

30. Klassikertage Hattersheim am Main



30. Klassikertage in Hattersheim am Main

26. und 27. Mai 2018

Erstmals seit Bestehen des Magazins erscheint an dieser Stelle nicht das Foto eines Rückspiegels von einem historischen Fahrzeug. In dieser Ausgabe zeigt das Foto den Mann, der für diese Veranstaltung steht, der an der Spitze derer steht, die sich unermüdlich für das Gelingen der Klassikertage einsetzen. Ein Mann, den jeder kennt, dessen Name aber erstaunlicherweise in den Printmedien und anderen Portalen selten oder nie genannt wird.

Detlef Krehl

Ein Mann, der immer wieder mit ausgleichendem Wesen und hoher Sachkompetenz egal ob in Wort oder Schrift die Automobilität sowohl die der vergangenen Zeiten als auch die der Gegenwart und der Zukunft vermittelt. Neu ist auch, dass ich erstmals eine Stellungnahme an dieser Stelle abgebe. Es war eine großartiges Treffen in Hattersheim. In den meisten Printmedien liest man wenig oder nichts darüber, da man „keine Berichterstattung in Nachhinein“ macht. Ja wenn nicht hinterher, wann dann? Die Bewegung um die historischen Fahrzeuge lebt sicher weitgehend von solchen Treffen. Wirtschaftlich ist natürlich das Wegstellen und auf Wertsteigerung warten lukrativer. Aber nur solange, wie Oldtimer gefahren und das Hobby gelebt wird, haben die historischen Fahrzeuge auch einen Wert. Werden die historischen Fahrzeuge nicht mehr gezeigt, nimmt auch das Begehren nach diesen Kulturträgern ab und der Wert schwindet augenblicklich. Noch ein Gedanke sei hier geäußert. Die Vereine, die Veranstaltungen dieser Art organisieren und durchführen, leisten Unglaubliches. Doch wachsen die finanziellen Belastungen ins Unermessliche. Auf die Dauer wird die Philosophie, alles kostenlos bekommen zu wollen und auch bekommen zu können, nicht mehr funktionieren. Ich denke, dass eine Veranstaltung dieser Klasse es wert wäre, wenn Teilnehmer und Besucher einen angemessenen Kostenbeitrag leisten würden. Sollten sich die „Konsumenten“ nicht dazu bereit finden, wird es Oldtimertreffen dieser Güteklasse bald nicht mehr geben.

Zum Betrachten der stimmungsvollen Aufnahmen wünscht Ihnen der *Rückspiegel* wie immer genussvolle Minuten.

www.rueckspiegel-magazin.de



Ankunft





D F XX 1965 H
www.ettlinger-sportwagen.de







Für Sie entdeckt

Rückspiegel

Das Oldtimer Magazin

Exklusive Zeitschrift nicht nur für den Modellauto-Sammler

NEO 1:43
Lincoln Zephyr – vom Winde geprägt

SOLIDO 1:18
Eröffnungsspiel mit dem G-Modell

6304 ID: 8350WF 7304 (H+L)
www.caramini.de

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

8 August 2018

IXO: Porsche 911 GT3-R
Fit gemacht für 24 Stunden

Rasant und brillant

Formel-1-Modelle von gestern und heute

Minichamps: BMW Schnitzer
Der heißeste M2 aller Zeiten

CMC: Ferrari D50
Wie sich der Lancia verwandelt hat

SONDERMODELLE 1:87
Wo Mon Cheri keine Pause macht

REVOLUTION IM OMNIBUS-BAU
Reisebusstar der Fünfziger: Präsentation des Setra S8

WIKING SERIE 1:87
Das schicke Spiegelein von Opel

Präsentation: Setra S8 1952 bis 1958

Die unendliche Leichtigkeit des Seins eines selbsttragenden Baugesetzes mit angedrehter Bodengruppe drehen: Innen erste Blasse, ohne Kraft nicht aus, und sie wickeln nicht mal angehängt. Aufnahme von 1951.

Die komplette aber unvergessene Karosserie mit Motor, Getriebe und Achsen in einer allgemeinen Maße. Das ist die erste Prototypen auf dem Wege zur Vollendung.

Präsentation: Setra S8 1952 bis 1958

als den Omnibus dem Pkw annähern und vom Lastwagen entfernen.

Das gelang, und es gelang noch mehr. Der Setra S8 war nicht nur eine neue Konstruktionsweise, sondern fuhr sich für damalige Verhältnisse hervorragend, hatte eine Motorbremse (zusätzlich zur üblichen Vierer-Druckluftbremse, also der Fußbremse), ein neuartiges Heizungs- und Lüftungssystem, eine hochwertige Innenausstattung, viel mehr Stauraum als ein konventionell gebauter Bus, und oben war der Heckmotor gut zugänglich. Kässböhmer machte mit dem ersten selbsttragenden Omnibus in Serienfertigung ein hervorragendes Geschäft, und die Konkurrenz staunte – allerdings nicht lange, denn nach folgte Krauss Maffei mit einem ebenfalls selbsttragend ausgeführten Modell, dem KM100, längst erfunden, aber demnach mussten die Fahrgäste schlichtweg einen größeren Höhenunterschied bewältigen, um in den Bus zu gelangen. Größtenteils in einem Setra hinein. Und obendrein ging es darum, den Omnibus besser zu ledern und in einer Art und Weise fahrbar zu machen, als sei er ein groß geräumter Pkw. Karl Kässböhmer wollte also nicht mehr und nicht weniger, salonorfähig, setzte es in professionelle Serienproduktion um, sorgte dafür, dass es sich allgemein durchsetzte. Er machte den Omnibusbauer auch autarker. Denn er war nicht mehr so sehr auf den Lastwagenbauer als Zulieferer angewiesen. Zwar bezog auch Kässböhmer weiterhin Motoren, Getriebe und Achsen von Lastwagenbauern, aber die Karosserie, also den eigentlichen Omnibus, konnten die Ulmer nunmehr im Werk ohne fremde Hilfe herstellen.

Der selbsttragende Bus nach Setra-Art hatte noch weitere Vorteile: Er war leichter als eine Konstruktion mit separatem Chassis, er bot mehr Platz und mehr Bequemlichkeit für den Fahrgast. Denn ein Chassis baute hoch. Zwar hatten die Lastwagenbauer das so genannte Niederflerrahmen-Fahrgestell

entwickelt zusammen mit NAF und dem Flugzeugkonstrukteur Heinrich Focke. Die ersten Pläne datieren auf die Frühjahr 1950, eine kongeniale Arbeit von Karl Kässböhmer, seinem Chefkonstrukteur Georg Wahl und dem Vertriebsleiter Erich Müller. Geschaffen wurde ein integrierter Omnibusaufbau mit Heckmotor, der kaum Raum in Anspruch nahm. Wahl löste die systemimmanenten Probleme des Heckmotors zufriedenstellend, die Luftführung für den Motor und die Fernbedienung des Getriebes. Auch hier war Kässböhmer kein Pionier, Versuche hatte es bereits in den 1930er Jahren bei der Oldenburger Firma Rekal gegeben, und Krauss Maffei in München baute Heckmotor-Omnibusse in manueller Kleinserie seit Herbst 1949. Doch auch für den Heckmotor gilt, was für die selbsttragende Bauweise gilt: Kässböhmer schuf mit dem Setra erstmals eine serienserielle Serienproduktion und kombinierte diese beiden neuartigen Konstruktionsprinzipien glücklich miteinander.

Der Setra S8 war viel kürzer als die damals gängigen Hauben-Omnibusse. 36 Sitzplätze in acht Reihen wies der erste S8 auf, inklusive Fahrerseite. Das Gepäck fand seinen Platz im Stauraum unter den Sitzen, staubfrei und sauber. Konventionelle Rahmenbusse hatten einen kleinen Stauraum im Heck, das meiste Gepäck wurde auf der Dachterasse im Freien transportiert und war Wind und Wetter ausgesetzt. Selbst über die Unterseite machte sich Kässböhmer Gedanken: Bein

192 Der Sitzenreihenaufbau war leichter, auch mit plan anliegenden Luftführung. In der Serie wurden jeweils Nutzen abgeprüft, um die Kleinfuß in Richtung Motorraum zu lenken.

Ein weiteres Stück: Setra S8 waren fast ausschließlich Reisebusse, ganz selten Linienbusse. Ein volleres Interieur, und deutlich höher im keine Außenverkleidung, sondern Fahrgäste.

24 Caramini 8/2018 Caramini 8/2018 25

Die Begeisterung für Automobile jeder Art ist meist nicht auf das große Vorbild begrenzt. Die Faszination, die von den miniaturisierten Nachbauten ausgeht, ist durchaus vergleichbar. Der Rückspiegel hat für Sie die Modellauto-zeitschrift Caramini entdeckt. Diese exklusive, monatlich erscheinende Zeitschrift befasst sich überwiegend mit Modellneuheiten. Allerdings kommen auch historische Modelle nicht zu kurz. Die Autoren nehmen bei der Beschreibung der Modelle immer wieder mit faszinierenden Fotos Bezug auf das große Vorbild. So kommt auch der Freund historischer und moderner Fahrzeuge auf der Straße nicht zu kurz. Reinschauen lohnt sich auf jeden Fall!

www.caramini.de





UNFALLWAGEN



D GI CM 866 H







F N053H





ABSCHLEPP-DIENST

GG 07664

ABSCHLEPP-DIENST
BRUNO *Lauf*
TAG u. NACHT
RÜSSELSHEIM TEL.







Canary Islands

TINY

RÜD NG 79H

VW Herrmacher
Transporte
Tel. 02881 41888



D OBB VW 69H









Eine Seltenheit: Gilbern Invader Shooting Brake





Nash Metropolitan



Bademoden

Freizeitmode

Haus 17

Ausfahrt
freihalten
Warnung
vor dem Haus

WI VK 392H

JR 227









D F M 11H

LA ZONNE
LA RUCHE

F MF 9H

Kud





ALFA ROMEO

A12

D GG 07500







DE KENNDAOT
10.06.2016
Tel: 07142 1 999 80 60

WWW

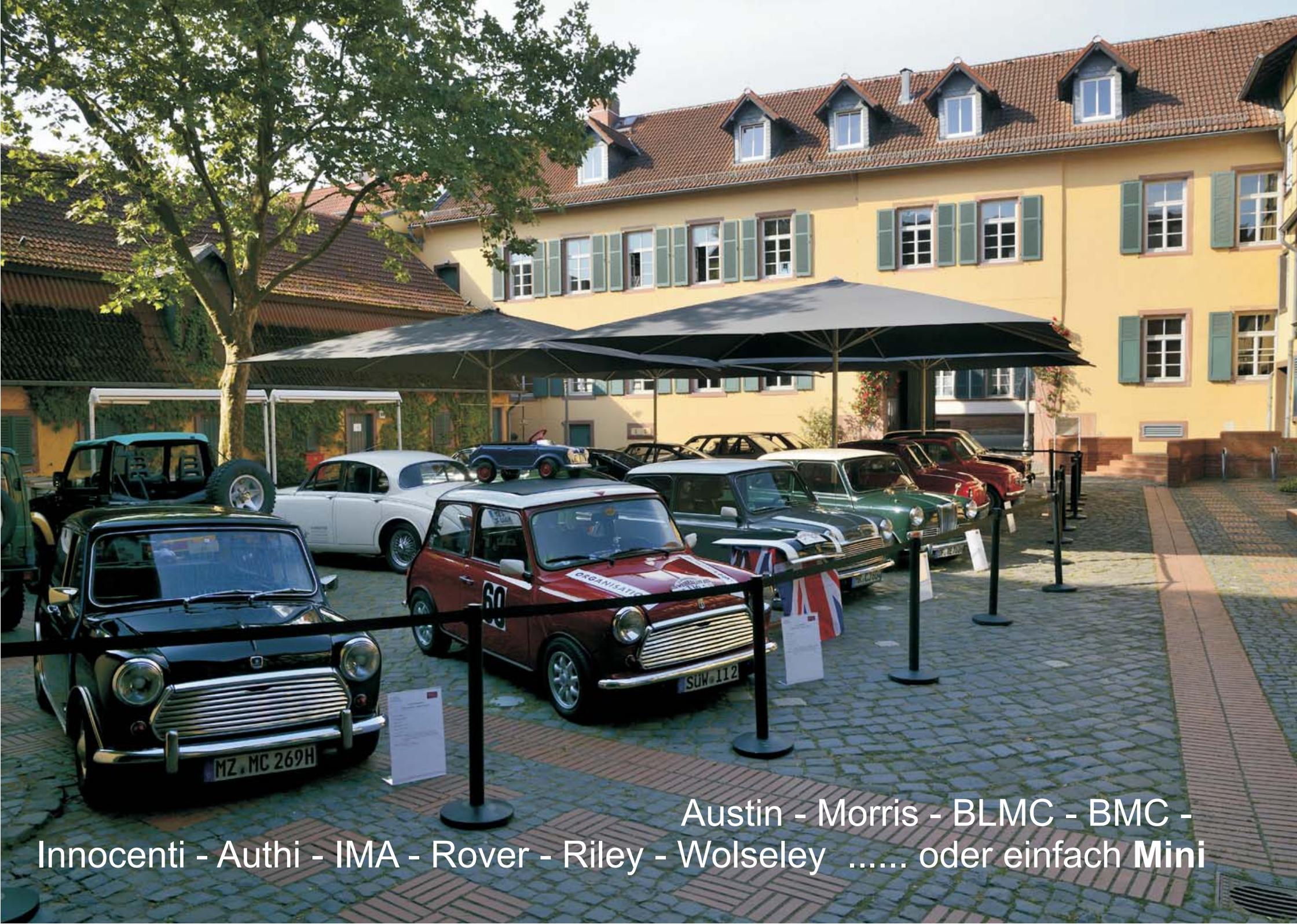
Gasregler
Sitzze
Castrol

Sonderausstellung
Badge-Engineering - oder „Doppeltes Lottchen“

Rückspiegel
Das Oldtimer Magazin







Austin - Morris - BLMC - BMC -
Innocenti - Authi - IMA - Rover - Riley - Wolseley oder einfach Mini



Fiat 500 und Steyer Puch



Citroen und Oltcit



BMW und Glas



Daimler und Jaguar



Land Rover und Suzuki



Austin Healey und MG Midget

Unermüdlich im Einsatz: Das Team

Rückspiegel
Das Oldtimer Magazin





Nachschub vom Vorstand



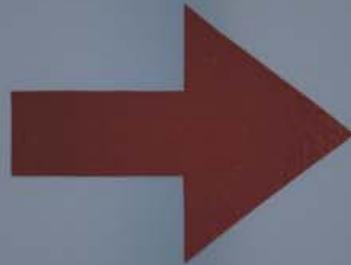
0BB
VW 69H

LU-48022





Klassikertage



Oldtimer

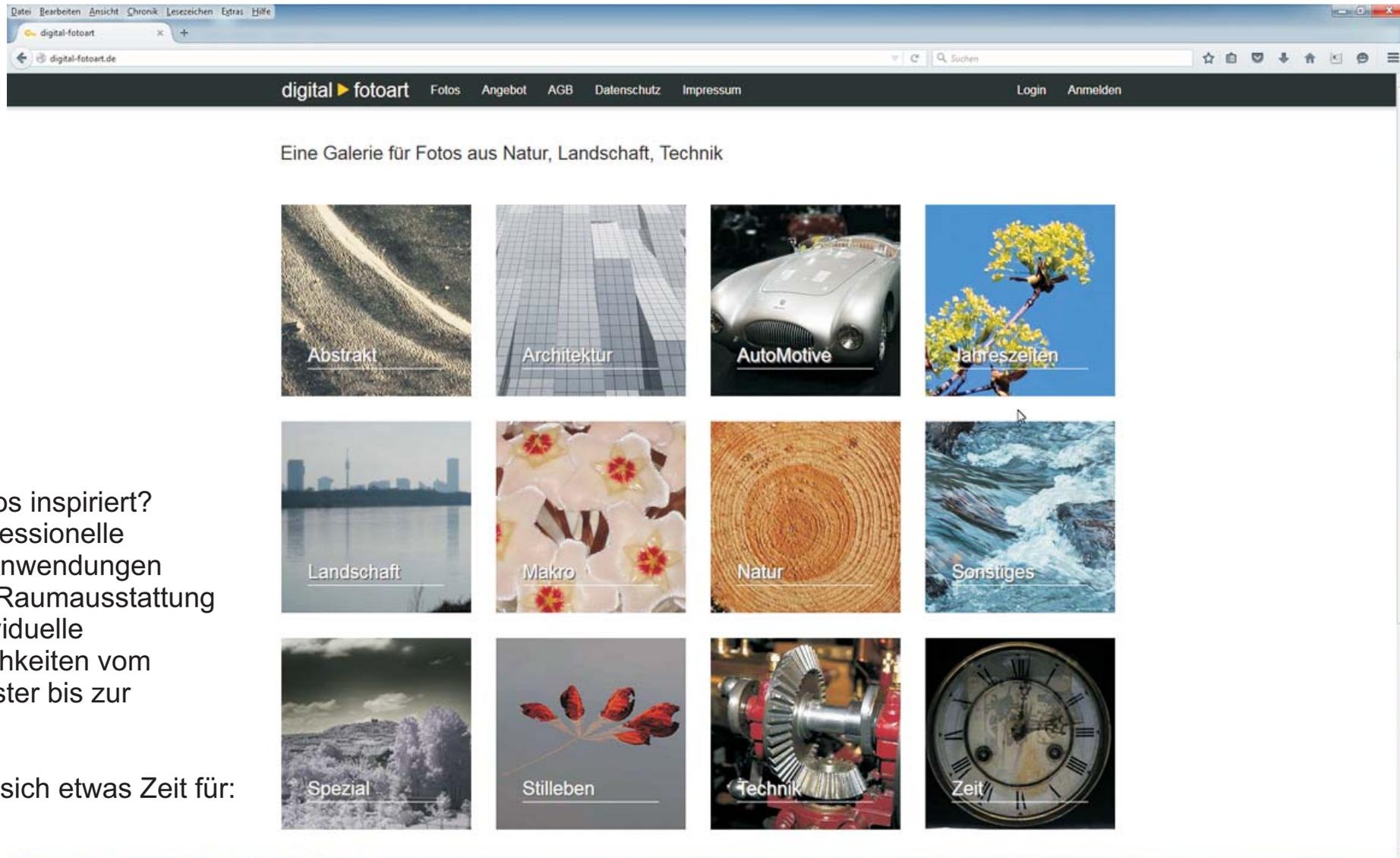
nur

Eine Stadt
steht Kopf.

Für Sie entdeckt

Rückspiegel

Das Oldtimer Magazin



Haben Sie die Fotos inspiriert?
Benötigen Sie professionelle
Fotos für digitale Anwendungen
oder zur stilvollen Raumausstattung
oder ähnliche individuelle
Gestaltungsmöglichkeiten vom
Aufkleber über Poster bis zur
Fototapete?

Dann nehmen Sie sich etwas Zeit für:

www.digital-fotoart.de





WESTFALIA

MONTECARLO

CIBIE

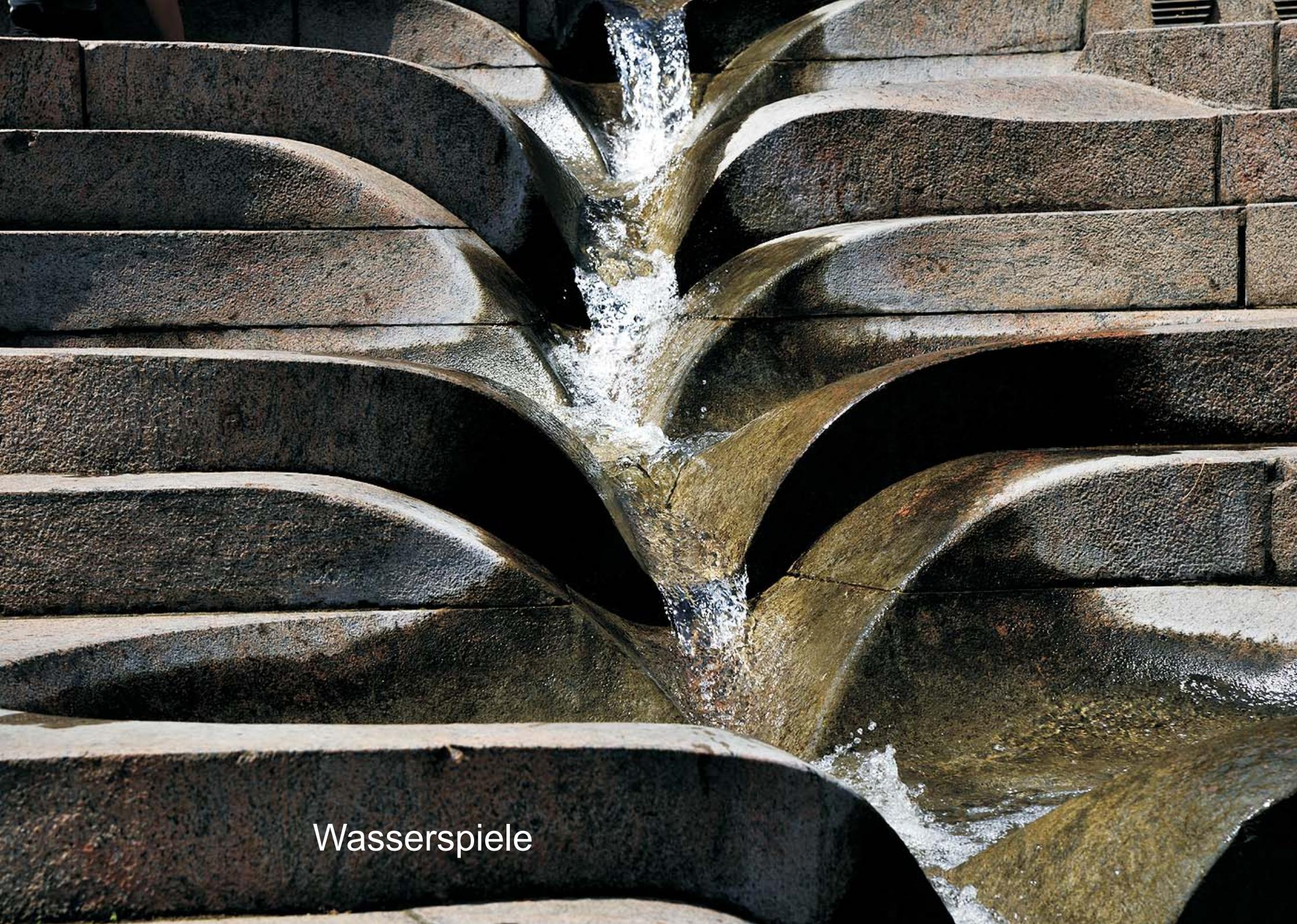
CIBIE

D F IT 15H



Vollausstattung





Wasserspiele



Wasserspiele



D BOH TA 3H



Individuelle Fototapete



Wir zaubern Ihren Oldtimer oder jedes beliebige andere Motiv in Echtgröße (1 zu 1) auf die Wand Ihres Zimmer. Und das in kaum zu überbietender Fotoqualität. Mit spezieller Aufnahmetechnik und einer sehr stabilen und hochwertigen Vliestapete produzieren wir individuell für Sie eine Fototapete mit Motiven nach Ihren Wünschen.

Wir fotografieren Ihr Wunschmotiv und lassen die Tapete in der gewünschten Größe drucken.

Lassen Sie sich von uns beraten.



www.kreativ-innovativ.de

kreativ-innovativ - Mobiles Fotostudio
Dresdener Str.3, 35274 Kirchhain
Tel.:06422-92136
info@kreativ-innovativ.de



DE TOMASO

PANTERA
GTS





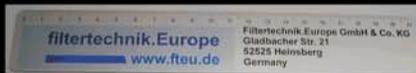
KLASSIKERTAG
IN KÖLN

Bei der
Klassikertag
Köln





D Rüd MN 48⁰⁴/₀₉



Fertigungsmittel	3 WZ 1	
Sach-Nr. FM	5792904	
Benennung Teil	SV2BDLRHD103WZ01	Gew. in kg
Sach-Nr. Teil		



FEGRA Beschriftungstechnik

Fegra Beschriftungstechnik
Am Krummbogen 2
35274 Kirchhain-Himmelsberg

Tel: 06422-8500013
Fax: 06422-8500014
fegra@t-online.de



Der Schwerpunkt unseres Leistungsspektrums liegt bei der industriellen Beschriftung. Primär stellen wir Typenschilder, Maschinenschilder oder Bezeichnungsschilder her. Egal, ob Sie Speziallösungen, Kleinserien oder Einzelstücke benötigen, wir haben das Richtige für Sie zu erschwinglichen Preisen. Aber auch wenn es um die Beschriftung oder Beschilderung im privaten Bereich geht, sind wir ein kompetenter Ansprechpartner, der Ihnen mit Rat und Tat zur Seite steht. Ob Sie nun eine industrielle oder eine ganz persönliche Beschriftung benötigen; wir werden Ihnen ein sehr individuelles, auf Ihre Bedürfnisse angepasstes Produkt anbieten.





Angepasst







Frankfurter Käfer

WAZON
Karl

F 30





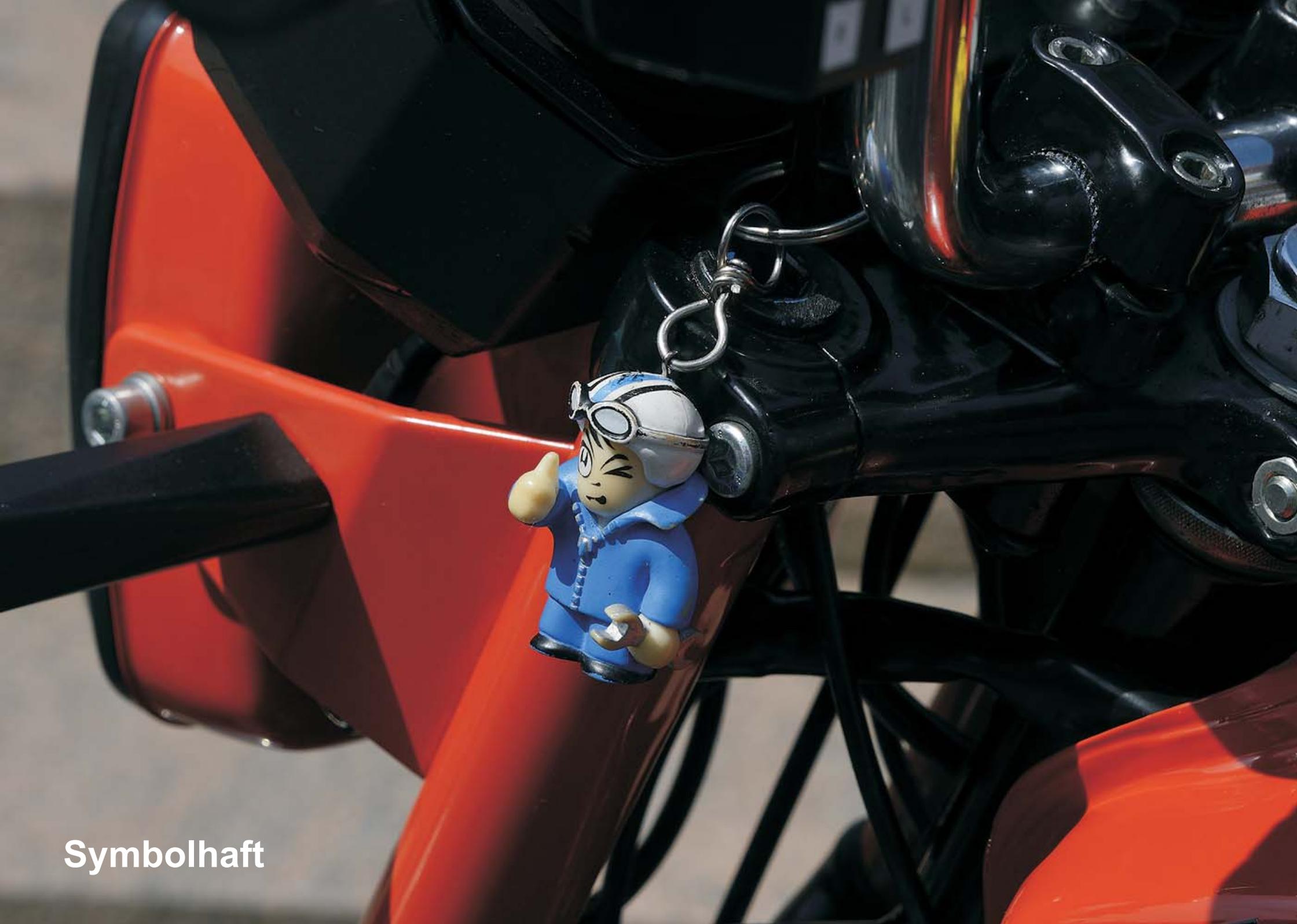
Die Rose von Hattersheim



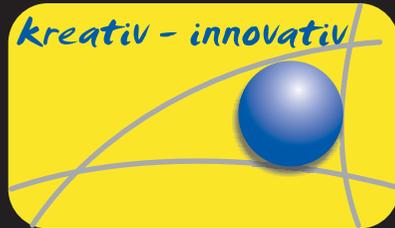


Die Rose von Hattersheim,
ein außergewöhnlicher Pokal von ansehnlichem Wert

Die Preisträger und ihre historischen Fahrzeuge



Symbolhaft



Anfertigung
professioneller
Fotos

Locations
nach Ihrem
Wunsch

Anfertigen der
Fotos auch in
Verbindung mit
einer geführten
Foto-Tour



Wir drucken die Fotos auf:

Acrylglas (auf oder dahinter für Durchleuchteffekte)

Glas

Folien

Alu-Verbundmaterial

Kunststoffplatten

Stahl

alles auch für den Außenbereich geeignet



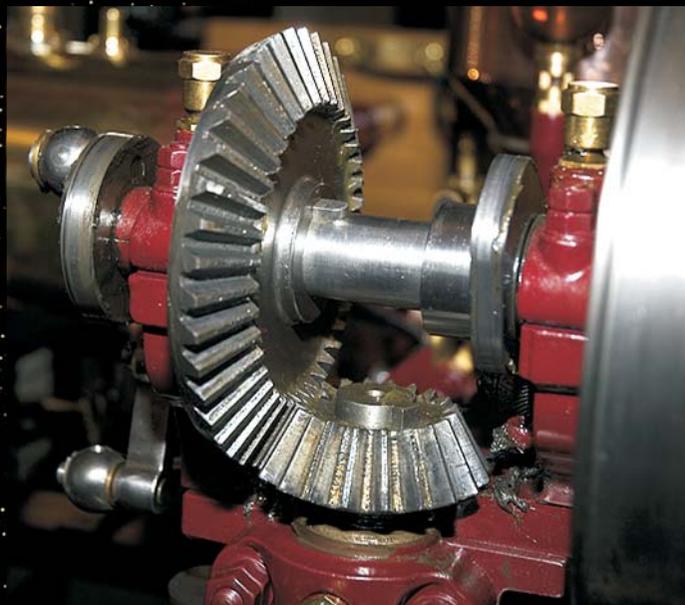
**Von
Natur und Technik
inspiriert**

Video-Dienstleistungen

Lern- und Lehr-Videos
Anleitungs- und Montage-Videos
Videos für technische Dokumentation
Video-Produktionen
DVD-Produktionen
Videos für Internetpräsentationen
Videos für VerkaufsdDisplays
PR- und Image-Videos
Unternehmenspräsentationen

Marketing - Beratung - Planung

Marketing/Marktbeobachtung
Bewertung von Wettbewerbsprodukten
Marketing-Konzepte
Internetauftritte
Druckvorlagen
Planung, Ausführung von Messeständen
Posterherstellung
Bedruckung verschiedener Materialien
- Kunststoff, Metall etc.
Laserbeschriftung
Konzepte für Lehre und Fortbildung
Effizienz-, Organisations-Optimierung



Fotografie

alter und neuer Technik
für technische Dokumentation
für Anleitung und Montage
für Lehre und Fortbildung
für PR und Image

Industrie-Fotografie

Produkt- und Katalog-Fotografie
Hochauflösende Fotos für Folierung
Miniaturisierte Technik
Modell-Fotografie



Fotografie

historischer Fahrzeuge
neuer Fahrzeuge
von Klassikern
von Liebhaberfahrzeugen
Auto, Tourismus, Freizeit
von Automobil-Events
von Ausstellungen

Anfertigung von
Fotobüchern
Historiemappen



Architektur-Fotografie

Moderne und Verfall
technisch und romantisch
Wohnkultur und Industriekultur
Industrie- und Baudenkmäler
Gebäude-/Haustechnik
Dokumentation
Landschaftsarchitektur
Parks und Gärten
Landschaften und Gewässer
Architektur und Landschaft





Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 6 MDStV, § 5 TMG
und § 312c BGB:

Dr. Fritz-Joachim Hüther, Herausgeber
Dresdener Str. 3
35274 Kirchhain
Telefon: +49-(0)6422-92136
e-Mail: info@kreativ-innovativ.de

Steuer-Nr.: 03182930454
FA Marburg
USt-IdNr.: DE235997467

Fotos:

kreativ-innovativ

Dr. Fritz-Joachim Hüther

Telefon: +49-(0)6422-92136

e-Mail: info@kreativ-innovativ.de

Alle Rechte an den Fotos liegen bei den Autoren. Jede

Verwendung der Fotos bedarf der schriftlichen

Genehmigung durch die Autoren.

Jede nicht genehmigte Verwendung der Fotos wird sofort
ohne Vorwarnung juristisch verfolgt.