

VERNARRT  IN

DAMME



EVENT
**DAMME
BLÜHT AUF
BLUE
NIGHT**



DAMME GIBT GAS!

DAMME GIBT GAS

EIN PRINZ VOM KLÜNENBERG

Damme gibt Gas. Unter diesem Motto hatte Vernarrt in Damme alle Leser aufgerufen, ihre schönsten Oldtimerfotos einzuschicken. Und die Resonanz war riesig. Vielen Dank an alle Teilnehmer. Eine sechsköpfige Jury kam schließlich zum Ergebnis, dass wir in der Titelgeschichte Jürgen Krause aus Osterfeine mit seinem NSU Prinz 4L (Baujahr: 1971) vorstellen. Da alle eingeschickten Fotos wirklich toll waren, stellen wir in Kurzform eine Auswahl weiterer Fahrzeuge vor. Jedes wäre es wert gewesen, ausführlicher präsentiert zu werden. Aber wie so oft im Leben gilt: Es gibt nur einen Gewinner.



■ Zurück zum NSU Prinz: Er ist ein wirkliches Schmuckstück, wirkt durch seine schlanken Säulen filigran und dynamisch zugleich. Sechs Jahre hat Jürgen Krause vom Klünenberg aus Osterfeine daran gewerkelt. „Wir haben sogar eine extra Garage dafür gebaut“, sagt Beate Krause, die das Hobby ihres Mannes bedingungslos unterstützt. „Jeder von uns hat sein Hobby. Er pflegt seinen Oldtimer, ich bin beim Gestalten von Fotoalben kreativ. Das passt“, sagt die 57-Jährige. Und sonntags geht es gemeinsam mit dem kleinen roten Flitzer regelmäßig zum Dümmer, um bei Willy Schomaker einen Kaffee zu trinken. Denn so ein Juwel muss bewegt werden, damit die Teile geschmiert werden. „Ich würde mich auch freuen, wenn er einmal für eine Hochzeit eingesetzt werden würde“, sagt der Osterfeiner.

TEIL FÜR TEIL INSPIZIERT, RESTAURIERT ODER ERSETZT

Dafür hat sich Jürgen Krause eine spezielle Konstruktion aus Holz gebaut, mit der er den Oldtimer zum besseren Werkeln kippen kann.

(Foto: privat)



Wie viele Stunden Jürgen Krause in der Garage verbracht hat, bevor die erste Kaffeefahrt möglich war, weiß er nicht mehr genau. Es müssen aber etliche Hunderte gewesen sein. Jürgen Krause ist kein Mann, der Schnellschüsse macht. „Ich interessiere mich dafür, wie die Ingenieure vor über 50 Jahren gedacht und es dann in die Tat umgesetzt haben“, sagt er. Und so hat er Teil für Teil inspiziert, restauriert oder ersetzt. Dafür hat der studierte Maschinenbauer mit Fachrichtung Fahrzeugtechnik eine spezielle Konstruktion aus Holz gebaut, mit der er den Oldtimer zum besseren Werkeln kippen kann. Als Fahrzeugtechniker muss er bei einigen Details heute noch lächeln. „Der Tank ist beispielsweise vor der Vorderachse montiert. Das wäre heute undenkbar. Denn bei einem Crash wären die Folgen nicht auszudenken“, sagt er.

Ansonsten ist er von seinem kleinen Flitzer begeistert. Der Motor kommt zwar nur auf 30 PS Leistung – bei einem Leergewicht von rund 570 Kilogramm reicht das aber für eine ordentliche Beschleunigung. „Meine Eltern Detlev und Wilma hatten damals schon einen NSU Prinz. Das war auch eine Motivation für mich, einen zu kaufen und zu restaurieren.“ Im Gegensatz zu Käfer und Co. gibt es auf der Straße und bei Oldtimertreffen nur relativ wenige NSU Prinz zu sehen. „Obwohl es damals ein Brot-und-Butter-Auto war“, sagt Krause. Sein Prinz kostete damals rund 4600 Mark. Auch jetzt noch ist der Prinz ein Sparmodell. „Es gibt für ihn noch alle Teile. Und die sind auch noch relativ günstig. Ein neuer Reifen kostet so nur 30 Euro“, sagt er.



MIT DEM PRINZ UNTERWEGS

Vom Olgahafen über Osterfeine bis nach Neuenwalde. Hier steht der Magirus Deutz M 170 D 15 AK der Firma Hillebrand.
(Fotos: Hölzen/Gerald Lampe)



Für Vernarrt in Damme geht es natürlich auch zum Kaffeetrinken an den Dümmer. Der NSU Prinz springt sofort an, der Zweizylinder tuckert munter vor sich hin und fährt flott in Richtung Olgahafen. Für das Foto-Shooting geht es auf den Deich. Auch hier macht der Oldie eine Top-Figur. Anschließend wird Richtung Damme Fahrt aufgenommen. Das Ziel liegt in Neuenwalde: der Containerdienst der Firma Hillebrand.

Hier steht ein weiteres Schmuckstück, das zusammen mit dem NSU aufs Foto soll – ein Magirus Deutz M 170 D 15 AK aus dem Jahr 1979. „Mein Großvater Heinrich Hillebrand hat vor 60 Jahren sein Fuhrunternehmen mit einem Magirus Deutz aufgenommen“, sagt Frank Hillebrand. Der Chef des Dammer Unternehmens, das gleich nebenan auch eine Sandkuhle betreibt, wuchs quasi mit den Sandkippern auf. Und so war er schon lange auf der Suche nach einem alten Magirus Deutz, der ähnlich wie der seines Großvaters war. „Früher sind die Kipper beim Bau eines Hauses über eine Rampe bis in den Keller gefahren und haben dort den Sand abgeladen. Das wäre heute, wo der Beton fertig angeliefert wird, undenkbar“, sagt der 39-Jährige. „Die damaligen Fahrzeuge hatten eine ganz andere Übersetzung in den ersten beiden Gän-

DORIS UND JÜRGEN GROTE TEMPO MATADOR

Dieses Fahrzeug orderte seinerzeit die Tischlerei Sommer aus Kassel in der seltenen Aufbauvariante aus Tiefpritsche und Möbelwagen-Fahrgestell. In der Literatur ist sehr wenig über dieses Fahrzeug dokumentiert.

Der Tempo Matador war bis 1967 in Benutzung. Danach wurde er wegen eines Motorschadens „weggestellt und vergessen“. Zumindest deuten die im Fahrzeug entdeckten Lieferscheine und Tankquittungen darauf hin.



GRUPPENBILD MIT DEM MAGIRUS DEUTZ M 170 D 15 AK

Robert und Angela, Frank und Martina sowie die Kinder Jonas und Felix Hillebrand.

gen und konnten nur so das Fahrzeug aus dem Keller fahren. Das wäre heute mit den modernen Lastwagen kaum noch möglich.“ Auch das Fahren war komplett anders. Die Gänge waren nicht synchronisiert. „Beim Gangwechsel musste zweimal gekuppelt und mit ganz viel Gefühl Zwischengas gegeben werden. Das geht nur mit viel Erfahrung, vor allem, wenn hinten noch ein voll beladener Hänger beim Bremsen drückt und herunter geschaltet werden muss.“

170 PS leistet der Magirus, ist als Oldtimer eingestuft und seit zehn Jahren in Hillebrands Eigentum. Auch für den roten Lastwagen gilt: Wer rastet, der rostet. Und deshalb wird auch er regelmäßig angeschmissen und bewegt.

Zwei Dammer, zwei Oldtimer, ein tolles Foto-Shooting zwischen Sand und Steinen. Die Dammer zeigen, dass sie nicht nur beim Carneval Gas geben. Vielen Dank für die schönen Fotos und die damit verbundenen Geschichten. Und Ihnen, liebe Leser, viel Spaß bei der Reise in die Vergangenheit.

Harding Niehues



Die serienmäßigen Aufbauten waren bei Tempo sehr umfangreich: Kastenwagen, Großraum-Kastenwagen, Busse mit 10 bis 13 Passagierplätzen, Kofferverwahren, Hoch- und Tiefpritsche auch mit Doppelkabine und Möbelwagen waren lieferbar.

Im Jahre 2007 wurde der Tempo in einer Scheune in Kassel mit diversen anderen Fahrzeugen wiederentdeckt und von einem Sammler vom Niederrhein zerlegt, neu lackiert und wieder zusammengebaut. Im halbfertigen Zustand haben Doris und Jürgen Grote den Matador 2013 erworben, da der Vorbesitzer aus gesundheitlichen Gründen die Restaurierung nicht vollenden konnte.

Nach umfangreichen Arbeiten an Motor, Antrieb und Optik wurde der Tempo Matador Ende 2016 nach erfolgreicher Hauptuntersuchung zugelassen und in Betrieb genommen. (Foto: privat)

BERND MOORMANN**UNIMOG 411**

Ein echtes Schmuckstück hat Bernd Moorman (35) seit rund 14 Jahren in seinem Schuppen stehen. Der Unimog 411 (Typ: Unimog 30/411) stammt aus dem Jahr 1966 und wird von einem 1,8 Liter großen Diesel mit 32 PS angetrieben. Klingt bescheiden, reicht aber mehr als aus. „Ich habe mich für einen Unimog entschieden, weil ich im Raritätenkommando Rottinghausen aktiv bin. Wenn ich von der Schicht komme, sind die meisten schon vorgefahren. Da der Unimog aber 53 km/h schnell ist, kann ich die anderen



schneller einholen.“ Zudem sei der Diesel sehr sparsam. „Ich muss nur einmal im Jahr tanken“, sagt der Dammer. 60 Liter passen in den Tank, der Verbrauch liegt bei moderater Fahrweise um die 10 Liter. Ein wenig Unimog-Blut scheint Bernd Moorman von seinem Vater Norbert abbekommen zu haben. Der reparierte als junger Mann Unimogs in der Dammer Werkstatt Fenner. „Papa freut sich, dass ich Unimog fahre“, sagt der 35-Jährige. Und wenn dann einmal etwas repariert werden muss, hat er gleich einen Fachmann an der Seite. „Und mit Ersatzteilen gibt es bei Unimog auch keine Probleme. Da ist Mercedes bestens aufgestellt.“ (Foto: privat)

**MICHAEL LANDWEHR****ZÜNDAPP ROLLER**

Damme gibt Gas, Michael Landwehr auch. Mit seiner Zündapp geht es ab zum Brötchenholen zu Bäcker Kramer. Wie alt seine Maschine ist, kann er nicht genau sagen. „Entweder wurde sie 1963 oder 1967 gebaut“, sagt er mit Blick auf die Papiere, die gerade an dieser Stelle etwas verblasst sind.

Seit vier Jahren ist er stolzer Eigentümer, pflegt und wartet sie – oft mit seinem Bruder Andreas, der Kfz-Mechaniker ist. „Die Zündapp ist einfach nur schön“, sagt der Filialleiter der Dammer LzO. Auch wenn er nur 50 bis 60 Kilometer mit dem Roller zurücklegt – das aktuell gültige blaue Kennzeichen liegt schon zur Montage bereit. (Foto: privat)

MICHAEL BLEY**VW TYP 3
1600 VARIANT**

Michael Bley hat den VW Typ 3 1600 Variant vor zwei Jahren von einem Bekannten übernommen und technisch sowie optisch auf Vordermann gebracht. (Fotos: privat)

Baujahr April 1972**Motor** luftgekühlter Boxermotor mit zwei Vergasern**Hubraum** 1584 ccm **Leistung** 54 PS

Im Sommer wird der Youngtimer bei schönem Wetter als Alltagsauto bewegt. Zum weiteren Fuhrpark gehören noch ein VW-Käfer und ein VW T2 Bulli. Aktuelles Restaurationsprojekt ist ein ehemaliger Bundeswehr-Käfer von 1979.

CHRISTINE UND KLAUS KRAMER HORCH BK CABRIO

Das Horch BK Cabrio wurde 1935 gebaut und 1938 in Schweden zugelassen. 2014 hat Klaus Kramer das Fahrzeug über einen Freund aus dem HORCH Club erworben.

Baujahr 1935

Erstzulassung 1938

Motor V 8 Hubraum 3500 ccm Leistung 75 PS

Gewicht 1930 kg

Verbrauch 18-20l/100 km



Die begonnene Restauration durch den Vorbesitzer vollendete schließlich Klaus Kramer. Das Fahrzeug und der Motor wurden komplett zerlegt und neu aufgebaut. Fehlende Teile ließ er nachfertigen und alle Chromteile neu beschichten. Mechanische Arbeiten übernahm eine Spezialwerkstatt in Sachsen. Im Herbst 2017 erhielt das Fahrzeug die begehrte TÜV-Plakette und fährt seitdem tadellos.

Die Horch-Pkw waren im Deutschen Reich der 1930er Jahre die meistverkauften Wagen in der Oberklasse. Ab 1932 gehörte das Werk zur Auto Union AG in Chemnitz. Nach Kriegsende wurden die Werke verstaatlicht und es entstand der VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, Hersteller des Kleinwagens Trabant.

ALEXANDER SCHRAMM OPEL GT

Der Opel GT „AL 1900“ ist seit 2007 im Besitz von Alexander Schramm und hatte zwei Vorbesitzer. Der Wagen wird nur bei schönem, trockenem Wetter bewegt. (Foto: privat)

Erstzulassung März 1973

Leistung 90 PS

Tacho-Stand ca. 27.000 km

Da ein 5-stelliger Tacho verbaut ist, sind 127.000 km wahrscheinlicher.



Solange der Vorrat reicht.

**PREMIUM ODER
Scheiben-
bremsbeläge**

Satz in original
Erstausrüster-
Qualität, z.B. für
VW Golf V,
Hinterachse



**nur
39,95 €**

**DU ENTSCHEIDEST:
QUALITÄTSWARE
Scheiben-
bremsbeläge**

Satz in zeitwert gerechter Qualität,
z.B. für VW Golf V, Hinterachse



**nur
27,95 €** **IKK ABS**

Schrauber willkommen!



**Jetzt Kunde werden
und zu Großhandelspreisen einkaufen!**

Robert-Bosch-Str. 8a · 49593 Bersenbrück
Tel. 0 54 39/603 92 02
Osterdammer Str. 32 · 49401 Damme
Tel. 0 54 91/905 63 13
PREISWERT UND SCHNELL

**AUTO
TEILE
PROFI**

BIKELEASING mit Gehaltsumwandlung

Wir beraten Sie gerne! Unsere Testräder stehen zur Probefahrt bereit!
Wir sind bei allen führenden Leasingfirmen zertifiziert!

Z E G GODAMME

49401 Damme - Tel. 0 54 91- 43 43
www.fahrradhaus-goda.de