



*Jugend forscht – nach dem richtigen Ton. In Wangen an der Aare beginnt die musikalische Karriere schon im Kindesalter, das ganze Städtli war für uns auf den Beinen. Hier die Jodler auf der Bühne*

## Unter Freunden –

zu Gast beim 38. Internationalen Alt-Opel-Treffen in Wangen an der Aare

Der Duft von frisch gemähten Wiesen zieht durch das geöffnete Fenster, Grillen zirpen, Kuhglocken bimmeln, die Landschaft sieht aus wie das Idyll, das tausende Modelleisenbahnfreunde zu Nachbildungen inspiriert hat. Sanft schraubt sich die enge Straße den Bergstock des Jura hinauf, der Basel und den Rhein vom Hügelland der Mittelschweiz trennt. Vor uns schwankt der voll beladene Rekord C von Martin Lucas hinter einem Blitz her, dessen Heck ein passender Sinnspruch ziert: Die Schnecke sieht mehr vom Weg als der Hase.

Fast 600 Kilometer haben wir hinter uns. Eilig, in den schönen Weiler Wangen an der Aare und damit zum Jahrestreffen zu gelangen, haben wir es immer noch nicht. Hier wird jedes Klischee bedient, bemerkt Peter Paal

hinterm Steuer des Corsa beim Anblick eines Bauern, der ungerührt von der Kolonne chromblitzender Alt-Opel mit der Sense seine Wiese mäht. Das stimmt, und gleichzeitig stimmt es nicht. Denn was wir sehen, hören, riechen, ist keine touristische Darbietung, sondern echt. Und der gemütliche Rhythmus der ländlichen Schweiz hat uns vom ersten Moment an gefangen genommen. Wir hängen hinter einem mit vierzig Sachen den Berg hoch schnaufenden Blitz – ja und? Es mag nicht klug gewesen sein, dass Opel das Modell nicht mit einem Diesel angeboten hat, aber hinterher ist man immer schlauer, und hinterm Blitz stinkt es wenigstens nicht. Irgendwann wird schon eine Stelle zum Überholen kommen. Wangen präsentiert sich im schönsten Sonnenschein, der uns schon über die

gesamte Fahrt begleitet hat. Nur über den Vogesen hingen Gewitterwolken, und im Schwarzwald dampfte die Straße nach einem gerade vergangenen Schauer. Der Oldtimerpark liegt auf einem Militärgelände, in Fußentfernung zur pittoresken Altstadt, die von der anderen Seite über die charakteristische Holzbrücke zugänglich ist. Das Befahren dieser Brücke macht einigen Alt-Opel-Freunden so viel Spaß, dass sie es mehrmals in beide Richtungen ausprobieren. Die Wangener stört es nicht, ihnen macht das Treffen offenkundig ebenfalls Spaß. Ein '54er Kapitän, der sich in einer Altstadtgasse beim Wenden „aufgehängt“ hat und dessen Fahrer das Leben ohne Servolenkung vorführt, wäre woanders ein Anlass für ein Hupkonzert. Hier nicht. Hier bleiben Zuschauer einfach stehen und

sagen: Ach, schön, ein Käptn! Zwanzig Jahre liegt das letzte Internationale Alt-Opel-Treffen in der Schweiz zurück, damalige Teilnehmer schwärmen bis heute davon. Doch dieses Jahr wird die Vorfreude von ein wenig nervöser Spannung begleitet: Die Wirtschaftskrise drückt ebenso auf die Gemüter wie die ständig neue Nachrichtenlage um Opel, und die Schweiz steht nicht ganz zu Unrecht im Ruf, zwar gastfreundlich, aber auch teuer zu sein. Doch als wir auf den Waffenplatz einbiegen, wirkt er überhaupt nicht militärisch, und den Organisatoren Klaus Pümpin und Urs Vogel mit dem Wangener Team ist die Erleichterung über die sehr gute Beteiligung anzumerken. 331 gemeldete Autos sollen es schließlich werden! Auf dem Platz wimmelt es vor Raritäten. Gleich fünf Schlüsselloch-Kapitäne, mehrere Rekord P1 Ascona, ein 2 Liter auf dem langen Fahrgestell, ein Rekord B mit der Front vom A, entstanden in etwa zehn, fünfzehn Exemplaren in Biel, hier allerdings als Nachbau, mehrere Kadett Ascona 1700 – selbst sehr Opel-erfahrene Teilnehmer finden immer wieder Autos, die sie noch nie im Leben zu Gesicht bekommen haben. Die Nummer 1 ziert einen Steinmetz-GT Gruppe 4, eine Geste für den gerade verstorbenen Klaus Steinmetz, der noch auf der Stuttgarter Messe unseren Stand besucht hat. Zahlreich vertreten sind auch Youngtimer wie ein schöner Kadett D GT/E, einige Rekord E, Kadett C Coupés und Monza. Jan Vetter hat auf seinem Senator in der Langversion Standarten montiert und bleibt dabei: Natürlich darf er das. Die ersten Anekdoten werden ausgetauscht: Hotels, deren Zimmer nicht zugänglich sind, weil das Kartenlesesystem streikt, und Hotels, deren Personal Mitgliedern der Alt-Opel IG ausschließlich Zimmer mit getrennten Betten geben will, sorgen für Gesprächsstoff und Heiterkeit. Für das kalte Bier sorgt eine mobile Zapfanlage in einem Opel Blitz, der als Durstlöschfahrzeug zuverlässig



*Ein Schiff wird kommen – das wohl längste Auto des Treffens war Klaus Adlers Admiral '38*



*Volles Haus – Rast auf dem Sportflugplatz*

seinen Dienst am Durst verrichtet. Gleich nebenan steht der Hauptgewinn, ein silberner Kadett D 1.3 Automatic, 110.000 Kilometer gelaufen und in schönem Originalzustand, mit zeittypischen Fellbezügen auf den makellosen Sitzen. Urs Vogel hat den von Klaus Pümpin gespendeten Fünftürer mit den Ronal-Alufelgen durchgesehen, damit er den Weg ins neue Heim problemlos übersteht. Der Freitag beginnt mit einem Gang über den Hotelparkplatz. Noch steht die Sonne nicht hoch, über Nacht hat es ein wenig geregnet, der vor gut zwanzig Jahren mit bescheidenen Mitteln restaurierte Schlüsselloch-Kapitän sieht nach Fernweh aus und „besser als er ist“, sagt Marcel Zuber,

der ihn seither als Sommerauto fährt und nichts dagegen hat, ihn als Sechssitzer zu nutzen. Irgendein Banause hat ein Riesenloch ins Armaturenbrett geschnitten, Marcel hat es mit einer eigens angefertigten Blende abgedeckt, in der ein Cassettenradio steckt. Rock'n'Roll is here to stay. Ein wenig schwankt und rollt der dunkelgrüne Kapitän auf seinen Diagonalreifen schon, aber das Gewicht der vollständigen Besetzung an Bord beeindruckt ihn überhaupt nicht.

Auf dem Platz ist das Fachsimpeln schon im Gange. Noch leicht zerkniterte Camper nehmen den ersten Kaffee, alte und neue Freunde stehen oder sitzen beieinander. „Du bist also



**Die Farbe des Gelbes – Steinmetz-GT Gruppe 4**



**Die vielleicht größte Schlüsselloch-Kapitän-Versammlung seit 1958 fand in Wangen an der Aare statt – hier der P 2.5 von Roman Clausen, ausnahmsweise weder in Gesellschaft von Artgenossen noch von Zuschauern**



**Seltenes Exemplar – 2 Liter in der Langversion**



**Lass es fliegen – Commodore G5 bei der Ausfahrt. Bemerkenswert viele Rekord C/ Commodore A in hervorragendem Originalzustand gab es auf dem Treffen zu sehen...**



**...und einige davon gibt es woanders nicht: Der Rekord 190 S war eine Schweizer Spezialität**

der...!“ Diesen Satz hört man alle fünf Minuten, spätestens. Ein junger Reporter vom Radio befragt Stephan Dietz, der mit seinem unrestaurierten und gründlich patinierten Rekord '56 auf eigener Achse angereist ist. 446.000 Kilometer hat der 1990 als Teileträger gekaufte Rekord auf der Uhr. Gerald Gärtner langte, so geht die Legende, in irgendeine Kiste und holte irgendeinen Vergaser raus, um das montierte Gemischwerk vom Kadett zu ersetzen, und mit diesem Vergaser läuft der schwarze Rekord noch immer. „Den Kaffeesatz in der Schwimmerkammer“, sagt Stephan, „haben wir aber schon noch rausgenommen.“ Zwei Male hing buchstäblich die Axt über dem Auto, doch immer fanden sich die für Restaurierungen benötigten Teile anderweitig. So wurde der Rekord älter und älter, und nun bleibt er doch beieinander. Christofer Schneider steht neben dem Steinmetz-GT und beantwortet geduldig Fragen. Ja, das ist ein Querstromkopf, 208 PS hat der Motor, nein, ich mache den jetzt nicht an, er hat keinerlei Schalldämpfung. Roman Clausen steht neben seinem bis ins letzte Detail perfekten Kapitän. Eine Aussage, gegen die er sich verwahrt. Nein, da sei noch, und er müsse noch, und schau mal, ich habe ein Bild vom Kapitän als Kreditkarte. Auch Freunde, die lange nicht mehr da waren wie Carsten-Dietrich Brink, haben nicht nur den Weg nach Wangen gefunden, sondern freuen sich sichtlich an der überwältigenden Zahl der Raritäten und der entspannten, freundschaftlichen Atmosphäre. Für die Ausfahrt wird es ein anderer der fünf Schlüsselloch-Kapitäne, ein originales Auto, mit 84.000 Kilometern gerade erst eingefahren. 29 Jahre ist Besitzer Matthias Heinemann alt, seine Begeisterung für den Kapitän steckt an. Im zweiten Gang schnürt der Sechszylinder eine Steigung im Emmental hoch, wo der berühmte Käse hergestellt wird, und Matthias erzählt aus seiner Kindheit, als der inzwischen verstorbene Großvater ihn im Kapitän zur sonntäglichen

Ausfahrt mitgenommen hat. Betriebsleiter bei einer Molkerei war der Großvater, zur Arbeit ging er zu Fuß, am Samstag wurde der Kapitän gewaschen, am Sonntag ging es zum Gottesdienst und dann zur Ausfahrt über Land. 2007 hat Matthias das penibel gepflegte Auto ausgemottet, und kürzlich hat die Automobil Revue einen Bericht darüber gebracht. Dass ein solcher Kapitän Kurven „irgendwann irgendwie“ durchfährt, ist natürlich Unsinn. Dass aber auch junge Menschen, die diese Autos nie im alltäglichen Straßenbild gekannt haben, daran Freude haben und sie erhalten können, ist eine Tatsache. „Schau mal“, sagt Matthias, als der Kapitän von Marcel in Sicht kommt, „so sieht es aus, wenn man dahinter fährt. Kannte ich noch nicht...“

Das lauteste Geräusch, wenn man nicht gerade eine Steigung hochfährt, ist das Ticken der Tachowelle. Da wir das Thema auch an anderer Stelle in dieser Ausgabe haben: Wenn der Fahrer so groß ist wie der Matthias und die vordere Sitzbank ganz nach hinten geschoben wird, reicht der Knieraum für eine Chauffeurslimousine wirklich nur knapp aus. Nun waren Chauffeure vor fünf Jahrzehnten aber nicht so groß wie heute, und die damalige Kritik am Kapitän P wirkt schon dadurch reichlich überzogen. Die Federung schluckt Unebenheiten so souverän, dass der Herr Direktor im Fond problemlos seine Unterschriftenmappe durchgehen konnte. Ja, der Einstieg ist ein bisschen eng, aber wie oft steigt man denn ein und aus? Heutige Besitzer können sich freuen, ihre Autos sind wegen der kurzen Bauzeit selten, fahren sich prima, und sie sehen fantastisch aus. Außerdem ist die Sicht durch die später als Modegag gescholtenen Panoramascheiben weitaus besser als in jedem modernen Auto, bei dem ganze Radfahrer hinter der A-Säule verschwinden und die ihre passive Sicherheit schon deshalb bitter nötig haben.

Das Thermometer klettert auf 30°C

zu, links hebt sich der schroffe Fels des Jura, rechts leuchten die schneebedeckten Alpengipfel, vor uns erstreckt sich liebliches Hügelland mit sattgrünen Wiesen und kleinen Bauerndörfern. Natürlich gibt es auch hier Computerläden, Pizzaservice und Piercingstudios. Wirklich stehen geblieben ist die Zeit nicht, in den traditionellen Bauernhäusern stehen moderne Melkmaschinen. Aber die Menschen lassen sich nicht vom Zeitgeist vor sich hertreiben, sie bestimmen ihren Rhythmus selbst. Für die Mittagspause steuern wir einen kleinen Sportflughafen an. Auf dem Dach des Parkhauses gibt es Wurst vom Grill, unten an der Startbahn Pizza und alle paar Minuten eine startende Cessna, häufiger noch einen weiteren Opel, der einen Parkplatz für die Mittagspause ansteuert und den man vorher noch nicht gesehen hat.

Zurück geht es auf einer anderen schönen Route, wieder perfekt von der Organisation ausgeschildert. Kenner schnalzen mit der Zunge, wenn große Namen wie Carosserie Langenthal AG am Straßenrand auftauchen. Die Schweiz mag nie einen Massenhersteller hervorgebracht haben, eine große Automobiltradition hat sie dennoch. Einen bemerkenswerten Ausschnitt davon hat unser leider viel zu früh verstorbenes Mitglied Marcel Motzet zusammengetragen und in einer Ausstellung im Wangener Salzhaus präsentiert. Der Buick Eight Special von 1937 ist das älteste bekannte bei der General Motors Suisse in Biel montierte Auto, der 1948 bei Langenthal mit einem von außen zugänglichen Kofferraum ausgestattete Olympia der letzte von 15 Exemplaren. Er gehört Klaus Brommecker, der mit sehr viel Engagement Personal rekrutierte, die Ausstellung betreut, Führungen und Filmvorführungen macht und so versucht, die durch Marcells Tod entstandene Lücke zu füllen. Unrestauriert zeigt sich der Vauxhall Postfourgon von 1950, geliefert als teilkarosiertes Velox-Fahrgestell an

Höhener in Basel und dort mit einem Kastenaufbau versehen. Arbeiten vor Ort sorgten für dringend benötigte Zollrückvergütungen, doch schon von Anfang an setzte die GM Suisse auf einheimische Zulieferer. Der 1748 gegründete und bis heute in Wangen an der Aare ansässige Hersteller von Polstern und Schlafsystemen Roviva hat die Bieler Montage bis zu ihrem Ende 1975 und als Sponsor unser Jahrestreffen begleitet. Durchweg Raritäten sind die vom Rekord C bzw. D abgeleiteten Swiss Ranger, von denen gleich drei Exemplare in der Ausstellung gezeigt werden. Bei einem anderen Sponsor herrscht derweil Hochbetrieb: In der Werkstatt des Autocenters Vogel schrauben Besitzer gemeinsam mit den Mechanikern vor allem an defekten Wasserpumpen und überforderten Kühlern. Zwar war die Route der Ausfahrt so gewählt, dass auch ein Opel Laubfrosch nicht über die Maßen strapaziert wurde, aber der strahlende Sonnenschein sorgte nicht nur für gute Laune der Teilnehmer, sondern auch für thermische Probleme bei einigen Autos. Totalausfälle gab es nicht zu beklagen, einige Abenteuer für die Typgruppengespräche am Abend gab es aber schon zu erzählen. Der Morgen des Samstages beginnt für uns mit einer weniger schönen Überraschung. Ein Karamellpudding klebt an der Fahrertür von Marcells Kapitän. Eimer, Schwamm und Schlauch – Schweizer Hotels sind auf Oldtimer eingerichtet – und an die Arbeit. Genau in dem Moment, als der Schlauch wieder aufgerollt an seinem Platz hängt, entleert sich ein Vogel über der anderen Seite des Kapitäns, und wir können von vorn anfangen. Um früh genug beim Teilemarkt zu erscheinen, reicht es dann aber doch noch. Kurz nach zehn Uhr treffen die Freunde vom Vauxhall Owners Club Switzerland ein, vor allem die beiden PA Cresta, Zeitgenossen unserer Kapitän P, erweisen sich als wahre Publikumsmagneten und werden sofort belagert. Präsidentin Marlyse



*Unterwegs in ihrer eigenen Zeit – eine Gruppe 4 PS Laubfrösche*



*Eine Frage des Stils – Anko Slagter, passend zum Fahrrad gewandert*



*Spaß auf der Brücke – hier ein Bitter CD*



*Marlyse Haefliger vom Vauxhall Owners Club Switzerland bedankt sich bei Heiner Schnorrenberg und Klaus Pümpin für die Einladung...*



*...und hat etwas mitgebracht: Die klassischen Vauxhall wurden viel bestaunt*



**Ascona, anders – den Rekord '57 Ascona haben die wenigsten Teilnehmer jemals in natura gesehen. Hier in der Sonderausstellung im Salzhaus**



**Kapitän auf großer Fahrt – P 2.6 bei der Ausfahrt**



**Zeitlos schön – Bitter SC**



**Die Übergabe – Klaus Pümpin kommentiert, Jürg Fluri konzentriert, Andreas Vollmer freut sich einfach**



**Die glücklichen Gewinner – Familie Reiermann hat den Kadett D gewonnen**

Haefliger hat das komplette Mitgliederarchiv mit Fotos dabei, Dr. Hans Wuhrmann und Martin Rüeegger beantworten geduldig Fragen. Wie sich der Cresta neben dem Kapitän macht, steht in einer der kommenden Ausgaben des Zuverlässigen, und auch der originale Kapitän '54 vom Hans wird noch vorgestellt. Ein Zusammentreffen, bei dem neue Freundschaften entstanden sind, und schon deshalb an dieser Stelle ein Dankeschön an Marlyse und die Vauxhall Owners für ihren Besuch bei uns!

Am Abend sammeln sich von der Wärme teils etwas mitgenommene Opel-Freunde im Festzelt zum Menü und dem anschließenden Festakt. Der Dank an das Organisationsteam um Urs Vogel und Klaus Pümpin fällt überschwänglich und herzlich aus, der Applaus donnert mehrmals an nicht dafür vorgesehenen Stellen spontan durch das Zelt. Olaf Trapp erinnert an unseren verstorbenen Freund Marcel Motzet, der am Gelingen des Treffens sehr großen Anteil hatte und der denen, die ihn kannten, wirklich ein Freund war.

Frank Wöhner lud in einer launigen Rede für das kommende Jahr nach Meiningen ein, Jürg Reiermann gewann zuerst den Kadett D, dann erst die Fassung wieder zurück, und erzählte sichtlich gerührt von seinem Kadett D, den er vor Jahren als treues

Alltagsauto gefahren hat. Dass es in Wangen Dudelsackbläser gibt, hat die nicht mit der Planung vertrauten Teilnehmer schon überrascht. Da es in Wangen aber auch Chorsänger, Jodler, Schlagzeuger und Alphornbläser gibt, sie alle haben unser Treffen begleitet, nehmen wir an, dass nicht nur das ganze Städtli für uns auf den Beinen war, sondern vermuten auch, dass einige der Musiker sich mindestens einmal am Tag umgezogen und das Instrument gewechselt haben. 331 Autos aus zwölf Nationen, aus der Schweiz, Deutschland, Schweden, Ungarn, Malta, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, Liechtenstein, Italien und Österreich. Ein Riesenerfolg für uns und vor allem für unsere Schweizer Freunde in einer schwierigen Zeit, glückliche Gesichter, wohin man auch geschaut hat – ein herrliches Treffen liegt hinter uns. Freuen wir uns auf Meiningen 2010. Und wer vorher noch eine Reise mit seinem alten Opel machen möchte, weiß jetzt, wo er herzlich willkommen ist und sich unter Freunden bestens aufgehoben fühlen kann.

*Text: Stefan Heins \*1662  
Fotos: Dieter Budke \*3073, Stefan Heins \*1662, Ben de Wilde \*1949*

Weitere Bilder vom Treffen gibt es auf unserer Homepage unter [www.alt-opel.eu](http://www.alt-opel.eu)



**Ade, Wangen – 4 PS, beherzt gefahren**