Uwe Gusen bzw. die Verstärkung des Clubvorstands ab Pfingsten 2023.

Am Nachmittag trudeln dann nach und nach weitere Gäste ein, die sich auf ein schönes gemütliches Oldtimer-Treffen freuen. Abends ab etwa 18 Uhr ist unser Nebenzimmer im Gasthof Zur Post „proppevoll“ und auch die Akustik dementsprechend laut...

Samstag, 17. Sept. 2022

Rosi Fuchsl hat sich spontan bereit erklärt, die Anmeldungen zu managen. Herzlichen Dank nochmal dafür! Es kommen insgesamt 50 GLAS-Liebhaber mit jedoch „nur“ 17 Fahrzeugen zusammen. Alle sind guten Mutes und gewillt, das Programm bei jeder Wetterlage durchzuziehen.

Die Fahrzeugschau im Innenhof fällt dann buchstäblich wieder mal „ins Wasser“ . . .

Beim Mittagsimbiss wärmen wir uns alle im Nebenzimmer richtig auf, bevor wir pünktlich um 13:01 Uhr zur großen Bayerwald-Rundfahrt starten. Nach 1½ stündigem Dauereinsatz unserer Scheiben-

wischer erreichen wir Bayerisch Eisenstein. Dort stehen der Besuch des Localbahn-Museums und die Kaffeepause in der Grenzglashütte auf dem Programm. Auch der Bahnhof selbst ist durchaus sehenswert, denn mitten durch ihn verläuft die deutsch-tschechische Staatsgrenze, die bis vor dem Fall des Eisernen Vorhangs auch durch Stacheldraht unüberwindbar war.

Ein wunderbares Bild: Alle Teilnehmer stellen ihre Fahrzeuge nach Typen geordnet in der Bahnhofsstraße in einer Reihe auf: Goggos – Isar – GLAS 04 – GTs – 1700er Limos und schließlich der V8.

Bei der Heimfahrt wird uns nun vieles geboten: Nebel, Regenschauer, Regnbogen etc. Doch zwischendurch hat sogar der liebe Gott ein Einsehen und stellt (allerdings nur kurzfristig) von Regen auf Sonnenschein um, so dass uns ein kurzer Blick auf den großen Arber gestattet ist.

Zurück im Hotel erwarten uns bereits unsere Musikanten, die Geschwister Adam, die alsbald auch zu musizieren beginnen. Der Nebenraum platzt

Kolonnenfahrt nach Bayerisch Eisenstein (Dauerregen) ▼





▲ Am Grenzbahnhof wurden die Fahrzeuge „geordnet“



▲ Bahnhof Bay. Eisenstein von tschechischer Seite aus fotografiert (© K. Jähne)



▲ Am Samstagabend musizierten die Geschwister Adam

auch heute wieder aus allen Nähten und so kommt es, dass einige Gäste in die Gaststube nach nebenan auswandern.

Nach dem Abendessen, in einer kurzen Musikpause, nehmen Ralf Bössner und ich die Pokalverleihung vor. Es ist bei uns schon immer Tradition, den jüngsten Teil-

nehmer und die weiteste Anreise (natürlich nur auf eigener Achse) zu prämiieren. Hinzu kommt noch das älteste Fahrzeug und ein „Ehrenpreis“ (siehe dazu die Statistik am Ende des Berichts).

Nachdem der offizielle Teil vorbei ist, wird noch bis weit in die Nacht hinein gefeiert.

▼ Die Großen Goggomobile gaben dem Treffen den Namen



Sonntag, 18. Sept. 2022

Ab 10:30 Uhr steht die Panorama-Ausfahrt durch den vorderen Bayerischen Wald auf dem Plan. Der Plan ist gut – aber das Panorama müssen wir leider komplett streichen. Ich hoffe, die Teilnehmer können sich wenigstens vorstellen, wie schön es

▼ Abfahrt während einer der wenigen „Sonnenlücken“







Auch von hinten ein schönes Bild ▲



▲ Die Spannung steigt, gleich gibt's Pokale



▲ Die Geehrten zusammen mit Ralf Bössner und Thomas Schneider

eigentlich bei herrlichem Wetter in unserer Region ist.

Um 12:30 Uhr trudeln wir schließlich zum Mittagessen im Gasthof „Zur schönen Aussicht“ in Pilgramsberg ein. Auch hier müssen wir auf die schöne Aussicht verzichten, da der Nebel den Ausblick auf den Gäuboden verhindert...

Nach dem Mittagessen in der warmen Gaststube löst sich die Veranstaltung langsam auf, denn von hier sind es nur ca. 15 km bis zur Autobahn A3 und die meisten Teilnehmer haben noch einige Kilometer Heimreise vor sich.

Nun – man sollte sich vielleicht nicht immer auf den Volksmund verlassen,

aber wie heißt es auch so schön: „Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.“

**Thomas Schneider**

### Statistik:

- 17 GLAS/Goggomobile, davon 6 ISAR-Modelle
- 2 „Fremdfabrikate“ (VW Käfer, Audi 80 C) und einige (leider zu viele) Alltagsfahrzeuge (wegen des Wetters?)
- 50 Personen, jüngster Teilnehmer (Fahrer): Maik Mayer mit Goggomobil Coupé
- Weitetste Anreise auf eigener Achse: Richard Hammel mit GLAS 1700
- Ältestes Fahrzeug: Isar Limousine (Bj.1960) von Stefan Füchsl
- Ehrenpreis: Siegfried Haisch für seinen frisch restaurierten Isar

▼ Nur ein GLAS 04 fuhr mit





## GLAS-Tag

# Impressionen vom Treffen in der Central Garage

Anlässlich der Sonderausstellung „GLAS Automobile – vom Goggomobil bis zum V8“ trafen sich am Samstag, den 25. Juni 2022 viele Clubmitglieder in diesem privaten Automuseum in Bad Homburg. Die örtliche Feuerwehr kümmerte sich um Speis' und Trank und somit stand einem genussvoll erlebten „GLAS-Tag“ nichts mehr im Wege.

**Jürgen Böttger**



Der Roller war Hans Glas' erster Beitrag zum Wirtschaftswunder



Der Prototyp M 61 zog viele Blicke auf sich

„Jetzt machen wir einen Rundgang durch die Ausstellung.“



Dieter Dressel informiert über sein Museum





Uwe Gusen kommentiert einzelne Fahrzeuge



Historische Werkstatt mit Werkzeugen aus der Zeit



Auch Mitglieder eines OPEL Clubs besuchten die Ausstellung

Im Außenbereich sehenswerte Fahrzeuge der Clubmitglieder

Bericht über die Sonderausstellung im Internet





## Classic-Gala Schwetzingen

# Die gibt's nur einmal

Es war das 18. Mal, dass sich am ersten September-Wochenende die Oldtimerfreunde im Schwetzingener Schosspark trafen. Es wurde wieder eine „Schau der Superlative“, auf der es aber nicht nur schöne, elegante, teure oder original-erhaltene Fahrzeuge zu bestaunen gab. Die Schweizer Webseite „Zwischengas“ fotografierte für einen Bericht (\*) den Prototyp Goggomobil M61 und weitere blecherne Raritäten und Besonderheiten, von denen ich Ihnen gerne eine kleine Auswahl zeigen möchte. Die Redaktion bedankt sich für die Überlassung der Fotos.

**Jürgen Böttger**

*An diesem Miura P400 wurden die unterschiedlichsten Farbtöne, mit denen er im Laufe seines Lebens lackiert wurde, freigelegt. Weniger auffällig kann eine Lackierung kaum sein. ▼*



*Der innovative Versuchswagen Maier Leichtbau von 1935 hatte ein höhenverstellbares Fahrwerk und einen in die Kurve schwenkenden Mittelscheinwerfer. Die selbsttragende Leichtmetallkarosserie hat starke Ähnlichkeiten mit dem späteren Volkswagen. ▼*



*Der Prototyp Goggomobil M 61, der zum ersten Mal einer breiten Öffentlichkeit gezeigt wurde, war ein beliebtes Fotomotiv (siehe die Veröffentlichungen auf Facebook und Instagram). ▼*



*Das Kaiserauto 501 von 1935. Der NSU Motorradmotor ermöglichte dank der zeppelinartigen Karosserieform eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. ▼*



*Röhr Junior „Tatzelwurm“ von 1934. Der Umbau sollte besonders aerodynamisch sein. Aber schön ist anders. ▼*



*Ein von Bertone gezeichneter FIAT 850 Bus von 1975. Dieses hübsche Einzelstück war lange im Werk im Einsatz. ▼*



Das **50. Jahrestreffen** in den  
Niederlanden vom 26. bis 29. Mai 2023

**GLAS**

AUTOMOBILCLUB INTERNATIONAL e.V.



## Herzliche Einladung nach Alphen aan den Rijn\*

*Liebe GLAS Clubmitglieder und Gäste!*

*Ja, nach fast 20 Jahren ist es wieder soweit. Es gibt ein Jahrestreffen in den Niederlanden, und zwar mitten im „Grünen Herzen“ Hollands. Es ist das 50. Jahrestreffen. Und das allein ist schon für sich ein Meilenstein, den Sie nicht verpassen sollten!*

*Wir haben ein nicht überfülltes Programm zusammengestellt, mit dem sich jeder wohlfühlen und viel Spaß haben kann. Unser Treffen werden wir im 40 km südlich von Amsterdam gelegenen „Alphen aan den Rijn“ verbringen.*

*Unser 4\*\*\*\* Hotel liegt direkt neben dem Vogelpark Avifauna. Außer den Vögeln können Sie hier auch die kleinen roten Pandas und Zwergaffen beobachten.*

*Am Sonntagabend fahren wir mit einem Dampfer über die umliegenden Seen durch das „Grüne Herz“. Dabei genießen wir an Bord ein Captain's Dinner mit Getränken inklusive.*

*Am Sonntag haben wir eine kleine Ausfahrt geplant und besuchen die Museumswerft „Vreeswijk“ in Nieuwegein. Hier erfahren wir, wie man früher gewohnt, gearbeitet und auf einem Kahn gelebt hat. Und wenn wir einen Platz finden, dann wird nach unserer Rückkehr in Alphen aan den Rijn ein Geschicklichkeitsturnier für die Goggomobile durchgeführt.*

*Als Abschluss fahren wir am Montagvormittag nach Waalwijk zum E&R Classics-Händler, wo wir Hunderte von sehr schönen Oldtimern bewundern können. Schließlich sind wir ja auch ein Oldtimerclub!!*

*Auf Grund der momentanen Inflation haben sich die Preise sehr stark erhöht, so dass die Teilnahme am Treffen leider etwas teurer werden musste. Dafür fallen jedoch keine zusätzlichen Kosten an.*

*Lassen Sie sich überraschen, wir freuen uns auf Sie!*

*Ruda & Jef van de Nes*



# Programm zum 50. Jahrestreffen

Den Teilnehmern des 50. Jahrestreffens des GLAS Automobilclub International wird folgendes Programm geboten (Änderungen sind möglich).



## Freitag, 26. Mai 2023

- Ab 15.00 Uhr** Ankunft der ersten Teilnehmer im Avifauna Van der Valk Hotel in Alphen aan den Rijn.
- 19.00 Uhr** Abendessen im Hotel im à la carte-Restaurant (auf eigene Rechnung und nur mit Voranmeldung, siehe Anmeldeformular).  
Lachs auf Zwieback, Steak mit Pfeffersauce oder Fisch oder vegetarisch (gebackene Kartoffeln, Broccoli, Salate), Obstsalat mit Vanille-Eis € 25,50.



## Samstag, 27. Mai 2023

- 7.00 Uhr** Frühstück im Restaurant – für Nicht-Hotelgäste € 15,- p. P.
- 8.00 Uhr** Ankunft weiterer Teilnehmer.
- 8.00 Uhr** Ersatzteilmarkt auf dem Parkplatz, bei schlechtem Wetter im Zwanen-Saal.
- 10.30 Uhr** Jahreshauptversammlung im Struisvogel-Saal.
- 10.00 Uhr** Alternative zur Jahreshauptversammlung. Führung durch den Vogelpark mit Vogelschau.
- bis 15 Uhr** Erleben Sie, wie faszinierend Avifauna ist. Lassen Sie sich überraschen, denn bei den kleinen Titi-Affen gab es im Juli 2022 Nachwuchs.
- 12.30 Uhr** Suppe mit Brot und Briefing.
- 16.45 Uhr** Bootsfahrt mit „Captain's Dinner“ und Getränken.
- 21.00 Uhr** Ende der Bootsfahrt.  
Anschließend Absacker in der Bar bis... (?)



# Programm zum 50. Jahrestreffen

Den Teilnehmern des 50. Jahrestreffens des GLAS Automobilclub International wird folgendes Programm geboten (Änderungen sind möglich).



## Sonntag, 28. Mai 2023

- 7.30 Uhr** Frühstück im Restaurant – für Nicht-Hotelgäste € 15,- p. P.
- 10.00 Uhr** Briefing.
- 10.15 Uhr** Abfahrt zur Tagestour durch das „Grüne Herz Hollands“, Besuch der Museumswerft „Vreeswijk“ südlich von Utrecht.
- 12.30 Uhr** Imbiss bzw. Kaffee mit Kuchen in „Schippers Café“.
- 15.00 Uhr** Rückfahrt nach Avifauna.
- anschließend Goggo Geschicklichkeitsturnier auf dem Hotelparkplatz.
- 19.30 Uhr** Gala Abend mit Musik und Vorstellung des Jahrestreffens 2024.



## Montag, 29. Mai 2023

- 8.00 Uhr** Verabschiedung der ersten Heimfahrer.
- 9.00 Uhr** Briefing und Abfahrt nach Waalwijk zu E&R Classics. Hier stehen mehr als 400 Oldtimer, vom Alltagswagen bis zum Exoten, zum Verkauf. Bestaunen Sie die vielen Fahrzeuge – aber nur gucken, nicht anfassen!
- ???????** Ende der Veranstaltung.



# Unterkünfte zum 50. Jahrestreffen

Übernachtungsmöglichkeiten in Alphen aan den Rijn:  
Tagungshotel „Hotel van der Valk Avifauna“



**Die Hotelbuchungen müssen direkt über das Hotel erfolgen!**



Tagungshotel: Hotel van der Valk „Avifauna“  
Hoorn 65, 2404 HG Alphen aan den Rijn  
Mail: info@avifauna.valk.nl  
Telefon: +31 172 48 75 75  
**Achtung:** Das Hotel hat nur 2 Zimmer für Gäste mit Hunden. Wer zuerst kommt,...



Die Zimmerpreise verstehen sich inkl. Frühstück.  
EZ: € 107,50/Nacht, DZ: € 119,-/Nacht, 3-Bett-Zi: € 175,-/Nacht, 4-Bett-Zi: € 201,-/Nacht  
**Es sind Sonderpreise, die nur bis 1. März 2023 garantiert sind!**  
Ruda und Jef van de Nes empfehlen, dass sich Einzelpersonen zusammenschließen und ein Doppelzimmer bestellen. So spart jeder € 48,- pro Nacht.  
Bei der Buchung bitte angeben, ob **Einzelbetten** oder ein **Doppelbett** gewünscht werden.



**Melden Sie sich rechtzeitig auf den Campingplätzen an!**

**Polderflora** (ca. 5,5 km entfernt, € 26,- /Nacht)  
Rietveldsepad 4b, 2409 AA Alphen aan den Rijn  
www.polderflora.nl  
Telefon: +31 614 55 38 93  
Mail: info@polderflora@gmail.com



Polderflora



**De Oude Rijn** (ca. 7 km entfernt, € 24,-/ Nacht)  
Westkanaalweg 123, 2461 GW Ter Aar  
www.campingdeouderijn.nl  
Telefon: +31 619 95 79 30  
Mail: campingdeouderijn@gmail.com



Polderflora



De Oude Rijn



# Anmeldung zum 50. Jahrestreffen

Die Anmeldung bitte schriftlich oder per Mail an: Jef van de Nes  
Kennemerlandstraat 7, NL 1966 PD Heemskerk

**Anmeldeschluss:  
1. März 2023**



Für die Anmeldung benutzen Sie bitte dieses Anmelde-Formular.

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_ Wohnort: \_\_\_\_\_  
Tel./Mail: \_\_\_\_\_ Anreisetag: \_\_\_\_\_  
Namen (Begleitung): \_\_\_\_\_  
Anzahl der Kinder / Alter: \_\_\_\_\_  
Mein Fahrzeug: \_\_\_\_\_ Kennzeichen: \_\_\_\_\_

- Ich benötige zusätzlich \_\_\_\_\_ **Parkplätze** für Zugfahrzeug und Anhänger.  
 Ich benötige \_\_\_\_\_ Tische für den **Teilemarkt** (€ 10,- pro Tisch).\*  
 Ich übernachtete im Hotel „Avifauna“ – Van der Valk in Alphen aan den Rijn (bei Abreise bezahlen).  
 Ich übernachtete auf dem **Campingplatz „De Oude Rijn“** oder auf dem **Campingplatz „Polderfora“**.  
 Ich übernachtete **privat**.  
 Ich nehme am Freitagabend mit \_\_\_\_\_ Personen am **3-Gänge-Menü für € 25,50 p. P.** teil (Selbstzahler).  
Menü zur Wahl: Fleisch, Fisch oder vegetarisch.  
 Ich mache beim **Goggomobil-Geschicklichkeitsturnier** mit.  
 Sonntag (28. 5.): Ich nehme mit \_\_\_\_\_ Personen am Besuch der **Museumswerft** teil.  
 Montag (29. 5.): Ich nehme mit \_\_\_\_\_ Personen am Besuch von **E&R Classics** (Oldtimer-Verkauf) teil.

Für den Gala-Abend bitte angeben: Was ist Ihre Lieblingsmusik / Ihr Lieblingslied / Ihr(e) Liebessänger/in?

**Die Teilnahmegebühr beträgt pro Person € 155,-  
Kinder bis 6 Jahre sind frei, Kinder bis 12 Jahre € 75,-**

\* Wenn Sie für den Teilemarkt mehrere Tische benötigen, summieren Sie bitte den entsprechenden Betrag und rechnen die Summe zu den Teilnahmegebühren hinzu.

Meine **Teilnahme-Gesamtgebühr** beträgt somit insgesamt in € \_\_\_\_\_

**In den Teilnahmegebühren sind folgende Leistungen enthalten:**

**Rallyeschild, Roadbook, Jahresplakette, Erinnerungsgeschenk, Keycord/Badge, Kartenmaterial, Parkgebühr am Hotel, Führung im Vogelpark, Schifffahrt mit „Captain's Dinner“ (inkl. Getränke), alle sonstigen Imbisse/Essen, die Eintritte und der Gala-Abend mit musikalischer Unterhaltung.**

**Die Anmeldung bitte nur schriftlich (Post oder Mail) an:  
Jef van de Nes**

Kennemerlandstraat 7, NL 1966 PD Heemskerk

Tel.: +31-615013095

Mail: j.c.w.m.van.de.nes@online.nl

Die Teilnahmegebühren überweisen Sie bitte bis spätestens **10. März 2023** auf folgendes Konto:

**Jef van de Nes / Ruda van de Nes Klebach**

Kto.-Nr.: NL71 INGB 0004874350

BIC: INGBNL2A

Verwendungszweck: **GLAS Jahrestreffen 2023**

Erstattung der Teilnahmegebühr bei Stornierung:

bis 27. April 2023:	40 %
bis 4. Mai 2023:	30 %
bis 11. Mai 2023:	20 %
bis 18. Mai 2023:	keine

\_\_\_\_\_  
Unterschrift



## Fladungen Classics

# Klamotten, Blech und Oldies

## Eine Zeitreise in die Wirtschaftswunderzeit

Wer die Fladungen Classics besucht, wird von der nostalgischen Atmosphäre begeistert sein. Peter Klein war mit seinem Goggomobil dort und wurde trotz großer Hitze nicht müde, den interessierten Besuchern die Geschichte der GLAS Automobilwerke nahezubringen. Hier berichtet er von seinen Eindrücken und lädt uns Mitglieder ein, im nächsten Jahr auch nach Fladungen zu kommen.



◀ Peter Klein, „Botschafter“  
für Goggo und GLAS

sieht erst mal nur Oldtimer, inzwischen auf die Jahrgänge bis 1972 begrenzt. Bis zu 500 Fahrzeuge drängen sich in den Straßen und Gassen. Überall ist Musik aus vergangenen Zeiten zu hören (kein Gedröhne): Schlager, Blasmusik, Rock and Roll. Viele Menschen tragen entsprechende zeitgenössische Bekleidung.

Auf dem ersten großen Platz dreht sich ein altes Riesenrad. Ein Hochrad kommt einem entgegen. Auf einem Oldtimer-Fahrrad fährt in weißer Malermontur der Gründer und Organisator der Fladungen Classics, Achim Kümmeth, den neuankommenden Oldtimern voraus, um ihnen einen Stellplatz zuzuweisen. Man findet den Hinweis auf eine Zweiradwerkstatt. Und tatsächlich, in einer Garage befindet sich diese bis ins Detail arrangierte Werkstatt aus der Nachkriegszeit. Dementsprechend sind in dieser Gasse auch Motorräder, Mopeds

Wir erinnern uns an das GLAS Clubtreffen 2011 in Fulda. Bei einer Ausfahrt durch die Rhön wurde in Fladungen Station gemacht, der nördlichsten Stadt Bayerns. Eine verträumte Kleinstadt mit fast durchgehender Stadtmauer, einem Freilandmuseum und einer Museumsdampfeisenbahn. Hier in Fladungen hatte Matthias Stangl auf dem Schulhof hinter der Stadtmauer das erste Goggo-Geschicklichkeitsfahren organisiert.

Zurück in die Zukunft mit dem DeLorean DMC 12. Das gibt es nur im Film? Nein, das kann man erleben: Einmal im Jahr, nämlich immer am ersten Wochenende im Juli (... und jährlich grüßt das Murmeltier ...), verwandelt sich das Städtchen und nimmt Einwohner und Besucher mit auf eine kostenlose Zeitreise. Und das ist im wahrsten Sinne des Wortes ein „Festival der Nostalgie“. Schon wenn man durch das Stadttor tritt, ändert sich die Zeit. Man







- ▼ Die DEA Tankstelle lockte viele Besucher an
- ▲ Fahrende Musikanten sorgten für Stimmung
- ◀ Blick auf den nostalgischen Campingplatz

damalige Bürgermeister meinte dazu: „Des könnt was gewär“. Bis 2014 war es auch eine Erfolgsgeschichte. Aber eine neue Bürgermeisterin setzte dem vorerst ein Ende und Corona verlängerte dieses Ende noch einmal um zwei Jahre.

2022 war es wieder soweit. Die Fladungen Classics lockte Tausende begeisterte Oldtimerfreunde an. Die vielen automobilen Schätze durften wieder präsentiert und bestaunt werden, das Angebot war international. Im nächsten Jahr wird es eine Fortsetzung geben! Habe ich Sie nun neugierig gemacht und Ihre Lust geweckt, auch mal nach Fladungen zu fahren? Dann unbedingt rechtzeitig anmelden! Vielleicht können wir dann, wie schon einmal geschehen, nicht nur eine Goggo-Straße, sondern sogar eine komplette GLAS-Allee einrichten. Und mit Sicherheit wird uns mindestens der DeLorean DMC 12, der jetzt noch in meiner Nachbarschaft steht, wieder mit auf diese außergewöhnliche Zeitreise nehmen.

**Peter Klein**

Typischer Schrottplatz der 60er Jahre ▼

und Fahrräder zu sehen. Der örtliche Friseur hat einen Pavillon vor sein Geschäft gestellt und alte Frisiertrockenhauben platziert. Und er frisiert auch mutige Zuschauerinnen „Open Air“. Es folgt eine extra für die beiden Tage aufgebaute Tankstelle mit Autowerkstatt, inklusive einem gläsernen Kassenhaus im für die 50er Jahre typischen Stil. Auf dem Marktplatz ist eine Bühne aufgebaut. Hier gibt es an beiden Tagen Musik- und Tanzaufführungen. Bill Ramsey und Gus Backus waren schon da. In diesem Jahr hatte Peter Kraus seinen großen Auftritt. So, nun habe ich euch die Haupt-

straße beschrieben. Wenn ich jetzt noch alle Seitengassen und Straßen beschreibe, müssen wir eine Sonderausgabe drucken. Denn auch dort gibt es einiges zu sehen und zu erkunden: Oldtimerkino, Schrottplatz, Händler mit Klamotten, Petticoats, Koffern und Accessoires, ein Oldtimer-Campingplatz, Kirmesläden und, und, und ... Zu besonderen Programmpunkten gehören noch das Seifenkistenrennen und Modenschauen. 2007 hatte der Oldtimerfreak Achim Kümmeth die Idee zu einer etwas anderen Oldtimerveranstaltung. Mit weiteren Gleichgesinnten entwickelte er ein Konzept und der

▼ Peter Kraus rockte 90 Min. nonstop





# Mit dem GLAS V8 durchs schöne Niederbayern

Übers Wochenende vom 30. bis 31. Juli 2022 fand die 31. Alex von Falkenhausen Classics Rallye statt. Mit dem GLAS 3000 V8 dabei war als einziges „Drei-Generationen-Team“ die Familie Thanner (Fahrer: Hans Thanner, Beifahrer: Torsten Thanner, Mitfahrer: Julian und Annika Thanner). Für alle war die Teilnahme eine wunderbare Oldtimer-Erfahrung.

„Bitte recht freundlich!“ ▼



Die Rallye-Teilnahme war schon für 2021 als Geschenk von Torsten Thanner zum 70. Geburtstag seines Vaters Hans geplant. Torsten hatte damals lange überlegt, was man denn zum 70. schenken könnte. Geschenke sind ja immer schwierig, aber die Idee mit der Rallye-Teilnahme erschien sehr passend. Doch auch hier machte Corona einen Strich durch die Rechnung, die Rallye wurde abgesagt. Nun, ein Jahr später, sollte es aber endlich losgehen.

### 50 Jahre Automobilgeschichte auf Tour

63 Oldtimer, vom Studebaker Baujahr 1926 bis zum VW Käfer Baujahr 1979, präsentierten sich auf einer Strecke



▲ Der Streckenplan für beide Tage

Das Programm ▶

quer durchs schöne Niederbayern den zahlreichen interessierten Zuschauern, mittendrin der GLAS 3000 V8. Nach zwei Jahren Corona-Pause ein absolut gelungenes Event organisiert vom Niederbayerischen Automobil- und Motorradmuseum Adlkofen und Verena Proebst, der Tochter des

die technische Abnahme der Fahrzeuge durch die DEKRA Landshut statt und die erste Wertungsprüfung begann. Im Servicezentrum wurden die Rallyeteilnehmer begrüßt von einer großen Zahl Oldti-



Im BMW Servicezentrum Dingolting ▲



▲ Die Fahrzeuge dürfen bewundert werden

früheren Rennfahrers Walter Proebst. Der Prolog startete am Samstag um 12 Uhr im Schloss Neufahrn und machte erste Station im BMW Service Zentrum Dingolting. Dort fand

mer-Interessierter, die beim Old- und Youngtimer-Treffen gerne selbst ihre BMW- und GLAS-Oldtimer dort ausstellten. Auch bei dieser Ausstellung nahmen Mitglieder unseres Clubs

sowie der Goggo- und GLAS-Fahrgemeinschaft Dingolting mit ihren Fahrzeugen teil.

### Petrus ist kein Oldtimer-Fan

Leider fand die Abfahrt ab 14 Uhr bei strömendem Regen statt, was einigen Teilnehmern mit offenen Fahrzeugen schwer zu schaffen machte. Die Wertungsprüfung 1 (Gleichmäßigkeitsfahrt) umfasste eine Strecke von 28,3 km bis zum Automobilpark Auwärter in Pilsting und eine Sonderprüfung. Hierbei mussten anhand von vier Bildern die Namen historischer Rennfahrer erraten werden. Nach weiteren 112,7 km Gleichmäßigkeitsfahrt und der Sonderprüfung „Einparken“ endete der Tag auf dem Klausenberg in Landshut mit der Abendveranstaltung im Restaurant Piccolo Mondo.



Ein weiteres Clubmitglied fuhr mit seinem GT mit ▲

Blick auf die Landshuter Altstadt ▶

Die vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeit für diese Etappe lag bei 47 km/h.

Am Sonntag trafen sich die Rallye-Teilnehmer im Porsche Zentrum Landshut wo nach einem Frühstück zur Stärkung die dritte Wertungsprüfung startete. In der Landshuter Altstadt fand ab 10 Uhr die Aufstellung zum Concours d'Elegance statt. Dazu war die berühmte historische Landshuter Altstadt mit dem weltweit höchsten Backsteinkirchturm von zahlreichen Oldtimer-Interessierten gefüllt. Sie hatten ausgiebig Zeit, alle Fahrzeuge zu bewundern und bei der Vorstellung jedes Fahrzeugs zu Beginn der Wertungsprüfung 4 mehr über die Fahrzeuge und ihre Geschichte zu erfahren. Bei den vielen Besuchern in der Altstadt erregte der GLAS V8 besonderes Interesse. Es war auch der ein oder andere Mit-



rast statt und die Oldtimerfreunde der Umgebung kamen währenddessen auf ihre Kosten.

### Ausklang in Landshut

Auch entlang der Rückfahrt Richtung Landshut am Nachmittag war die Strecke am Wegesrand gesäumt von interessierten Schaulustigen, die

die Rallye auf der Burg Trausnitz in Landshut mit Abendessen und Siegerehrung im weißen Saal. Auch wenn nicht die Spitzenplatzierung erreicht wurde, hat sich die Teilnahme für die Thanners doch gelohnt. In der Klasse Baujahr 1957-1968 wurde der 9. Platz erreicht. Der GLAS V8 hatte seine Zuverlässigkeit unter Beweis



Fertigmachen zur letzten Wertungsprüfung ▲ ▲ Aufstellung im Innenhof von Burg Trausnitz

arbeiter des ehemaligen GLAS-Motorenbau-Werks Landshut anwesend. Die nächste Gleichmäßigkeitsprüfung umfasste 74,7 km und endete am Schloss Mariakirchen bei Arnstorf. Hier fand im Biergarten eine Mittags-

sich anhand der Berichterstattung in der örtlichen Presse jeweils ausgestattet mit einem Klappstuhl einen geeigneten Beobachtungspunkt am Straßenrand gesucht hatten.

Den krönenden Abschluss fand

gestellt, den zahlreichen Zuschauern eine Freude bereitet und die Oldtimer-Marke GLAS in ihrer Heimat Niederbayern in Erinnerung gerufen.

**Eva-Maria Dornisch**



Das „Drei-Generationen-Team“ ▲

# Mit Spaß und Begeisterung dabei

Nach zweijähriger Corona-Abstinenz fand am 16. und 17. Juli 2022 die „Motorsportzeitreise“ auf dem Solitude-Ring vor den Toren Stuttgarts statt. Weil auch ein GLAS 1300 GT im Dreieck Glemseck-Dreispietz mitfuhr, ist das für die Redaktion Anlass genug, den Fokus mal wieder auf den heutigen Motorsport mit GLAS-Beteiligung zu werfen.



Manfred Döhring am Solitude Ring bei Stuttgart ►

Im Gegensatz zu früher gibt es heute kaum noch „echte“ Rennveranstaltungen. Im Mittelpunkt stehen jetzt eher die Gleichmäßigkeitsfahrten. Aber auch dabei haben die meisten Teilnehmer ihren Spaß, wenn sie ihr Fahrzeug mal wieder richtig fordern und mit Power-Slide durch die Kurven fahren können.

### Einige Fahrer aus dem Club

Unser Clubmitglied **Manfred Döhring** gehört zu den Unentwegten, die keine Veranstaltung auslassen. Er ist mit Begeisterung bei der Sache und er bedauert, dass er oft der einzige Teilnehmer mit einem GLAS ist. So war es auch schon im Mai, als er anlässlich der Bodensee-Messe in Friedrichshafen beim „Vintage-Racing“ seine Runden drehte. „Ich bin stolz darauf, dass mein GT wegen der seltenen Teilnahme von GLAS Fahrzeugen von den Streckenspre-



chern häufig besonders hervorgehoben wird.“ Auch auf dem knapp 12 km langen Solitude-Ring, der laut Veranstalter an beiden Tagen jeweils etwa 5.000 Rennsport-begeisterte Zuschauer anzog, fuhr Manfred beim Corso Classico als Einziger einen GLAS.

**Helmut Riemer** ist davon überzeugt, dass er Manfred erst durch seine Hartnäckigkeit zur „Rennerei“ gebracht hat. Beide sind mittlerweile schon lange dabei, sie sind sozusagen „alte Hasen“. Helmut schreibt:

„Manfred entwickelte einen großen Ehrgeiz mich zu schlagen. Es gelang ihm bis heute nicht, obwohl er enorme Summen in seinen GT investiert hat. Bei einer „Sounds of Speed“ Veranstaltung am Salzburgring waren wir mit unseren GTs die absoluten Stars. Der Sprecher erzählte ausführlich über die Marke GLAS und kommentierte ganz aufgeregt unser Duell. Manfred hatte in einer Rennpause die Idee, dass wir ganz knapp nebeneinander herfahren sollen, damit es noch spannender aussieht.“





▲ Horst Mlejnek (neben Mini) auf der Pista Piloti

▲ Aufstellung am Straßenrand

Einer der Höhepunkte für Helmut waren die Ehrenrunden bei der Le Mans-Classic, die er mit Bernd Ollendorf fuhr. Ein Jaguar E-Fahrer, den er in einer Kurve überholt hatte, zeigte sich beeindruckt. Er hätte nicht geglaubt, dass man mit so einer Schräglage um die Kurve fahren kann. Da hatte Helmut wohl alles aus seinem GT herausgeholt, um einen Jaguar in die Schranken zu weisen.

Auch Clubmitglied **Horst Mlejnek**

nahm im hinter uns liegenden Jahr mehrmals an motorsportlichen Veranstaltungen teil, allerdings nicht mit GLAS sondern mit seinem Mini. So traf er im August in Pferdsfeld bei der Pista Piloti und im Oktober beim Jochpass Oldtimer Memorial auf Manfred Döhring, der bei 250 Teilnehmern mal wieder als einziger mit einem GLAS unterwegs war. Zum Jochpass kamen sogar Clubmitglieder zu Besuch: Ernst Gamp und Siggie Haisch.

Zwischen 1987 und 2002 war **Peter von Roeder** mit seinem GLAS 1204 TS (115 PS, vorbereitet nach Anhang K, internationales Sportgesetz) aktiv auf Veranstaltungen, bei denen es „richtig zur Sache“ ging. Sein bestes Ergebnis erreichte er 2001 mit dem 2. Platz auf dem Hockenheimring. Hier gelang es ihm, die zahlreiche Mini-Konkurrenz hinter sich zu lassen.

An eine Anekdote vom Nürburgring erinnert er sich noch gut: Der damali-

Helmut Riemer – wenn er mitfährt, gibt er alles ▼

Beim Flugplatzrennen ist der Mini dem GT auf den Fersen ▼









◀◀ Peter von Roeder neben seinem 1204 TS...

◀ Start zur Gleichmäßigkeitsfahrt am Jochpass

rennen bei Schlotheim. Er spielt mit dem Gedanken, 2023 dort wieder mitzufahren.

### Die Riedenburg Classic

Ein Highlight der motorsportlichen Veranstaltungen ist die Riedenburg Classic. Wer sich mit dem Gedanken trägt, mal selbst als Fahrer oder Zuschauer teilzunehmen, dem sei diese wunderbare Veranstaltung im idyllischen Altmühltal ans Herz gelegt. Hier kommt jeder auf seine Kosten. In diesem Jahr fand sie vom 23. bis 25. September statt und unsere Fah-



▲ Manfreds GT ist stets ein „Hingucker“

Zeitplan Riedenburg Classic	
<b>Freitag, 23.09.2022</b>	
ab ca. 15:00 Uhr – 16:30 Uhr: ab 14:00 Uhr	Fahrzeugausstellung in Riedenburg auf dem Stadtplatz Papierausgabe im Organisations-Büro, Fahrzeugabnahme im Fahrerlager
<b>Samstag, 24.09.2022</b>	
ab 08:00 Uhr 09:00 Uhr	Fahrzeugabnahme im Fahrerlager Fahrerbesprechung am Orga-Büro, die Teilnahme ist Pflicht!
09:30 – 11:35 Uhr	Streckenbesichtigung ohne Zeitnahme
11:40 – 14:05 Uhr	1. Trainingslauf mit Zeitnahme
14:10 – 16:00 Uhr	2. Trainingslauf mit Zeitnahme
16:05 – 17:45 Uhr	3. Trainingslauf mit Zeitnahme
<b>Sonntag, 25.09.2022</b>	
09:15 – 11:15 Uhr	Warm-up ohne Zeitnahme, keine Anwesenheitspflicht
11:20 – 13:45 Uhr	1. Präsentationslauf mit Zeitnahme (Wertung)
13:50 – 15:25 Uhr	2. Präsentationslauf mit Zeitnahme (Wertung)
ab 16:30 Uhr	Siegerehrung im Fahrerlager

▲ Samstag gab es drei Trainingsläufe

ge 04-Typenreferent Hans Hermann Walter baute ihm vorne neue Bremsbelege ein und empfahl, vor dem Rennen wenigstens eine Bremsung zu machen. Am nächsten Tag, auf dem Weg zur Startaufstellung, machte Peter diese Vollbremsung und es schepperte hinter ihm fürchterlich. Was war passiert? „Weil es am Vortag heftig zu regnen anfang, lud ich mein gesamtes Gerödel, Werkzeugkasten, Wagenheber, Benzinkanis-

ter, Spanngurte usw. in den Kofferraum des GLAS. Leider hatte ich vergessen, es wieder rauszunehmen, so dass bei der Bremsung alles im Kofferraum durcheinandergewirbelt wurde! Und das zwei Minuten vor der Einführungsrunde! Ich erklärte einem Streckenposten mein Dilemma. Völlig ungläubig schaute er mich an, ging dann zum Kofferraum, brach in schallendes Gelächter

aus und lud alles aus. Als ich nach dem Rennen mit einem kleinen Handwagen meine Sachen abholte, schaute ich in viele grinsende Gesichter. Die Sache hatte sich in Windeseile im Fahrerlager herumgesprochen. Das konnte natürlich nur einem lupenreinen Amateur passieren.“ Heute nimmt Peter nur noch sporadisch an motorsportlichen Veranstaltungen teil. Seit 2017 war er stets in Kassel-Calden dabei und zuletzt, als die Veranstaltung in Kassel ausfallen musste, beim Obermehler Flugplatz-

rer starteten sogar in einer eigenen GLAS/BMW-Klasse.

Darüber berichtet nun **Dr. Markus Weichenberger:**

„Mit einem richtigen Bergrennen hat die Riedenburg Classic nicht wirklich sehr viel gemeinsam, sie ist eher eine nette kleine regionale Motorsportveranstaltung mit Lokalkolorit. Und sie ist ein Treffen von Liebhabern alter Fahrzeuge, die im Laufe der Veranstaltung teils lautstark beweisen dürfen, was noch in ihnen (und in ihren Fahrern) steckt.

Nach Corona-bedingter zweijähriger Pause trafen sich ab Freitag, den 23. September 2022 über 150 Teilnehmer mit sehr interessanten Fahrzeugen, darunter leider nur drei mit GLAS-Fahrzeugen: Manfred Döhring, Helmut Riemer und ich. Wir waren sozusagen die drei „Musketiere“, alle drei mit einem GLAS-GT. (Norbert Steger war auch gemeldet, aber leider aus gesundheitlichen Gründen verhindert.)

Alle hatten viel Spaß, zu dem besonders Manfred Döhring viel beitrug. Die GTs bewiesen während der Ver-

		1. Lauf	2. Lauf	Differenz	
117	Manfred Döhring	01:06,66	01:06,32	00:00,34	1
118	Helmut Riemer	01:10,43	01:06,16	00:04,27	3
119	Dr. Markus Weichenberger	01:23,85	01:22,96	00:00,89	2

Das Resultat vom Sonntag ▲

anstellung ihre Zuverlässigkeit. Wir waren die einzige Gruppe, die alle Fahrzeuge auch im zweiten Lauf am Sonntag ins Ziel brachten. Aber das war nicht ganz selbstverständlich: Am Freitagvormittag rief ich Manfred Döhring an. Bei meinem GT leuchtete die rote Ladekontroll-Lampe hell und dauerhaft. „Manfred, wenn ich Pech habe, werdet Ihr nur zu zweit

glücklicherweise schnell gelöst werden konnte. Bei der Veranstaltung war es besonders schön anzusehen, wie die drei GTs bei den Trainings- und Wertungsläufen in einer Reihe an den Start gingen und akkurat nebeneinander positioniert im Fahrerlager zu bestaunen waren. Mehrmals kamen wir GLAS-Fahrer mit Besuchern nett ins Gespräch, die über

Abschließend bleibt zu wünschen, dass sich im nächsten Jahr wieder mehr GLAS-Fahrer dazu entschließen, nicht nur an dieser sondern auch an anderen motorsportlichen Veranstaltungen teilzunehmen. Und Zuschauer sind natürlich immer willkommen! Vielen Dank an Manfred, Helmut, Peter und Markus. Ohne eure Hilfe wäre dieser Bericht nicht geschrieben



▲ Die Teilnehmer v. l. Manfred Döhring, Helmut Riemer, Dr. Markus Weichenberger



▲ Manfred Döhring testet die Strecke bei Regen © Eyke Wohlbold (@eykewohlbold)

starten! Was soll ich zuerst wechseln, den Regler oder die Lichtmaschine?“ Manfred hatte die rettende Idee, wie bei einem Anlasser, der seinen Dienst verweigert, mit einem Hammer auf die Lichtmaschine zu klopfen. Und tatsächlich – die Kohlen fanden wieder Kontakt, und die Ladekontroll-Lampe erlosch. Am Sonntag quittierte dann bei Helmut Riemer nach dem Frühstück die Batterie ihren Dienst. In einer Autowerkstatt war der Besitzer zufällig vor Ort, so dass das Problem

ihre eigenen Erlebnisse mit GLAS-Fahrzeugen erzählten. Ein Besucher stellte uns sogar seine gesammelten Zeitschriftenartikel über den GT zur Verfügung. Bei der abschließenden Siegerehrung gab es schließlich für jeden von uns einen Pokal. Obwohl das für uns drei Teilnehmer nicht wirklich überraschend gewesen sein dürfte, da es ja eine eigene Wertungsklasse für GLAS-Automobile gab. Jedem war seine Freude mehr als deutlich anzusehen.“

worden. Vorschlag: Tut euch doch zusammen und gründet eine GLAS-Motorsportgruppe. **Jürgen Böttger**

Dr. Markus Weichenberger beim Trainingslauf mit Zeitnahme, © Eyke Wohlbold (@eykewohlbold) ▼

So sehen Sieger aus! © Eyke Wohlbold (@eykewohlbold) ▼

Herzlichen Glückwunsch, Manfred! ▶



# Alles wieder wie früher

2022 – endlich wieder Veterama! Nach zweijähriger Corona-bedingter Zwangspause ging es wieder los! Gerhard Roth und Constantin Schleyer hatten es nicht verlernt, auf unserem Stammplatz in der Ecke der Halle den GLAS-Clubstand routiniert aufzubauen.



Die Oldtimerfans scharrten am Eingang ungeduldig mit den „Hufen“ und freuten sich auf den lang ersehnten Einlass. Petrus meinte es gut mit dem

Neustart der Veterama und man konnte bei schönem Wetter auf Teilejagd gehen. Mehr als 4.000 Aussteller aus ganz Europa ließen sich die Teilnahme

an der Veterama nicht nehmen. Und so wurden das Freigelände und die Halle wieder zum Fundort für Ersatzteile, Zubehör, Automobilia und auch für Komplettfahrzeuge, die wie immer auf dem Marktplatz auf Käufer warteten. Der GLAS-Clubstand, der viele verzauberte, wurde wieder zu einem gewohnten Anlaufpunkt, um sich dort nach anstrengender Teilesuche mal entspannt zu einem Gespräch niederzulassen oder um einfach nur einen Kaffee zu trinken. Viele langjährige Clubmitglieder haben sich das gute Wetter nutzend am Samstag spontan auf die lange Anreise zur Veterama begeben. Wir konnten wie immer angeregt fachsimpeln und Neuigkeiten austauschen.



▲ Wie immer: Viele Angebote auf dem Freigelände

Es gab auch ruhige Momente am Clubstand ▼



Der Hingucker an unserem Stand war der restaurierte Goggo Transporter von Marco Schwörer. Wer sich erinnert, dies ist der ehemals schrottreife Transporter (siehe GCN 121, 123 und 126) aus Südafrika! Es hat richtig Vergnügen bereitet, Kommentare zu hören wie: „Ist der aber niedlich, so ein schönes putziges Auto!“ oder „Warum brauchen wir heute immer so große Kisten? Früher ist es doch auch kleiner gegangen.“

Es war wieder eine schöne und erfolgreiche Veranstaltung und wir freuen uns, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.

**Constantin Schleyer**

Spiele

# GLAS Automobile im Auto-Quartett

Auf der Retro Classics habe ich sehr gestaunt, einen Buckle Dart beim GLAS Club zu sehen. Die Clubmitglieder haben wiederum sehr gestaunt, als sie von mir erfahren, dass es eine Quartettkarte mit dem Dart gibt. So schließt sich der Kreis und es freut mich, dass ich hier meine Karten mit Motiven von Fahrzeugen der Marke GLAS zeigen kann.

Thomas Seibt



Fotos:  
Thomas Seibt



Foto: René Staud Studios, Leonberg

## Ein Blick auf andere Marken

# OPEL Kadett A Italsuisse Frua Spider

Nach Vorstellung der GLAS 1500 Limousine und des GLAS GT auf der IAA im September 1963 sowie des Maserati Quattroporte und Maserati Mistral auf dem Turiner Salon zwei Monate später war deren Designer Pietro Frua (1913–1983) auf dem nun dritten Höhepunkt seiner Karriere. Rastlos widmete er sich Anfang 1964 seinen nächsten Projekten.

### Premiere auf dem Genfer Salon

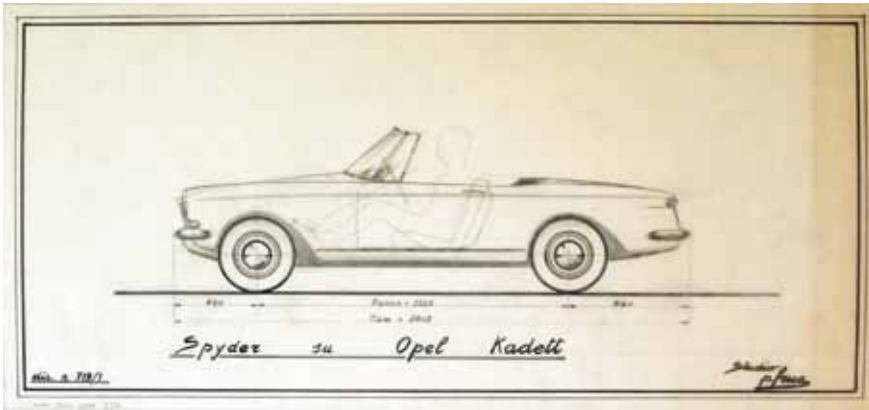
Angespornt durch Luigi Segres Erfolgsdesign für den Karmann Ghia stellte Frua einen schicken Zweisitzer für Opels erfolgreichen Käfer-Konkurrenten auf die Räder. Nach nur sieben Wochen Arbeitszeit erblickte sein Opel Kadett A Spider im März 1964 beim Genfer Salon auf dem Stand der kleinen Genfer Carrosserie Italsuisse das Licht der Öffentlichkeit. In seinem chamoisweißen Sonntagskleid, mit einer Frontgestaltung, die entfernt an seinen GLAS GT erinnerte, und den kleinen Jaguar-Rückleuchten, die unter



▲ Die Rückleuchten des Genfer Salonfahrzeugs stammen vom Jaguar Mark 2.  
(Foto: Gudrun Muschalla, München)



▼ Pietro Fruas 1:10-Entwurfszeichnung (Dis. 719/1) für den Opel Kadett Spider.



zeigte Interesse und orderte ein zweites Fahrzeug zu Erprobungszwecken. Opel stellte Frua für den Bau ein vorbereitetes Fahrgestell mit eigens angefertigter Sportschaltung zur Verfügung. Frua lieferte das fertig karosserierte Fahrzeug noch im Juli desselben Jahres nach Rüsselsheim. Dieser silberne Wagen mit roter Lederausstattung wurde von Opels Versuchsabteilung ausgiebig getestet und auch für manche Spritztour genutzt.



angedeuteten Augenbrauen hervorblinzelten wie schon 1962 bei Fruas Supersportwagen Maserati 5000 GT, konnte der kleine Spider hübscher und italienischer nicht geraten.

### Ein zweites Versuchsfahrzeug für Opel

Und der Erfolg ließ nicht lange auf sich warten: Die Adam Opel AG

► Opel Kadett Spider auf dem Genfer Salon 1964. Für Blinker hatte die knappe Bauzeit von sieben Wochen nicht mehr gereicht. Opel-Vorstand Nelson J. Stork (rechts) diskutiert mit seinem Designchef Clare M. MacKichan Fruas Vorschlag. (Foto: LAT Photographic; Autocar 20.3.1964)

► Das Opel-Versuchsfahrzeug im für die Nationalausstellung 1884 im Turiner Valentino-Park nachgebauten mittelalterlichen Stadtkern Borgo Medioevale. (Foto: Pietro Frua, Turin)

▲ Für den Bau des zweiten Fahrzeugs stellte Opel ein vorbereitetes Fahrgestell zur Verfügung. Die Sportschaltung mit dem gegenüber dem Serien-Kadett zurückversetzten und verkürzten Schalthebel war eine Sonderanfertigung. (Foto: Karmann-Archiv, Osnabrück)

Neben der roten Lederausstattung unterschied sich das Opel-Versuchsfahrzeug vom Genfer-Salon-Fahrzeug unter anderem durch die Verwendung der größeren Rückleuchten und eines Walzentachometers des Serien-Kadetts. (Foto: Pietro Frua, Turin) ▼



Das Opel Versuchsfahrzeug mit Auszubildenden vor dem Opel-Werkstor in Rüsselsheim.  
(Foto: Archiv Eckhart Bartels, Ronnenberg) ▼



Als das Versuchsfahrzeug einmal am Rüsselsheimer Straßenrand parkte, wurde es von einem Schüler entdeckt und fotografiert. Seine Bilder gingen durch die deutsche Presse (inkl. Quick und Stern) und nährten so manchen Traum. So speulierte die Zeitschrift Mot in Heft 19 von 1964 unter der Überschrift „Opel-Karmann-Italsuisse“ über eine mögliche Fertigung im (damals gerade im Bau befindlichen) neuen Karmann-Zweigwerk in Rheine. Im Karmann-Archiv befinden sich noch heute die Fotos des an Frua gelieferten Fahrgestells.

Opel konnte sich jedoch nicht zu einer Serienfertigung des offenen Kadetts entscheiden. In Rheine wurde tatsächlich ab Sommer 1965 das Opel Diplomat A Coupé gebaut. Den Kadett Spider erwarb ein Mitarbeiter der Opel-Versuchsabteilung, dessen Frau den Wagen einige Jahre fuhr, bis sie ihn schließlich mit einem Motorschaden an einer Tankstelle zum Verschrotten abgab.



### Das Genfer Salonfahrzeug hat überlebt

Auf dem Genfer Salon im März 1965 stellte Frua das erste Fahrzeug erneut aus. Es hatte nun ebenfalls eine silberne Lackierung, einen Walzentachometer

◀ Berichte erschienen u.a. in der *Auto Motor und Sport* (17/1964) und der *Mot* (19/1964).



Mehrfach geänderte Instrumente des Genfer Salonfahrzeugs:  
drei Veglia-Rundinstrumente (März 1964), Bandtachometer des Kadett (März 1965) und vier  
Rundinstrumente vom Lotus Elan (nach März 1965).

(Fotos: Archiv Automobil Revue, Archiv GM Suisse, Stefan Dierkes) ▼



von 48 PS mit zwei Solex-Ver-  
gasern und einem größeren Aus-  
puffrohr auf 60 PS erhöhen ließ. Er  
fuhr das Fahrzeug 20 Jahre, bis er  
schließlich den Führerschein aus  
Altersgründen abgab. Nach zwei  
weiteren Besitzern in der Schweiz  
konnte der Spider schließlich 1994  
vom Autor dieser Zeilen erworben  
werden – der ihn seitdem regel-  
mäßig bei Oldtimer-Treffen zeigt  
und zu Urlaubsfahrten nach Italien  
nutzt.

Der handgefertigte Prototyp ist  
dank seiner serienmäßigen Kadett-  
Technik auch heute noch prob-  
lemlos fahr- und einsetzbar. Nach  
einem (unverschuldeten) Unfall zw-  
ischenzeitlich aufwändig restauriert,  
hat der Spider mittlerweile über  
230 Tsd. Kilometer auf dem Ta-  
cho und so manchen Alpenpass  
überquert. Zu seinen schönsten  
Momenten gehört, wenn ihn unter  
südlicher Sonne ein Italiener mit  
bewundernden Blicken und einem  
anererkennenden „bella macchina“  
auf den Lippen goutiert, was mit  
„schönes Auto“ nur unzureichend  
übersetzt wäre.

**Stefan Dierkes**

Eine ausführliche Dokumentation der



Geschichte aller  
von Pietro Frua  
gebauten Fahr-  
zeuge findet sich  
auf der Website  
des Autors:

[www.pietro-frua.de](http://www.pietro-frua.de)

vom Serien-Kadett (statt der ita-  
lienischen Rundinstrumente) und  
ein geändertes Emblem auf der  
Motorhaube.

Der Wagen wurde anschließend

an den Schweizer Ingenieur Ernst  
Schlatter in Uster verkauft, der sich  
wieder Rundinstrumente (diesmal  
vom Lotus Elan) einbauen und die  
Leistung des 1,0-Liter-S-Motors



▲ Das Genfer Salonfahrzeug beim Opel Kadett A-Treffen im Juni 2005 am Lago Maggiore.  
(Foto: Stefan Dierkes)

# Test auf Herz und Nieren

Der Bericht „Matsch as Matsch can: Ein GLAS auf Abwegen“ war gerade fertig (GCN 133), da erreichten mich noch einige interessante Infos über die Erprobung des Allzweckfahrzeugs „LKW 0,5t gl“. Diese Informationen stehen nun in voller Länge als PDF-Dateien auf der Clubhomepage. Darum bringe ich hier nur eine kurze Zusammenfassung der wichtigsten Fakten.

Am 6. und 7. Juni 1967 wurde der erste und bis dahin einzige Prototyp der Hans Glas GmbH einem gründlichen Test unterzogen. Anwesend waren einige Herren, die offensichtlich ein gewichtiges Wort bei der Entscheidung für die end-

gültige Auftragsvergabe durch die Bundeswehr mitzureden hatten. Außerdem sollten die Tests Aufschluss darüber geben, welche technischen Veränderungen für die weiteren Prototypen noch vorgenommen werden müssen.

Das zweitägige Programm umfasste die Vorstellung des Fahrzeugs mit den verschiedenen Ausrüstungsmöglichkeiten sowie Fahrten auf der Straße, im Gelände und auf dem Wasser.

**Jürgen Böttger**

Programm für Besuch von KB I am  
6./7. Juni 1967 in Dingolfing

1. Überprüfung des Produktions-, Entwicklungs- und Fertigungsstandes des ersten Prototyps 0,5 t.
2. Durchführung von Probefahrten auf Straßen, im Gelände und im Wasser.
3. Festlegung der letzten technischen Einzelheiten für die Anfertigung der weiteren Prototypen.

**6. Juni 1967**

Um 14<sup>02</sup> Uhr (Hauptbahnhof Regensburg) Abholung der Herren leitender Regierungsdirektor Gmeiner und Diplomingenieur Hessenbruch

Fahrt nach Bogen

Ab 15.30 Uhr Wasserübungsplatz des Pi Btl. 4, Bogen/Donau.

Ein- und Ausfahrten im stehendem Wasser

Ein- und Ausfahrten in fließendem Wasser

Die Fahrten werden ausgeführt:

nur Räder angetrieben,  
Räder mit Schneeketten und  
mit Schraubenantrieb.

Fahrten im Gelände des Pi Btl. 4.

Gegen 18.00 Uhr Fahrt nach Dingolfing

x) **7. Juni 1967**

8.30 Uhr Vorstellung des Fahrzeugs mit den verschiedenen Geräten, Waffen und Ausrüstungen beladen.

10.00 bis 12.00 Uhr Fahrt auf Straße und im Gelände. Hier stehen uns 0,25 t AU für Vergleichszwecke zur Verfügung.

Ab 14.00 Uhr Fahrt im Wasser. Ermittlung der Geschwindigkeiten im Wasser und zwar:

Nur Räder angetrieben,

Räder mit Schneeketten und

Mit Schraubenantrieb.

Ein- und Ausfahrversuche bei verschiedenen Böschungswinkeln.

Ab 15.30 Uhr die unter Punkt 3 und 4 vorgesehenen Besprechungen

x) 8.30 - 9 Uhr Filmvorführung eines Geländeschwimmwagens ab 9 Uhr siehe oben

Die Durchführung des Testprogramms wurde in Wort und Bild festgehalten. Hier ein paar Beispiele für die Variabilität und Vorschläge für die möglichen Ausrüstungen.

Die mittlere Sitzbank ist (wie auch die hintere Bank) umklappbar ▶

▼ Transporthalterung für kleine „Kobra“-Raketen



Dieses Zubehör dient der schnellen Verlegung eines Fernmeldekabels ▲

Den folgenden Fotos ist zu entnehmen, dass der GLAS 0,5 t nicht geschont wurde. Getestet wurde auf dem Panzerübungsgelände

Landshut. Ob mit vier oder sechs Personen besetzt: Der Allradantrieb musste den dicksten Matsch bewältigen.



Wasserfahrt mit Schneeketten ▲

▼ Antrieb nur durch die grobstolligen Hinterräder



Starker Vortrieb durch die Schraube ►

<b>GLAS</b>		Erster Schwimmversuch in fließendem Wasser - Lkw 0,5 t	Blatt 1 6. 6. 1967
<u>Gemessene Wasserströmung:</u>		0,4 m/sek.	
in stehendem Donauarm		7,0 bis 7,4 km/h	
in fließender Donau			
<u>Wassertiefe:</u>		ca. 3,20 m	
in stehendem Donauarm		3,20 bis 3,80 m	
in fließender Donau			
<u>Wendekreis im Wasser:</u>		<u>Linksbogen</u>	<u>Rechtsbogen</u>
bei Antrieb durch Räder		12 m	12 m
bei Antrieb durch Räder mit Schneeketten		10,5 m	10,5 m
mit Schraubenantrieb		6 m	8 m
<u>Gemessene Geschwindigkeit im Wasser:</u>		1. Fahrt	2. Fahrt
bei Antrieb durch Räder		3,5 km/h	3,45 km/h
bei Antrieb durch Räder mit Schneeketten		4,4 km/h	4,0 km/h
mit Schraubenantrieb		8,3 km/h	8,1 km/h

Die Ergebnisse der Testfahrten wurden schriftlich festgehalten. Hier als Beispiel die Tabelle mit der Auswertung der Schwimmversuche auf der Donau bei Bogen. Die Wassertiefe betrug bis zu 3,80 m.



# GLAS und BMW – Das Dream-Team?

Thomas Weber befasst sich im folgenden Text mit dem Aus von GLAS. Er untersuchte dazu Berichte und Meldungen in Auto, Motor und Sport aus dem Jahr 1967, die sich mit der Übernahme von GLAS durch BMW beschäftigten. Hat auch die Presse einen kleinen Anteil am Tod der GLAS Automobile?

Am 22. August 1964 strahlte der Hessische Rundfunk eine (sehenswerte) Reportage über die GLAS Automobilwerke aus (siehe QR-Code HR). GLAS wird als Beispiel dafür vorgestellt, dass auch ein kleiner Familienbetrieb in der Welt der Großkonzerne überleben kann. Selbst die – zumindest aus heutiger Sicht – vorsintflutliche Handarbeit wird als Vorteil dargestellt, weil sie weniger Investitionen erfordere als die Automation und auf die relativ geringen Stückzahlen abgestimmt sei. Andreas und Hans Glas kommen zu Wort. Beide geben sich zuversichtlich, weiterhin bestehen zu können, ohne einen stärkeren Partner zu suchen, weil sie „sich der Grenzen [ihrer] Leistungsfähigkeit bewusst“ seien. Laut Hans Glas sei das Erfolgsrezept „Arbeit, Fleiß, Ausdauer und Ideen“. Und: „Den Stein, der uns zu schwer ist, den heben wir nicht.“ Mut mache auch, dass für den GLAS 1700 (angeblich) 10.000 Bestellungen vorlägen.

*AMS sieht das Zusammengehen von GLAS und BMW kritisch ▼*



▲ Andreas Glas nennt die Übernahme durch BMW „Verlobung“ (Video des BR)

### Der Einstieg in den Ausstieg

Gerade einmal zwei Jahre später, am 1. September 1966, sieht die Lage schon sehr viel anders aus. Der Bayerische Rundfunk bringt einen aufschlussreichen Bericht über die Hans Glas GmbH nach dem Einstieg der BMW AG (siehe QR-Code BR). In munterem Tonfall beginnt der Sprecher aus dem Off, die Modellpalette einschließlich des neuen CL und des V8 vorzustellen, er plaudert über die Sämaschinenproduktion – es sei die größte Deutschlands –, und er erläutert, dass die Fabrik auf die Typenvielfalt vom Goggomobil bis zum V8 eingestellt sei. Nach wie vor sei die Produktion handwerklich geprägt. Die Zusammenarbeit mit Pietro Frua wird hervorgehoben.

Bis hierhin mutet die Reportage fast wie eine Werbesendung für die Hans Glas GmbH an, doch im Folgenden geht sie auf den Einstieg von BMW bei GLAS ein. Für 25 Millionen DM

habe Glas an BMW verkauft, „ein schönes Geschäft“ sei das. Ein unsicher wirkender Andreas Glas, der den Blick in die Kamera meidet (siehe Foto), erläutert die Zusammenlegung der Verkaufsorganisationen der beiden Firmen, spricht von einer „Verlobung“, den sich ergänzenden Typenprogrammen, erhofft sich eine Stärkung beider Partner auch durch die Zusammenarbeit im Einkauf. Alles in allem ein wenig überzeugender Auftritt. Andreas Glas scheint mir hier schlecht beraten worden zu sein. Und die schief sitzende Krawatte unterstreicht den Gesamteindruck, dass hier einiges im Argen liegt. Die Außenwirkung kann nur fatal gewesen sein.

### Verwirrende Meldungen ...

Schaut man sich die Berichterstattung von Auto Motor und Sport (AMS) im Jahrgang 1967 bezüglich der Entwicklung bei GLAS an, kann

BMW und GLAS, zwei Seelen, ein Gedanke: Ich kann mir gar nicht vorstellen, wie wir im Frühjahr gemeinsam singen wollen...“ ▼



▲ Werden die beiden Automobilwerke harmonieren?

# ganz kurz

## Eine Umsatzsteigerung

um etwa 100 auf 300 Millionen Mark hat BMW in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres gegenüber der vergleichbaren Vorjahreszeit erzielt. Im ersten Vierteljahr 1967 lagen die Neuzulassungen von BMW um 34 Prozent über denen des 1. Quartals 1966. Bei Glas war ein Rückgang um 32 Prozent eingetreten. Ein großer Teil des Zuwachses entfällt auf den BMW 1600.

▲ Zulassungszahlen: BMW gewinnt, GLAS verliert

man den Eindruck bekommen, dass die Presse einen nicht unbedeutenden Anteil am Niedergang des Dingolfinger Autoproduzenten hatte. Im Januar wurde eine Karikatur veröffentlicht. Noch ein Jahr zuvor hätte man sie als Warnung vor den leistungsstarken TS- und GT-Typen verstehen können, nun weist sie auf den Klotz am Bein hin, zu dem GLAS für BMW werden könnte. Dazu passt im Februar das Foto zweier Vögel – BMW und GLAS –, die sich fragen, wie sie zusammen singen sollen. Im selben Heft findet sich eine Meldung, nach der BMW versucht, die

# ganz kurz

## BMW arbeitet

zur Zeit an der Reorganisation der Glas-Werke. Mit Direktor Bönsch, der als dritter Geschäftsführer zu Glas beordert wurde, gingen 25 BMW-Inspektoren nach Dingolfing, die die Produktionsmethoden überarbeiten und die Fertigungsqualität heben sollen. Das Glas-Automobilprogramm soll vom Goggomobil bis zum großen V8-Coupé nahezu in vollem Umfang weitergebaut und weiterentwickelt werden. Eingestellt werden lediglich der Typ 1004 sowie die Cabriolet- und Coupé-Versionen der kleinen Vierzylinder-Baureihe. Als besonders zukunftsträchtig betrachtet BMW die GT-Typen, die intensiv weiterentwickelt und forciert werden sollen. Wie bisher wird Glas auch weiterhin Bundeswehraufträge (Aufbauten für Militärfahrzeuge) durchführen. Über die Glas-Landmaschinenproduktion ist noch nicht entschieden. Man wird versuchen, sie vom Automobilbetrieb vollkommen abzutrennen.

GLAS Werke zu reorganisieren. Direktor Bönsch und 25 Ingenieure von BMW sollen die Produktionsme-

# ganz kurz



Das Glas V 8-Coupé wurde bei BMW überarbeitet und wird nun mit einem auf 3 Liter vergrößerten Motor von 160 PS angeboten. Das Fahrwerk wurde ebenfalls neu abgestimmt und die Innenausstattung geschmackvoller ausgerichtet. Am Heck soll über dem Glas-Schriftzug das BMW-Markenzeichen für Qualität bürden. Die 3 Liter-Version kostet DM 23 850.—, die 2,6 Liter-Version DM 22 500.—.

## Eingestellt

hat BMW die Produktion der Typen Glas 1300 GT und 1700 GT. Das Coupé wird jedoch zur IAA in Frankfurt (14.—24. September)



voraussichtlich mit einem neuen BMW 1600 TI-Motor eine zweite Premiere feiern. Die Fertigung des BMW 1800 TI wurde ebenfalls beendet.

◀ Solche Meldungen...

...stärken nicht das Vertrauen in GLAS ▲

methoden überarbeiten und die Qualität heben. Nach dieser Meldung hat BMW vor, alle GLAS-Typen außer dem 1004 und dem 04-Cabrio weiterzubauen. Der GT solle „forciert“ werden, die Bundeswehraufträge weiterlaufen und die Landmaschinenproduktion von den anderen Sparten getrennt werden. Das klingt zunächst noch recht positiv, doch in Heft 10 beschreibt

Hat das nicht zentrierte GLAS-Emblem denn keiner bemerkt? ▼



men, schlägt Wurm vor, den GLAS 1700 mit der Karosserie, dem Fahrwerk und dem Motor des BMW zu bauen, mit BMW-Emblem. Fertigungstechnisch sei dies von Vorteil. Also soll ein BMW als BMW gebaut werden, ein „genialer“ Vorschlag, den die BMW AG – so die Meldung in AMS im Dezember 1967 – in die Tat umsetzt mit der Ankündigung, der GLAS 1700 werde eingestellt, ebenso wie der 1304 TS. Zuvor hatte AMS in Heft 19 noch in einem Artikel, der schmeichelhaft mit „Bayrisch Kraut“ betitelt ist, von der Idee berichtet, den BMW 1800 „auch unter dem Namen GLAS zu bauen“. Davor sei man „bisher“ zurückgeschreckt, nicht aber davor, die Garantie auf GLAS-Fahrzeuge auf die üblichen 6 Monate und 10.000 km zu reduzieren (Heft 16).

**... und die Folgen für GLAS**  
 Mehrmals finden sich im AMS Jahrgang 1967 Meldungen zum Umorganisation der GLAS-Werke: eine Verminderung der Belegschaft von 4.300 auf 2.600 werde angestrebt (Heft 25), zum Jahresende werden 600 Arbeiter entlassen, aus GLAS werde BMW Dingolfing (Heft 26). All dies sichere Zeichen, dass GLAS keine Zukunft hat. Undertessen gehen die Zulassungszahlen bei GLAS zurück. Sicher ist dies auch der wirtschaftlichen Lage jener Jahre geschuldet, GLAS scheint aber besonders betroffen: so wird beispielsweise im März 1967 ein Rückgang von rund einem Drittel verzeichnet auf nun 1.866 Fahrzeuge. Im ersten Quartal verliert GLAS 32% der Neuzulassungen, dagegen legt BMW gegen den Trend 34% zu. Auffällig sind im Anzeigenteil der AMS die zahlreichen Angebote von neuen, also noch nicht zugelassenen GLAS, sowie von neuwertigen, für die zum Teil noch Garantie geleistet wird. Diese Fahrzeuge werden alle mit deutlichem Nach-

Verwirrend sind die Nachrichten in AMS auch zum GT. Nach der oben erwähnten Meldung vom Jahresanfang heißt es in Heft 13, der GT sei eingestellt worden, werde aber zur IAA mit BMW-Motor wiederauferstehen. Im nächsten Heft wird diese Meldung widerrufen: Nur das Cabrio werde nicht mehr produziert. Ob BMW selbst diese Unsicherheiten schürt oder ein Missverständnis vorliegt ist einerlei: dem Vertrauen der Kunden sind solche Meldungen nicht zuträglich. Und schon ein Vierteljahr später steht der BMW 1600 GT auf dem BMW-Stand der IAA.

## GLAS

- GLAS 1700, fabrikneu, anthrazit, wegen Nichterhaltung des Vertrages für DM 8100.- zu verkaufen. GLAS 1700, Bauj. 65, tanngrün, 56.000 km gel., für DM 4600.- zu verk. W. Kumatat, 3422 Bad Lauterberg, Tel. 0 55 24 - 436.
- GLAS 1204, azurblau, 40.000 km, Bauj. 65, Kléber V10, Radio, Breit- u. Weitstrahler, Bestzustand. Hans Baisch, 7401 Waldorf, 29 076
- Suche sehr gut erhaltenen Glas 1700 oder 1304 gel., mit 5-Ganggetriebe, nicht über 10.000 km, oder Vorführungswagen bis 5/4 Preisnachlaß. Georg Wolf, 7951 Schwende, Post Dietmanns, Krs. Biberach, 29 077
- GLAS 1300 GT, tanngrün, Baujahr 5. 1966, 16.000 km, Zwei- und Gargenwagen, wie neu, im Winter stillgelegt, unfallfrei, keine Rennen und Rallyes, mit versch. Zubehör, Kauf eines größeren Wagens. Preis- idee DM 9000.-, Tel. Bonn 5 69 81 (Mo.-Fr.) 29 268
- GLAS 1300 GT, astralweiß, Bauj. 8. 1965, 35.000 km, wegen Stellungswechsel nach den USA zu verk. U. Vernicke, 44 Münster, Bernhardtstr. 1, Tel. 02 51 - 4 50 14. 29 054
- Möchten Sie DM 2000.- sparen?**  
 Fabrikneuer Glas 1700, noch nicht zugel., mit voller Werksgarantie, inkl. neuem Blaupunkt-Frankfurt-Radio, Neupreis ins- gesamt ca. DM 10.000.-, von Privat aus persönlichen Gründen für DM 8000.- zu verkaufen. Farbe dunkelgrün, mit brauner Innenausstattung! BMW od. kleiner sportlicher Wagen wird in Zahlung genommen. Stefan Vopat, 478 Lippstadt, Weidegrund 9, Tel. 0 29 41 - 53 82, nach 19 Uhr. 29 052
- Gelgenheit!** Glas 1304 TS, Bauj. Aug. 65, 55.000 km, tanngrün, mit Radio, Marchol-Breitstrahler, Kléber, V 10 und viele Extras, von Privat zu verkaufen. Sehr guter Zustand, Preis DM 4200.-, Zuschriften unter Nr. 407 oder Telefon 06 51 - 3 15 56 und 7 84 93. 30 632
- GLAS 1304 TS-Coupé, 2. 67 9500 km, metall-silber, Sperrdiff., ca. 200 km, keine Rennen, zu verkaufen, Raum Remscheid-Solingen. Eilangebote unter Nr. 385. 30 610
- GLAS 1300 GT, neu, 3000 km, umständeh. f. DM 9000.- abzugeben. Tel. Aachen 1 27 26. 30 512
- GLAS 1300 GT, tanngrün, fabrikneu, mit größerem Preisnachlaß, wegen Rücktritt vom Vertrag abzugeben. Sehr guter Zustand, Bauj. 66, 32.000 km, ab- GLAS 1304 TS, Bauj. 65, 5100.-, Finanz- zierung möglich. Telefon 0 72 31 - 58 92. 30 459
- Glas-Motor 1004/1204, auch defekt, gesucht. Tel. 0 47 21 - 2 26 88, nach 20 Uhr. 30 555
- GLAS 1300 GT-Coupé, 22.000 km, Bauj. 65, 85 PS, verkaufe gegen Barzahlung für DM 5950.-, Rodriguez, 6701 Ungstein, Kirchgasse 27. 30 545

## Rarität

- GLAS 1704, einz. Exemplar in Deutschl., 1,7 Ltr.-TS-Motor, 100 PS, im Glas 1304 TS, vom Werk im Klein. Serie für Amerika gebaut (ca. 50 Stück). Bauj. Nov. 66, rot, 19.000 km, Spitze 185 km/h, Beschl. 0-100 km/h in 8,3 sec, Fahrbericht in „mot“ Nr. 9 vom 22. 4. 67, wegen Fam.-Zuwachs leider zu verkaufen. Wolf Engelen, 6800 Mannheim, E 2, 12-13, Tel. 2 38 01.02. 30 469
- GLAS 1204 TS, 64, 35.000 km, TÜV 3. 69, Reifen (Kléber), Botterne Bremsantl., Kupp- lung, alles neu, Auspuffantl. 1304, Radio, DM 3750.-, Tel. Grevenbroich 85 77. 30 448
- GLAS 1700 GT Cabrio, rot, schwarzes Ver- deck, 5-Gang, fabrikneu, noch nicht zu- gelassen, Neupreis DM 15.000.-, für DM 11.000.- von Privat zu verkaufen. Telefon Stuttgart 62 44 39. 30 248
- GLAS 1304 Limousine, rot, 36.000 km, Dreh- zahlmesser, Gürtelzitzen, unfallfrei, Zul. 11. 65, sehr guter Zustand, 2. Hand, für nur DM 3580.- zu verkaufen. Auto-Bach KG, 625 Limburg/L., Marktstr. 8, Tel. 50 75. 30 426

▲ Der Anzeigenteil in AMS quillt über von günstigen GLAS Angeboten

Alexander Wurm in seinem „automobilistischen Image-Kompendium“ die Zukunft von GLAS wenig optimistisch. Bezüglich des Images von GLAS bestehe Unsicherheit, weil „nach der Übernahme von GLAS durch BMW nur noch Augenzeugen genau wissen, welche Typen eigentlich weitergebaut werden“. Das GLAS-Image sei durch BMW verbessert worden, aber es bestehe eine „Tendenz, lieber gleich einen ‚richtigen‘ BMW zu kaufen“. Um dieser Tendenz nachzukom-

men, schlägt Wurm vor, den GLAS 1700 mit der Karosserie, dem Fahrwerk und dem Motor des BMW zu bauen, mit BMW-Emblem. Fertigungstechnisch sei dies von Vorteil. Also soll ein BMW als BMW gebaut werden, ein „genialer“ Vorschlag, den die BMW AG – so die Meldung in AMS im Dezember 1967 – in die Tat umsetzt mit der Ankündigung, der GLAS 1700 werde eingestellt, ebenso wie der 1304 TS. Zuvor hatte AMS in Heft 19 noch in einem Artikel, der schmeichelhaft mit „Bayrisch Kraut“ betitelt ist, von der Idee berichtet, den BMW 1800 „auch unter dem Namen GLAS zu bauen“. Davor sei man „bisher“ zurückgeschreckt, nicht aber davor, die Garantie auf GLAS-Fahrzeuge auf die üblichen 6 Monate und 10.000 km zu reduzieren (Heft 16).

# Wurms automobilistisches Image-Kompendium

## Glas

Zur Bildung eines klar umreißbaren Glas-Images ist es bisher noch nicht gekommen. Immer, wenn man sich gerade an einen Glas gewöhnt hatte, kam ein neuer heraus. In der Öffentlichkeit besteht darum weitgehende Typen- Unsicherheit. Als allgemein bekannt kann lediglich das kleine Goggomobil angesehen werden. Die Unsicherheit wurde dadurch verstärkt, daß nach der Übernahme durch BMW nur noch Augenzeugen genau wissen, welche Typen eigentlich weitergebaut werden.

Die Verbindung mit BMW hat das Glas-Image angehoben. Der von manchen Käufern geäußerte Verdacht, daß sich die Veränderungen auf das Aufkleben des BMW-Gütezeichens beschränkten, ist laut BMW-Direktor Bönsch unbegründet. Trotzdem besteht die Tendenz, lieber gleich einen „richtigen“ BMW zu kaufen.

Die letztgenannte Tendenz sollte vielleicht nicht ganz unberücksichtigt bleiben. So wäre es denkbar, daß man den Glas 1700 mit Karosserie, Fahrwerk und Motor des BMW auf den Markt bringt, wobei durch Verwendung des Markenzeichens BMW die letzten Unklarheiten beseitigt werden könnten. Auch fertigungstechnisch hätte dies Vorteile.






lass abgegeben, sicher auch eine Folge der Verunsicherung, was die Zukunft von GLAS angeht.

### Negative Tests sind keine Werbung

BMW selbst scheint auch eher desinteressiert zu sein, GLAS-Produkte zu vermarkten. So gibt es 1967 in der AMS außer der tristen Werbeanzeige (Team), die in den GCN Heft 132 auf Seite 53 vorgestellt wurde, nur eine einzige Anzeige (1300 GT – Un-Bekanntheitsgrad), gegen Jahresende dann noch eine Werbung für den 1600 GT.

Zu der Zeit erschien in der Presse eine ganzseitige Werbeanzeige von BMW mit dem Titel „Warum es sich lohnt, einen GLAS zu kaufen“. Bemerkenswerterweise wird nicht das hübscheste Modell aus dem Hause GLAS abgebildet, der GT, sondern ein 1304, immerhin mit Zusatzscheinwerfern. Die Werbetexter betonen, dass BMW allen GLAS-Typen eine „gesicherte Zukunft“ garantiert, sie heben die Qualität der Fahrzeuge hervor sowie das Vertrauen, das BMW in diese Fahrzeuge setzt. Für die Kunden stünden nunmehr nicht nur die GLAS- sondern auch die BMW-Händler bereit – eine Aussage, die wohl nie in vollem Umfang gestimmt hat, denn viele BMW-Vertretungen hatten kaum Interesse an den Produkten aus Dingolfing. Die Anzeige wirkt zwar seriös, aber wenig ansprechend, phantasielos. So kann man sich fragen, ob BMW wirklich ernsthaft interessiert war, die Marke GLAS zu erhalten. Dieselbe Frage stellt sich auch bei der Lektüre eines Berichts in der Autozeitschrift MOT zur IAA 1967. Dort ist ein GLAS 1304 mit nicht zentriertem Emblem im Grill abgebildet (siehe Foto) – Beleg für die lasche Qualitätskontrolle durch BMW? Dreimal werden 1967 GLAS-Typen von AMS getestet. Da ist einmal der Vergleichstest in Heft 11, in dem der 1304 CL gegen Kadett, 12 M, Käfer und NSU 110 antreten muss. Erwartbar wird er verrissen, Karosserie, Fahreigenschaften, Komfort können nicht mithalten, nur der Motor wird (zu Recht) gelobt. (Hätte mein Vater im April 1968 diesen Test gekannt, schriebe ich vermutlich nicht diese Zeilen.) Ein weiterer Test befasst

▼ Fazit von AMS: „Viel Abenteuer fürs Geld“

 	<h2 style="margin: 0;">Glas 1304 TS</h2> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;">Vollglas</p> 
 	<h2 style="margin: 0;">Glas 3000 V8</h2> <p style="font-size: 1.2em; margin: 0;">Doppelglas</p> 

▲ „Ohne Risiko schnell sein. Ein Wagen mit komfortablem Charakter.“

## BRIEFE

### Test Glas 1304 TS

(Siehe Heft 21, Seite 57 und „Briefe an die Redaktion“, Heft 22)

Schwer enttäuscht haben mich Leistung, Spitzengeschwindigkeit und Drehfreudigkeit Ihres Testwagens. Ich kann nicht verstehen, daß der Motor schon bei 6000 U/min nahe an der Flattergrenze sein sollte, testeten Sie doch vor 2 Jahren einen 1204 TS, der spielend bis 7000 U/min drehte und eine Spitzengeschwindigkeit von 163 km/h erreichte.

Ich fahre selbst einen 1304 TS und dieser dreht gut und gerne 7000 U/min, allerdings mit einer anderen Nockenwelle (von der Firma Schleicher, München) und mit 40er Vergasern vom 1700 GT. Ich nehme daher an, daß Sie ein ausgesprochen schlechtes Exemplar erwischt haben. Jeder serienmäßige 1304 TS bringt es auf über 170 km/h. Auch dürften sich die Beschleunigungszeiten um einiges verbessern, wenn der Motor bis 7000 Touren gedreht werden kann.

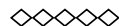
Um die Straßenlage des Glas zu verbessern bedarf es keinerlei großer Kunststücke. Bei Otto Lux, Essen, gibt es einen Tieferlegungssatz für die Hinterachse zu 39.50 DM sowie breitere Felgen. Das Tieferlegen, in Verbindung mit etwas härterer Stoßdämpfereinstellung und einem anderem Reifendruck von 2,3 atü vorne und 2,0 atü hinten, bringt eine erhebliche Verbesserung der Straßenlage. Als idealer Reifen bietet sich der Kléber V 10 geradezu an. Das Untersteuern kommt dann nur noch bei Talabwärtsfahrten zum Vorschein.

Ich frage Sie: Wo erhält man sonst für knapp 8000 DM 5 Gänge, Sperre, Konis und bullige 85 PS?  
Ludwig Brandmaier, München

**Auch wir hatten den Eindruck, daß der Testwagen nicht drehfreudig genug war. Eine Stuttgarter Glas-Vertretung war leider nicht in der Lage, diesen Mangel abzustellen.**  
Die Redaktion



Der Bericht über den Glas 1304 TS erscheint mir ziemlich grotesk. Meine Frau fährt einen solchen Wagen schon 38 000 km; das Auto erreicht eine Spitze von 177 km/h, woLai die Tachonadel etwa 196 anzeigt. Aber nicht nur die Geschwindigkeitsangaben sind völlig irreführend in Ihrem Test. Auch die Verbrauchsangaben und Beurteilung der Fahreigenschaften sind meines Erachtens frei erfunden.  
Helmut Leuschner, Hamburg



Ende März dieses Jahres bin ich von einem 12 M Coupé auf besagten Glas umgestiegen. Nach 15 500 Kilometern fühle ich mich recht glücklich über meinen seinerzeitigen Entschluß, ein Mitglied des Glas-Sekte zu werden. Diese verschworenen Glas-Fahrer blinken einander nicht umsonst zu, wenn sie sich auf irgendeiner Straße begegnen. Ich glaube, daß dies aus Begeisterung über Ihren „Kohlenkasten“ geschieht. Mit dem TS kann man so ziemlich alles „versägen“, was unter 10 000 DM kostet. Doch auch ohne Gegner kann man mit diesem Auto sagenhafte Stundenmittel herausfahren. Es sollte nur trocken sein, denn sonst kann man gleich rodeln gehen.

Peter Joos, Esslingen

▲ Viele Leser teilen nicht die negative Bewertung des GLAS 1304 TS

sich mit dem 1304 TS („Vollglas“), ebenfalls ein Verriss, aber nicht ohne Sympathie für das Fahrzeug geschrieben, und schließlich folgt im Herbst des Jahres der Test des 3000 V8 („Doppelglas“). Der Tester Reinhard Seiffert lobt das Fahrzeug zwar nicht uneingeschränkt, bilanziert aber, „dass der GLAS in seiner Gesamtkonzeption richtig“ liege, denn es gebe „einen echten Bedarf für viersitzige Coupés dieser Art“, die gleichermaßen Komfort und gute Fahrleistungen böten.

### GLAS-Fahrer empören sich

Geradezu rührend nehmen sich die Reaktionen der GLAS-Fahrer unter den AMS-Lesern auf die Tests aus. Mit Vehemenz treten sie zum Teil für „ihre“ Fahrzeuge ein, die Leistungsfähigkeit spielt dabei eine besondere Rolle – zu einer Zeit, da selbst auf Landstraßen noch keine Geschwindigkeitsbegrenzung sportlich ambitionierte Fahrer ausbremste. Legendär ist die Zusage eines Lesers, der von einer Höchstgeschwindigkeit des 1304 TS von 177 km/h schreibt.

Aber weder die halbwegs positive Bewertung des V8 noch die „Treue“ der GLAS-Fahrer können das Ende abwenden. Innerhalb eines Jahres haben sich die Ankündigungen der BMW AG ins Gegenteil verkehrt. Aus dem Weiterbau fast aller Typen wurde ein Kahlschlag: der 1304 TS, die GT-Typen und die 1700er Limousine wurden fallengelassen, 1304 und CL blieben noch ein paar Monate und natürlich das Goggomobil.

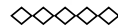
**Thomas Weber**

Hier sehen Sie Berichte der Rundfunkanstalten über die Situation bei GLAS vor (HR) bzw. nach der Übernahme (BR) durch BMW:



Es ist mir leider unverständlich, daß Sie als Kraftfahrzeugprüfer nicht vergessen können, daß die Glas-Werke dieses kleine Goggomobil bauen. Sie sprechen in Ihrem Test vom kreischenden und stets in Ölwolken gehüllten Goggo und lassen unbeachtet, daß die Fahrzeuge für eine bestimmte Käuferschicht gebaut werden. In jedem Testbericht bekommt die Firma Glas ihr Goggomobil aufs Butterbrot geschmiert. Und komisch: Mit großer Sicherheit fehlt im BMW-Test die Wanze Isetta.

Hans Tegethoff, Paderborn



Hunderte von rennsportbegeisterten jungen Männern konnten sich den Glas 1304 TS kaufen, weil sein Preis nicht höher ist als der eines Mittelklassewagens für Alltagszwecke und dieser Wagen trotzdem – leistungsgesteigert und nach Anhang J durch eigene Arbeit und erschwinglichen Kostenaufwand – schnell und konkurrenzfähig ist.

Ihr Tester läßt unerwähnt, daß der Glas 1304 TS in der Rennsaison 1966 in der Tourenwagenklasse bis 1300 ccm das erfolgreichste deutsche Rennauto war und es auch in der diesjährigen Saison ist, wobei ihm allerdings im Alfa GTJ ein von vornherein überlegener Konkurrent entstanden ist, ein Gran Turismo Sportwagen, der bei dem derzeitigen Stand der Homologierungsbestimmungen in der Tourenwagenklasse starten darf. Trotz des nach Meinung Ihres Tester allzu primitiven Fahrwerks ist der Glas 1304 TS bei Rundstreckenrennen oft schneller als der Glas GT.

Beim 500 km-Rennen auf dem Nürburgring 1966 war er, gefahren von dem jungen Privatfahrer Karl Heinz Becker, Steinhagen, je Runde über 3 Sekunden schneller als der Glas 1300 GT des bekannten Sportfahrers Bodmer, Rundenzeiten: unter 11 Minuten!

Dr. Felix Riedel, Wolfsburg

BMW's verzweifelter Versuch, GLAS am Leben zu halten? ▼

## Warum es sich lohnt, einen GLAS zu kaufen:



## BMW garantiert GLAS Automobilen eine gesicherte Zukunft.

GLAS hat sich BMW angeschlossen. Die wirtschaftliche Position ist damit stärker als je zuvor. BMW garantiert: Das GLAS Programm wird weitergebaut. In vollem Umfang! Das heißt: Sie können sich unbedenklich einen neuen GLAS kaufen. Er wird seinen hohen Wiederverkaufswert behalten. Ein weiterer Vorteil: Zusätzlich zu den GLAS Werkstätten steht Ihnen künftig auch das BMW Kundendienst-Netz zur Verfügung.

## GLAS Automobile haben das Vertrauen von BMW.

Vor der Vereinigung beider Firmen testeten BMW Techniker die GLAS Modelle. Ergebnis: Sie sind sportlich und formschön. Sie sind technisch modern und mit großer Sorgfalt und Liebe zum Detail gebaut. BMW hat es für wert gefunden, diesen Automobilen Vertrauen zu schenken. Tun Sie es auch. Machen Sie eine Probefahrt bei Ihrem GLAS- oder BMW Händler.

Ihr nächster Wagen: Glasklar – ein GLAS!

**GLAS**

Hans Glas GmbH – Tochterunternehmen der Bayerischen Motoren Werke AG.

## Mitgliedervorstellung

# Michael Semrad

## Der neue Ansprechpartner in Österreich

40 Jahre lang war Herwig Wilk für den Club der internationale Ansprechpartner für Österreich. Im Frühjahr hat er dieses Amt abgegeben. Zu seinem Nachfolger wurde Michael Semrad ernannt, der sich hier kurz vorstellt.

Ich bin Mess- und Regeltechniker mit Schwerpunkt Prozessautomatisierung, verheiratet, wohnhaft in Wien und seit gut einem Jahr in Pension.

Mein Vater hatte eine GLAS-Vertretung in Lienz in Osttirol. So bin ich schon recht frühzeitig mit Goggomobil, Isar und dem 04 in Berührung gekommen. Mein erstes Auto war ein Isar 700 Kombi, später hatte ich einen 1304 TS. Beide besitze ich leider nicht mehr. Einige Fahrzeuge später, Anfang der 80er Jahre, habe ich einen rostigen Peugeot gegen ein rostiges GT Cabrio eingetauscht.



▲ 2021 wurde die GT-Restaurierung gestartet

Seit dieser Zeit bin ich im GLAS Club und auch immer wieder mal bei Treffen dabei. Mit dem Cabrio bin ich ein paar Jahre gefahren. Doch während

des Hausbaus in Wien musste es in der Garage im Keller eingelagert werden. Langsam verschwand es hinter dem Restmaterial vom Hausbau und geriet fast in Vergessenheit.

Vor drei Jahren hat unser Enkel das Cabrio entdeckt. Ich musste ihm dann die baldige Restaurierung versprechen. Im Laufe der Jahre habe ich Teile gesammelt und eine Motorinstandsetzung begonnen. Letztes Jahr wurde dann die GT Cabrio Restaurierung gestartet. Unser Enkel ist ebenso begeistert wie ich und bei jeder Gelegenheit zu einer Ausfahrt mit dem Goggo oder bei der Reparatur dabei. Ich versuche, ihm die Technik näher zu bringen und mit Hilfestellungen in die Arbeiten einzubinden. Wenn ich die Karosserie des Cabrios wieder in der Garage habe, will er unbedingt beim Zusammenbauen dabei sein. Die fertig restaurierten Teile liegen alle griffbereit.

Nach dem letzten Treffen in der Schweiz habe ich zwischendurch eine Goggo Limousine restauriert. Der Bericht zur Restaurierung steht auf der Homepage des Clubs (1). Mit diesem Goggo sind wir auch regelmäßig beim Seiberer Bergpreis und bei Ausfahrten um Wien



dabei. Das Foto zeigt mich mit dem Pokal für den 3. Platz in der Klasse bis 750 cm<sup>3</sup>. Leider werden die Goggos immer weniger. Heuer war ich der einzige, der ein Goggomobil fuhr. Der Seiberer ist ein Gleichmäßigkeitsrennen und daher auch für Goggos machbar. Wer sich dafür interessiert, kann mal hier schauen: [www.seiberer.at](http://www.seiberer.at)

Weiters besitze ich noch ein paar Motorräder aus den 70er und 90er Jahren, Zwei- und Viertakter. Leider ist die Zeit für Ausfahrten immer etwas knapp. Ob wir nächstes Jahr mit dem Goggo oder dem GT zum Treffen kommen, kann ich noch nicht abschätzen.

**Michael Semrad**

Mit diesem QR-Code kommen Sie zur Restaurierung des Goggos



▾ Auch bei Reparaturen ist der Enkel dabei: „Früh übt sich ...“



Am Start: Michael fuhr in der Klasse bis 750 cm<sup>3</sup> ▾



## Unser Nachwuchs

Unsere jungen Clubmitglieder kommen in den Clubnachrichten relativ selten zu Wort. Das möchte ich gerne ändern, darum hatte ich einigen als „Gesprächsgrundlage“ einen Fragebogen zugeschickt. Im letzten Heft machte Marco Reisacher den Anfang und heute werde ich die Jungmitglieder Robin Novak und Marco Colapietro vorstellen.

Gut, wenn man ein Transportfahrzeug hat ▼



Robin Novak ist 17 Jahre alt. Er kommt aus Spaichingen und macht gerade eine Ausbildung zum Mechatroniker. 2019 besuchte er die Oldtimermesse in Ulm, wo er dem GLAS Club beitrug. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte er seine Eltern nach langer Überzeugungsarbeit dazu bringen können, ihm zum Geburtstag zwei Goggomobil Limousinen (Baujahre 1965 und '66) zum Restaurieren zu schenken. Diese wurden vor dem Verschrotten aus einer Scheune gerettet und fanden nun zu Hause in einer kleinen familiären Oldtimersammlung ihren Platz.

Robin meint, dass er sich „vom Reifenwechsel bis hin zur Restaurierung“ alles zutraut. Und wenn es mal Probleme geben sollte, dann stehen ihm seine Eltern und beide Brüder hilfreich zur Seite. Und in der Tat:

Robin ist gerade dabei, die 1966er Limousine wiederaufzubauen. Auf meine Frage, wann er damit fertig sein will, antwortete er: „Ich habe keinen Zeitplan. Da es ja ein Hobby ist, mache ich mir keinen Stress durch Termindruck.“

In seiner Freizeit besucht Robin gerne Messen oder Oldtimertreffen, wo er schnell Kontakt zu Gleichgesinnten findet. Der Altersunterschied zu den meisten anderen Oldtimerfreunden ist ihm eigentlich egal. Bisher war er noch auf keinem GLAS-Treffen. Robin hofft aber, dass sich das bald ändern wird, denn den Kontakt zu den Mitgliedern am Messestand hat er noch in positiver Erinnerung. Darum hat er den Wunsch geäußert, dass er gerne das Messeteam am Clubstand auf der Bodensee-Messe verstärken würde.

Robin hätte es begrüßt, wenn er bei Clubeintritt durch WhatsApp-Nummern oder Mailadressentausch die Möglichkeit bekommen hätte, mit etwa gleichaltrigen Clubmitgliedern in Kontakt zu treten. So könnte man sich zum Beispiel verabreden, gemeinsam eine Veranstaltung zu besuchen und fühlt sich dann dort nicht mehr so fremd und allein.

Und dann wollte ich noch wissen, wie Robin die Clubnachrichten beurteilt: „Ich lese die Beiträge, die ich auch gut und interessant finde. Es gibt immer wieder neue Informationen über GLAS, die ich nicht kannte.“ Aber: „Was mir in den Heften allerdings fehlt, sind Infos über kompetente Werkstätten und Lackierer. Auch wären für mich Erfahrungsberichte über die richtige Pflege, z. B. Hohlraumkonservierung, interessant.“

▼ Robin bei der Arbeit



▼ Die Restaurierung kann beginnen



▼ Das wird sicher ein „Muster-Goggo“ ▼





▲ Original bis zur letzten Schraube

Marco Colapietro ist 26 Jahre alt und Verwaltungsfachangestellter von Beruf. Er betrachtet sein Oldtimerhobby als den perfekten Ausgleich zur täglichen Büroarbeit. Es hilft ihm beim Entspannen.

2019 hatte Marco in einer Tageszeitung das Inserat „Goggomobil T 250 zu verkaufen“ entdeckt und nach Inaugenscheinnahme hat er spontan „zugeschlagen“. Er schreibt: „Das Goggo ist Baujahr 1966 und war bis zum Kauf immer in Familienbesitz und wurde sehr gepflegt. Trotzdem hat es natürlich einige Schönheitsfehler und leider auch Roststellen, die noch Arbeit erfordern. Der Zustand ist sonst aber gut (innen alles original und fast wie neu). Es hat TÜV (ohne Mängel), ist zugelassen und wird bei schönem Wetter regelmäßig gefahren. Den Zustand würde ich daher mit Note 2 bis 3 beschreiben.“

Auf der Suche nach Ersatzteilen und bei der Recherche zum Goggomobil allgemein stieß er im Internet auf den GLAS Club. Im März 2021 wurde Marco Mitglied.

Am Goggomobil ist ja nicht mehr so viel zu machen, aber Marco hat in seinen jungen Jahren durchaus schon eine Menge Restaurierungserfahrungen gemacht: „In meiner Sammlung habe ich noch einige alte Motorräder, zwei Traktoren und einen Oldtimer PKW (Audi 80 Quattro). Habe schon zwei Motorräder und einen Traktor komplett selbst restauriert. Soweit mir möglich, mache ich eigentlich alles selbst, lediglich Lackierarbeiten und Arbeiten direkt am/im Motor lasse ich lieber vom Profi machen.“

Dass in der Oldtimer-Szene wenig junge Leute vielen älteren gegenüberstehen, ist für Marco kein Problem. Eher im Gegenteil, denn

von den älteren könne man noch viel lernen, und umgekehrt könne man den älteren bei der Teilesuche oder bei Bestellungen im Internet behilflich sein.

Auch Marco war bisher auf keinem Clubtreffen. „Coronabedingt gab es noch nicht so viele Möglichkeiten.“ Darum hätte auch er es gut gefunden, wenn man ihm bei Clubeintritt die Kontaktdaten einiger gleichaltriger Mitglieder, die mit solch einem Austausch einverstanden sind, gegeben hätte. Er meint, dass das bestimmt für beide Seiten hilfreich sein könnte. Und vielleicht wohnt man ja – ohne es zu wissen – in der gleichen Gegend.

*Robin und Marco, rafft euch auf! Wir freuen uns, wenn wir euch im kommenden Jahr auf einem der vielen kleinen oder großen Treffen begrüßen dürfen.*

**Jürgen Böttger**

▼ Diesen Schlüter Traktor hat Marco restauriert



▼ Hier ein Teil von Marcos Motorradsammlung





**Damals  
war's...**

Dieser Bericht erschien vor fast 60 Jahren im Autoteil der NEUEN REVUE (Heft 3/1964).

**Jürgen Böttger**



Stolz präsentierte sich vor 13 Jahren Hans Glas mit Enkel Goggo auf dem ersten Goggo-Roller. Seitdem wird in Dingolfing Motorisierungsgeschichte gemacht. Schon 4 Jahre später stellte man sich auf Automobile um und baute zuerst einen „Kleinstwagen“, das Goggomobil, dann immer größere „richtige Autos“. Auf den Glas 1300 GT mit italienischer Karosserie ist das Team der Entwicklungsabteilung besonders stolz (r.)



**auto  
REVUE**

# Die Million, die ich gern verlor

**Kleinautobauer Glas prophezeit zuversichtlich: Die Tage des Kleinwagens sind gezählt. Glas hat eine gute Nase für die Motorisierung. 1955 opferte er eine bare Million, um Millionen zu gewinnen: Er stieg vom Zweirad auf vier Räder um . . .**

Die Kleinwagen werden von den deutschen Straßen verschwinden“, sagt Andreas Glas. Aus dem Mund ausgerechnet dieses Industriellen wirkt eine so pessimistische Prognose fast schockierend. Denn das niederbayerische Werk des Hans Glas, geleitet vom 74jährigen Senior und seinem ältesten Sohn Andreas, 41, hat in den letzten neun Jahren seine Erfolge mit kleinen Autos erzielt. Das Goggomobil allerdings halten die Glas-Männer nicht für einen Klein-, sondern für einen Kleinstwagen. „Es wird noch lange seinen Platz behaupten, seine Chancen in der Zukunft liegen, wie für ausgereifte Kleinstwagen überhaupt, vor allem in der Funktion als Zweitwagen.“

Was ist der Unterschied zwischen Klein- und Kleinstwagen? Man hat in Dingolfing selbst einen Kleinwagen gebaut und zeitweise auch recht gut verkauft, den Isar mit 600 und 700 ccm Hubraum, dessen mehr und mehr nachlassende Verkaufszahlen aber unmißverständlich anzeigten, wohin der Trend geht: . . . zum richtigen Auto, einem Wagen mit mindestens 1 Liter Hubraum und 40 bis 45 PS, der verkehrsgerecht ist und ein Mindestmaß an Fahrkomfort für vier Personen mit ihrem Gepäck bietet“ (Andreas Glas). Oder . . . zum kleinen Hupfer unter 500 ccm. Diese Lagebeurteilung durch einen erfolg-

# Die Million, die ich gern verlor



Drei Glas-Generationen: (v. l.) Hans, 74, Andreas, 41, Hans, 20 – 6 Erfolge: Roller, Goggomobil, Isar, Glas 1204, 1500 und 1300 GT

reichen Hersteller kleiner Autos hat ihr Gewicht. Denn bei Glas hat man schon immer die richtige Nase für den Trend der Motorisierung gehabt. Die Geschichte der Firma Hans Glas ist ein Modellfall: 1951, als die große Motorisierungswelle anrollte und das saisonbedingte Geschäft mit der Sämaschinen-Fabrik seinen Tätigkeitsdrang nicht voll auslastete, begann Glas, Roller zu produzieren. Nicht zuletzt die stärkeren Motoren, mit denen der Goggo-Roller ausgerüstet wurde, sicherten dem new-comer einen überraschend großen Anteil am Rollerabsatz gegenüber den durchwegs schwächeren Vehikeln anderer Häuser. In vier Jahren wurden 60 000 Goggo-Roller verkauft, aber dann sattelte man in Dingolfing von einem Tag auf den anderen um.

Der Senior hatte auf der Heimfahrt vom Münchner Oktoberfest ein menschliches Erlebnis. Bei strömendem Regen beobachtete er, wie die Motorrad- und Rollerfahrer mit ihren Bräuten durchnäßt und frierend unter Brücken und Bäumen Schutz suchten. Damals ein alltägliches Bild. Hans Glas, mit dem Gespür für Dinge, die in der Luft lagen, erinnerte sich an seine Wanderjahre in Ame-

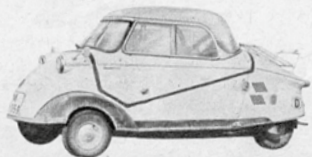
rika, wo er in den frühen zwanziger Jahren das große Sterben der Motorradindustrie miterlebt hatte.

Seine eigenen Motorradpläne, die bereits fix und fertig vorlagen, warf er nun sofort in den Papierkorb. Die neue Parole lautete: „Ein Ding, das aussieht wie ein Auto, aber es darf nicht mehr kosten als ein Seitenwagen-Motorrad.“ Die radikale Umstellung erforderte, daß man sich von einem langfristigen Liefervertrag für Rollermotoren loskaufte. Die 1,2 Millionen DM, mit denen sich Glas von seiner Abnahmeverpflichtung löste, waren damals ein harter Brocken. Aber er konnte bald sagen: „Das war die bestangelegte Million meines Lebens.“

Denn mit dem Goggomobil kam er genau rechtzeitig zum großen Umsteigen vom Zweirad in das „Fahrzeug mit Dach“. Schon bisher hatte es kleine Vehikel gegeben, die zum Teil in den abenteuerlichsten Formen als schlichte und superschlichte „Fahrmaschinen“ mit drei und vier winzigen Rädern mehr Interesse als Sympathie gefunden hatten. Sie gerieten nun in den Schatten der großen Hersteller das Rennen nach der

„Lücke zwischen Roller und VW“ aufzunehmen. Höchst bemerkenswerte Lösungen blieben zum Teil nur deshalb auf der Strecke, weil die Hersteller finanziell nicht den nötigen langen Atem hatten. Nur wenige von den vielen Kabinen- und Kleinwagen, die damals zum Wettlauf um die Gunst der ehemaligen Motorrad- und Rollerfahrer angetreten sind, haben die Schwelle des Jahres 1960 noch überschritten. Was aber Bestand hatte, stand und steht nach wie vor unter dem Druck des Publikums, das „richtige Autos“ wünscht. Der allgemeine Drang zur Mittelklasse, der aus dem Rückgang der Verkaufszahlen in den Klassen unter 1 Liter und über 2 Liter abzulesen ist, scheint sogar einen besonders starken Sog auf die Kleinwagen auszuüben. Und zwar genau an der 1000-ccm-Marke, bei der, nach Andreas Glas, das „richtige Auto“ anfängt. Opel hat das offenbar richtig erkannt und mit dem Kadett (1000 ccm) seine Trumpfkarte ausgespielt. Glas aber, der längst auch Autos mit 1,2- und 1,3-Liter-Motoren baut, hat seinerseits schon ein noch stärkeres Pferd im Stall, mit dem Dingolfing den Anschluß an die größere Mittelklasse erreicht.

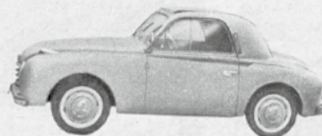
## Von der fahrenden Zigarre zum „richtigen Auto“



Der Messerschmitt-Kabine-Roller (200 ccm, 10 PS) auf 3 Rädern: „Fahrmaschine“ ohne Zukunft...



BMW bot zum Umsteigen vom Motorrad die Isetta an (250/300 ccm, 12/13 PS) – 1962 eingestellt



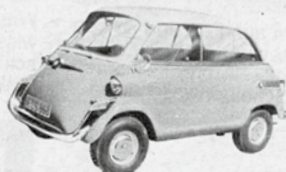
Der letzte „Gutbrod-Superior“ wurde 1954 gebaut, der Kleinwagen-Boom nicht mehr erreicht



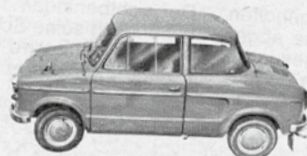
Als „Leukoplastbomber“ (300 ccm) startete der Lloyd 1950, als „Alexander“ (600) starb er 1960



Das Goggomobil (250/300/400 ccm, 13,6/15/20 PS) verpaßte den Anschluß nicht. 330000mal gebaut



Der BMW 600 (19,5 PS) mit der Isetta-Fronttüre blieb ein Mißerfolg. Aber der 700er kam gut an



Erst 1958 nahm NSU mit dem Prinz (600 ccm, 20 PS) das Rennen auf. 1963: 76 000 verkauft

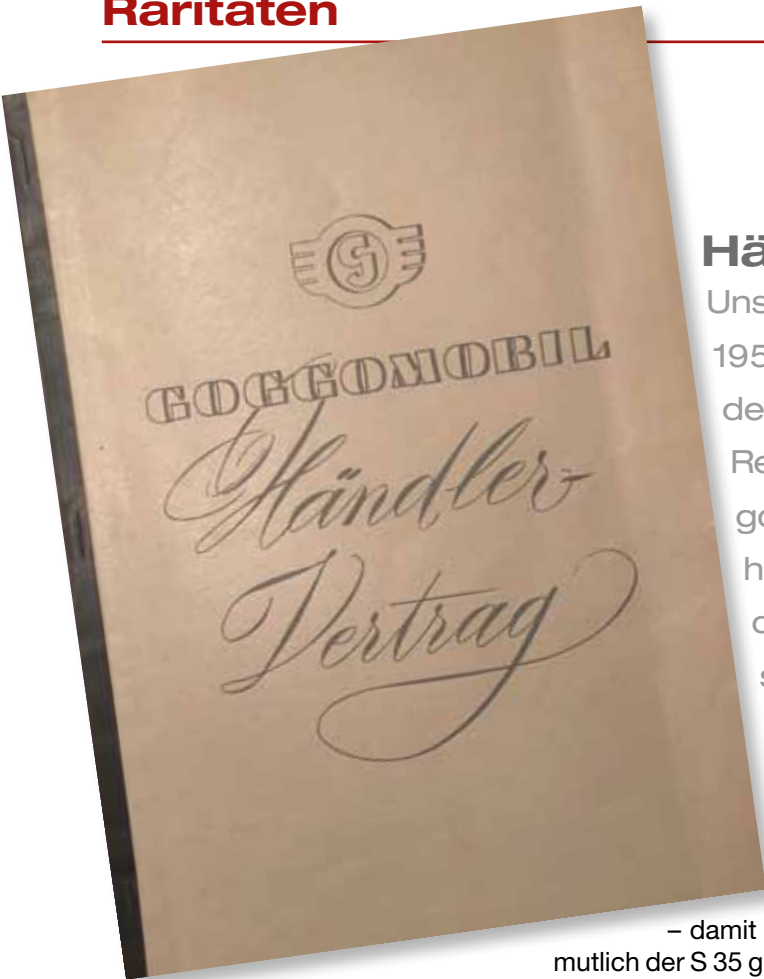


Der kleine Fiat (500/600 ccm) hat seit den Zeiten des „Topolino“ seine deutschen Freunde



## Händlervertrag von 1959

Unser Fundstück stammt aus dem Oktober 1959: Es ist ein Händlervertrag zwischen der Hans Glas Isaria-Vertriebs-KG und der Reichstadtgarage Giengen/Brenz und Traugott Reichstein Vertragswerkstatt Heidenheim. Welchen Weg das Zeitdokument in den letzten 60 Jahren genommen hat, lässt sich leider nicht mehr nachvollziehen.



### Alles auf fünf Seiten

Der überschaubare fünfseitige Vertrag mit einer Anlage bildet die nüchternen, kaufmännischen Rahmenbedingungen ab, die als Basis für den Absatz von Goggomobilen sowie für Ersatz- und Zubehörteile zwischen dem Hersteller bzw. seiner Vertriebsgesellschaft und einem Händler seinerzeit vereinbart wurden.

Neben den beiden Vertragsparteien wird dabei geographisch Bezug genommen auf den westlich von Stuttgart gelegenen Kreis Heidenheim sowie auf einen weiteren Händler, die Firma Zimmermann in Sontheim. Die lokale Einteilung diente dabei der Abgrenzung und auch dem Schutz der jeweiligen Händler. Es ist davon auszugehen, dass die Firma Zimmermann ein kleinerer Händler war, der innerhalb der Vertriebsstruktur unterhalb des Vertragshändlers eingestuft wurde.

Das GLAS-Produktionsprogramm des Jahres 1959 ist uns bestens bekannt: Goggomobile in verschiedenen Karosserievarianten sowie das „Große Goggomobil“, der Isar. Bemerkenswert ist, dass sich der Händler verpflichtet hatte, im Laufe eines Jahres auch 6 „Isar-Coupés“

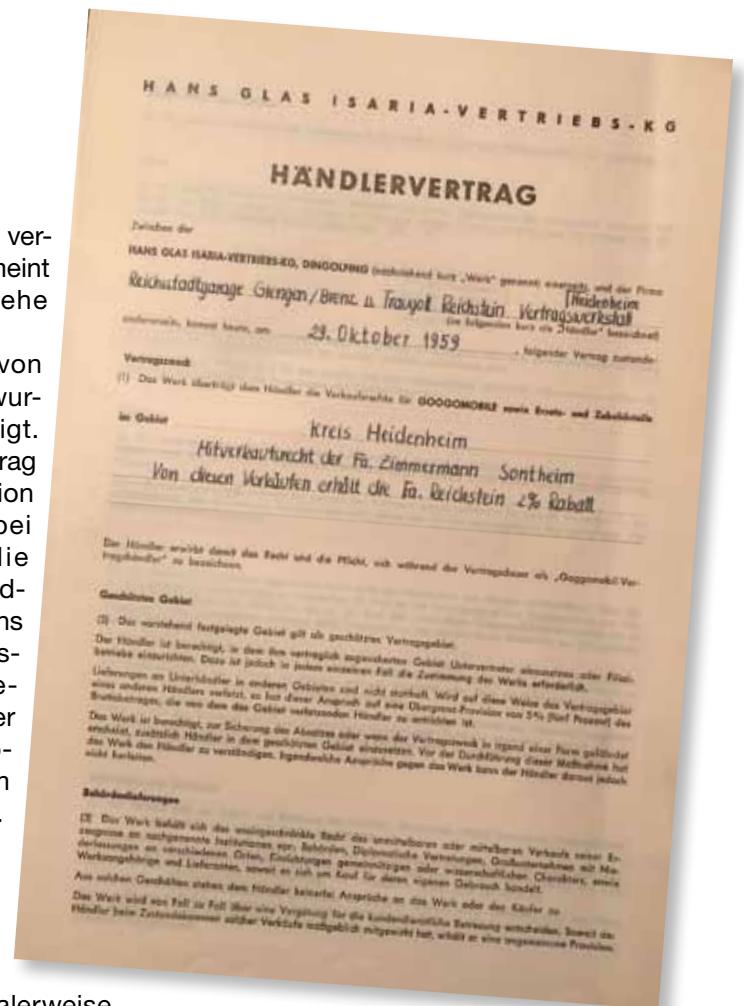
– damit ist vermutlich der S 35 gemeint – abzunehmen. (siehe Foto).

Auch der Vertrieb von Fremdfahrzeugen wurde explizit genehmigt. Im vorliegenden Vertrag waren das Auto Union und Ford. Waren bei diesen Marken die Margen für die Händler höher? Denn sechs Jahre nach Vertragsunterzeichnung befindet sich keiner der beiden o. g. Goggo-Händler (mehr) im Händler-Verzeichnis.

### Es muss sich rechnen

Händler bzw. Werkstatt wie auch Hersteller möchten idealerweise nicht nur Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf generieren, sondern auch aus dem attraktiven Folgegeschäft. Hierzu gehören Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie die aus Ersatzteilen und Zubehör generierten Erlöse.

Dafür galt per Vertrag folgende Rabattvereinbarung (siehe Foto): Bei einem Fahrzeug-Listenpreis von



DM 3.097 (Goggo T250 inkl. Heizung, gem. Preisliste GM 26, Mai 1960) konnte der Händler somit DM 495,52 als seine Brutto-Handelsspanne verbuchen, sofern es nicht erforderlich war, den Nachlass anteilig an seinen Kunden weiterzureichen. Geschmälert wurde die Handelsspanne allerdings durch einen zugunsten des Käufers kostenlos



- ▼ Preise: Händlerrabatt und die Verpflichtung, kleinere Arbeiten am Fahrzeug kostenlos durchzuführen
- ▼ Kundendienst: Verpflichtung, Original-Ersatzteile zu verwenden und an Fortbildungslehrgängen teilzunehmen

## Preise

(5) Die gesamten Käufe des Händlers beim Werk erfolgen zu den Bedingungen des vorliegenden Vertrages und zu den vom Werk festgesetzten, am Tage der Lieferung gültigen Lieferungsbedingungen und Listenpreisen abzüglich eines Händlerbattes für Fahrzeuge von 16 %.

Der Rabatt für Ersatzteile beträgt 30 % für Preisgruppe 1  
 25 % für Preisgruppe 2  
 25 % für Preisgruppe 3  
 20 % für Preisgruppe 4  
 10 % für Preisgruppe 5

In den Rabattsätzen ist ein angemessener Anteil für kleinere Kundendienst- und / oder Garantiearbeiten enthalten, die der Händler aus Kulanzgründen für den Kunden kostenlos durchführen muß.

Die Preislisten des Werkes sind für den Händler und seine Untervertreter verbindlich. Abweichungen stellen zudem einen Verstoß gegen die Preisbindung der Zweiten Hand dar.

## Kundendienst

(7) Der Händler ist verpflichtet, den Kundendienst nach den Vorschriften des Werkes durchzuführen. Dazu hat er ein ausreichendes Ersatzteillager zu unterhalten. Er darf für die Instandsetzung von Goggomobilen nur Original-Goggomobil-Ersatzteile verwenden, die er nur über den zuständigen Goggomobil-Ersatzteilstützpunkt zu Werkspreisen und Werksrabatten beziehen kann. Weiterhin hat der Händler seine Werkstätte mit Goggomobil-Spezialwerkzeug auszurüsten.

Der Händler ist verpflichtet, sich über die technischen Einzelheiten der Goggomobile auf dem laufenden zu halten. Das Werk bietet ihm dazu die Möglichkeit durch die Zustellung von technischen Informationen und die Abhaltung von Werklehrgängen. Der Händler ist gehalten, entweder persönlich oder durch die Entsendung von Mechanikern einmal im Jahr an einem solchen Lehrgang teilzunehmen.

Sollte der erste, kostenlose Kundendienst an einem Fahrzeug nicht in der Werkstatt des Verkäufers ausgeführt werden, so hat die Werkstatt, die diesen Kundendienst ausführt, dem Verkäufer gegenüber Anspruch auf den im Rabattsatz hierfür enthaltenen Betrag. Diese Regelung gilt nicht, wenn die Werkstatt für dieses Fahrzeug eine Übergren-Provision erhalten hat.

den im Laufe der Jahre. Zum Abschluss noch ein Blick ganz nach vorn auf ein markantes Vertrags-Deckblatt, also dort wo Hans Glas persönlich gerade eben mit seinem Füllfederhalter, gleichermaßen mit euphorischem Schwung wie mit würdiger Sorgfalt, dem Schriftstück eine persönliche Note mit auf den Weg gegeben hat... Nein - in Wirklichkeit war es wohl eher Helmut Dannenberg, eine Druckmaschine und ein Standard-Formular aus der Vertriebsgesellschaft, wie es viele Händler erhielten. Nüchtern zwar, aber eben auch ein klein wenig elegant...

### Karsten Kehl

(\* Quelle: Sozialgesetzbuch, Sechstes Buch, Anlage 1 in [https://www.gesetze-im-internet.de/sgb\\_6/anlage\\_1.html](https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_6/anlage_1.html)

durchzuführenden ersten Kundendienst am Fahrzeug (Punkt (7) des Vertrags). Unter Punkt (5) gibt der Vertrag ferner vor, dass kleinere Kundendienst- und/oder Garantiearbeiten im Sinne des Kunden aus Kulanz ebenfalls kostenlos durchzuführen waren, was sicher zur Zufriedenheit und Kundenbindung der Goggo-Fahrer beigetragen hat.

Auf Kundenseite wollte der Kauf eines Goggomobils gut überlegt und kalkuliert sein: 1960 lagen die durchschnittlichen Bruttolöhne und Gehälter bei DM 6.101 pro Jahr (\*). Was sich deutlich abzeichnete in dieser Zeit, war der Anstieg von PKW-Neuzulassungen bei gleichzeitigem Rückgang der Neuzulassungen von Krafträdern:

- 1955: Krafträder 232.224, PKW 421.861
- 1960: Krafträder 49.481, PKW 969.739

(Quelle: KBA und VDA)

Sicherlich hat auch unser Händler in seinem Landkreis dazu beigetragen, die Bevölkerung mit einem Goggomobil zu motorisieren – in welchem Umfang dies gelungen ist, bliebe allerdings noch zu recherchieren.

## Ein schlichter Vertrag

Der aus heutiger Sicht schlichte Vertrag enthält die Basics der Zusammenarbeit. Vorgaben zur Corporate Identity, dem „CI“, sind nicht enthalten, allerdings wird auch auf Anlagen verwiesen, siehe Punkt (6), die uns aber leider nicht vorliegen.

Von später eingeführten Regelungen, die z. B. der EU-Binnenmarkt mit sich brachte, ist das Vertragswerk noch einige Jahre entfernt. Auch dürften die Händlerverträge der damaligen „big four“, also Daimler-Benz (inkl. Auto-Union), Ford, Opel und VW bereits umfangreicher ausgefallen sein. Wie sich die Zeiten geändert haben – gleichermaßen sind Autos wie auch die Verträge komplexer gewor-

Interessant: Im Oktober 1959 wurde noch mit dem Produktionsstart des S 35 („Isar-Coupé“) gerechnet ▼

Anlage 1  
 zum  
**Goggomobil-Händlervertrag**  
 vom 29. Oktober 1959  
 zwischen der HANS GLAS ISARIA-VERTRIEBS-KG, DINGOLFING (Werk) Traugott Reichstein  
 und der Firma Goggo-Verwaltung  
 Hölzl-Platz 1 in der Elster (Händler)

Gemäß Ziffer 4 des Goggomobil-Händlervertrags verpflichtet sich der Händler, vom Werk in monatlich etwa gleichen Abständen im Geschäftsjahr 1960 folgende Fahrzeuge zu beziehen:

I. Goggomobil-Limousinen	20	
Goggomobil-Coupés	10	
Goggomobil-Transporter	—	30
II. Isar-Limousinen	16	
Isar-Coupés	6	
Isar-Kombi	6	28
		<u>58</u>

Mehr-Lieferungen des Werks in der Saison, die das monatliche Abnehmerziel übersteigen, werden nicht auf den Gesamt-Abnehmerzettel angerechnet.

Der Händler ist verpflichtet, seine Art und Zahl nach spezifizierten monatlichen Bestellungen bis zum 25. des dem Liefermonat vorangehenden Monats beim Werk einzurichten. Versäumt er das, wird angenommen, daß er besondere Wünsche nicht hat. Er hat dann die vom Werk noch bestanden Güternen gelieferten Fahrzeuge abzunehmen.

Diese Anlage zum Händlervertrag ist wesentlicher Bestandteil des Vertrages.

Dingolfing, den 20. Januar 1960

GOGGOMOBIL-VERTRAGSHÄNDLER HANS GLAS ISARIA-VERTRIEBS-KG

*[Signaturen]*



Von Thorsten Müller gibt es das Buch „Endstation – Die skurrilsten Autofriedhöfe Europas“

## Lost Places

# Niemals geht man so ganz ...

... und so mancher (Auto-) Schrott bleibt hier. Das gelbe Goggo Coupé (s.o. mittig) entdeckte ich auf Facebook. Dadurch wurde ich auf den Fotografen „Aisbain“ aufmerksam. Seine Fotoobjekte waren meist Zufallsfunde, aber hin und wieder auch das Ergebnis einer gezielten Suche. Hier berichtet Thorsten Müller, so heißt er mit richtigem Namen, über die Beweggründe seines Interesses für abgestellte Autos.



◀ Gut versteckt in Schweden

Autos werden zum Verschrotten gebaut. Der RBB nannte mich in einem Beitrag mal den „Fotografen der sterbenden Autos“. Da ist was dran, denn wo immer ich alte Fahrzeuge am Straßenrand, in Scheunen oder Garagen entdeckte, zückte ich meine Kamera. Man ist in der Szene gut vernetzt und immer wieder gibt es Hinweise, wo interessante Fotomotive zu finden sind. Das gelbe Coupé entdeckte ich im Ländle in einem leerstehenden Gebäude mit diversen anderen Fahrzeugen u.a 1965-67 Wartburg 312, 1933-35 Röhr Junior, 1950-51 Panhard Dyna X.

### Suche nach sterbenden Autos...

Das Wissen von abgestellten Fahrzeugen hat sich zur Auswahl meiner Reiseziele entwickelt. Meine Frau fragte ich einst, ob sie Lust hätte, mit mir Urlaub in Belgien zu machen. Wer will schon Urlaub in Belgien machen??? Mit ihr habe ich eine Vereinbarung getroffen, es ist praktisch eine Arbeitsteilung: Sie geht einkaufen, ich fotografiere währenddessen. Ich bereiste große Teile Europas und Nordamerikas. Die Mentalität der Menschen ist von Land zu Land unterschiedlich. In Neuseeland, Schweden oder den USA haben die Besitzer, sofern ein Besitzer ersichtlich war, nichts dagegen, wenn ich ein Bild ihres einstigen Lieblings mache, denn ich frage in der Regel vorher immer nach einer Fotoerlaubnis.

### Autos – „zum Verschrotten gebaut“?

Es ist interessant, wie sich der Wert einer Sache im Laufe der Zeit verändert. Irgendjemand musste sich einst entschlossen haben, ein Auto neu zu kaufen. Das Geld dafür musste von vielen hart erspart, Kredite zur Finanzierung aufgenommen und Erbschaften verprasst werden, damit endlich das neue Goggomobil oder ein anderer Wagen vor der Tür oder in der Garage stand. Gern fuhr man durch die Wohnstraße und grüßte die vor lauter Neid blassen Nachbarn. „Herr Maier, haben Sie schon

gehört? Der Krause hat sich 'nen neuen Wagen gekauft.“ – „Nee, wirklich?! Was denn für einen?“ ...

Und eines Tages ist dann der einstige Stolz, um den man beneidet wurde, nur noch ein kläglicher Haufen Schrott. Nach soundsovielen Jahren muss für die Hauptuntersuchung ein gewisser Betrag in die Verkehrssicherheit investiert werden, die ab einem bestimmten Alter den Wert des Autos übersteigt, so dass es dann um das individuelle Schicksal des Fortbewegungsmittels geschehen ist: Ab zur Schrottpresse! Zynisch formuliert:



▲ „Fotografiert bei Helmut, nachdem klar war, dass ich nicht vom Umweltamt bin.“

In Colorado steht mir in einem Office ein Mann mit grauen langen Haaren und einem Zickenbart mit Zopf gegenüber. Eddie heißt er, sieht aus wie aus Easy Rider. Nein, sagt Eddie, ich könne hier keine Fotos machen. Ich kann ein Nein akzeptieren und will gehen. Ich fragte aber noch, wie es kommt, dass fast alle mir Zutritt gewähren, er jedoch nicht. Wir kommen ins Gespräch, er spricht von Versicherungsgründen. Würde ich mich verletzen, könne ich ihn verklagen. Wir unterhalten uns angeregt über die Autos

der Vergangenheit. Nach 15 Minuten merke ich, da geht vielleicht doch etwas! „Nun, vielleicht brauchst du ja ein Ersatzteil für deinen 1958 Buick und willst mal gucken?“, sagt er und lächelt verschwörerisch. „But don't fall down!“ Dort habe ich dann unter anderen den 1972 AMC Javelin (siehe Foto) abgelichtet.

...mit netten Erlebnissen

In Deutschland oder Frankreich reagieren die Gefragten eher mit Skepsis oder Abneigung. Offenbar fürchten sie irgendwelche Nachteile. In Hessen

Sein erster Kommentar war die Frage, ob ich etwa vom Umweltamt komme. „Nein, komme ich nicht!“ Wir kamen ins Gespräch, und ich erklärte die Absicht meiner Fotografie, dass ich einerseits weine über den Zustand der Autos, andererseits der patinöse Zustand auch etwas Faszinierendes hat. Heute sind Helmut und ich so etwas wie Freunde.

Welche Geschichte erzählt der Wagen?

Für mich erzählen die automobilen Leichen spannende Geschichten, Geschichten, denen man lauschen muss.



Vorher



▲ AMC Javelin von 1972, in Colorado entdeckt ▲



Nachher

◀ „Darum verrate ich nicht, wo ein Auto steht.“ (© Nicolas Pinot Venerucci)

sah ich vor einigen Jahren ein halbes Dutzend Autos, die so aussahen, als wenn sie nie wieder fahren würden. Das Grundstück hatte was von einer ehemaligen Tankstelle. Es gab keinen Zaun, kein Schild mit einer sinngemäßen Beschriftung „Betreten verboten“, also machte ich ein paar Aufnahmen.

Im nächsten Moment fuhr ein Auto vor, ein Mann stieg aus und ging zu einer Art Schuppen, der auf dem Gelände stand. Ich fragte ihn, ob er hier zuständig sei und was das für tolle Fahrzeuge wären.

War das Auto lediglich für den Weg zur Arbeit nötig? Warum so viele Beulen an der Stoßstange? War die Familie mit dem Wagen im Urlaub in Italien oder Schweden? Kinder saßen auf der Rückbank und sagten: „Mama, wann sind wir da?“ - „Mama, ich muss Pipi!“ - „Mama, ich habe Durst!“ ...

Mein großes Interesse für abgestellte Autos endet in etwa 1975 – 1980. Doch melden Sie sich bitte trotzdem, wenn Sie interessante Motive kennen.

**Thorsten Müller**

# „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.



Hätte bei der Restaurierung dieser Zustand konserviert werden sollen? ▲ ▲ War 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 Werkszustand 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**

Der rare Lastenroller ist ein Beispiel für die Erhaltung und Pflege der Patina ▼ ▼ GLAS und BMW GT wie neu, als hätten sie gerade das Fließband verlassen



## Der 400er Drehschieber-Vergaser

Michael Semrad hat sich ein wenig genauer mit dem Drehschieber-Vergaser befasst. Hier gibt er seine Erfahrungen weiter und er hofft, dass einige Goggo-Besitzer davon profitieren können.

### Das Problem

Das größte Problem entsteht durch die Rückstellfeder und den Bowdenzug. Weil der Bowdenzug über den Hebel die volle Kraft in das Gleitlager überträgt, verschleiben das Gleitlager und die Welle des Schiebers sehr schnell. Das führt zu erhöhtem Spiel, ermöglicht mit der Falschluff entlang der Achse Schmutzeintrag und führt zu noch schnellerem Verschleiß.

Nach kurzer Zeit reibt dann der Drehschieber im Vergasergehäuse. Durch das große Spiel gibt es viel Falschluff, der Vergaser wird schlecht einstellbar und schwergängig. Mit einem neuen Lagerdeckel und einem neuen Schieber ist das Problem zwar behoben, aber beides muss man erst einmal bekommen.

### Meine Lösung

Ich habe bei meinem Vergaser die Lagerbuchse ersetzt, die Achse des Drehschiebers rund gedreht und dann die neue Lagerbuchse auf das neue Maß ausgedreht. Der Drehschieber wurde mit Gleitlack neu beschichtet. Weil das aber auch wieder verschleißt, habe ich einen neuen Lagerdeckel mit einem Nadellager und Dicht-ring angefertigt. Auf die verschlissene und mittels Drehmaschine angepassten Welle wird eine Lagerhülse gepresst. Das Nadellager nimmt jetzt die Kräfte viel besser auf und der Drehschieber ist sehr leichtgängig

**Michael Semrad**



- 1) Verschlissene Lagerbuchse
- 2) Welle und Schieber stark abgenutzt
- 3) Welle rundgedreht und neue Lagerbuchsen angepasst
- 4) Umbau auf Nadellager
- 5) Neuer Lagerdeckel mit Nadellager und Dichtring

Vom Club nachgefertigte Ersatzteile finden Sie auf unserer Homepage [www.glasclub.de](http://www.glasclub.de)

Von Clubmitgliedern nachgefertigt

**Rolf Konen bietet an:**



**GLAS 1300/1700 GT, BMW 1600 GT, BMW/GLAS 2600/3000 V8**

**Gummidichtung für Frontscheibe + Heckscheibe/rubber frame for windscreen + rear window € 150,-**

**BMW/GLAS 2600/3000, V8 6,5 m Gummidichtprofil für Tür-rahmen + Seitenheckscheiben/ 6,5 m rubber profile for door frame and rear side window frame € 150,-**

Alle Dichtungen sind qualitativ hochwertig. Sie wurden 2018 von der Firma Vorwerk in Deutschland gefertigt. Rolf Konen, Osningstr. 13, 49477 Ibbenbüren, Handy/WhatsApp: 0171-1234473, Mail: [rolf.konen@t-online.de](mailto:rolf.konen@t-online.de)

**Thomas Schneider bietet an:**



**Isar, 1004, 1204, 1304, alle GLAS GT und 1700 Lim.**

**Kunststoffbuchsen für die Pedalerie**

Rep Satz Pedalerie (6 Buchsen) für € 30,-

**BMW GT und alle V8**

Rep Satz Pedalerie (4 Buchsen) für € 20,-

**Isar und für alle 04 mit altem Langhalsgetriebe Kunststoffbuchsen für die Schaltung**

Rep Satz Schaltung (2 Buchsen) für € 25,-

**GT, 1700 Lim. und alle 04 mit dem neuen Getrag-Getriebe**

Rep Satz Schaltung (2 Buchsen und 1 Kugelbüchse) für € 30,-

**BMW GT und alle V8**

Rep Satz Schaltung: (2 kl. Buchsen, 2 gr. Buchsen – ohne Kugel) für € 25,-

**04 mit dem altem Getriebe Kunststoffbuchsen für die Kupplung**

Rep Satz „Zwischenwelle“ (im Motorraum, 2 Buchsen) für € 10,-

Alle Sätze sind sofort lieferbar, sie werden im Maxi-Brief verschickt (Porto: + € 2,75)

Thomas Schneider, Haidbachstraße 25, 93413 Cham, Tel.: 09971-768741 (18 bis 21 Uhr)

Mail: [thomas.schneider@glasclub.de](mailto:thomas.schneider@glasclub.de)

**Marcel Oehring bietet an:**



**BMW 1600 GT**

**Faltenbalg € 30,-**

für zwischen Betätigungswelle Bremskraftverstärker & Spritzwand

**BMW und GLAS GT**

**Kabelbaum ab € 850,-**

Marcel Oehring, Tel.: +49-160-92361270, Mail: [oehringm@gmail.com](mailto:oehringm@gmail.com)

**Marek Gorecki bietet an:**



**V8**

**Bremsscheiben**

für vorne unten hinten, je € 100,-

Marek Gorecki, Telefon: 0048-604878219, Mail: [marekgorecki@op.pl](mailto:marekgorecki@op.pl)

**Uwe Staufenberg bietet an:**



**Auspuffanlage**

Kleine Auspuffanlage nach Testphase voraussichtlich ab März/ April wieder lieferbar, Preis: NN Uwe Staufenberg, Im Gollenhof 8, 71397 Weiler z. Stein, Tel.: 07195-920543, Mail: [uwe@goggomobil.com](mailto:uwe@goggomobil.com)

**Sonstiges**

**Frontscheibe GLAS V8**

Wir wollen Frontscheiben für den GLAS V8 nachfertigen lassen. Zwei Mitglieder benötigen dringend eine. Wir müssen aber 25 Stück abnehmen! Wer möchte eine Scheibe bestellen? Wir benötigen noch einige Bestellungen! Der Preis wird um € 600,- liegen. Bitte melden per Mail: [uwe.gusen@glasclub.de](mailto:uwe.gusen@glasclub.de)

**GLAS Isar-Fahrer aufgepasst!**



Die Gummimuffe (so steht es in der Teilleiste) zwischen Vergaser-Ansaugkrümmer und Ansaugrohr altert mit der Zeit und zeigt viele Risse. Auch NOS-Teile reißen oft schon nach kurzer Zeit. Robert Reichenbach hat einen Hersteller gefunden, der ein passendes Reduzier-Stück aus Silikon anbietet, welches auch ölbeständig ist. Man kann es entsprechend kürzen. Bei einer Abnahme (20+) reduziert sich der Stück-Preis von über € 20,- auf € 7,14. Wer hat Interesse? Bitte melden bei Robert Reichenbach, Tel.: 04463-9389175, Mail: [rero@bnro.de](mailto:rero@bnro.de)



# NEUE MITGLIEDER NEW MEMBERS

NACHNAME	VORNAME	PLZ/Land	ORT	NACHNAME	VORNAME	PLZ/Land	ORT
Seidler	Marco	94116	Hutthurm	Riethmüller	Rudi	71083	Herrenberg
Schneider	Amelie	93413	Cham	Kreutzer	Jürgen	97276	Margetshöchheim
Oswald	Benedikt	93413	Cham	Rischer	Manfred	89537	Giengen
Wiederstein	Rolf-Dieter	57520	Derschen	Klingler	Josef	89555	Steinheim
Fa. H.Butschek		92242	Hirschau	Mücke	Helmut	89250	Senden
Schier	Alan	USA	Phillipsburg New Jersey 08865	Aeschlimann	Rolf	CH-8708	Männedorf
Witzke	Detlef	50321	Brühl	Harder	Sven	22880	Wedel
Launer	Harald	35781	Weilburg	Arnold	Egon	A-6922	Wolfurt
Aust	Jochim	40468	Düsseldorf	Schwarzmeier	Helmut	94405	Landau
Dorn	Andreas	S-24432	Kävlinge	Bauer	Markus	54450	Freudenburg
Blohm	Werner	27624	Geestland-Drangstedt	Friedrichsohn	Bernd	88416	Ochsenhausen
Batista	Hector	USA	South Pasadena CA 91030	Georgosopoulos	Aristeidis	GR-17455	Alimos Attika
Kolosser	Erich	51503	Rösrath	Meyer	Marcel	49479	Ibbenbüren
Heinzmann	Adolf	97990	Weikersheim	Weber	Benjamin	59457	Werl
King	Hanna	80335	München	Erichsen	Martin	84543	Winhöring
Buran	Ralf	45721	Haltern am See	Rapp	Gottlob	74542	Jungholzhausen
Zezej	Dusan	67063	Ludwigshafen	Stiel	Nico	97645	Ostheim
Langhagen	Dirk	21449	Radbruch	Kreutzer	Andreas	36115	Hilders
Seibel	Steffen	55232	Alzey	Kolouch	Jochen	93087	Alteglöfshaim
Bertoldo	Francesco	IT-36034	SanTomio di Malo-VI	Stübing	Tim	22399	Hamburg
Arzten	Detlef	41372	Niederkrüchten	Weyland	Christiian	45527	Hattingen a. d. Ruhr
Hollmann	Bernd	33605	Bielefeld	Ofner	Dominic	84180	Loiching
Künnemeyer	Bernd	32805	Horn- Bad Meinberg	Klein	Leo	36358	Herbstein-Stockhausen
Bloß	Klaus	88239	Wangen im Allgäu	Becker	Peter	54292	Trier
Seifert	Jiri	CZ-29001	Podebrady	Pigossi	Herrman de Andrade	Brasilien	Sao Paulo, SP, 01425-0140
Krumbiegel	Uwe	63075	Offenbach	Ladurner	Ulrich	IT-39012	Meran (BZ)
Lohmann	Aaron	74172	Neckarsulm Dahenfeld	Herrmann	Steffen	89597	Munderkingen
Petermann	Alex	64807	Dieburg (Classiccentrale)	Schmandt	Rudolf	55218	Ingelheim



**Mitglieder, die 1998 dem Club beigetreten sind, feiern 2023 ihr 25-jähriges Jubiläum. Im Namen des gesamten Vorstands möchten wir folgenden Mitgliedern für Ihre 25-jährige Mitgliedschaft im GLAS Automobilclub gratulieren!**

NACHNAME	VORNAME	PLZ	ORT	EINTRITT	NACHNAME	VORNAME	PLZ	ORT	EINTRITT
Straubinger	Hans	D-72818	Trochtelfingen	01.01.1998	Mittelholzer	Heinz	CH-8834	Schindellegi	30.05.1998
Virnekäs	Martin	D-97762	Hammelburg	01.01.1998	Cramer	Theo	D-53340	Meckenheim	05.07.1998
Daub	Lothar	D-57080	Siegen	18.01.1998	Tsingunidis	Athanasios	D-71686	Remseck	21.08.1998
Heinecke	Walter	D-38116	Braunschweig	11.02.1998	Stotz	Jan	D-71543	Wüstenrot	14.09.1998
Sipkema	Hans	NL-8316	RG Marknesse	26.02.1998	Kaltenbach	Diane	D-79312	Emmendingen	14.10.1998
Neeser	Wolfgang	D-97318	Kitzingen	13.03.1998	Boegemann	Theodor	D-49479	Ibbenbüren	29.10.1998
Van den Heuvel	J.M.	NL-5672	AB Nuenen	04.04.1998	Abler	Franz	D-87541	Bad Hindelang	03.11.1998
Rieger	Harald Rudolf	D-85653	Aying	23.05.1998					

Bitte teilen Sie mir mit, ob Sie die Ehrung beim Jahrestreffen 2023 in den Niederlanden in Empfang nehmen wollen oder ob wir Ihnen die Ehrennadel zuschicken sollen. Die Nadeln werden dann voraussichtlich im 2. Quartal 2023 verschickt. Es werden nur an die Mitglieder Nadeln verschickt, die sich beim Vorstand gemeldet haben. Sollte jemand seiner Meinung nach ebenfalls 1998 Mitglied geworden sein und nicht auf dieser Liste stehen, dann geben Sie mir bitte Bescheid. Falls Sie bereits das Jubiläum hatten und die Nadel noch nicht bekommen haben, schicken wir sie Ihnen auf Anforderung gerne zu.

**Mitteilung bitte an: Uwe Gusen, Am Mühlenberg 8a, 34246 Vellmar, Mail: [uwe.gusen@glasclub.de](mailto:uwe.gusen@glasclub.de)**



# DIES & DAS GCN134



## TERMINE 2023

## Messen

Ob der GLAS Automobilclub auf folgenden Messen tatsächlich vertreten sein wird, erfahren Sie auf unserer Homepage [www.glasclub.de](http://www.glasclub.de) oder direkt vom Vorstand.

Bremen	Classic Motorshow	03. – 05.02.2023
Stuttgart	Retro Classics	23. – 26.02.2023
Essen	Techno Classica	12. – 16.04.2023
Ulm	Technorama	22. – 23.04.2023
Friedrichshafen	Klassikwelt Bodensee	05. – 07.05.2023
Mannheim	Veterama	06. – 08.10.2023
Nürnberg	Retro Classics Bavaria	01. – 03.12.2023



## Stammtische



Die Stammtische sind ungleich verteilt

### Raum 1 BERLIN

Offen für alle Oldtimer. Monatliche Treffen jeweils letzter Dienstag des Monats. Ort: Segelclub am Stößensee (persönliche Einladungen per Mail). Ansprechpartner: Peter Anger, Telefon: 030-8155889, Mail: [anger.peter@t-online.de](mailto:anger.peter@t-online.de)

### Raum 2 HAMBURG

Reiner Goggo-/GLAS-Stammtisch. Treffen jeden 1. Mittwoch in verschiedenen Lokalen. Absprachen über Mail oder WhatsApp. Ansprechpartner: Bernd Ollendorf, Telefon: 040-53931850, Mail: [olli\\_o4@msn.com](mailto:olli_o4@msn.com)

### Raum 3 AACHEN

Die Pandemie hat diesen Stammtisch fast einschlafen lassen (er soll aber wieder aktiviert werden). Interessenten aus dem Raum Aachen/Köln/Düsseldorf melden! Ansprechpartner: Karl von Hoegen, Telefon: 0241-521680 oder Handy: 0170-9029037

### Raum 4 MITTELFRANKEN

Bei Neustadt/Aisch. Offen für alle Oldtimer, Treffen in Diespeck. Vorliegende Termine für 2023 (immer freitags): 24.02., 28.04., 30.06., 29.09., 24.11. Einladung per Newsletter oder Homepage beachten: [www.oldie-nea.de](http://www.oldie-nea.de). Ansprechpartner: Wolfram Schmidt, Telefon: 09161-7200, Mail: [ws.nea@gmx.de](mailto:ws.nea@gmx.de)

### Raum 5 TÜBINGEN

Reiner Goggo-/GLAS-Stammtisch. Es fanden in letzter Zeit nur noch sporadisch Treffen statt. Neue Interessenten sind herzlich willkommen! Ansprechpartner: Günter Lumpp, Telefon mobil unter: 0170-7622224, Mail: [guenter.lumpp@gmx.de](mailto:guenter.lumpp@gmx.de)

### Raum 6 MÜNCHEN

Reiner GLAS-Stammtisch. Regelmäßige Treffen am 1. Donnerstag eines Monats. Persönliche Einladungen per Mail. Ansprechpartnerin: Ulla Brumme, Telefon: 08143-1254, Mail: [dr.brumme@t-online.de](mailto:dr.brumme@t-online.de)

### Raum 7 DINGOLFING

Stammtisch der Goggo- und GLAS-Fahrer Gemeinschaft (GFG) mit monatlichen Treffen. Alle Termine auf [www.goggo-glasfahrer-dgf.de](http://www.goggo-glasfahrer-dgf.de) und im Stammtisch-Journal. Zu besonderen Veranstaltungen (Ausfahrten, Weihnachtsfeier, usw.) erfolgen Einladungen per Mail. Ansprechpartner: Heribert Fuchsl, Telefon: 09951-2269

### Raum 8 CHAM

Offen für alle Oldtimer. Treffen jeden 2. Freitag an verschiedenen Orten. Alle Termine und Orte auf [www.youngtimer-treff.de](http://www.youngtimer-treff.de). Gemeinsame Ausfahrten erfolgen über persönliche Einladungen per Mail. Ansprechpartner: Thomas Schneider, Handy/WhatsApp: 0171-5856860

### Raum 9 KASSEL

Der Stammtisch will den Raum zwischen Bielefeld und Fulda abdecken. 2 bis 3 unregelmäßige Treffen im Jahr in Bad Arolsen oder Vellmar. Bei Interesse erfolgen schriftliche Einladungen. Ansprechpartner: Uwe Gusen, Telefon: 01522-2120750, Mail: [uwe.gusen@glasclub.de](mailto:uwe.gusen@glasclub.de)





**Achtung ISAR-Fahrer:** Sigggi Haisch möchte ein Isar-Treffen „in der Mitte Deutschlands“ (= im Raum Eisenach) organisieren. Bei genügend Interesse und Resonanz wird sofort mit der endgültigen Planung begonnen.

23. – 25. Juni 2023 ist der vorgesehene Termin. **Alle interessierten Isar-Fahrer melden sich bitte bis spätestens 15. Januar 2023.** Sigggi Haisch, Handy/WhatsApp: 0175-8401007, Mail: siegfried.haisch@googlemail.com

01. – 02. Juli 2023 Oldtimertreffen Fladungen Classics (siehe Bericht im Heft). Damit alle Goggo- und GLAS Fahrzeuge sich gemeinsam präsentieren können, meldet Euch bei Matthias Stangl, Telefon: 09391-81181, Mail: DLStangl@t-online.de

28. – 30. Juli 2023 15. Balmertshofener Goggo-Treffen mit anschließende Ausfahrt (Näheres in GCN 135).



## Motorsport

Bis Redaktionsschluss stand nur ein Termin mit GLAS GT Beteiligung (Manfred Döhring) fest. Alle anderen Motorsport-Termine stehen im Frühjahrsheft.

05. – 07. Mai 2023 Vintage Racing, Kassikwelt Bodensee, Friedrichshafen

## † Wir trauern um

Manfred Büttner, Obertshausen  
Torsten Hachmann, Tecklenburg  
Eugen Ladenburger, Wilburgstetten  
Fritz Benz, CH Wattwil  
Werner Bäuml, Dingolfing

Markus Augustin, Kuppenheim  
Gerhard Hauck, Spaichingen  
Klaus-Dieter Raabe, Essen  
Erich Bächle, Albstadt  
Jürgen Schöndorf, Odersberg

Gerrit Smid, NL Haren  
Hans Hölzlberger, Aidenbach  
Hans-Jürgen Popp, Staufenberg  
Erich Domoradzki, Bielefeld  
Robert Glas



Welch eine Überraschung!  
Das „kleine Kultauto der 50er Jahre“ war nicht schwer zu erraten.

## SPASS mit GLAS



Dieses Foto hat uns Alfred Barth eingesandt. Er hatte es vor Jahren in einer Imbissbude entdeckt. Danke.



# 3.-5. FEB. 23

## WIR STARTEN DIE SAISON






[classicmotorshow.de](https://www.classicmotorshow.de)









## Eigenbau auf Goggo-Basis

Michael Welsch hat dieses einem Jeep ähnelnde Fahrzeug basierend auf Goggomobil-Technik gekauft. Allerdings ist jetzt ein NSU-Zweizylinder eingebaut. Der Wagen kommt aus Bingen bei Sigmaringen. Michael bittet die Clubmitglieder um Hilfe: Kann jemand etwas zur Historie des Fahrzeugs sagen?

Michael Welsch, Mail: [kuechentechnik\\_welsch@t-online.de](mailto:kuechentechnik_welsch@t-online.de) oder per WhatsApp: 0172-6600334



## Im nächsten Heft

Wir erinnern an den Isar S35, der 1959 auf der IAA gezeigt wurde

- Alte und neue Technik-Tipps
- Vorstellung eines alten Würfelspiels mit GLAS 1700
- Berichte von der letzten Messe (2022) und der ersten Messe (2023)
- Replik auf „Gepäckträgermode“ am Goggo
- Blick in die USA
- Oldtimer in Lappalisse (F) und noch viel mehr...



## Verkaufe Fahrzeug

Sehr gepflegtes GLAS 1300 GT Coupé, Bj. 1965, sowie mein umfangr. Ersatzteillager z. verk. Optisch sowie sehr guter Zustand. Tacho: 131.004 km. Siegfried Metcher, 71739 Oberriexingen, Tel. 07042-6830.

GLAS 1700 GT, TÜV 10/24, H-Kennz., Zust. 2, orig. 129.357 km, 3. Hd, 175/70R14 auf V8-Felgen 5Jx14, 12 V., Recaro Sitze mit Kopfst. u. Leder vorn, Automatikgurte, Edelstahlauflauf, sonst alles original, nie im Winter gefahren, techn. und opt. sehr guter Zust. Mail: [uwe.gusen@t-online.de](mailto:uwe.gusen@t-online.de), Tel. 01522-2120750



## Suche Fahrzeug

GLAS 1700 GT in gutem Zust. ges., bevorzugt m. nachvollziehbarer Historie und Dokumentation der durchgeführten Restaurierungsarbeiten. Egon Arnold, Tel. 0043-664-3928399, Mail: [awo1@gmx.at](mailto:awo1@gmx.at)

## Verkaufe Teile

BMW GT: Motorblock mit Alu Ölwanne, Motorgummilager, Ölfiltergehäuse, Vergaser, Nehmerzyl., Mittellagerbock, Keilriemenscheibe, Lichtmaschine Drehstrom, Halter Drehstrom, Kupplungsaustrücklager, Ausrückarm, Lüfterflügel, Wasserpumpe, Zündverteiler, Verteilerkappe, Verteilerläufer, Schaltbock, Schalthebel, Schaltknopf, Bremsscheiben, Führungs- u. Traggelenk, Vorderachsträger, Kabelbaum neu, Stoßdämpfer (vo/hi), Stoßdämpferaufschlagpuffer (vo), Gelenkscheibe Kardan, Heizgerät, Heizkörper, Seilzüge, Fensterkurbel, Spritzdüse, Türkontaktschal-

ter, Rückleuchten, Blinkerbirnenfassungen, Scheinwerfertöpfe, LED Birnen für Innenleuchte, Anlasser, AT-Getriebe, Kurbelwelle m. Lager (2002), Kolben, hint. Sitzbank u. Lehne, Handschuhfach Alu, Mittelkonsole Ablagef., Scheinwerfertöpfe gebr., Scheinwerferkabel neu, Türgriff re. neu, Radzierringe, Radkappen, Kippschalter, Scheibenwaschscharter mit Pumpe, Waschbehälter, Scheibenwischerachsen und -gestänge, Kombischaltgerät, Stoßstangenaufnahme vorn verchr., Außenspiegel, Starterzug, Heizungszüge, Blinker. Weitere Teile für GLAS v. Goggo bis V8, BMW 1600-2002, Zeitschriften „GLAS-Werksnachrichten“ a. Anfr., Peter Rahm, Tel. 08741-7237 ab 20 Uhr

Für Goggo Lim. 2 Türen kompl. (li/re) neu u. Motor T 250 kompl. kostenlos abzug. Helmut Melk, Tel. 0172-6925235

04-Seitenteil hr, NOS, € 250,-. 2 Stehbleche (Innenkotflügel vorn) ISAR re/li, neu je € 90,-, Vorderachse GT, frühes Modell, mit Lenkgetr. u. Bremsen: € 250,-, Hinterachse 1300 GT, mit Federn u. Bremsen € 250,-. Bernhard Bergmann, [goggobiber@gmx.de](mailto:goggobiber@gmx.de), Tel. 030-7032124

GLAS GT: Neuteile: Kardanwelle, Frontziergitter rechts, gebr., Scheibenwischermotor 12 Volt, 1700TS: Panhardstab neu, Nachfertigung Gummiteile Vorderachse für alle 4- und 8-Zyl, Kupplung u. Scheibe 1300/1700, Wasserpumpen neu überh., Kühlerschläuche, Dichtungen usw. Prospekte, Reparaturanleitungen. Per Mail: [uwe.gusen@t-online.de](mailto:uwe.gusen@t-online.de), Tel. 01522-2120750

V8: Köpfe, Nockenw., Anlasser, Stoßstangen-Ecken (nicht 1700); GT/04: Schieber (H,S,D), Abblend-Kipprelais; 1700 Lim: Tacho 180 km/h, Türen v/h, Motorhaube, Kofferraumdeckel, Grill oben u. unten, Wischerteile, Wischerarme, Scheinwerfer-Reflektoren, Scheinwerfer-Chromringe, Vergaserteile, kpl. Vergaser, Innenspiegel, Sonnenblenden, Türgummi vr, Heckscheibengummi, Frontscheibengummi, Blinkergläser v., kpl. Blinker v., Vorderachsträger, B-Säulen-Blenden, Entwässerungsschläuche Motorraum, Rück-

lichtgläser und Reflektoren, Drehzahlmesser, Verbindungselemente Stoßstange v/h., Stoßstangen v/h, 04: zwei gebr. Türen re. kpl., R. Kolouch, Tel. 09453-1704

Anlasser GLAS 1300 GT, 6 V, 0,5 PS, Nr. 001-207-012 unbenutzt, Bosch-Service, zerlegt, gereinigt u. geprüft. Ritzel, Gabelhebel, Magnetschalter, Buchsen neu. (Rechnung), € 240,- VB, H.-G. Steinmann, Grüne Heide 19, 38539 Müden, Tel. 05375-2887, Mail: [steinmann@online.de](mailto:steinmann@online.de)

## Suche Teile

GLAS 1300/1700: Mahle Kolben (Übermaß); GLAS GT: Zugknöpfe (neu.) für Schalter am Armaturenbrett; Goggo 250/300: Funktionsfähige Kurbelwelle, Kupplungskorb m. Antriebsrad 25:60; Goggo 400: Dynastartanlage komplett, Gehäusedeckel „Schnecke“, Kupplungskorb mit Antriebsrad 26:59, Kühlungshaube. J. Bengsch, per Mail bitte an: [Glashaus-Butteldorf@t-online.de](mailto:Glashaus-Butteldorf@t-online.de), oder per Tel. 04485-4624780

Suche originalen Hauptschalldämpfer für GT. R. Kolouch, Tel. 09453-1704

## Sonstiges

Suche Kontakt zu Besitzern/Fahrern eines GLAS GT mit WEBASTO-Stahlschiebedach. Bräuchte bezüglich des Himmels am Deckel usw. Hilfe/Tipps und evtl. Bildmaterial. Leider kann ich nicht sagen ob das GOLDE-Dach identisch ist, daher auch gerne melden. Gibt es noch Ersatzteile, z. B. Kunststoffschlitten, usw. Bin für jeden Rat/Tipp dankbar. Jochen Kolouch, Mail: [jochenkolouch@web.de](mailto:jochenkolouch@web.de), Tel. 09453-302544 (18.30 Uhr - 20.00 Uhr)

GLAS Clubnachrichten kompl. von Nr.31/Herbst 1988 bis Nr. 131/Winter 2021, nur zusammen € 50,- bei Abhlg, sonst + DHL-Kosten; ET-Katalog GLAS 1300 GT, Ausg. Juli 1964: € 30,-. H.-G. Steinmann, Grüne Heide 19, 38539 Müden, Tel. 05375-2887, Mail: [steinmann@online.de](mailto:steinmann@online.de)



# IMPRESSUM GCN 134

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 28. Februar 2023

## Herausgeber:

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

## Erscheinungstermine:

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

## Bildnachweis:

Titel: Helmut Riemer, Thomas Pütz  
Rückseite: Helmut Riemer, Thomas Pütz

## 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  
Birnbachstraße 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 Club 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)40-5319953  
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)9971-7687 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)30-61881 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: CHF30,-/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>

