

Mekka am Niederrhein

Neue Heimat für Ersatzteile

von CBB

„Geilenkirchen ist nun ein Mekka für Ro 80 Freunde“, bringt Theo Drießen das Ergebnis monatelanger, harter Arbeit auf den Punkt. Wer unser neues Ersatzteillager im Geilenkirchener Ortsteil Hatterath besucht, der wird sich am Ziel einer kleinen Zeitreise in die Vergangenheit wähnen. Fast wie einst bei NSU-Händlern der 1970er Jahre präsentieren sich kleine und große, begehrte und weniger seltene Ersatzteile für den Ro in sauber aufgereihten Regalen dem suchenden Blick. Hier ein kleiner Raum für die nigelnagelneuen Windschutzscheiben mit und ohne Grünkeil, dort eine aufgeräumte Ecke mit Reihen auf Paletten gelagerter gebrauchter Motoren. Prominent im größten Raum wie Raumteiler aufgereiht große Regale mit all' den Sachen, die uns Ro Liebhabern den Glanz in die Augen treiben.

Ungezählte Wochenenden und Abende ihrer Freizeit haben die Mannen um Matthias Diederer und Theo Drießen geackert und gerackert um zunächst die Räume herzurichten, dann die tausende Teile aus dem alten Lager zu transportieren, neu zu sortieren, einzuordnen und zu katalogisieren.

Beruhigend zu wissen, dass das neue Lager nicht nur geräumig genug ist um auch für die Zukunft genügend Reserven zu haben, sondern auch beste „klimatische“ Bedingungen erfüllt, damit unsere Teile nicht dem Lagerkoller namens Korrosion erliegen.

Am letzten Samstag im August war es soweit, das Lager wurde mit einem großen Fest eingeweiht, ungezählte Clubmitglieder von nah und fern waren der Einladung in das neue Domizil unserer Teileschätze gefolgt und begutachteten das kleine Paradies.

Bildeten gemeinsam das kulinarische Bataillon (v.l.n.r.): Bärbel Wendel, Maria Diederer, Magdalene Meyer, Marlene Drießen.



Aus Traunstein war feinstes Wochinger Gerstensaft als großzügige Spende angeliefert worden, auf dem Grill lockten würzig knusprige Portionen allerlei Sorten tierischer Eiweiße, an Tellern und Tablettis anderweitig labte sich die Kuchenfraktion an Frankfurter Kranz, Marmorkuchen und sonstigen Meisterstücken hausfraulicher Backkunst. Und allerorten herrschte an Tischen und auf Bänken beste Stimmung, fröhliche Gesichter allerseits. Wie die Männer beim Transport mehrerer Tonnen Teile schufteten, so hatten starke Frauen an Küchentischen

und Backöfen hitzige Schlachten erfolgreich geführt um den Gästen das leibliche Wohl zu garantieren.

Angenehm auch, dass das neue Lager auch für künftige gesellige Zusammenkünfte gerüstet ist: neben einer gepflegten sanitären Einrichtung ist sogar eine Dusche vorhanden und eine kleine Küche ist im Aufbau begriffen.

Freund Petrus zeigte seine Sympathie, Zelte und Schirme widmeten sich ganz der Aufgabe entspannten Benzingesprächen angenehmen Schatten zu spenden.

Monatelanger Einsatz in Geilenkirchen-Hatterath (v.l.n.r.): Andreas Meyer, Jürgen Meyer, Steffen Hofmann, Matthias Diederer, Paul Struckmeyer, Leonhard Jussen, Josef Husmann, Theo Drießen, Dirk Weber.





Schweizer in Neuseeland

Der Geist von Felix geht um

von Hans-Peter Lang



Kennen Sie Felix? Ich meine nicht den Kater, nein, sondern den Wankel? Aber ja doch, sagen Sie jetzt, was soll die „blöde“ Frage. Aber kennen Sie das Wankelhaus in Staad am schweizerischen Bodensee Ufer? Nein? Schade, denn Sie haben auch in diesem Jahr wieder etwas verpasst. Und bevor Sie weiterlesen, tragen Sie bitte gleich den Samstag, 15. August 2009 bereits heute in all Ihren Kalendern ein, damit Sie ihn nicht vergessen. Warum? Weil Sie im Staader Wankelhaus den „Geist von Felix (Wankel)“ live erleben können, während des mittlerweile traditionellen dortigen Treffens der Wankelfreunde aus Nah und Fern jährlich im August, veranstaltet vom NSU Ro 80-Club der Schweiz.

Neuseeland wieder als idyllischer Hort der Wankeltechnik

Wie meist, war das Treffen von Wankelfans aller Couleur und von fast überall von schönstem Wetter begleitet und vom herrlichen Wellenschlag der Bodensee Wogen ans Ufer von „Neuseeland“. Es gab viel zu sehen und bereden. Nach dem Motto jedes Jahr mit einer neuen Rarität, fuhr Walter Frey aus Augsburg mit Ehefrau Ute und Sohn Markus mit Freundin im wohl einzigen überseeischen Mazda Roadpacer nach Staad. Der Roadpacer wurde von Mazda zwischen 1975 und 1977 in nur 840 Exemplaren

gebaut. Der Roadpacer basierte auf der Basis der australischen Holden Premiere Limousine. Diese wurde von Mazda mit dem Wankelmotor Typ 13B mit einer Leistung von 135 PS ausgerüstet. Obwohl der

damalige Holden Premiere ein gut ausgerüstetes Auto war, spendierte Mazda dem grossen attraktiven Automobil zusätzliche, für die damalige Zeit exklusive Ausstattung wie automatische Zentralverriegelung,

Unser Präsi als Grillmeister

Auf dem Prüfstand ein Motor mit neuartiger Benzineinspritzung





Warnton beim Überschreitung einer bestimmten Geschwindigkeit, ein Diktiersystem (!) und eine Stereoanlage, die auch von den Rücksitzen aus bedient werden konnte. Dass zur Klimaanlage auch ein kleiner Kühlschrank im grossen Kofferraum gehörte, sei nur am Rande erwähnt.

Bei einem Leergewicht von fast 1'600 kg verwundert es deshalb auch niemanden, dass dem Wagen ein Verbrauch von bis zu 26 l/100 km nachgesagt wurde. Ich vergass Walter zu fragen, wie viele Male er für die Strecke von Augsburg nach Staad und zurück nachgetankt hat. Walter entdeckte das Auto in Australien und hat es im absolut originalen und fahrbaren Zustand als Erweiterung seiner einzigartigen Sammlung von Mazda Wankelautos nach Europa geholt.

Neben dem Mazda Roadpacer wirkt Manfred Konrads Morris Minor Estate mit Wankelmotor wie ein Zwerg, geht dafür aber dem Vernehmen nach und unter ohrenbetäubendem Lärm wie die sprichwörtliche „gesengte Sau“. Wie ich kurz vor dem Schreiben dieser Zeilen erfahren habe, hat der Motor, weil hochgezüchtet und entsprechend scharf gefahren, vor wenigen Wochen auf der elsässischen Rennstrecke von Anneaux du Rhin, sein Leben ausgehaucht.

Auf dem Prüfstand konnten die Besucher der „Neuseeland-Beach-Party“, wie sich der jährliche Anlass nennt, auch einen Wankelmotor mit einer neuartigen Benzineinspritzung und einem von Manfred entwickelten elektronischen Motormanagement bewundern.

Manfreds grosszügige Gastfreundschaft sei an dieser Stelle wieder ganz herzlich verdankt. Je grösser der Andrang und das Tohuwobohu auf seinem einzigartigen Grundstück und Wankel-Haus am See, desto wohler fühlt er sich. Seine Gäste, den fröhlichen Gesichtern ist es anzusehen, übrigens spürbar auch.

Es gibt neben viel Wankeltechnik auch immer genug Platz für jeden und für ein grosses Kuchenbuffet inmitten von Wankelautos und -motoren. Und während männiglich

Ob sie gerade dem Geist von Felix Wankel freundlich zulächeln?



auf dem Grill in Kreiskolbenform allerlei Würste und Fleischstücke schmackhaft braten lässt, geniessen die Teilnehmer die Sonne und führen bei einem Glas Wein oder Bier angeregte Gespräche über das gemeinsame Hobby. Der Geist von Felix geht spürbar und erleb-

bar um. Ich frage mich, ob Felix wohl schmunzelnd und vielleicht gar kopfschüttelnd dem Treiben auf seinem ehemaligen Schweizer Anwesen zugeschaut hat? Wir werden es nie erfahren und gerade deswegen im nächsten Jahr wieder nach Neuseeland fahren.

Manfred Konrads Morris Minor Estate mit Wankelmotor



Morris minus Schüttelhuber, da geht es richtig rund





4. Young- und Oldtimertreffen im Spessart

Markenoffen im Spätsommer 2008

Text: Steffi Kreykenbohm
Fotos: Stephan Thieme

Ein etwas anderes Young- und Oldtimertreffen – denn wer hier noch nie war, tut sich etwas schwer, im Ort Frammersbach den Treffpunkt der Oldtimer zu finden. Oder aber man wartet, bis einer, der sich auskennt, einfach vorne wegfährt. Mitten durch den Wald, einige Serpentinaugen weiter und höher, wurde man aber für die Suche entschädigt und mit freundlichen Worten in der Nähe einer Skihütte empfangen.

Wankel im Spessart



Dort warteten nicht nur Helfer und Teilnehmer, sondern auch schon einige Besucher auf weitere Oldtimerliebhaber. Über den Tag verteilt waren es ungefähr 200 teilnehmende Fahrzeuge, mit recht hohem Anteil an Zweirädern. Insgesamt ein sehr gemischtes Treffen: vom originalen bis zum voll restaurierten Fahrzeug, von deutschen über französische bis hin zu amerikanischen Fabrikaten, von Oldtimer bis Youngtimer, war Vieles vertreten; die Schönheit lag bei dem einen oder anderen Stück auch sehr im Auge des Betrachters.

Bei den drei Ro 80 – Fahrzeugen war nicht nur wegen der direkt nebeneinander liegenden Standplätze, sondern auch wegen der Schnittmodelle der Wankelmotoren

und der technischen Beschreibungen, fast immer Betrieb. Aber auch hier gab es oftmals einen ähnlichen Gesprächsbeginn: „Das da ist ein Wankelmotor,... Die Fahrer hatten einen Gruß.... Bei vielen war der Motor schon nach einigen 1.000 km defekt....“ – es gab also viel zu erklären und zu dementieren bzw. an alten Vorurteilen und Geschichten auszuräumen. Vielleicht konnte sogar der eine oder die andere bekehrt/belehrt werden?!

Auf jeden Fall hatte man hier das Gefühl, dass sich noch immer viele am Anblick des Autos des Jahres 1967 sehr erfreuen. Viele Besucher wussten nichts vom Ro 80 – Club, aber durch die Besonderheiten der Schnittmodelle und auch durch die Magnetschilder konnten einige Be-

sucher und Interessierte zumindest zu einem längeren Betrachten und Verweilen „bewegt“ werden.

Sicherlich ist es auch so möglich, neue Mitglieder zu gewinnen; denn nichts geht heute ohne Werbung – warum dann also nicht in eigener Sache? Und sei es auch außerhalb unserer Treffen durch eine „Werbetafel“ am parkenden Ro oder durch ein Basecap oder den „Sonnen“schirm des Clubs?!

Ich denke, wenn jeder das mal versucht, z. B. bei Oldtimerausfahrten (ob als passiver oder aktiver Teilnehmer), können wir vielleicht Interessenten und Fans der Wankeltechnik auf uns, unseren Club und unsere Clubziele aufmerksam machen. Der Eine oder Andere schließt sich uns dann sogar an?

Der Ro 80 Club zeigt Flagge



Mit dem Ro 80 auf das Dach Europas

Alpenfahrt und Sicherheitstraining in Österreich

von Christian von Klösterlein



Der NSU Ro 80-Club der Schweiz hatte eingeladen zu einer Fahrt durch Vorarlberg und Tirol, mit einem ‚Höhepunkt‘: Fahrsicherheitstraining auf dem Rettenbachgletscher im Ötztal, in 2800 m Höhe.

Es nahmen 11 Ro 80, ein NSU 1000 TT und ein Mazda RX-7 teil, dazu 7 andere Fahrzeuge, die weder Wankel noch NSU waren. Das erwies sich als die beste Garantie gegen das typische NSU-Wetter (ich erinnere mich an mindestens vier total verregnete Treffen, aber es sollen ein paar mehr gewesen sein).

Anfahrt zum Bödele

Natürlich bereitet man seinen Wagen auf so eine Unternehmung ein bisschen vor. Genau wie Peter Deuschle, der Organisator, geschrieben hatte: Bremsbeläge wenn nötig ersetzen, da die ja bei langen Bergabfahrten nur so weggefressen werden, und eine Bremsflüssigkeit mit hohem Siedepunkt, also wasserarm. Ich hatte noch so einiges andere, was an meinem Wagen

nicht ganz Top war, in Ordnung gebracht, vor allem Tankanzeige und Kühlwasserthermometer, da die in der letzten Zeit gesponnen hatten. Dazu hatte ich den Tankgeber überprüft und den Fühler des Thermometers ausgetauscht. Bei meiner Probefahrt zum nächsten Dorf war alles OK. Es konnte also losgehen, 880 km zum verabredeten Treffpunkt im Bregenzer Wald.

Am ersten Tag fuhr ich bis Vöhringen, Kenner wissen was es damit auf sich hat. Aber was war das? Schon nach den ersten Autobahnkilometern, als der Wagen gut warm war, sprangen Wasserthermometer und Tankanzeige wieder auf Vollausschlag - der Fehler hatte also nicht an den Gebern gelegen sondern irgendwo im Anzeigeinstrument oder der Leiterplatte des Ar-

Wer hat das schönste Hinterteil? Ro oder Kuh? Oder der RX-8?





Tunnel
beim
Hahntenn-
joch

Auffahrt zum Rettenbachgletscher



Nicht dass wir über Schotterstraßen gefahren wären; es war nur eine Baustelle

Abkühlpause auf dem Joch? Wäre doch gelacht, einem Ro macht sowas doch nichts aus. Aber wegen der Aussicht



maturenbretts. Also doch wieder tanken nach Kilometerzähler, und wegen der ausgefallenen Temperaturanzeige machte ich mir keine Sorgen, ich war sicher daß mein Motor mit dem elektrischen Kühlerventilator nicht zu warm wird. Und ja, als ich nach 400 km und drei Stunden tankte, sprang der Elektrolüfter brav an.

Da es von Vöhringen zum Treffpunkt Bödele im Bregenzer Wald nicht weit war, programmierte ich mein Navigationsgerät auf ‚kurze Strecke‘ und ‚keine Autobahnen und Mautstraßen‘. So kam ich durch die herrlichsten schwäbisch-bayrischen Landschaften, durch romantische Dörfer und kleine Städtchen. In der Mittagszeit war ich dann beim Gasthaus Fetz am Bödele.

Bregenzer Wald

Dann begann der – für mich – schönste Teil der ganzen Reise. Vom Bödele über den Hochtann-

bergpaß (1679 m) nach Warth und weiter am Arlberggebiet vorbei das Lechal hinunter, dann wieder das Bsclaber Tal hinauf zum Hahntennjoch (1894 m). Man konnte den Ro so schön von der einen Kurve in die andere legen; nie richtig schnell, aber doch so, dass man ‚die Landschaft dynamisch erleben‘ konnte und etwas Fahrdynamik fühlte. Als jemand von der Heckantriebszunft eine Demonstration von Powerslide zeigte und die Reifen rauchen ließ, schmunzelte die Ro-Gemeinde nur. Mit dem Ro fährt man doch etwas anders, aber wir sind ja so tolerant. Vom Hahntennjoch ging's fast 1000 m hinunter nach Imst im Inntal. Es war gar nicht so sehr die Steilheit der Straße (max. 15 %) sondern die Länge des Gefälles, die meinen Bremsen zu schaffen machte. Obwohl ich nicht kontinuierlich gebremst habe, sondern so viel wie möglich mit dem Motor

bremste, und nur dann und wann kurz und kräftig bremste, war doch ein ganz deutliches Nachlassen der Bremswirkung zu spüren. Bei der Durchfahrt durch Imst hatte ich zweimal das Gefühl daß mein Pedalweg unendlich war und ich nur mit zweimal pumpen zum Stehen kam. Aber nach 3 km im Flachen war alles wieder normal. Und da denkt man, dass das alles Sprüche aus den zwanziger Jahren sind, wo man die damaligen schwachen Bremsen schonen mußte!

Und wieder hatten wir eine landschaftlich schöne Strecke vor uns, ins Ötztal, die Heimat des Ötzi. Wenn man nicht aufpasste und nur den Wegweisern folgte, war man unversehens auf einem Stück Autobahn, und wir hatten uns doch vorgenommen auf den kleinsten möglichen Straßen zu fahren. Nicht um die Autobahnvignette zu sparen, sondern weil's einfach mehr Spaß macht. Im Ötztal kamen wir durch



Endlich ist der Gletscher in Sicht



Parkplatz an der Gletscher-Seilbahn



Start zum Zeitfahren



Billig tanken in Österreich: Super € 1,29. Die Schweizer fanden's teuer



Orte, die ich alle vom Skilaufen kenne: Längenfeld und Sölden, und wir sahen die Schilder nach Vent und Obergurgl, beides Ausgangspunkte für Skitouren.

Ötzi's Heimat

Bald war der Parkplatz am Hotel Neue Post in Zwieselstein voller Ro's, und wir genossen das wundervolle Panorama. Die Sonne war allerdings schon untergegangen, ungefähr dort, wo an der Österreichisch-italienischen Grenze in rund 3000 m Höhe der Fundort des Ötzi liegt. Wegen des engen Tales hat man in Zwieselstein keinen eigentlichen Sonnenuntergang. Frau Sonne verschwindet so um 17 Uhr einfach hinter einer Bergkette.

Der nächste Tag war für das Fahrtraining auf dem Rettenbachgletscher reserviert. Die Straße (11 € Maut) geht nahezu geradeaus mit steter Steigung zu den Seilbahnstationen auf ca. 2500 m

und dann weiter bis zur Gletscherzunge auf 2800 m. Wenn man den Gletscher aus den 1960er Jahren kennt, ist es schon erschreckend hier nur noch die Reste des ehemals mächtigen Rettenbachferners zu sehen, und dafür viel mehr vom Gletscher abgeschliffenen Fels, der jetzt freiliegt. Man hat sogar einen Teil des Gletschers mit Planen abgedeckt, damit unsere Kinder noch sehen können was einmal ein Gletscher war.

Das Fahrtraining wurde in zwei Gruppen durchgeführt. Eine Gruppe machte auf 2800 m Slalom-, Ausweich- und Bremsübungen, während die andere sich im Zeitfahren übte. Dreimal musste die gleiche Strecke, mit unterschiedlichen Steigungen und zwei Kehren, in möglichst derselben Zeit durchfahren werden. Geschwindigkeit war nicht gefragt, es ging ausschließlich um Gleichmäßigkeit. Beim erstenmal gibt man sich selbst eine Zeit, die

man dann zweimal wiederholen muß. Am Abend bei der Auswertung stellte sich heraus, daß die Ergebnisse der besten sehr dicht beieinander lagen. Es wurden drei erste, zwei zweite und ein dritter Platz vergeben. Und unter den Siegern waren drei Frauen! Sind Frauen doch die besseren Autofahrer? Aber die hatten auch alle einen männlichen Navigator neben sich, der die Stoppuhr bediente. Und man weiß ja, daß Rallyes vom Navigator gewonnen werden. Trotzdem: reife Leistung, meine Damen!

Als ich nach dem ersten Zeitfahren im ersten Gang die Strecke wieder hinunterrollte, lief mein Motor am unteren Parkplatz nur auf einer Scheibe. Kerzen raus, saubere hinein, und alles lief wieder. Die Erklärung von mir und allen versammelten Experten war, daß der Motor in der dünnen Luft überfettet lief und damit seine Kerzen naß machte. Ich habe beim nächstenmal und dann



Klimaschutz: Gletscherzunge mit Schutzplane



Eintreffen auf der Bielerhöhe am Silvrettastausee



Peter Deuschle, der Organisator, kann zufrieden auf ein gelungenes Wochenende zurückblicken ...

... und vom Werkzeug wurde nur der Kerzenschlüssel gebraucht



auch bei allen langen Gefällen in großer Höhe immer etwas auf Reserve gebremst, dann ausgekuppelt und den Motor etwas hochdrehen lassen, und damit war alles in Ordnung. Aber es ist schon interessant, was man so alles an Ratschlägen zu hören bekommt, wenn eine Handvoll Ro- und Wankel-Experten beieinander sind. Der eine riet zu ausschließlich Kerzen der Marke X, ein anderer schwört auf Kerzen die man zur Reinigung zerlegen kann, und andere hatten noch geheimnisvollere Geheimmittel.

Fahrsicherheitstraining, Betonung auf Sicherheit!

Dann war meine Gruppe an der Reihe mit dem Fahrsicherheitstraining. Slalomfahren aus voller Geradeausfahrt, da legt sich der Ro 80 so schön aufs Ohr wie auf den bekannten Pressefotos. Aber auch mit aller Macht gelang es keinem von uns, den Reifen so weit von der Fel-

ge zu fahren wie auf den berühmten Bildern. Von plötzlichem Druckverlust wegen abreißen Reifenkontakts zur Felge oder abspringenden Reifen ganz zu schweigen. Das sind wohl Erfindungen vom Biertisch! Dann wurde das Ausweichen vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis geübt. Peter Deuschle stellte sich einem mit 50 km/h anruschenden Ro 80 mutig in den Weg und wich im letzten Augenblick zur Seite aus, zu welcher Seite wusste man vorher nicht. Da war schnelles Bremsen und/oder Ausweichen angesagt. Ich glaube, ich hatte mehr Angst als Peter Deuschle. Aber ich kann alle beruhigen: Peter Deuschle lebt nach dieser Übung noch!

Ich hätte allzu gerne gewusst, wie gut die Bremsen meines Ro wirklich sind. Denn immer, wenn ich von meinem Alltagswagen mit dem Stern auf den Ro umsteige, muß ich mich wieder daran gewöhnen daß der ein etwas anderes Bremsgefühl

hat. Ich kann nicht sagen, ob der Ro nun wirklich schlechter bremsst, aber es ist ein so viel weicheres Gefühl, eigentlich im täglichen Umgang angenehmer als die doch etwas abrupten Mercedes-Bremsen. Nur hatte das Bremsmeßgerät bzw. dessen Batterie den Geist aufgegeben, und auch ein längeres Aufladen während der Mittagspause blieb ohne Erfolg – Pech gehabt. Eigentlich ein Grund, noch mal an so einem Ereignis teilzunehmen.

Oldtimer-Romantik

Nüchtern betrachtet hätte man all diese Übungen und Trainings auch an jedem anderen Ort durchführen können, sogar in einem holländischen Polder 3 m unter dem Meeresspiegel. Aber dann hätte man nicht das wunderbare Öztaler Gletscherpanorama, den hellen Himmel und die strahlende Sonne gehabt. Und nicht die schöne Anfahrt durch den Bregenzerwald.



Aber was ist schon realistisch am Oldtimer-Hobby? Ein bisschen Romantik und irrationaler Spaß muss doch auch sein.

Auf den Strecken, die wir fahren, waren wir nicht allein. Überall sah man Motorradfahrer, die durch eindringliche Schilder vor allzu tollkühnem Fahren gewarnt wurden. Und hier im Ötztal waren viele Radfahrer, denn am Sonntag war der Ötztaler Radmarathon. Ich weiß nicht wie viel Kilometer lang, ich weiß nur dass der Höhenunterschied beeindruckend war. Unsere Route war so geplant, dass wir der Radfahrermeute entwichen waren, bevor sie die Straße voll in Besitz nahm.

Unsere Route am Sonntag ging über Imst und Landeck ins Paznauntal. Ich hatte, obwohl ich die Strecke nach Bludenz auswendig kenne, mein Navigationsgerät auf Bludenz programmiert, nur um mich an die Ansagen des neuen Gerätes zu gewöhnen. Es hatte übrigens auch, als ich es auf 2800 m Höhe eingeschaltet hatte, die Ötztaler

Gletscherstraße richtig erkannt! Als ich jedoch in Landeck ins Paznauntal abbog, wollte mich das Navi auf die Arlbergstrecke schicken! Dummes Navi. Ich habe alles ignoriert und fuhr über Ischgl und Galtür, beides Orte die ich vom Skifahren kenne, zur Silvrettastraße. Erst an der Mautstelle kam ich drauf, warum das Navi mich andersrum schicken wollte: es war noch auf ‚keine Mautstraßen‘ programmiert! Nicht das Navi war also dumm, sondern ich.

Wir fahren die Silvrettastraße eigentlich verkehrt herum, von Osten nach Westen. Andersherum ist sie viel dramatischer, dann hat man den steilen Aufstieg mit den 32 oder 36 Kehren und die sachte Abfahrt durch Almwiesen nach Galtür. Aber auch so war's schön. Ich habe den Stausee auf der Passhöhe zum erstenmal bei schönem Wetter erlebt und konnte alle Ski-berge der Silvretta sehen. Im Hotel am Silvrettasee war dann großer Abschied, denn die einen wollten im Tale gleich Richtung Schweiz

fahren, die anderen auf schnellen oder weniger schnellen Wegen nach Deutschland. Ich habe mich für den schnellen Weg entschieden, denn ich musste wieder beinahe 1000 km nach Holland.

Blödes Navi!

Bei der Abfahrt über die 32 Kehren nach Partenen überraschte mein Navi mich wieder mit einer kuriosen Aufforderung, nämlich ‚wenn möglich bitte wenden‘. Und das nur, weil auf der nordwestlich orientierten Strecke eine Serpentine nach Südost ging und nur 2 m neben der in der ‚richtigen‘ Richtung lag. Ich sagte der Dame im Navi nur: wenden nicht möglich, und auch nicht nötig.

Zu Hause angekommen hatte mein Ro 2080 km abgespult, und ich hatte drei erlebnisreiche Tage zusammen mit deutschen und Schweizer Clubkameraden erlebt. Nun muß ich mich aber ernsthaft den elektrischen Problemen in meinem Armaturenbrett widmen.

Vorankündigung Wintertreffen 2009

Wintertreffen des Ro 80 Club Deutschland in Traunstein vom 19.02. bis 23.02.2009 (Fasching)

von Andreas Meyer

Unser nächstes Wintertreffen wird im Raum Traunstein / Berchtesgadener Land stattfinden. Unser Ausgangspunkt ist die Brauerei unseres Mitgliedes Theo Wochinger im Zentrum von Traunstein.

Anschrift:
Privatbrauerei Wochinger
St. Oswaldstr. 4
83278 Traunstein

Vorläufiges Programm

Donnerstag, 19.02.

tagsüber Anreise für diejenigen, die Urlaub haben...

Freitag, 20.02.

tagsüber Anreise.
Für diejenigen, die schon da sind, besteht die Möglichkeit zum Skilaufen in Ruhpolding

19 Uhr Abendessen und gemütliches Beisammensein in der Wochinger Brauerei

Samstag, 21.02.

ab 9 Uhr Treffpunkt im Hof der Wochinger Brauerei

9.30 Uhr Start zur Ausfahrt ins Berchtesgadener Land über Hintersee, Ramsau zum Königssee.

12.30 Uhr Mittagessen im Gasthaus „Alter Bahnhof“ am Königssee.

Fahrt nach Obersalzberg, nach Belieben Besichtigung der Ausstellung Obersalzberg. Weiterfahrt über die Rossfeldhöhenringstrasse, Kaffeepause beim Ahorn-



Zum Winter wird es hier Schneeausrüstung brauchen.

kaser (1600 m.ü.d.M.), Rückfahrt nach Traunstein, Ankunft gegen 18 Uhr.

19 Uhr Abendessen und gemütliches Beisammensein

Achtung!

Für die Ausfahrt am Samstag ist Winterausrüstung unbedingt erforderlich.

Die Rossfeldhöhenringstrasse geht bis auf 1600 m, die Fahrbahn kann schneebedeckt sein. Je nach Wetterlage ist eine kurzfristige Änderung der Route möglich.