
MAGAZIN

OLDIEFREUNDE PFRONTEN E.V.

1991



2021

30



Inhaltsverzeichnis

30 Jahre Oldiefreunde	3
Chronik der Oldiefreunde Pfronten	4 - 5
Die Gemeinde Pfronten gratuliert Genüssliche OAL-Runde	6 - 7
Steckbrief Allgäuerisch	8 - 9
Steckbrief	10 - 11
Gamsbart-Rallye	12 - 13
Oldiefreunde – Rückblicke	14 - 15
Oldiefreunde – Siegerehrung	16 - 17
Oldietreffen	18 - 19
Steckbrief	20 - 21
Jährliche Spenden Wir pflanzen Bäume	22 - 23
Drosselklappe Steckbrief	24 - 27
Praktikus im 2/4 Takt	28 - 31
Japan und die alten Römer	32 - 33
Heisser Draht & Heisse Füße	34 - 35
Wer bin ich Steckbrief	36 - 37
Suche hübsche temperamentvolle Italienerin	38 - 39
Sepps BMW	40 - 41
Wintereinlagerung	42 - 43
Nostalgischer Kult	44 - 45
Lust · Last · Leidenschaft	46 - 47
Welche Automarke bin ich	48 - 49
Vereinsausflüge	50 - 51
Lange Anfahrten – Langjährige Freundschaften	52 - 53
Impressum	54



Mit MedeleSchäfer erstklassig unterwegs.

Wir sorgen auf höchstem Niveau für Ihre Mobilität. Ob PKW oder Transporter, ob Neuwagen, Junger Stern, Young- oder Oldtimer - in unserer vor Ort Auswahl von mehr als 400 Fahrzeugen finden Sie garantiert auch Ihr Wunschfahrzeug! Und mit unserem bereits mehrfach prämierten Service kümmern wir uns mit viel Feingefühl um die Pflege und den Werterhalt Ihres Mercedes.

Genießen Sie das gute Gefühl bei Kauf und Service bestens aufgehoben zu sein. Wir freuen uns auf Sie!

Medele Schäfer

MedeleSchäfer GmbH · Autorisierter Mercedes-Benz Verkauf, Service und Vermittlung
Königsbrunn · Tel. 08231 96098-0 · Schwabmünchen · Tel. 08232 95987-0 · Landsberg · Tel. 08191 33540
Bad Wörishofen · Tel. 08247 9677-0 · Weilheim · Tel. 0881 64670 · Füssen · Tel. 08362 50740 · www.medeleschaefer.de



30 JAHRE OLDIEFREUNDE

Liebe Oldtimerfreunde,

„Habt Spaß am Alten Blech“, das war der Grund, weshalb sich vor 30 Jahren die „Oldiefreunde Pfronten“ zusammengefunden haben.

Man traf sich, wie jedes Jahr zu wöchentlichen Ausfahrten, die dann mit einem gemütlichen „Hoigarte“ endeten. Oldtimermessen wurden von uns genauso besucht, wie Oldtimertreffen anderer Enthusiasten. Man muss ja schließlich wissen, was andere so unter der Motorhaube haben.

Durch unsere Aktivitäten fanden im Laufe der Jahre immer mehr Gleichgesinnte den Weg zu uns. Das hatte zur Folge, dass wir im Jahre 2016 einen Gemeinnützigen Verein gründeten.

Fast jährlich finden inzwischen auch mehrtägige Ausfahrten nach Österreich, Italien, Slowenien, die Schweiz und Rest Deutschland statt. Das größte Engagement fordert von allen Mitgliedern die jährliche Ausrichtung der Gamsbartrallye mit einem Oldtimertreffen. Diese Veranstaltungen bringen uns nach wie vor viele Freunde aus Österreich, Italien, Holland und der Schweiz; sie nehmen Anreisen bis zu 1000 km auf sich.

Rückblickend auf die letzten 30 Jahre lässt sich feststellen, unser Hobby erfreut sich größter Beliebtheit.

„Schrauben kann so schön sein“

Der Vorstand



Chronik der Oldiefreunde Pfronten

Ein paar Freunde des „Alten Bleches“ trafen sich in loser Folge zum gemütlichen Stammtisch, alle hatten das gleiche Hobby schließlich – Oldtimer. Im Mai 1991, gründeten sie die „Oldiefreunde Pfronten“ und im gleichen Jahr wurde noch das erste Oldtimertreffen, mit einer passenden Ausfahrt für die Teilnehmer, organisiert.

Diese Ausfahrt gipfelte dann namentlich 2005 zur „Gamsbartallée“. Seit Anbeginn treffen sich die Oldiefreunde weiterhin jede Woche zu einer gemeinsamen Ausfahrt mit anschließender Einkehr. Wobei in den Wintermonaten auf die Ausfahrt verzichtet wird und nur die Einkehr in Form eines Stammtisches stattfindet. Die Anzahl der Mitglieder stieg im Laufe der Jahre auf mittlerweile 50 Oldiefreundinnen und -freunde. Die Ausfahrten wurden durch mehrtägige Touren in unsere Nachbarländer ergänzt.

Weitere Eckpunkte waren:
2016 gründeten die Oldiefreunde einen gemeinnützigen Verein
2019 erschien die erste Auflage unseres Neuen Magazins
2020 erfolgte die Überarbeitung unserer Homepage.

Wir sind für alle Oldtimerfreunde und Interessierte offen, egal ob jung oder alt, egal ob mit Oldtimer, Youngtimer oder Neo-klassiker.
Wir freuen uns über neue Fahrerinnen und Fahrer und neue Mitglieder.

Die Oldiefreunde Pfronten



DIE OLDIEFREUNDE PFONTEN



DIE GEMEINDE PFRONTEN GRATULIERT

Liebe Freunde des „Alten Bleches“,

die Pfrontner „Oldies“ sind für mich Idealisten, die nicht nur gerne mit alten Fahrzeugen unterwegs sind, sondern sie auch liebevoll pflegen und mit Leidenschaft an ihnen „schraufed“.

Neben Luis, Herbert, Otto, ... ist die Gruppierung untrennbar verbunden mit dem Namen Jacky Schmözl, der mit seiner Frau Inge seit Beginn die Seele der Gemeinschaft bildet. Bei der jährlichen Gamsbartrallye kann er wie ein wandelndes Lexikon über die Fahrzeuge der langjährigen Gäste, aber auch über die Fahrer und ihre Vorlieben scheinbar unbegrenzt erzählen. Pfronten ist durch die jährlichen Oldtimertreffen in entsprechenden Kreisen weit über die Gemeindegrenzen hinaus international bekannt. Sie bieten damit einen Anlass für einen der zwei verkaufsoffenen Sonntage in Pfronten.

Bei etlichen Heu- oder Bergwiesenfesten sorgten die Oldies beim Umzug der Produktköniginnen für große Beachtung. Besonders hervorzuheben ist ihr soziales Engagement mit jährlichen Spenden für gemeinnützige Organisationen und ihre Hilfsbereitschaft, wenn es z.B. darum geht, Fahrdienste für Senioren zu übernehmen.

30 Jahre – und kein Ende, dafür soll auch die offizielle Vereinsgründung 2016 durch Initiative von Norbert Schaller und seine Helfer sorgen. So hoffe ich, dass wir ab dem kommenden Jahr wieder regelmäßig möglichst viele Oldtimerfreunde in Pfronten begrüßen können.



**Liebe Oldiefreunde Pfronten,
ich wünsche Euch unfall- und pannenfreies
Fahren, viel Freude und
stets eine hervorragende Kameradschaft.**

Alfons Haf

Alfons Haf
Erster Bürgermeister

GENÜSSLICHE OAL-RUNDE

Wir starten in Pfronten und fahren nach Füssen geradewegs durch die Stadt nach Schwangau und dort in Richtung Halblech. Den Bannwaldsee lassen wir links liegen und sehen auch gleich schon die Gemeinde Buching. Nach der Ortschaft biegen wir links ab nach Kniebis. Entlang des Illasbergsee's, einem Ausläufer des Forggensees, folgen wir der OAL1 nach Roßhaupten. Durch den Ort hindurch bleiben wir auf der OAL1 und fahren in Richtung Seeg. Wer jetzt Einkehren möchte, biegt in Vordersulzberg rechts ab in den Haflingerhof, mit toller Aussicht auf unsere Allgäuer Bergwelt.

An Seeg nun vorbei, immer noch auf der OAL1, biegen wir am Schwaltenweiher links ab nach Enzenstetten. Dort geht's rechts ab auf die St 2008 nach Weizern-Hopferau.

schnell, sonst verpasst Ihr rechts die Käserei Weizern. Kurz vor Osterreuten fahren wir wieder rechts auf die OAL2 über Eisenberg und vorbei an Zell zurück nach Pfronten.



BESTE AUSSICHTEN

ZWEI
Boxen-STOPPS
für die Gamsbart-
RALLYE!



SCHLOSSANGERALP
BERGHOTEL



BERGUNTAL
ALLGÄU-LOFTS

www.schlossanger.de / www.berg-tal.com

MERCEDES SLC



STECKBRIEF

- **Halter:** Josef Kößler
- **Fahrzeug/Typ:** Mercedes Benz 450 SLC
- **Baujahr:** 1978
- **Hubraum in ccm:** 4489
- **Leistung in PS:** 224
- **Getriebe:** Automatik
- **Besonderheiten:** Überrollkäfig, Umbau zu einem Rallyefahrzeug, wird auch so bewegt bei diversen Rallyeveranstaltungen.

ALLGÄUERISCH

• zum besseren Verständnis •

Dir gohts s`Schäsei it am Weag um.
Du bist auch nicht gerade eine Schönheit.

Dees bitzled mi scho räechd.
Das reizt mich schon sehr.

Do bisch du noo mid di Mugga gflogga.
Damals warst du noch gar nicht geboren.

Dia hat dua wia Ross und Waga.
Sie war ganz außer sich.

Ausgeschämt	unverschämt
deesmol	diesmal
i bih	ich bin
Grind	Kopf
flenne	weinen
hock di na	setz dich hin
hosch kabierd	hast du verstanden
Mugge	Mücke
nakniehle	hinknien
z`Oobed	am Abend
Randsch	Streunerin
Rotznees	Rotznase
Schiss ho	Angst haben
Schbeezi	Freund, Gefährte
Wiedschäfle	kleines Gasthaus
zwaege däem	wegen dem
Määdag	Montag
zeemedschueschdre	zusammenbasteln
wihf	gescheit, klug



burghotel-falkenstein.de

DAS BURG HOTEL

FALKENSTEIN ALLGÄU

FIAT X 1/9



STECKBRIEF

- **Halter:** Frank Witzigmann
- **Fahrzeug/Typ:** Fiat X 1/9
- **Baujahr:** 1980
- **Hubraum in ccm:** 1500 • **Leistung in PS:** 86
- **Getriebe:** 5 Gang / 5 Speed
- **Erstauslieferung/Land:** Deutschland
- **Besonderheiten:** Sportliche Modifizierung, Targaversion war zu seiner Zeit etwas Besonderes. Der Ferrari des kleinen Mannes.

Qualität zum fairen Preis

menhofer



Rehbichlerweg 24 | 87459 Pfronten | 08363-1432 | www.menhofer.de | post@menhofer.de

BAVARIA
DIGITAL
TECHNIK **BDT**



INNOVATIVE ELEKTRONIK
IST UNSERE LEIDENSCHAFT

www.bdt-online.de

Bavaria Digital Technik GmbH | Rehbichler Weg 26 | 87459 Pfronten | T: +49 8363 91080 | info@bdt-online.de

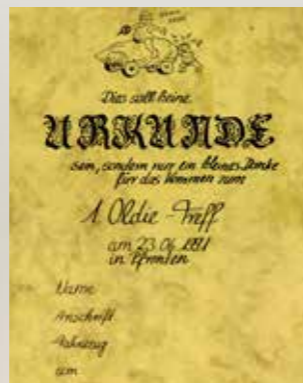
• Die Planung •



GAMSBART-RALLY

• Jetzt geht's los •





OLDIEFREUNDE – RÜCKBLICKE



• Siegerehrung •



Dommermuth

cooling is our passion

Ihr Spezialist in den Bereichen...



Kühlerreparatur



Kühlerbau



Rennsportkühler



Klimaservice



Tankinstandsetzung



Tankrekonstruktion



"Meine Frau hatte mit meinem Oldtimer einen Unfall!"
"Ist sie verletzt?"
"Noch nicht, sie hat sich im Badezimmer eingeschlossen!"



Auf dem Hahnenberg 14 Telefon: 02630/9412-0
56218 Mülheim-Kärlich E-Mail: info@aks-dommermuth.de
www.aks-dommermuth.de



OLDIETREFFEN



wir verbinden sport & mode

seit über 20 jahren!



Bikeverleih

- ▶ City- / E-Bikes
- ▶ Mountain- / Trekkingbikes
- ▶ Kinderräder
- ▶ Anhänger

Wir beraten Sie gerne.

Sport Manhard · Birkenweg 1 · 87459 Pfronten · Tel. +49-8363-7182 · www.sportmanhard.de

SPORT
manhard

Öffnungszeiten
Mo - Fr 8.30 - 12.30 und 14.00 bis 18.00 Uhr
Sa 8.30 - 12.30 Uhr



OPEL MANTA

STECKBRIEF

- **Halter:** Jürgen Feucht • **Fahrzeug/Typ:** Opel Manta 400 • **Baujahr:** 1984 • **Hubraum in ccm:** 2400
- **Leistung in PS:** 210 • **Getriebe:** 4 Gang
- **Besonderheiten:** Nachbau des Gruppe B-Einsatzfahrzeugs von Rolf Petersen und André Bockelmann der internationalen SACHS RALLYE Baltic 1986. Umfangreich modifiziert für Rallye-Einsätze (Karosserie, Motor, Antrieb, Achsen, Fahrwerk, Innenraum)



Ihr Partner
rund ums
Bauen



SCHICHTLBAU
INGENIEURBÜRO – BAUUNTERNEHMEN
HOLZBAU – ZIMMEREI



Schulweg 11 · 87642 Halblech-Buching
Tel. (08368) 9142330 · Fax 9142331

JÄHRLICHE SPENDEN

Die von den Oldiefreunden Pfronten mit eurer Hilfe eingesammelten Spenden, haben wir in den letzten Jahren u.a. an folgende soziale und karitative Einrichtungen gespendet:

- Feuerwehr Pfronten
- Schülerlotsen Pfronten
- Ambulante Krankenpflege Pfronten
- Tafel Pfronten
- Sportpool Pfronten
- Hospizverein Südliches Ostallgäu
- Kinderhospiz Bad Grönenbach
- NUZ – Verein Pfronten
- TSV-Jugend Pfronten
- Rotes Kreuz Pfronten



WIR PFLANZEN

Trinkwasser und Sauerstoff

Für die Zukunft haben wir vor, zusätzlich auch Projekte im Rahmen des Klima- und Umweltschutzes mit unseren Spenden zu fördern. Als eine Nachhaltigkeitsmaßnahme soll unser erstes Projekt mit einer Baum-Pflanzaktion umgesetzt werden.

„Wir pflanzen Trinkwasser und Sauerstoff“

Hierzu möchten wir in unserer Allgäuer Umgebung richtig zupacken und hunderte von Laubbäumen pflanzen. Denn ein Drittel aller Bäume in Deutschland ist durch Hitze, Trockenheit und Schädlinge geschädigt, der Rest leidet. Jeder gepflanzte Laubb Baum wirkt der Austrocknung des Bodens entgegen. Ist er größer, fördert er eine jährliche Grundwasserneubildung von etwa 200 Litern, das wir als Trinkwasser nutzen.

Pro Jahr produziert er dabei 4 Tonnen Sauerstoff und verringert auch noch unseren persönlichen CO₂ Fußabdruck in der Atmosphäre, indem er 6 Tonnen Kohlendioxid bindet. Das ist doch schon mal ein schönes Ziel. Und es gibt uns ein gutes Gefühl, Verantwortung für ein Stück Natur im Klimawandel, übernehmen zu können.

Dazu möchten wir mit Baumpatenschaften Leben in den Wald bringen. Zusammen mit Freunden der Oldiefreunde wollen wir uns dafür mit Spenden engagieren. Jede Spende ist uns willkommen. Mit einer Spende von 50 € können mindestens 10 Laubbäume gepflanzt werden. Mit einer Spende ab 50 € erhält der Spender ein persönliches Baumpatenschaft Zertifikat für die zu pflanzenden Bäume und eine abzugsfähige Spendenquittung. Mit Spenden ab 100 € für zwei oder mehr Baumpatenschaften, können die Spender ihren Bäumen außerdem eigene Namen geben und ab 250 € für fünf oder mehr Baumpatenschaften erhält der Spender zusätzlich die GPS Daten seines Pflanzfeldes, um es besuchen zu können.

Wir würden uns sehr freuen, wenn ihr im Rahmen unserer Spendenaktion 2021/22 mit Macht und eine oder viele Baumpatenschaft/en übernehmt, denn mit jedem Baum pflanzen wir Trinkwasser und Sauerstoff für Umwelt- und Klimaschutz.

Über die laufende Aktion werden wir im Internet unter www.oldiefreunde-pfronten.de berichten.

Unser Spendenkonto:
IBAN DE82 7335 0000 0515 6941 64 · Sparkasse. Allgäu
Verwendungszweck: Baumspende, Adresse/E-Mail





GALERIA BAVARIA

Grüß Gott in Füßen!

In unserem Geschäft, direkt am Eingang der Füssener Fußgängerzone im Hotel Sonne, wartet ein umfangreiches Sortiment auf Sie:

- Allgäuer Produkte, z.B. biologische Cremes
- Schweizer Taschenmesser, Einhandmesser sowie exklusive Messer von Laguiole
- handgearbeitete Musikdosen und Lichthäuser
- stilvolle Armbanduhren
- wunderschöne saisonale Dekoartikel
- ... und vieles mehr!

Schauen Sie doch mal vorbei – wir freuen uns auf Sie!



GALERIA BAVARIA
Reichenstraße 37
87629 Füssen

Tel: 0 83 62 / 66 30
Mail: info@galeria-bavaria.com

Öffnungszeiten:
Montag–Samstag: 7:30–20:00



ONLINE SHOP

WWW.GALERIA-BAVARIA.COM



Unsere Fahrzeuge haben bekanntlich ja eine Drosselklappe, manche sogar mehrere. Die Drosselklappen sitzen am Motor, genauer gesagt im Vergaser. Und diese Drosselklappen sind enorm wichtig für Fahrer und Fahrzeug, denn sie drosseln und zwar die Geschwindigkeit des Fahrzeuges. Sie haben allerdings mit dem gleichnamigen Vogel, der Drossel, nichts zu tun.

Die Drosselklappen drosseln nun bekanntlich die Geschwindigkeit. Ganz Gewiefte würden nun behaupten, dass dadurch die Bremsen überflüssig wären. Dies ist aber falsch, wie wir noch sehen werden.

Die Drosselklappen sitzen auf einer Welle, der sogenannte Drosselklappenwelle und sie bewegen sich, das heißt, eigentlich gehen sie nur auf und zu. Der Fahrer kann die Drosselklappen während der Fahrt auf und zu machen. Dies geschieht über einen komplizierten Mechanismus und wird über das Gaspedal gesteuert. Wenn man mit dem Fuß das Gaspedal niederdrückt, dann gehen die Drosselklappe auf und umgekehrt, wenn man das Pedal loslässt, sollten die Drosselklappen wieder zugehen.

Daher kommt auch der Ausdruck Gasfuß, aber nun wissen wir ja schon, dass dieser Ausdruck eigentlich nicht richtig ist, denn er müsste folgerichtig Drosselklappenfuß heißen. Aber das tut er nicht.

Das verhält sich nämlich so, wenn der Vergaser vergast hat, muss das Gas ja auch irgendwo hin, in unserem Falle in den Motor. Und das übernehmen nun unsere Drosselklappen. Wenn sie zu sind, kommt kein Gas in den Motor oder ganz wenig und wenn sie ganz auf sind, kommt sehr viel Gas, das nennt man Vollgas. Daraus resultierend müssten die Drosselklappen eigentlich richtigerweise Gasklappen heißen, was sie aber nicht tun. Warum sie das nicht tun, entzieht sich meiner Kenntnis, vermutlich aber deshalb, weil sie eben drosseln und zwar die Geschwindigkeit, wenn man sie in Ruhe lässt.

Also noch einmal, die Drosselklappen, die eigentlich Gasklappen heißen müssten, sie drosseln nicht nur die Geschwindigkeit, sie bewirken auch das Gegenteil, aber nur dann, wenn sie ganz geöffnet werden, über das Gaspedal, das auch Drosselklappenpedal heißen könnte.

Wenn der Vergaser nun viel vergast hat, gelangt das Gas über die Drosselklappen in den Motor. Und das verhält sich so: Wenig Gas im Motor, gleich wenig Verbrennung; viel Gas im Motor, gleich viel Verbrennung. Und je mehr Gas verbrennt, desto schneller wird das Fahrzeug. Und das kann man mit der Drosselklappe drosseln, über das Gaspedal, das eigentlich Drosselklappenpedal heißen müsste.

Wenn mal die Drosselklappen mitverbrennen sollten, kann man das Fahrzeug vermutlich auch nicht mehr drosseln, das heißt, langsamer machen. Sie ahnen schon, jetzt brauchen wir die Bremsen noch. Und dem wollen wir vorbeugen. Denn auch unsere Drosselklappen können verschleißen. Wenn sie zum Beispiel anstatt Gas mal eine Schraube oder einen Stein durchlassen, dann können sich die Drosselklappen schon mal verbiegen. Eine verbogene Drosselklappe kann für den Fahrer schon unangenehm werden.

***Kupplungspedal -
tritt er es, stirbt der Motor,
tritt er es nicht, stirbt der Fahrer***

Wenn eine verbogene Drosselklappe mal nicht mehr auf geht, das ist zwar ärgerlich, aber nicht ganz so schlimm, wenn dagegen mal eine verbogene Drosselklappe auf ist und nicht mehr zu geht, das kann sehr unangenehm werden, sowohl für den Fahrer als auch für den Motor.

Aber auch da kann man sich helfen und zwar durch Niedertreten des Kupplungspedales. Aber nun muss der Fahrer einen Kompromiss eingehen, tritt er es, stirbt der Motor, tritt er es nicht, stirbt der Fahrer.

Aber soweit lassen wir es nicht kommen, wir pflegen vorher unsere Drosselklappen. Das ist nicht so kompliziert, man braucht halt eine Kiste mit Werkzeug, was wir ja ohnehin haben. Eine nötige Portion Geduld müssen wir auch dazu aufbringen.

Um an unsere Drosselklappen zu gelangen, müssten wir am Motor so einiges wegschrauben, was auf den ersten Blick unnötig aussieht, es aber nicht ist. Haben wir zuerst einmal den Luftfilter weggeschraubt und weggeworfen, sind wir unseren Drosselklappen schon ein gutes Stück näher gekommen. Nun müssen wir nur noch den Vergaser wegschrauben, da die Drosselklappen nicht am Anfang, sondern am Ende des Vergaser eingebaut sind. Den abgebauten Vergaser halten wir nun in Augenhöhe und schauen am Anfang hinein. Sehen

wir am Ende nichts, dann sind die Drosselklappen in Ordnung; sehen wir aber am Ende etwas, dann sind die Drosselklappen nicht in Ordnung, das ist dann auch nicht in Ordnung. Nun müssen wir mal schauen, was an den Drosselklappen nicht in Ordnung ist. Wie schon gesagt, außer Gas mögen sie nicht allzu viele feste Dinge. Wenn wir die Drosselklappen so nicht gerade biegen können, müssen wir sie ausbauen. Das ist wiederum nicht ganz so einfach wegen den verflixten kleinen Schrauben, die in der Regel nicht aufgehen. Brauchen sie aber auch nicht, denn der Fachmann bohrt sie gleich aus. Dann ziehen wir die Drosselklappen aus der Welle, sollte es nicht gehen, nehmen wir ein geeignetes Werkzeug wie Hammer, Zange oder ähnliches.

Nun müssen wir die verbogenen Drosselklappen auf einer stabilen Unterlage wieder gerade hämmern oder durch Neue ersetzen. Bitte vor dem Einbau das Polieren nicht vergessen. Jetzt stecken wir die Drosselklappen wieder in die Drosselklappenwelle und schrauben sie fest. Ach ja, geht ja nicht mehr, wir haben ja gebohrt. Aber auch hier kennt der Fachmann einen Trick, das Zauberwort heißt Sekundenkleber! Wenn man die aufgebohrten Löcher von den Schrauben nicht mitverklebt, hat man später einen erhöhten Leerlauf. Man sollte auch unbedingt darauf achten, dass die Drosselklappen leicht auf und zu gehen, der Gasfuß (oder auch Drosselklappenfuß) wird es später danken.

***Die Drosselklappen
kann man auch frisieren***

Um eine hohe Leerlaufdrehzahl zu bekommen, kann man die Drosselklappen auch frisieren. Dazu schleift man sie rundherum ordentlich ab und durchbohrt sie wie ein Schweizer Käse. Dann wieder einbauen, Vergaser drauf und ab geht die Post.

Den vergessenen Luftfilter merkt man spätestens dann, wenn die Drosselklappen wieder festklemmen.

Aber die Reparatur kennen wir ja schon. #



AC-COBRA

STECKBRIEF

- **Halter:** Franz Vida
- **Fahrzeug/Typ:** AC-Cobra 427 • **Baujahr:** 1993 • **Hubraum in ccm:** 6300
- **Leistung in PS:** 465 • **Getriebe:** 6 Gang • **Besonderheiten:** GFK Karosserie, Edelbrock Einspritzanlage, Ride Control zum Absenken der Karosserie bei hohen Geschwindigkeiten.



PRAKTIKUS IM 2/4 TAKT

• Wie ich bei der Geburt einer Premium-Automarke dabei war •

Nach meinem Schulabschluss verspürte ich heftigen Freiheitsdrang und glaubte, die ganze Welt gehöre mir. Na ja, mit dem Gehören klappte nicht, aber sie sollte mir offen stehen, um Leben in der Fremde zu erlernen, wie es bei Handwerkern auf Wanderschaft alte Tradition ist. Für meine Ausbildung als Maschinenbauer musste ich Mitte der 60er Jahre erst ein halbjähriges Praktikum abschließen, um danach mit dem Studium beginnen zu können. Wegen meiner damals schon ausgeprägten Auto Affinität sollte es ein Fahrzeughersteller sein, einer im Aufbruch, zwischen Wirtschaftswunderzeit und den sich anbahnenden Protestbewegungen.

Da ich VW mit dem ewigen Käfer schon hinter mir hatte, Borgward Pleite war, BMW noch ums Überleben kämpfte, Opel und Ford mit amerikanischer Anspruchslosigkeit glänzten, Porsche (noch) eine Manufaktur und Mercedes mit seiner Heckflosse für mich ein reizloses Altherrenprodukt war, kam in deutschen Landen für mich nur die Auto Union in Ingolstadt, in einem entfernten Weißbier-/Wurstland in Frage.

So verließ ich Mutters Rockzipfel und meine Heimatstadt Berlin zusammen mit Isabella immer südwärts, Richtung Zukunft, ohne jemals wieder dauerhaft zurückzukehren. Es sollten für mich sechs ereignisreiche und spannende Monate Praktikum werden.

Die Auto Union entstand während der Weltwirtschaftskrise. Die Vier angeschlagenen Autofirmen DKW, Audi, Wanderer und Horch wurden 1931 in Chemnitz mit sächsischer

Staatsfinanzierung zur Auto Union mit dem Firmenzeichen der vier ineinander verschlungenen Ringe zusammengeschlossen, um zu überleben. Da nach dem Krieg alle Automobilstandorte in der sowjetischen Zone lagen, wurde die Auto Union 1945 in der amerikanischen Zone in Ingolstadt neu gegründet. Ab 1949 begann wieder die Produktion von DKW Fahrzeugen, statt mit 2- jetzt mit 3-Zylinder Zweitaktmotoren. 1958 erfolgte die Übernahme der Auto Union durch Mercedes Benz, obwohl man dort von Zweitaktmotoren nichts

hielt, verstand, oder wollte. 1965 wurde die Auto Union an Volkswagen weiter gereicht, als von den Wolfsburgern ein neues Montagewerk für die Erweiterung der Käfer Produktion gesucht wurde. Und dann kam ich ...

Als Praktikanten wurden die „Neuen“ zur Eingewöhnung erst einmal in die Lehrwerkstatt in den alten Ingolstädter Kasernen- und Festungsanlagen gesteckt, um dort 10 Wochen so richtig gedrillt und ge-zwiebelt zu werden, bis die Hände voller Blasen und die Muskelkater unerträglich wurden. Danach ging es auf Freigang in das 1959 neu erbaute Auto Union Werk, um das Training in Werkzeugbau, Presswerk, Gießerei und Konstruktion in angenehmer Atmosphäre mit den heiteren, während der Arbeit „Flüssigbrot“ trinkenden DKWlern, fortzusetzen. In dieser Zeit hatten wir Praktikanten eine wohlwollende Narrenfreiheit. So konnten wir geheime Schatzkästlein besuchen, wie Motorenentwicklung, Versuch, aber auch die geheimen „Asservatenkammern“ mit nie in Serie gegangenen Prototypen,

hinterlassenen Versuchsfahrzeugen und vergessenen alten Schönheiten aus der Geschichte der Auto Union. Hier saß ich das erste Mal in einem 6-zylindrigen Vorkriegs-Audi am Lenkrad. Auch ein verstaubter Prototyp hat mich damals besonders beeindruckt: Ein 3-sitziger Kleinwagen mit Fahrersitz und Lenkung vorn in der Mitte. Der Zustieg zu der hinteren 2-sitzigen Rückbank erfolgte durch die Seitentüren der Kunststoffkarosserie am Fahrer vorbei, ohne dass dieser aussteigen musste.



6-Zylinder

Ich empfand die DKWler als freundlich, aber hartnäckig kompromisslos zweitaktend mit Sucht zur blauen Fahne, die Viertaktmotoren für einen vorübergehenden Irrtum hielten. Der sehr selbstbewusste Werbeslogan „DKW 3=6“, der Gleichwertigkeit und Laufruhe des leichten ventillosen 3-Zylinder Zweitaktmotors mit der eines 6-Zylinder Viertaktmotors suggerieren sollte, unterstrich den Glauben an das DKW-Wunder, dereinst den Viertaktmotor abzulösen. Ich sagte mir: „Oh Mann, das ist so unglaublich, das kann doch nicht wahr sein. Es ist gegen den technischen Trend“. Aber so dachten, glaubten und waren die DKWler damals. Eben eine Welt der Besessenen in ihrem eigenen Kosmos mit ihrem „Motor der 3 Sinne“:

1. Hören – Leerlauf wie eine aufgeregte schnatternde Ente: Deng, deng, dengeling, deng
2. Sehen – Blaue Fahne aus dem Auspuff
3. Riechen – Duft nach genussvoll verbranntem Zweitaktgemisch

Dann in den sechziger Jahren schien es so nah wie nie zuvor, dieses erwartete DKW-Wunder. Mir wurde begeistert von einem freilaufenden Erfinder und Visionär erzählt, der einen ganz neuen Motor entwickelt hatte – natürlich mit 2 Takten: Ein sehr leichter 6-Zylinder V-Motor mit 1,3 l Hubraum und stolzen 80 PS. In verschiedenen DKW Versuchswagen wurde der Motor bereits getestet. Sollte das



nun endlich die neue Wunderwaffe sein, mit der die Überlegenheit des Zweitakt- über den Viertaktmotor mit dem Werbeslogan „DKW 6=12“ besiegelt werden sollte?

Nein! Die lang ersehnte Vision des Wunders „DKW 6=12“ erfüllte sich am Ende nicht. Denn auch die Mutter Mercedes hatte einen neuen Mitteldruck-Viertaktmotor entwickelt, dessen hohe Verdichtung zwischen Benzin- und Dieselmotor jedoch einen rauen Lauf bewirkte, der für die seidenweich laufenden Mercedes Altherrenfahrzeuge einen Systembruch bedeutet hätte. Mit diesem Motor als Mitgift im Gepäck wurde Ludwig Kraus, der Vater des Motors 1963 als Technischer Direktor und „Missionar für 4 Takte“ von Mercedes zur Tochter Auto Union nach Ingolstadt entsandt, um sein Werk fortzusetzen. Als Ergebnis führen zu meiner Praktikumszeit erste getarnte Versuchswagen, mit diesem für die DKWler ins Paradies eingebrochenen Teufelsmotor, herum. Einen solchen Versuch-DKW F102 entdeckte ich eines Tages auf dem Werksgelände. Der sonst rundliche

Kühlergrill war, wie von einem Amateur nach einem Unfall, durch ein schwarzes Lochblech ersetzt worden, das mittig seltensam gespitzt nach vorn stand. Der erlaubte Blick unter die Motorhaube offenbarte die Überraschung: Ein Antriebsherz mit 4-Zylinder Viertaktmotor, bei dem auf dem Ventildeckel noch der Mercedesstern thronte.

Durch den längeren Motor musste der Motorraum mit einer Grillattrappe nach vorne etwas verlängert werden. Obwohl das Laufgeräusch robuster, tiefer, erwachsener als sonst bei DKW klang, führte dieser Motor mit der Übernahme der Auto Union durch Volkswagen zum Abgesang der glorreichen DKW-Ära und der im Zweitakt schnatternden Ente. Die Wolfsburgern räumten ab 1965 mit norddeutscher Gründlichkeit rasant auf und legten dabei fest:

- Auslauf der 2-Takt Motorenfertigung
- Umstellung eines Teils der Produktion auf die VW Käfermontage
- Verbot von alkoholischen Getränken im Werk

Das war für die DKWler so unglaublich, dass sie es sich erst gar nicht vorstellen konnten. Vor allen anderen Maßnahmen war das Alkoholverbot ein böser preußischer Angriff auf das bayerische „Grundnahrungsmittel“, das sie dort schlicht Bier nannten. Es ging ein Aufschrei durch die Belegschaft, war es doch die schlimmste Verletzung bayerisch eingesessener DKW-Tradition überhaupt, die man sich vorstellen konnte. Nach Kampfaufrufen kam es zu Arbeitsniederlegungen. In Verhandlungen konnte der Konflikt schließlich mit einem Kompromiss beigelegt werden. Danach galt das Alkoholverbot nur noch während der produktiven Arbeitszeit, Pausen zählten nicht dazu. Der Rest der angekündigten Maßnahmen folgte so umgehend, dass bei Umstellung der Fließbandmontage von DKW auf VW-Käfer jede Hand gebraucht wurde, auch meine.

Zeitenwende eingeleitet - mit neuem Motor und überzeugendem Marketing

Das Ende von DKW erlebte ich in Ingolstadt nicht mehr, das letzte Fahrzeug lief im März 1966 vom Band. Die seit 1923 bestehende Marke DKW, die wie keine andere, für Zweitaktmotoren stand, war mit blauem Dunst in ihren Untergang gefahren. Doch gleichzeitig startete die Karriere einer alten, neu belebten Auto Union Marke wie Phönix aus der Asche: Audi! Dieser Phönix sah in etwa so aus wie der Versuchs-DKW, dem ich unter die Haube geschaut hatte, nur war die Karosseriefront inzwischen mit professionellem Design chic gemacht worden und der Mercedesstern thronte auch nicht mehr auf dem Motor. In einer beispiellosen Wende hatte Ludwig Kraus mit dem Verpflanzen seines Mercedes-Motors in die zum Audi facegeliftete Karosserie des DKW F102, das Überleben der Auto Union sichergestellt. Mit der Traditions-marke aus der Vorkriegszeit wurde ein neues Audi Markenimage erschaffen, bei dem nichts mehr an DKW erinnerte. Heute kaum zu glauben, dass Mercedes einst Starhilfe für die (Wieder-) Geburt und den Erfolg von Audi geleistet hat. Und so konnte aus der schnatternden Ente doch noch ein schö-

ner Schwan werden, der über Jahrzehnte mit dem richtungsweisenden Werbeslogan „Vorsprung durch Technik“ zu einer deutschen Premium Automarke aufstieg.



vorher: DKW F102, 60 PS

nachher: Audi, 72 PS

Schön, dass ich bei all dem als Zeitzeuge dabei sein konnte. Ein sympathisches halbes Jahr, in dem mich das Leben mit der Auto Union in Niedergang und Aufbruch viel gelehrt hat: Grundbegriffe des Schlosserhandwerks, Werkzeugbau, Arbeit im Presswerk, Fließbandmontage, schwarz bis unter die Haut in der benachbarten Sandgießerei. Aber am spannendsten waren für mich die Herumstöbereien in all den Schatzkästlein, zu denen man keinen Zutritt hatte – es sei denn man war Praktikant. Ich erlebte, wie technische Ideen mit Besessenheit, aber fehlendem unternehmerischen Weitblick durchgeführt, ein Unternehmen in Schieflage brachten. Aber auch, wie mit einem neuen Motor und überzeugendem Marketing eine Zeitenwende eingeleitet wurde, mit der ein erfolgreicher Aufbruch begann. Mein Praktikum war für mich wie ein Geschenk zu einer ereignisreichen und spannenden Reise, auf der ich bei DKW eingestiegen und nach erlebtem Maschinenbau bei Audi ausgestiegen bin.

Am Ende zog ich mit Isabella wieder weiter in die Welt, einfach nach Westen, um in Karlsruhe einen weiteren Schritt ins Leben zu wagen. Servus Ingolstadt!

PS:

Geschichte wiederholt sich: Anfang der 70er Jahre rettete Ludwig Kraus sogar noch die Mutter Volkswagen vor der drohenden Pleite, indem aus seinen neu entwickelten Fahrzeugen Audi 80 und Audi 50 mit kleinen Änderungen die Erfolgstypen VW Passat und VW Polo wurden. #

Text: Detlef Prietz



Fahrschule Schmölz
87459 Pfronten Tel. 08363-323

**Anmeldung und Auskunft für
alle Führerscheinklassen
(auch CE und T)**



**Eigene Herstellung
93 Eisspezialitäten
24 Eissorten
Sonnenterrasse mit
Bergblick**

Yvonne und Siro freuen sich
auf Ihren Besuch

Meilinger Str. 19 · 87459 Pfronten-Ried
Tel. 08363 92 81 09
von März bis Oktober 10.00 – 22.30

www.eiscafe-bolina.de



Die Schankwirtschaft ist eine
Erlebnisgastronomie, die alle Sinne berührt.
Der Gast taucht ein in die Geschichte der
Allgäuer Wirtshäuser.
Hier lässt es sich gut Essen, Trinken und
Feiern.

SCHANKWIRTSCHAFT
M.J. & C. WOHLFART



www.schankwirtschaft-wohlfart.de
Tel.: 08363-928795
Kienbergstr 61
87459 Pfronten-Dorf

JAPAN UND DIE ALTEN RÖMER



Die Feiertagsausfahrt am 15. August 2019 hatten unsere Oldiefreunde Norbert Müller und seine Frau Rosi mit dem Ziel Augsburg geplant. Dort war der Besuch eines privaten Mazda Museums und der Sonderausstellung „Augsburger Wassermanagement System“ vorgesehen.

Die Ausfahrt begann in Pfronten mit frühem Start von 8 Oldiefreunden. Auf der ersten Etappe bis zum Skyline Park bei Bad Wörishofen, schlossen sich unterwegs weitere Oldiefreunde an, so dass der Oldtimerpulk bis zu dem Etappenziel auf 13 Personen in 8 Oldtimern angewachsen war.

Hier sollten noch Norbert als Tourguide und Rosi, aus Weilheim kommend, dazu stoßen – eigentlich. Doch deren Fiat 124 Spider hatte sich unterwegs eine Auszeit genommen, weil sich eine Riemenscheibe gelöst hatte und dadurch ein größerer Schaden drohte. Kurzerhand wurde der gesamte Oldtimerpulk zur Havariestelle bei Landsberg umgeleitet, um die Gestrandeten mit Hoffnung und freien Mitfahrplätzen zu versorgen. Norbert Müller konnte in den windigen MGB Roadster von Norbert Schaller zusteigen, Rosi fand windgeschützt im Opel Rekord Coupé Platz. Ihren Oldtimer mussten sie zunächst immobil zurück lassen.

Das Oldie Duo Norbert & Norbert spielte einen Motorsound auf und los ging's. Die Route nach Augsburg wurde schnell flexibel so umgeplant, dass wir das erste Highlight, die Bergrennstrecke bei Mickhausen erreichten, als wäre nichts gewesen. Die Vorstellung von Rennatmosphäre mit Hektik, Benzingeruch, und Gummiabrieb ließ unsere Gasfüße zappeln, bis sie die Drosselklappen auf der Rennstrecke voll öffnen konnten. Spaß hat's gemacht, auch wenn unser Oldtimertempo kaum halb so hoch war, wie das Profitempo bei den jährlich ausgetragenen Rennen für die Deutsche Meisterschaft.



Auf der Weiterfahrt hatten wir dann noch ein Erlebnis der besonderen Art: Kamen uns doch zwei Klosterschwester in vollem Ornat in ihrem Oldtimer, einem Ovali Käfer, direkt entgegen. Hut ab! Wie Norbert solche Oldtimer Begegnung so exakt vorbereiten konnte! Beflügelt erreichten wir in Augsburg unser erstes Tagesziel: Das „Mazda Classic – Automobil Museum Frey“, die größte Sammlung von Mazda-Serienfahrzeugen der Welt. Mit einem Lastendreirad hat 1931 für Mazda in Japan alles angefangen. Es folgten Klein- und Nutzfahrzeuge, bis 1961 die bahnbrechende Entscheidung für den Erwerb einer Wankel Lizenz für den Bau von Wankel Kreiskolbenmotoren getroffen wurde. Ab Ende 1972 begann der Verkauf von Mazda Fahrzeugen in Deutschland mit den Typen 323, 616 und dem Sportwagen RX-3 mit Kreiskolben Motor. 1967 folgt der Super Sportwagen Cosmo Sport 110 S und ab 1979 der RX-7, beide mit Kreiskolben Motoren.

Nun fuhren wir in die Innenstadt, stellten unser Oldtimerrudel geschützt im Parkhaus ab und wechselten in einen ungewohnten „Ab-jetzt-alles-zu-Fuß-Modus“.

Vor dem Augsburger Rathaus übernahm uns Florian Reichenbach, der uns die Geschichte des „Augsburger Wassermanagement System“ vermittelte.

Dieses war erst im Juli 2019, einen Monat vor unserem Besuch, zum UNESCO Welterbe erklärt worden. Bei der Gründung von Augusta Vindelicum (Augsburg) durch die alten Römer vor mehr als 2.000 Jahren, wurden bereits erste Lechkanäle für die Wasserversorgung angelegt. Nachdem wir viele Kanäle abgelaufen, tief in unzählige Bäche geschaut, historische Hebe- und Aufbereitungsanlagen bewundert und Wassertürme bestiegen hatten, kehrten wir nach mehr als 3 Stunden müde, fuß- und hüftlahm zu unseren abgestellten Oldtimern zurück.

Nach einer Einkehr in der Zisterzienserabtei Schönefeld und einem Rundgang durch die Klosteranlage ging es auf Heimfahrt. Und nein, dieses Mal hatte Tourguide Norbert bei der Ausfahrt kein Treffen mit Oldtimer fahrenden Nonnen vorgesehen. Schade, hatten wir doch heimlich darauf gehofft. Als auf der Fahrt nach Pfronten, immer Richtung Süden, das Allgäuer Bergpanorama am Horizont auftauchte, ging für uns ein erlebnisreicher Tag zu Ende. #



HEISSER DRAHT & HEISSE FÜSSE

Gail-Carnica



Am Fronleichnam Feiertag 2016 starteten 11 Oldiefreunde in 8 Fahrzeugen bei Sonne flott über Fernpass, die alte Brenner Passstraße durch Südtirol und das Pustertal nach Osttirol. Im romantischen Lesachtal auf kurvig schmalholpriger Straße, schien die Zeit im letzten Jahrhundert stehen geblieben zu sein. Die Fahrt durch enge Orte und Schluchten ins Kärntener Gailtal sollte uns einen Vorgeschmack auf die Straßen der nächsten Tage geben. Im Gailtaler Hof in Kötschach angekommen, versorgten uns der oldtimerbegeisterte Gastwirt Hans Engl und seine Tochter Christine sogleich mit einem stärkenden Abendmenü. Am Freitag startete unser

Kolönnchen vom Hotel mit frischem Schwung auf den nahen, kaum befahrenen Plöckenpass (1347 m) in den Karnischen Alpen und stürzte sich von dort, mit flotter Freude auf den ersten Espresso in Bella Italia, hinunter ins italienische Friaul.

Plötzlich ließ ein Kurzschluss mit heiß verschmortem Draht Norberts 4-Takte jäh ersterben. Ein hilfsbereiter, oldtimerbegeisterter Italiener konnte Norbert heißen Draht in 15 Minuten wieder in Takt bringen und weiter ging's auf den 1750 m hohen Passo di Zoncolan, eine historische Strecke des Giro d'Italia.

Die höllische Bergabfahrt über 8 km mit Gefälle bis zu 20% hielt Rudis Mercedesbremse nicht aus. Bei einem Stopp kurz vor dem Tal zog er plötzlich bleichgesichtig an allen vorbei, bis ihm mit heißgetretenem Fuß auf der wirkungslosen Bremse und verzweifelterm Ziehen der Handbremse gerade noch der Halt gelang.

Erst ein Wechsel der Bremsflüssigkeit in der nächsten Werkstatt mit weiterer Espresso-pause konnte die Oldie Mannschaft wieder flott machen.



Unser nächstes Abenteuerziel war Sauris, das höchstgelegene Dorf im Friaul, eine Sprachinsel mit mittelalterlich deutschem Dialekt. Dorthin mussten wir uns durch einen Tunnel zwängen, dunkel wie eine Einfahrt in die Unterwelt, einspurig, eng, kurvig und ohne das berühmte Licht am Ende, bevor aus ihm ein Oldtimer nach dem anderen direkt auf die Staumauer des Sauris Sees wieder ausgespuckt wurde. Als Belohnung für die bestandene Tunnelbezwingung folgte die Erholung in der „Prosciutteria Wolf“ bei feinstem Schinken, Käse und Wein. So lustig ging's zu, dass wegen drohender Fahruntüchtigkeit nach mehreren Flasche Wein zum Aufbruch geblasen werden musste. Nach unserer Genussfahrt fast ohne Gegenverkehr – verwöhnte

uns Wirt Hans Engl nach unserer Rückkehr mit einem köstlichen Abendmenü. Als Nachspeise fesselte er uns mit Veteranengeschichten von seinen zusammen über 240 Jahre alten Austro-Tatra 57A, Steyr 100 und Steyr-Gläser 220.

Am 3. Tag stand das Schmankerl unserer Ausfahrt an, die Bezwingung des Großglockners mit 27 Kehren, der höchstgelegenen befestigten Passstraße Österreichs auf über 2500 m Höhe und einem Panorama der Sonderklasse. Auf der Franz-Josef-Höhe suchten wir den Pasterzen-Gletscher, fanden aber außer braunem Schlamm kaum noch eine Spur davon – ein sichtbares Zeichen des Klimawandels. Vom Besuch des Großglockner Auto- und Motorradmuseum hatten wir ebenfalls etwas mehr erwartet. Nach Bergabfahrt Richtung Norden erreichten wir den Gasthof Lukashansl in Bruck, wo wir unser Abendessen direkt beim Koch in der Küche auswählen konnten. Nach weinseligem Schlaf, hat uns die Sonne am vierten und letzten Tag auf der Heimfahrt durch das Salztal und den alten Gerlospass nach Zell am Ziller geschickt, wo wir im Hotel Bräu zu Mittag noch einmal richtig geschlemmt haben. Da unsere Koffer mit dreieinhalb Tagen voller Erlebnisse schon gut gefüllt waren, sollte der verbleibende Rest der Ausfahrt eine Kleinigkeit sein. Einfach das Zillertal hinunter, bei Jenbach schnell über den Inn, hinauf zum Achensee, mit einer Schleife über Lenggries durch die mautpflichtige Jachenau zum Walchensee, die Kesselberg Rennstrecke hinab zum Kochensee und auf einen Tipp von unserm Kaffeespezialist Norbert, zu einem allerletzten Bohnentrink bei Vroni & Anne in Ohlstadt. Danach verpöfelte uns ein Allgäu wolkiger Willkommensgruß die letzten Kilometer bis nach Hause. #

Text: Detlef Prietz



WER BIN ICH?



OLDIE 01



OLDIE 02



OLDIE 03



OLDIE 04



OLDIE 05



OLDIE 06



OLDIE 07



OLDIE 08

Auflösung auf Seite 51



HERMANN BRIEMLE

GARTEN- UND LANDSCHAFTSBAU
BERATUNG • PLANUNG • AUSFÜHRUNG

Frauensteinweg 33 · 87629 Füssen

Telefon 08362/940106
www.galabau-briemle.de



Inspiration



Beratung



Ausführung



Pflege



CITROËN CX



STECKBRIEF

- **Halter:** Hans Martin • **Fahrzeug/Typ:** CITROËN CX 25 Break Kat Automatik
- **Baujahr:** 1988 • **Produktion:** 1974 – 1991 • **Hubraum in ccm:** 2482
- **Leistung in PS:** 131 • **Motor** 2.5 • **Getriebe:** Automatik
- **Besonderheiten:** Bezeichnung CX deutet auf CW Wert hin, 0.39 bei diesem Wagen. Fahrwerk hydropneumatisch, Der letzte Original-Citroen. Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen vorne und hinten. Zentralhydraulik für Fahrwerk, Bremsen und Lenkung. Fahrwerk hält immer konstante Höhe, egal welche Zuladung, diese ist 700 kg Nutzlast. Diravi: Geschwindigkeits abhängige Lenkung. Bei zunehmendem Tempo wird die Lenkkräft größer und die Lenkung härter. Lenkbefehle werden hydraulisch übertragen. Mechanische Verbindung nur für Notfall, wenn kein Druck auf der Zentralhydraulik ist. Armaturenbrett mit sogenannten Satelliten, Bedienelemente sollten nahe am Lenkrad liegen und leicht erreichbar sein.



SUCHE HÜBSCHE TEMPERAMENTVOLLE ITALIENERIN

Ab 1967 zogen Wellen radikaler Studentenproteste durch das Land, gegen Vietnamkrieg mit dem Stakkato „Ho-Ho-Ho-Chi-Minh“ und gegen alles Verkrustete mit Parole „Unter den Talaren – Muff von 1000 Jahren“. Gegenständig dazu begann die paradiesvogelbunte Hippiebewegung für Selbstverwirklichung und gegen bürgerliche Moralvorstellungen mit ihren „Flower-power“ und „Make love not war“ Parolen. In dieser Umbruchzeit war ich Student in Karlsruhe, wo Sitzblockaden und Straßendemos im gemütlichen badischen Genusslände gar nicht ankamen.



Damals fuhr ich noch meine Isabella von Borgward, die hanseatisch kühle Schönheit, anständig, praktisch, gut und studierte den Bau von Maschinen, theoretisch und staubtrocken, was nicht meinem Naturell entsprach. Ich

wünschte mir als Ergänzung, Maschinenbau emotional, hautnah und praktisch zu erleben – richtige Fahrmaschinen. Während viele nebenbei Hippie oder freie Liebe studierten, verdiente ich mit Verkehrszählungen, Nachhilfeunterricht und Prüfungskursen nebenbei genug Geld, um eine verrückte, schwärmerische neue Liebe für Autos zu entwickeln.

Zu Beginn liebäugelte ich mit einer hübschen Italienerin. Ich traf sie 1967 in Stuttgart - hübsch, keine Falten, herrliches Design und sehr offen. Eine unglaubliche Mischung aus Glamour, Lässigkeit und einem leidenschaftlichen Hüftschwung. Davon war ich so hingerissen, dass wir gleich zu mir nach Hause fuhren und ich mich darauf freute, einen Sommer mit ihr oben ohne zu erfahren. Sie hieß Fiat 1200 Cabriolet, 53 PS, Baujahr 1963, in unschuldig weiß.



Zu Hause stellte sich bald heraus, dass ihr Hüftbereich mit seinem Schwung so leidenschaftlich wie nachgiebig war. Bei unebenem Einparken, wie mit einem Rad auf dem Gehweg, ließ sich keine Tür mehr öffnen, weil sich ihr Fahrgestell verwindungsweich dem Gelände anpasste und Türen verkeilte. Um öffentlich an Seite meiner italienischen Schönheit nicht als ungelinker Teutone wahrgenommen zu werden, übte ich im Hinterhof einen Einstiegssprung bis zur Perfektion, solange bis ich, ohne die Tür zu öffnen, in das Innere des flachen Cabrios hineingleiten konnte. Der Einstiegssprung sah toll aus, als wenn er einfach zur Ausstattung dieses Auto gehörte. Erst 20 Jahre später kupferte Schauspieler Sascha Hehn in der ZDF Fernsehserie „Die Schwarzwaldklinik“ meinen Einstiegssprung filmreif für sein weißes Golf 1 Cabrio ab und erreichte damit erfolgreiche Einschaltquoten und Kultstatus.

Ein einziges Mal habe ich meine Italienerin für eine nachtlange Studentenfeier einfach so oben ohne stehen lassen. Das blieb nicht ohne Folgen. Während eines mächtigen, aber unbemerkten Gewitterregens, wurde sie so abgefüllt, dass beim nächsten Öffnen der Tür das Wasser heraus und mir über die Füße lief. Es dauerte Wochen bis ich sie wieder soweit



trocken gelegt hatte, dass meine Hose nicht mehr nass war, wenn ich von ihr kam. Danach war unser Verhältnis nicht mehr so innig wie vorher, der Spaß mit ihr lies einfach nach. Irgendwann gab ich dem Werben eines Freundes, der schon länger auf sie scharf war, nach und überließ sie ihm.

Ohne Italienerin wurde mein Studentenleben bald so trist und öde, dass ich 1968 begann mich nach einer Neuen umzuschauen. Ich erfuhr, dass ein Stenz aus dem Frankfurter Milieu, sich eine überaus temperamentvolle Italienerin hielt, die er fix zu Geld machen musste, da er finanziell arg in der Klemme saß. Es war Super Julia, heißblütig wie eine Sizilianerin, fordernd und aufreizend. Als ich vor ihr stand und sie mir mit ihren Ecken,



Kanten und ihrem sexy Hinterteil anschaute, gab es kein Zurück mehr. Schnell war der Preis ausgehandelt und ich nahm sie sofort mit. Anfangs war meine Erregung so groß, dass ich fürchtete,

mich mit ihrem aufbrausenden Temperament übernommen zu haben. Alfa Romeo Giulia Super besaß einfach alles im Überfluss: Leistung, Unberechenbarkeit, Sound. Ihr richtiger Name war, ihre Maße: 1,6 l Hubraum, 98 PS, 5 Gänge, Baujahr 1966 und ganz tiefgründig grün. Wo der Zylinderkopf früher die Ventile hängen ließ, rockten und nockten bei ihr im Kopf die Doppelwellen. Nach dem Start brummte bei ihr kein Motor – nein, „La Macchina“ sang herzerweichende italienische Canzone, mit verrucher Stimme, wie Gianna Nannini. Ein kurzer Tritt aufs Gaspedal und Super Julia begann sofort eine ausschweifende Kür zu tanzen, die mit einem Crescendo von Nockenwellen-Trommeln, heiserem Ansaug-Saxophon und Auspuff-Tuba begann und sich bis zum Höhepunkt des Drehzahlrausches hemmungslos steigerte. Auf Ausfahrten gab es kein Langsam und Bedächtig. Stets war sie so fordernd und aufreizend, dass es mit ihr bald zu Grenzerfahrungen kam: Mal ein Ausbruch ins Bankett, weil der Bremsweg nicht mehr ausreichte, mal eine 180° Pirouette, weil Bremse und

Lenkeinschlag nicht harmonierten. Aber wir überlebten, alles und ohne Blessuren. Nachdem wir den richtigen Umgang miteinander gelernt hatten, konnte ich ihre ausschweifenden Kapriolen einfangen, ausbügeln und mit einem Lächeln als Erfolg verbuchen. Wir steigerten uns, bis wir alle Grenzen erreicht hatten. Doch bald stellte Julias einstiger Überfluss keine Grenze mehr dar. Ich wollte immer mehr, eine Über Julia, mit Nachschlag bitte.

Um meinen Leistungshunger zu stillen, besorgte ich ihr einen neuen Kopf, frisiert auf 130 PS, damit der Teufelstanz weiter gehen konnte. Doch Super Julia war damit nicht mehr die alte. Sie wurden nicht die erwartete Über Julia. Ihr Wesen hatte sich völlig verändert. Statt früher Leistung im Überfluss, krachte jetzt eine plötzliche Leistungsexplosion wie Dynamit aus ihr heraus, statt Temperament, wurde sie bockig wie ein Cowboy Pferd, ihr Sound steigerte sich zu einem Kreischen und aus ihrer Unberechenbarkeit wurden nur noch Wutausbrüche. Es war eine Kunst, sie auf Betriebstemperatur zu bringen, da die Doppelwebervergaser, statt einem Leerlauf nur noch ein Sägen zwischen Absterben und erstem Rundlauf ab 1500 U/min zustande brachten. Gleichzeitig sollte ein Warmfahren nicht mit mehr als 3000 U/min erfolgen. Im Alltagsbetrieb ein schier unmögliches Unterfangen mit 7 Litern ÖL im Wannenbad.

Meine Über Julia tanzte nicht mehr für mich, sondern sprang und schüttelte sich. Ihre Alltagstauglichkeit war so zum Teufel, dass ich mich nach einem ganzen halben Jahr nach meiner Julia zurücksehnte und den Rückbau vornahm. Meine alte Liebe zu Julia lebte wieder auf.

Was mir aus diesen Protest- und Hippiejahren blieb, war praktisch erlebter Maschinenbau mit hohem Lerneffekt, bei dem Erfolg und Misserfolg oft dicht beieinander lagen.

PS: Super Julia und ich erlebten noch einige herrliche Jahre, bis mir ein deutscher Leistungssportler der neuen Klasse aus dem Hause BMW begegnete. Aber das ist eine ganz andere Geschichte. # Text: Detlef Prietz



SEPP'S BMW



Eigentlich wollte ich ein 1979 erstandenes Neuwagen Unfallfahrzeug BMW 520 i für meine Zwecke und um meine Mechanikerfähigkeiten auszuloten wieder aufbauen. Schnell stellte sich heraus, dass durch die starken Beschädigungen das Projekt mit

erheblichem Aufwand verbunden gewesen wäre. Um mir meine Arbeit etwas zu erleichtern, habe ich mir deshalb eine neue Rohkarosserie besorgt, um diese mit den Teilen des Unfallfahrzeuges neu aufzubauen.



AUS BMW 520i
WIRD BMW 535i
SONDERAUSFÜHRUNG

Allein zwei Tage habe ich mich mit der Hohraumversiegelung der Rohkarosserie beschäftigt und danach die Dämmmatten eingebracht. Die Karosserie wurde dann in Unterthingau bei Lackiererei Beck nach meinen Farbvorstellungen lackiert. In der Zwischenzeit habe ich den Unfallwagen zerlegt und alle Teile nummeriert und eingelagert. Auch für die Türverkleidungen und den Dachhimmel habe ich mir einen Stoff nach meinem Geschmack besorgt und selbst genäht. Was folgte war der Einbau aller Fahrzeugteile und Ausstattung, zum Schluss noch die Batterie, Start, der Motor sprang sofort an. Wow.

Der BMW bekam eine Einzelabnahme mit TP Nummer – Kennzeichen OAL-DS 66. Seither wird er nur als Sommerfahrzeug genutzt.

Mitte der Achtziger Jahre zerstörte ein guter Bekannter wegen zu sachter Fahrweise seinen BMW M 535i. „Sie sollen ihre Stauden woanders hinpflanzen“.

Zu einem obligatorischen Preis erstand ich diese Havarie. Bei einem mir bekannten BMW Händler konnte ich den kompletten Fahrzeugstrang mit Motor umbauen. Die Ausstattung wurde noch mit Leder-sitzen in Wagenfarbe verschönt. Somit wurde aus meinem 520i ein BMW 535i in Sonderausführung.

Leistung: 160 kW , Hubraum: 3400 ccm, Reihensechszylinder, Hersteller: ich Ausgestattet von Beginn an mit einem Blaupunkt „Berlin Arimat“. Neupreis der Anlage mit Schwanenhals damals 2400 DM.

Ab 2001 „Youngtimer“ gefahren mit Rotem Oldtimerkennzeichen. 2015 umgemeldet auf historischem Kennzeichen OAL-SO 66H.

2019 wurde der Motor aufgrund eines Defektes komplett revidiert. Seitdem nutze ich das Fahrzeug nur noch zu Ausfahrtzwecken, zur Pflege des „Historischen Kulturgutes Oldtimer“. #



Alles super.

Tankstelle
AD-Blue Tankstelle
Waschanlage
Brötchenservice

Knut Paas
87459 Pfronten
Allgäuerstraße 39
Tel. 08363 296



Gasthof Aggenstein

Fam. Zeh
Tiroler Str. 124 · Tel. 08363-382
Fax: 08363-73345
info@gasthof-aggenstein.de
www.gasthof-aggenstein.de

WINTEREINLAGERUNG

Rundum Tipps

- Auto waschen und Unterboden abdampfen, trocken in die Garage fahren
- Innenraum reinigen und u.U. mit Lederfett bearbeiten
- Fahrzeug nach Rostschäden und mangelndem Rostschutz absuchen (Unterboden)
- Motorölwechsel ggfls. Getriebe und Diff.-Öl prüfen
- Bremsflüssigkeit prüfen u.U. wechseln
- Fahrzeug abschmieren
- Frostschutz und Wischwasser prüfen
- Völltanken, Luftdruck auf ca. 3-3,5 Bar erhöhen
- Hinweiszettel an Rückspiegel mit Warnung Luftdruck, Öllumpen etc.
- Notwendige Restarbeiten vor Wiederinbetriebnahme
- Batterie ausbauen oder an Ladeerhaltung anschließen
- Fenster einen Spalt auflassen, oder Trockenmittel verwenden
- Fahrzeug abdecken mit Lein- oder Baumwolltüchern, Autopyjama, keine Plastikplane
- Regelmäßig im Winter nach dem rechten sehen (Mäuse, Marder etc.)
- Motor nicht anlassen, erst zur Wiederinbetriebnahme
- Beim ersten Startversuch keine Kupplung treten (wg. KW- Axiallager)
- Luft- und Öldruck kontrollieren, 2-3 Min. warmlaufen lassen und **ab in die Neue Saison**

Weitere Tipps rund ums Fahrzeug findet Ihr auf unserer Homepage:
www.oldiefreunde-pfronten.de

Euer Franz



PURE LEIDENSCHAFT.
ÜBER GENERATIONEN HINWEG.

Ihr kompetenter BMW Partner mit sieben Standorten
in Oberbayern und dem Allgäu.



Widmann + Winterholler

87629 Füssen • Kemptener Str. 77
+49 8362 9362-0 • info@widmann-winterholler.de
www.widmann-winterholler.de

Wirtshaus
Wiesele



Am Wiesele 7 - 87459 Pfronten
Tel. 08363 - 33 02 762
www.wirtshaus-wiesele.de

Öffnungszeiten: Di. - Sa. ab 15 Uhr
Sonn- und Feiertage ab 12 Uhr

Allzeit gute Fahrt!

NOSTALGISCHER KULT



Was haben wir die letzten Jahrzehnte nicht alles am und für unser Auto getan. Denken wir zurück in die 70' oder 80' Jahre, an die Zeit als ein Spoiler hinten oder vorne unabdingbar war und schöne Aufgelgen bis heute unser Schätzchen aufwerten. Wir möchten hier an ein paar wichtige Details erinnern.

Der Wackeldackel, der meistens auf der Hutablage sitzend, durch die Beschleunigungskräfte mit seinem Kopf nickte. Ende 1999 feierte er ein Comeback, hervorgerufen durch einen ARAL Werbespot. In nur acht Monaten wurden 500.000 Exemplare dadurch verkauft.

Der Klopapierhut: wer kennt ihn nicht, den selbstgehäkelten Hut, der die Klorolle abdeckte. Neben dem ästhetischen Aspekt diente die Abdeckung auch der Sauberkeit, erhöhte die Standfestigkeit der Toilettenrolle und verhinderte das unerwünschte Abrollen des Papiers. Heute ist er ein unabdingbares Accessoire in Oldtimerfahrzeugen.



Die Blumenvase: Ende des 19' Jahrhunderts noch für die Verbesserung der Raumluft im Auto notwendig, wurde spätestens mit dem VW-Käfer die Blumenvase zum Kult. Viele der Vasen wurden von Deutschen Porzellanmanufakturen gefertigt und mittels Saugnapf an der Windschutzscheibe befestigt. So brachten sie Farbe und Freude ins Auto.

Der Fuchsschwanz: vor allem in den 1980er Jahren waren die sog. Fuchsschwänze, die an den Antennen oder an den Rückspiegeln von Auto's befestigt wurden, ein beliebtes Schmuckstück. Speziell am Opel Manta wurden sie zum „Kultobjekt“. Der Fuchsschwanz an der Antenne gehörte zum Opel Manta wie der „Kennwood-Aufkleber“ auf der Heckscheibe und die Plüschwürfel am Rückspiegel. #



BUSREISEN
Kößler GmbH

Zalinger Straße 1

87629 Füssen

Telefon 0 83 62.40 69

Telefax 0 83 62.3 99 52

www.busreisen-koessler.de

info@busreisen-koessler.de

Wir bringen Sie überall hin!

Bei uns ist Ihr Fahrzeug in guten Händen!



FAHRZEUGTECHNIK
Kößler GmbH

IHR SPEZIALIST FÜR PKW, LKW & BUS

Schäffler Straße 12

87629 Füssen

Telefon 0 83 62.930 040-0

Telefax 0 83 62.930 040-20

www.fahrzeugtechnik-koessler.de

info@fahrzeugtechnik-koessler.de

FIAT 850 Coupè

47 PS • 843 ccm • Bj 1969 • gekauft 04.2012
 • KM 89500 • in Graz/A • Verkauft 09.2014
 • KM 115500 • nach Bregenz/A
 • Reparaturen: diverse Verschleißteile

**OPEL ASCONA B**

75 PS • 1598ccm • Bj 1980 • gekauft 08.2009
 • KM 74500 • in Baden-Baden/BW
 • Verkauft 06.2011 • KM 90100 • nach
 Friedrichshafen/BW • Reparaturen: keine



LUST · LAST · LEIDENSCHAFT

Michael und seine Autos – Wie mit einem Oldtimer der ganz normale Wahnsinn begann. Angefangen hat alles 2003 mit einem Opel Kadett A ... aber, das wisst ihr ja schon aus dem letzten Magazin. Hier folgt der zweite Teil:

PORSCHE 944

163 PS • 2449 ccm • Bj 1986 • gekauft
 09.2020 • KM 122000 • in Dasing/BY
 • Derzeit KM 135500 • Reparaturen: Pumpe
 Wischwasser

**AUDI 80 (B2)**

75 PS • 1588 ccm • Bj 1978
 • gekauft 08.2008 • KM 80500 • in Neustadt-
 Weinstraße/RP • Verkauft 09.2008
 • KM 82950 • nach Konstanz/BW
 • Reparaturen: keine

**OPEL REKORD C Coupè**

75 PS • 1698 ccm • Bj 1967 • gekauft 05.2015
 • KM 114000 • in Dingolfing/BY • Derzeitiger KM
 145800 • Reparaturen: 2x Motorrevision (mangel-
 hafte Ersatzteile), diverse Verschleißteile, 2x Aus-
 puffanlage ersetzt durch Edelstahlauspuffanlage

24 Stunden

- Abschlepp- und Bergungsdienst
- Pannenhilfe
- ADAC-Straßendienst
- Tankautomat
- Kfz-Reparaturen aller Art



Autohaus BRUNHUBER Inh. Klaus Löcherer e.K.
 Meilinger Straße 26 • 87459 Pfronten • Tel. 08363 6036

**Gasthof „Löwen“**

Tiroler Straße 112
 87459 Pfronten-Steinach
 Tel. 08363 927729

www.gasthausloewen.de



Autohaus Heuberger
 Bernbeuren & Füssen GmbH

**Wir wünschen den Oldiefreunden
 allzeit eine gute und sichere Fahrt!**

**Auch wir haben eine lange Tradition
 und gehören mit über 50 Jahren im
 Automobilgeschäft zu den Oldtimern!**



Das WeltAuto.
 Gem. Gebrauchtwagen, Geprüft.

Audi Gebrauchtwagen
 gäht

86975 Bernbeuren
 Tel.: 08860 / 9192-0
 bernbeuren@autohaus-heuberger.de

87629 Füssen
 Tel.: 08362 / 9192-0
 fuessen@autohaus-heuberger.de

www.autohaus-heuberger.de

WELCHE AUTOMARKE BIN ICH?



Auflösung auf Seite 51



d` Wiatsleit



**Allen Oldiefreunden
und
Oldieliebhabern
eine allzeit
Gute Fahrt.**

**wünscht
Autohaus Schneider**
87459 Pfronten-Kreuzegg
Tel.: (08363) 1637

Land Zunge Plus! Täglich geöffnet
Warme Küche durchgängig
KEIN RUHETAG!

*Braugasthof
Falkenstein*

Fronten im Allgäu

**Hier braut sich
was zusammen**

Ein herzliches „Grüß Gott“ in unserem Braugasthof Falkenstein. In der einzigartigen Umgebung der Allgäuer Alpen brauen wir mit handwerklichem Können und viel Liebe unsere frischen und reinen Biere. Aus klarem Bergwasser, einer sorgfältigen Auswahl von Hopfen und Malz entstehen gleich drei unverwechselbare Spezialitäten.

So schmeckt Heimat

Ofenfrische Schweinshaxen, knusprige Bauernenten und Alles was zum Bier passt.

Allgäuer Straße 28 - 87459 Pfronten
Tel: 08363-960658
www.braugasthof-falkenstein.de
braugasthof-falkenstein@t-online.de

- * Kanal- und Wasserleitungsbau
- * Haustechnik
- * Bausanierung
- * Tief- und Straßenbau

TWOHLFART
Thomas und Simon Wohlfart oHG

Am Wiesele 22 · 87459 Pfronten · Tel. (08363) 6437
info@thomas-wohlfart.de · www.thomas-wohlfart.de

VEREINS-AUSFLÜGE



HK-Engineering

Unser Oldiefreund Norbert Müller führte uns im Rahmen eines Eintagesausfluges nach Polling zu HK-Engineering, die Spezialwerkstätte für MB 300 SL. Dort bekamen wir eine Exklusive Führung.



Speedtreibhaus

Helmut fuhr mit uns für 4 Tage ins Altmühltal, unter anderem machte er mit uns einen Abstecher zum Speedtreibhaus von Horst Linn in Eschenfelden. Der ehemalige Amateurrallyefahrer versorgte uns mit zahlreichen Details zu seiner Fahrzeugsammlung.



Auflösungen von Seite 36 und 48

WER BIN ICH?

- Oldie 01 = Bugatti Type 32 Bj.1923
- Oldie 02 = Fiat Topolino
- Oldie 03 = GMC Cadillac
- Oldie 04 = MGB
- Oldie 05 = De Tomaso Panthera
- Oldie 06 = MAG
- Oldie 07 = MB 280 SE
- Oldie 08 = Fiat 500

LOGO-MARKEN

- | | |
|---------------------|----------------|
| 1 Daimler | 15 Subaru |
| 2 Ford | 16 Lexus |
| 3 Käsbohrer (Setra) | 17 Maginus |
| 4 Opel | 18 Ferrari |
| 5 Smart | 19 Autobianchi |
| 6 Lloyd | 20 Chrysler |
| 7 Lada | 21 Porsche |
| 8 Dogan | 22 Cadillac |
| 9 Skoda | 23 Peugeot |
| 10 Talbot | 24 Mazda |
| 11 Messerschmitt | 25 Zündapp |
| 12 Rover | 26 Borgwand |
| 13 Toyota | 27 Glas |
| 14 Büssing (MAN) | 28 Opel (1937) |



WILDGRÜN
Allgäu Lodge
Edelsbergweg 86
87459 Pfronten
+49 8363 210010
www.wildgruen.bayern

Alles für perfekten Kaffeegenuss
Verkauf · Service · Reparatur

DER KAFFEE POINT

Neueröffnung in Weilheim

Sondermayerstraße 2 · Weilheim · Tel 0881 39908634
Mi - Fr 10⁰⁰ - 12⁰⁰, 14³⁰ - 18³⁰ Uhr · Sa 10⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr
Hauptstraße 42 · Peißenberg · Tel 08803 7409710
Di - Fr 11⁰⁰ - 16³⁰ Uhr · Sa 10⁰⁰ - 13⁰⁰ Uhr
www.derkafeepoint.de

Eis Caffetteria ITALIANA

Wir bieten Eis nach unseren eigenen Rezepten, Kuchen und Espresso, Cappuccino und Kaffee auf italienische Art.

Inhaber Francesco Cardazzo
Vilstalstrasse 3
87459 Pfronten

Vilstalstrasse 3 - 87459 PFRONTEN
Francesca Cardazzo und ihr Team

+49 8363 960133 | Pfronten

antjestoschek.de | design & konzept



LANGE ANFAHRTEN – LANGJÄHRIGE FREUNDSCHAFTEN



Oberer Wirt

In Pfronten-Berg, einer der traditionsreichsten und ältesten Gasthöfe Pfrontens.

Bekannt und beliebt ist die erstklassige, gutbürgerliche Küche.



Gemütliche Gästezimmer mit kostenlosem WLAN

Kirchsteige 10 · 87459 Pfronten-Berg
Tel. 08363 451 · info@hotel-pfronten.de

www.hotel-pfronten.de

Bäckerei Christoph Mautz

Mit Liebe zur Tradition

REGIONAL - NATÜRLICH SELBSTGEMACHT

Allgäuer Str. 55, Pfronten-Berg / Tel./Whatsapp: 08363/490
www.baeckerei-mautz.de / baeckerei-mautz@t-online.de

Impressum

Norbert Schaller · König-Ludwig-Weg 26 · 87459 Pfronten
Tel. 08363 92083 · Fax 08363 92084 · info@oldiefreunde-pfronten.de · www.oldiefreunde-pfronten.de
Redaktion: Helmut Milz, Ute Philipp-Zwerver, Michael Hofer, Norbert Schaller
Grafische Gestaltung: antje stoschek.de | design & konzept
Fotos: Oldiefreunde, Privat, Pixabay
11/2021 · Irrtum, Satz- und Druckfehler vorbehalten!



Exklusive Ferienwohnungen im Allgäu



Genießen Sie Ihre kostbaren Ferientage in unserer Allpenraum Lodge – Ferienwohnungen mit Charakter am Fuße des Breitenberges in Pfronten, herrlich eingebettet in den Allgäuer Alpen.

Urlaub in der Allpenraum Lodge, das steht für aktive Ruhe oder stille Entschleunigung, familiengerechte Ausstattung oder puristische Ästhetik, bodenständige Gastfreundschaft oder aktuelle Events, genussvolle Romantik oder ambitionierte Sportlichkeit.

Was auch immer Sie bevorzugen, das harmonische Ensemble unserer unterschiedlichen Ferienwohnungen wird Ihren Urlaub zum Erlebnis werden lassen.



ALLPENRAUM Lodge

Die innovative Verwaltungs-Software



- für Bundes- und Landesbehörden
- für Behörden der Städte und Landkreise



Digitalisierung macht zukunftsfähig

- Ihre Prozesse in einer Software und alles im Blick
- Leichte Bedienbarkeit schafft effektive Arbeitsabläufe
- Schneller Datenzugriff durch mobile Systeme

Unsere 150 innovativen Module werden bereits von 850 Verwaltungen mit 300.000 Anwendern genutzt.

Gerne stellen wir Ihnen unsere Software KOMMSOFT unverbindlich in Ihrem Haus vor. Wir freuen uns auf Ihren Kontakt.

Seit 2020 haben wir auch eine Niederlassung in Pfronten.



R+R IT Solutions GmbH
Traarer Straße 18 · 47829 Krefeld
Tel. 02151 944460 · info@kommsoft.de