GEWINNEN UND MITFAHREN AUF S.15

BOSCH CLASSIC
SPECIAL

AUS AUTOMOTIVE TRADITION WIRD **BOSCH CLASSIC** S.3

STARTHILFE
NEUER STARTER
FÜR DEN MERCEDES SS

WISSEN FÜR ALLE
SO ENTSTEHT
DIE „BOSCH BIBEL"

ZWEI GENERATIONEN
EINE GEMEINSAME
LIEBE ZUR TECHNIK

BOSCH
Technik fürs Leben

Uns bewegen
BIOGRAFIEN

Bosch Classic

Wir sorgen dafür, dass Ihr Klassiker noch lange ein Teil Ihrer Geschichte bleibt.
Part of your life. Part of you.

„UNSER TEAM IST TECHNIKVERRÜCKT"

Aus Bosch Automotive Tradition wird Bosch Classic. Fritz Cirener über die spannende Entwicklung der Sparte

Warum erfolgte die Namensänderung?
Mit dem neuen Namen und dem Erscheinungsbild mit dem historischen Pinselstrich wollen wir deutlich machen: Wir sind für Autos da, die schon länger in Betrieb sind.

Was genau macht Bosch Classic?
Bosch Classic steht ganz besonders für den Leitsatz „Zukunft braucht Herkunft". Wir verbinden technologische Innovation, soziale Kompetenz und die Tradition der Marke Bosch. Wir verstehen uns als der Dienstleister für alle, die sich für alte Automobile begeistern und viele, viele Stunden damit verbringen, sie in dem Glanz von einst wieder auf die Straße zu bringen. Unser Ziel ist es, möglichst viele Teile zu bieten, damit diese alten Fahrzeuge weiter fahren können. Englisch ausgedrückt: „Part of your life – part of you".

Warum steckt Bosch so viel Energie in einen vergleichsweise kleinen Club?
Von wegen kleiner Club. Das Interesse für die Technik vergangener Tage ist riesig. Wir bei Bosch teilen diese Begeisterung, denn es ist gleichzeitig ein Teil unserer Firmengeschichte. Nur wer weiß, woher er kommt, weiß auch, wohin er geht.

Fritz Cirener ist Stolz auf das neue Erscheinungsbild seiner Sparte

Sind Sie so etwas wie die Resterampe von Bosch?
(lacht) Wohl eher die letzte Hoffnung vieler Freunde älterer Fahrzeuge. Wir halten viele Teile vor, damit auch Fahrzeuge weiter rollen können, die schon einige Jahre auf der Achse haben. Mehr noch: Viele Produkte werden sogar speziell für Oldtimer gefertigt. Dafür erhalten wir Maschinen und Anlagen, wenn die Serienproduktion ausläuft, um weiter zu fertigen..

Was bekommt man alles bei Ihnen?
Aktuell bieten wir mehrere Tausend verschiedene Teile für Old- und Youngtimer. Das beginnt mit der Zündkerze und endet noch lange nicht bei Startern oder Motorsteuerungen. Die Zahl der Teile, die wir im Angebot haben, steigt ständig. In einigen Fällen fertigen wir sogar in ganz kleinen Stückzahlen nach oder entwickeln Produkte neu.

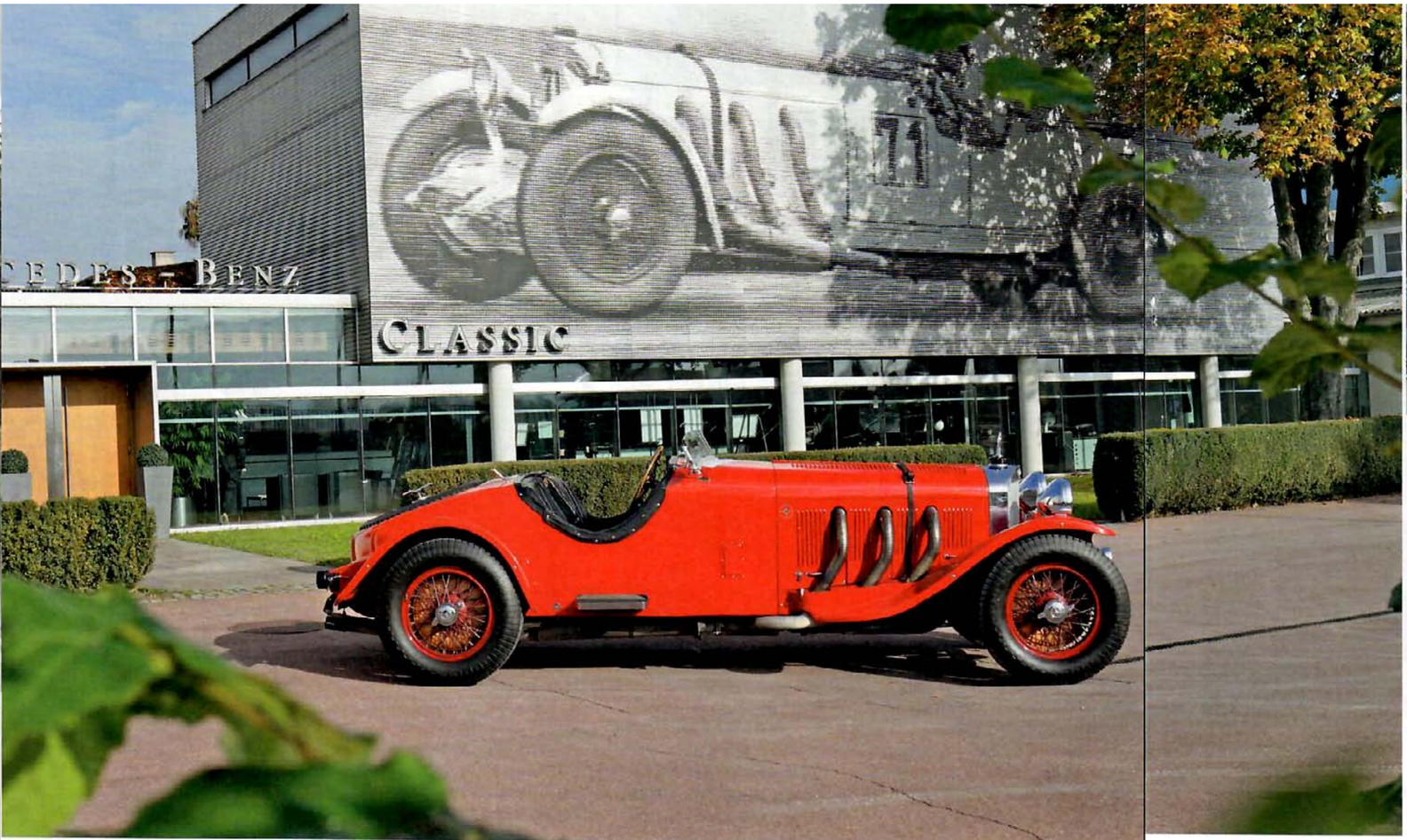
Können Sie ein Beispiel nennen?
Unsere „Schwarze Batterie". Viele puristische Oldtimer Besitzer störte es, dass sie nur noch Speicher mit modernem Gehäuse bekommen haben. Darum haben wir die klassische „Schwarze Batterie" neu aufgelegt. Das Innenleben der Batterie entspricht allerdings heutigen Umweltstandards und aktueller Technik. Wir haben aber genauso eine kleine Serie von Heckblenden für den Porsche 911 aufgelegt.

Was ist das Besondere an Ihrem Team?
Ganz sicher die Liebe zu Technik und alten Fahrzeugen. Ein Auto, das nicht fährt, ist für uns eine Herausforderung. Also setzen wir alles wirtschaftlich mögliche daran, Teile wieder zu beschaffen. Wir sind dabei nahe am Kunden, beispielsweise bei der Bosch Boxberg Klassik oder der Mille Miglia. Kurz: das Team ist im positiven Sinn technikverrückt.

Das Gespräch führte Andreas Kempf

PERSÖNLICH

Fritz Cirener, 50 Jahre
- Studium Maschinenbau, RWTH Aachen
- Seit 1995 bei Bosch, Leiter ESI[tronic], Leiter strategisches Marketing, Kundendienstleiter
- 2010: Leitung Bosch Classic
- Traumwagen: Renault Alpine A 110, AC Cobra
- Aktuelles Freizeitprojekt: Restaurierung BMW 3er Compact (mit seinen beiden Söhnen)



Von Brescia nach Rom: die Mille Miglia führt in 1000 Meilen kreuz und quer durch italienische Landschaften

HÄRTETEST MILLE MIGLIA

Bosch Classic entwickelt neuen Starter für Vorkriegsmodelle von Mercedes

Tempo, Tempo: die Mille Miglia ist keine Spazierfahrt. 1000 Meilen oder 1609 Kilometer von Brescia nach Rom – kreuz und quer durch die italienische Landschaft - und dann wieder zurück. Die Stecke führt über Serpentinen, anspruchsvolle Bergstrecken, durch malerische Dörfer, vorbei an Abgründen und Schluchten. Es geht um Zeit und Punkte, egal ob bei Sonnenschein, Regen, Wind oder Nebel. Die Mille Miglia bringt Mensch und Material an die Belastungsgrenze. Das war in den 1930er-Jahren so – und ist es heute noch. Heute sind Autos auf der „Mille" im Einsatz, die zwischen 1927 und 1957 gebaut wurden und bereits damals teilgenommen haben.

Zu den Teilnehmern an diesem geschichtsträchtigen Rennen zählen auch ein knallroter Mercedes SS von 1930 und ein weißer SSK von 1928. Wenn sie die Strapazen der Mille Miglia überstehen sollen, muss die Technik zuverlässig funktionieren. Das gilt auch für den Starter, der den wuchtigen Sieben-Liter-Motor in Schwung bringt. Doch Ersatz für dieses Verschleißteil ist inzwischen mehr als rar. Wo es keine Ersatzteile mehr gibt, ist das Team aus dem Produktmarketing bei Bosch Classic besonders gefragt. Die Sparte des Autozulieferers ist darauf spezialisiert, Teile für ältere und ganz alte Fahrzeugen wieder zu beschaffen, wenn dies wirtschaftlich möglich ist. Aber ein Bosch-Starter für einen Vorkriegsrennwagen? Auch für diese – sehr spezielle – Anfrage von Michael Plag gibt es eine Lösung. Wobei der Projektleiter von Mercedes Benz Classic Service and Parts in Fellbach bei Stuttgart nicht nur für den knallroten Mercedes SS einen neuen Starter sucht. Er weiß, dass auch für andere Mercedes-Vorkriegsmodelle das Ersatzteil händeringend benötigt wird, um die betagten Motoren am Laufen zu halten. Es sind alles seltene und sehr wertvolle Fahrzeuge.

Es ist die Geburtsstunde eines besonderen Starterprojekts, für das Uwe Schmitt, Produktmanager bei Bosch Classic, ein Expertenteam aus verschiedenen Entwicklungsabteilungen wie dem indischen Bangalore, aus Göttingen und Schwieberdingen zusammenstellt. „Da so ein komplexes Produkt wie der Starter aus vielen Einzelteilen besteht, ist es unmöglich, das ohne Zeichnung nachzubauen", erklärt Schmitt.

Also machte man sich bei Bosch auf die Suche nach passenden Konstruktionszeichnungen. Diese waren nur zum Teil vorhanden. Eine andere Möglichkeit, den Starter nachzubauen wäre es, ein Original zu zerlegen, jedes einzelne Teil zu analysieren und eine neue Zeichnung davon zu erstellen. Allerdings geben diejenigen, die noch einen der wenigen Originalstarter besitzen, ihn für einen solchen Zweck natürlich nicht her. Zudem wäre der Zeitraum bis zur nächsten Mille Miglia sowieso zu kurz gewesen. Eine Alternativlösung musste her. Das Team nahm einen Starter aus der aktuellen Serie und passte ihn so an, dass er die konstruktiven Anforderungen des Fahrzeugs erfüllt. Eine Änderung am Fahrzeug ist bei solchen Raritäten nicht möglich. Die damaligen Befestigungen waren sogenannte Sattelbefestigungen mit Metallbändern. Heutige Befestigungen werden mittels Flansch umgesetzt. Eine Herausforderung. Doch hier hatten die Entwickler eine geniale Idee: Sie konstruierten um den Starter herum eine Befestigungsglocke passend zu den am Fahrzeug befindlichen Einbauverhältnissen. Diese sorgt nun dafür, dass er mit den Metallbändern im Motorraum befestigt werden kann.

Viele Überstunden hat das Team in die Entwicklung des Starters investiert. „Diese zusätzliche Aufgabe nehmen auch nur Menschen auf sich, die sich gerne mit solchen Dingen beschäftigen und auch eine gewisse Leidenschaft dafür hegen," >

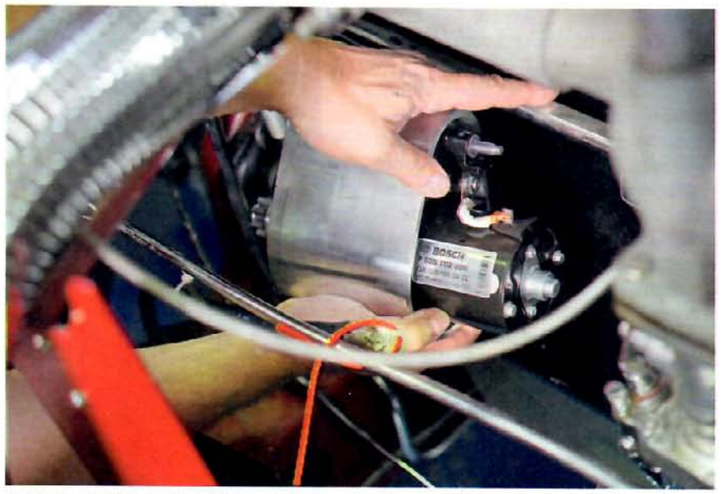
Eine Schönheit von innen und außen: der Mercedes SS von 1930 (links) und sein Starter (rechts)

Uwe Schmitt (l.) und Michael Plag (r.) im Mercedes SS

so Schmitt. „Wie bei jeder Neuentwicklung in der Autoindustrie müssen auch in diesem Fall Belastungstests und Probeläufe stattfinden, bevor die Freigabe durch den Fahrzeughersteller erfolgt". Diese wurden im Labor und bei der Fahrzeugerprobung durchgeführt, und die hieß in diesem Fall: „Mille Miglia". Als ob das Rennen für den 86 Jahre alten Mercedes-Rennwagen nicht schon anspruchsvoll genug wäre. Die „Mille" geizt nicht mit Herausforderungen. In den ersten beiden Tagen gießt es wie aus Kübeln – eine zusätzliche Strapaze, denn Regenschutz kennt der Mercedes SS genauso wenig wie Scheibenwischer, Servolenkung oder gar Bremskraftverstärker. „Für den Test ist eine bestimmte Anzahl an Kalt- und Warmstarts definiert, die wir mit dem Auto machen müssen", erklärt Schmitt. Also ist er mit Michael Plag und den anderen Vorkriegsserviceteams von Mercedes-Benz morgens lange vor den Fahrern aus den Federn und schon wieder am Auto.

Der neue „alte" Starter hat alle Prüfungen bestanden und darf nun als offizielles Mercedes-Teil verbaut werden. Michael Plag und seine Kollegen im Classic Center in Fellbach bei Stuttgart bestücken damit nicht nur den Mercedes SS sondern auch den weißen SSK, der schon viele Jahre bei der Mille Miglia zum Einsatz kommt. In der Werkstatt – die eigentlich mehr einem lichtdurchfluteten Künstleratelier gleicht – werden die Starter verbaut und die Fahrzeuge für den Einsatz gewartet. „Wir starten schon frühzeitig mit der Vorbereitung für die Mille Miglia. Ein halbes Jahr arbeiten wir an den Autos, um sie für das Rennen startklar zu machen", betont Plag.

In gewisser Weise sind die alten Fahrzeuge auch Kunstwerke, die es wieder zu



Der neue „alte" Starter beim Einbau: Nicht nur der Mercedes SS, sondern auch der Mercedes SSK wird mit dem geprüften Ersatzteil bestückt

Historische Optik vereint mit modernem Innenleben: die schwarze Klassik-Batterie

reparieren gilt. „Oftmals müssen wir in unserem Archiv lange recherchieren, um die Autos reparieren zu können. Glücklicherweise verfügen wir über eine sehr genaue Dokumentation. Wir arbeiten teilweise sogar noch mit Zeichnungen, die von Gottlieb Daimler persönlich unterschrieben sind", erzählt er stolz. Oder die Spezialisten von Bosch Classic in Karlsruhe haben Ideen und Lösungen.

Auch beim 1886 gegründeten Zulieferer Bosch wird das historische Wissen gehütet wie ein Schatz. Läuft eine Produktion im Unternehmen aus, verbindet man das bei Bosch Classic vor allem mit den Fragen: Ist das Erzeugnis klassikrelevant? Was können wir tun, um es am Leben zu halten? Welche Bestände müssen angelegt werden? „Wichtig ist nach unserem Verständnis alles, was den Betrieb der Fahrzeuge sichert", erklärt Schmitt. Denn Stillstand sei Gift für die Technik: „Darum heißt es ja Fahr- und nicht Stehzeug", ergänzt er lachend. Das Bosch Classic Programm umfasst Tausende von Teilen für Old- und Youngtimer, vom Anlasser bis zur Zündkerze. „Wir wollen, dass die Fahrzeuge erhalten und gefahren werden können."

Das ist für das Team bei Bosch Classic mit erhöhtem Aufwand verbunden. Viele Teile werden nur selten benötigt. Das erfordert entsprechende Lagerkapazität und zum Teil auch unterschiedliche Lagerbedingungen. Die Erzeugnisse erfordern außerdem viele zusätzliche Arbeiten, die der Kunde kaum ahnt: Damit die spezifischen Lagerzeiten der Produkte gewährleistet werden können, ist es notwendig, nach bestimmten Intervallen Prüfmaßnahmen durchzuführen. Das kann vom erneuten Einbringen von Schmiermitteln bis zum Bestromen elektronischer Komponenten reichen.

Einige Teile hingegen werden in Stückzahlen benötigt, die eine Fertigung wirtschaftlich sinnvoller machen als Bestände zu lagern. Insgesamt produziert Bosch noch mehrere tausend Produkte für Old- und Youngtimer an verschiedenen Standorten. Bosch Classic hat für die Nachfertigung diverser Erzeugnisse die entsprechenden Maschinen aus den Bosch Werken übernommen. Der Wissenstransfer spielt hierbei eine große Rolle. „Das Knowhow über die Maschinen und die Teile ist in den Werken dokumentiert. Die Mitarbeiter wissen genau was zu tun ist, um die Fertigungsqualität zu gewährleisten. Sie geben dieses Wissen an die jüngere Generation weiter, erklärt Schmitt.

Auch in die Nachentwicklung von Ersatzteilen für Oldtimer investiert Bosch kontinuierlich. Dabei vollzieht das Unternehmen einen Spagat zwischen gestern und heute. Eigentlich soll die Originalität der Erzeugnisse gewahrt werden. Wo möglich kommt auch moderne Technik zum Einsatz. Das hat verschiedene Gründe. So dürfen aus umweltgesetzlichen Gründen manche Stoffe heutzutage nicht mehr verwendet werden. Außerdem ersetzt man mechanisch anfällige Lösungen mit Elektronik und dem Technikwissen von heute. Das verbessert die Zuverlässigkeit. „Wir wollen, dass die Kunden zufrieden sind mit unseren Produkten, erläutert Schmitt. Die „Schwarze Batterie" ist so ein Beispiel. Sie ist auf großen Wunsch der Oldtimer-Gemeinde wieder ins Programm genommen worden. Sie sieht aus wie das Modell aus den 50er- und 60er-Jahren. Doch das Innenleben entspricht dem einer modernen Batterie. Oft ist eine Nachfertigung aufgrund der zu geringen Stückzahl nicht möglich. In vielen Fällen können jedoch die bestehenden Teile aufbereitet, Gehäuse gereinigt oder Verschleißteile erneuert werden. So gehen beispielsweise Starter und Generatoren, aber auch Mengenteiler und Zündverteiler in den zweiten Oldtimerfrühling.

Doch es müssen nicht immer sündhaft teure Fahrzeuge sein, die durch ihre Seltenheit sogar eine Startberechtigung bei der Mille Miglia erhalten. Immer mehr Menschen entdecken ihre Leidenschaft für die Technik vergangener Tage. Allein auf Deutschlands Straßen sind derzeit rund 388.000 Fahrzeuge mit H-Kennzeichen unterwegs – Tendenz steigend. Es ist mehr als nur ein Hobby, einen Oldtimer zu besitzen und zu restaurieren. Die Fahrzeuge mit Geschichte zaubern Besitzern und Zuschauern gleichermaßen ein Lächeln ins Gesicht. „Wir wollen unseren Beitrag leisten, damit genau diese Freude möglichst lange erhalten bleibt. Dafür steht unser Team im Produktmarketing", betont Uwe Schmitt. Er schließt sich dem Rat vieler Oldtimer-Experten an: „Wer sich für ein historisches Fahrzeug interessiert, sollte unbedingt einen Fachmann hinzuziehen. Dieser kann den Preis und den möglichen Restaurationsaufwand meist besser einschätzen. Schließlich soll der Oldtimer dem Besitzer so lange wie möglich Freude bereiten.". ■

Die letzte Rettung für viele Oldtimer-Ersatzteile

Mit dem Service 1:1 REMAN bietet Bosch Classic die Möglichkeit, ausgewählte Erzeugnisse instand setzen zu lassen. Derzeit umfasst dieser Service folgende Erzeugnisse: Mengenteiler, Luftmengenmesser, Warmlaufregler, Zusatzluftschieber, Druckfühler, Schalt- und Steuergeräte, Elektrokraftstoffpumpe. Die Prüfung und Instandsetzung findet mit originalen Werkzeugen und originaler Prüftechnik in den Bosch-Werken statt, damit Qualität und Sicherheit gewährleistet sind. Der Kunde erhält sein eingesandtes Erzeugnis instandgesetzt zurück; die Originalität des Fahrzeugs bleibt somit bewahrt.

Anfrage über
www.bosch-classic.com

EIN BESTSELLER SEIT VIELEN GENERATIONEN

Bosch Classic bietet ein umfrangreiches Angebot an Wissen, um Oldtimerfans zu unterstützen

Es ist seit Jahrzehnten ein Bestseller, obwohl der Leser nicht gerade mit leichter Unterhaltung beglückt wird. Doch das „Kraftfahrtechnische Taschenbuch" hält, was es verspricht: detailreiches Hintergrundwissen rund ums Auto. Seit Generationen ist das Nachschlagewerk ein verlässlicher Begleiter in Werkstätten, für Studenten, Kfz-Auszubildende und Technikinteressierte. Auch Kfz-Techniker, die ihre Meisterprüfung ablegen wollen, und Sachverständige vertrauen auf die fundierten und detailreichen Kenntnisse aus dem Klassiker.

Das Buch mit dem traditionell dunkelblauen Einband, von den Nutzern gern auch als „Bosch-Bibel" tituliert, zählt inzwischen mit einer Auflage von 20 000 Exemplaren für die deutschsprachige Ausgabe zu den erfolgreichsten Fachtiteln überhaupt. Und zwar weltweit: Im Laufe der Jahre wurde der Klassiker in elf verschiedene Sprachen übersetzt. Allein von der aktuellen englischen Auflage sind 15 000 Exemplare im Handel. Insgesamt hat das „Kraftfahrzeugtechnische Taschenbuch" die Marke von mehr als 1,5 Millionen Exemplaren überschritten.

Alles begann mit technischen Tabellen

Die erste Auflage geht auf das Jahr 1932 zurück. Das Buch sei „eine kleine handliche Zusammenstellung wissenswerter Formeln, Werte und Zahlen, insbesondere aus der Kraftfahrzeug-Technik", schrieb seinerzeit Unternehmensgründer Robert Bosch im Vorwort. Der Leser erhalte dadurch einen schnellen Überblick über jene Daten, die zuvor „in der Buch- und Zeitschriften-Literatur verstreut" waren. Zunächst wurden diese „Technischen Tabellen" – so der ursprüngliche Titel – jährlich mit einem Bosch-Kalender veröffentlicht. Seit der dritten Auflage wird das Buch als eigenständiges Werk vertrieben. Inhaltlich hat sich im Laufe seiner 84-jährigen Geschichte zwar viel verändert, doch der Idee der Erstauflage sieht man sich noch heute verpflichtet: Grundlegende Informationen aus dem Kraftfahrzeugbereich übersichtlich in einem Buch zusammenzustellen.

Dieser Anspruch erfordert einen hohen Aufwand und viel sorgsame Planung. „Die Vorbereitung einer neuen Auflage dauert etwa zwei Jahre", erklärt der verantwortliche Redakteur, Karl-Heinz Dietsche. Der 60Jährige, der seit 1998 das Kraftfahrtechnische Taschenbuch betreut, strahlt zufrieden. Man spürt: Der frühere Softwareentwickler lebt für seine Arbeit. Wie lange er noch daran tüftelt, lässt er offen. Einen endgültigen Ab- >

Das erste Kraftfahrtechnische Taschenbuch umfasste lediglich 96 Seiten. Bei der neusten Auflage sind es 1544.

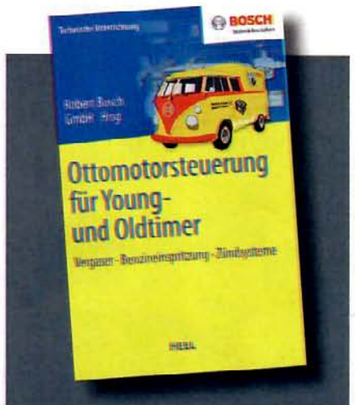
schied kann er sich jedenfalls noch nicht vorstellen: „Wer weiß, bei wie vielen Auflagen ich noch mitarbeite. Genau kann ich das jetzt noch nicht sagen", erklärt er mit einem vielsagenden Lächeln.

Digitales technisches Archiv für Oldtimerfans

Mit seinem designierten Nachfolger, Matthias Thiess, stellt er derzeit die 29. Auflage zusammen. Der 38-jährige Technische Redakteur kennt sich mit dem Zusammentragen von Informationen aus. Für Bosch Classic sichtet er seit vielen Jahren in den verschiedenen Archiven des Unternehmens Dokumente und Unterlagen über Produkte und ihre Herstellung. Die werden dann kategorisiert und anschließend digital erfasst. Im Laufe der Zeit ist auf der Homepage von Bosch Classic eine Datenbank entstanden, auf die jeder Nutzer zugreifen kann. Vor allem Oldtimerfans finden hier zu jedem Fahrzeug, in dem Technik von Bosch verbaut ist, passende Unterlagen und den Verweis auf Ersatzteile. Was heute für die Nutzer schnell sichtbar ist, war für Thiess harte Arbeit. „In der Datenbank befinden sich 50 000 Dokumente. Auch nach 10 Jahren warten immer noch viele andere Werke darauf, gesichtet zu werden."

Ursprünglich wollte Dietsche Gewerbelehrer werden, doch seine Begeisterung für Technik hat diesen Plan vereitelt. Dennoch finden sich auch heute noch Reste von den früheren pädagogischen Ambitionen. „Wir achten sehr auf Verständlichkeit der Texte", betont Dietsche. Das Nachschlagewerk soll in der Lage sein, auch interessierten Laien einen Großteil der Informationen verständlich darzustellen. „Immer geht das natürlich nicht. An einigen Stellen wird schon etwas technisches Grundwissen vorausgesetzt", räumt Dietsche ein.

Gemeinsam mit Prof. Dr.-Ing. Konrad Reif, dem Wissenschaftlichen Beirat der Publikation, stellen Dietsche und Thiess sicher, dass die Fachartikel der rund 200 Autoren den hohen Standards des Klassikers gerecht werden. Die Urheber der Artikel bilden dabei die ganze Bandbreite der automobilen Themen ab – von Entwicklern bei Bosch über Ingenieure aus der Automobilindustrie bis hin zu Mitarbeitern an Universitäten und Hochschulen. Auch tauscht sich Reif mit den beiden Redakteuren immer wieder über die technischen Innovationen aus.



Die **Gelbe Reihe von Bosch** ist die Basis dieses Nachschlagewerks, das die Grundlagen der Gemischaufbereitung und Zündung erklärt. Neben klassischen Vergasern und Zündsystemen sind auch die Jetronic-Systeme abgebildet.

„Das Kraftfahrtechnische Taschenbuch erscheint alle drei Jahre. Da müssen wir uns ganz schön ranhalten, um angesichts der vielen Veränderungen in der Automobilbranche immer auf dem neuesten Stand zu bleiben", erklärt Dietsche. Die vielen technischen Innovationen sorgen auch dafür, dass das Nachschlagewerk wächst und wächst. So sind Fahrerassistenzsysteme und alternative Antriebskonzepte in der aktuellen Edition noch in ihren Grundprinzipien beschrieben. Sie werden in der kommenden Auflage einen größeren Stellenwert einnehmen. Aktualität bedeutet für die beiden Redakteure auch, Informationen über veraltete Komponenten, die heute nicht mehr in Autos verbaut werden, zu kürzen oder zu entfernen. Immer häufiger fallen also die Details zu älteren Fahrzeugen aus der Bosch-Bibel weg. Daher hat Dietsche in diesem Jahr das Buch „Ottomotorsteuerung für Young- und Oldtimer" herausgebracht. Hier lassen sich die technischen Grundlagen zu den älteren Autos nachlesen. „Wir hatten früher beispielsweise den Vergaser im Kraftfahrtechnischen Taschenbuch beschrieben. Für das moderne Auto ist er nun nicht mehr relevant. Aus diesem Grund haben wir uns dafür entschieden, ihn dort ganz wegzulassen. Die jüngste Auflage des Kraftfahrtechnischen Taschenbuchs umfasst 1544 Seiten, das sind 277 mehr als ihr Vorgänger Auch für die Zukunft erwarten die beiden Redakteure, dass der Umfang des Buches weiter steigt. Dietsche ist bei dieser Aussicht aber nicht bange: „Die aktuelle Auflage ist etwa 4,5 Zentimeter dick. Unser Drucker sagt, dass das Maximum bei sechs Zentimetern liegt. Es ist also noch viel Luft nach oben." ■

KLASSIK-TERMINE IM JAHR 2017

Unser Treibstoff heißt Herzblut – Treffen Sie das Team von Bosch Classic

Datum	Veranstaltung	Wen treffen Sie dort
13.01. – 15.01.2017	InterClassics 2017, Maastricht	Bosch Service Küppers
03.02. – 05.02.2017	Bremen Classic Motorshow	Bosch Classic Service Küppers
08.02. – 12.02.2017	Salon Rétromobile, Paris	Bosch Frankreich
02.03. – 05.03.2017	Retro Classics, Stuttgart	Bosch Classic Bosch Classic Service Küppers
05. – 09.04.2016	Techno Classica, Essen	Bosch Classic Service Bliersbach Bosch Classic Service Küppers
21.04. – 23.04.2017	Bosch Hockenheim Historic, Hockenheim	Bosch Classic
19. – 21.05.2016	Klassikwelt Bodensee, Friedrichshafen	Bosch Classic Service Bolter
09.06. – 11.06.2016	Bockhorner Oldtimermarkt	Bosch Classic Service Küppers
10.06. – 17.06.2017	Bosch Vino Miglia	Bosch Classic
23.06. – 25.06.2017	Bosch Boxberg Klassik, Start Böblingen Motorworld	Bosch Classic
01. – 02.07.2017	Europa Classic, Adernach	Bosch Classic Service Vogtmann und Herold
04. – 06.08.2017	Schloss Dyck, Jüchen	Bosch Classic Service Bliersbach Bosch Classic Service Küppers
02. – 03.09.2017	8. Food Rallye, Neuwied	Bosch Classic Service Vogtmann und Herold
03.09.2017	Zoo Rallye, Köln	Bosch Classic Service Bliersbach
06.10. – 08.10.2017	VETERAMA 2017, Mannheim	Bosch Classic Service Küppers
13. – 15.10.2017	Hamburg Motor Classics	Bosch Classic Service Kruse
20.10. – 22.10.2017	Classic Expo, Salzburg	Bosch Classic Service Küppers

Schriftzug mit langer Geschichte

Der Name Bosch Classic erscheint mit der so genannten Pinselschrift und erinnert damit gleichzeitig an die lange Firmengeschichte der Bosch Gruppe. Der Schriftzug wurde erstmals 1921 verwendet, als das Unternehmen die neue Schutzmarke „Anker im Kreis" und die neue Wortmarke „ROBERT BOSCH" zur Kennzeichnung aller Erzeugnisse einführte. In der Firmenzeitung „Bosch-Zünder" – die erscheint seit 1919 – wurde der Schritt seinerzeit so erklärt „Wir sahen uns genötigt, auf diese neuen Bezeichnungen überzugehen, um unseren Kunden sichere Gewähr dafür zu geben, dass sie auch wirklich unsere echten Stuttgarter Bosch-Erzeugnisse erhalten zum Unterschied von minderwertigen Nachahmungen."Die eigentliche Geburtsstunde des Bosch-Pinselschriftzugs liegt sogar noch länger zurück. Bereits 1913 kam das „Bosch-Licht" auf den Markt. Im selben Jahr entwarf der Künstler Lucian Bernhard das zugehörige Werbeplakat. Erst nach 1950 trat dann der stets parallel verwendete Schriftzug in Blockschrift in den Vordergrund, der die Pinselschrift bis Mitte der 1950er Jahre ganz ablöste.

Zwei Generationen in der Werkstatt: Josef und Stefan Josef Bliersbach

VON VATER ZU SOHN

EINE GEMEINSAME LIEBE ZUR TECHNIK

Josef Bliersbach und sein Sohn haben sich auf die Reparatur von klassischen Fahrzeugen spezialisiert

Der Bosch Service von Josef Bliersbach in Köln fällt auf den ersten Blick vor allem durch den schmucken Fachwerkkomplex auf. In dem einstigen Gutshof haben heute Empfang, Fahrzeughallen und Werkstätten ihren Platz gefunden. Kenner wissen aber: hier befindet sich weit mehr als nur ein Reparaturbetrieb von vielen. Denn in dem historischen Umfeld werden auch Fahrzeuge wieder ins Autoleben zurückgeholt, die eigentlich schon als hoffnungsloser Fall gelten. In einer Nebenhalle steht so ein Patient: Ein Mercedes 180 – ein so genannter Ponton Baujahr 1958. Vielmehr das, was von ihm übrig ist. „Ein Scheunenfund. Der Besitzer hat mit der Restauration begonnen, dann aber aufgegeben", erzählt Bliersbach. Zu sehen ist eigentlich nur ein Blechgerippe aus verschiedenfarbigen Blechteilen. Offenbar hat der Vorbesitzer Dies und Das zusammengetragen und montiert. Man kann das Modell erahnen, mehr eigentlich nicht. Im Innenraum dann doch ein metallener Hoffnungsschimmer. Dort blitzt das bereits restaurierte Federgestell der Rückbank auf. Es tut sich also was im schon fast aufgegebenen Mercedes. „Einige Zeit brauchen wir dafür schon noch", meint Bliersbach mit einem abschätzenden Blick.

Der Bosch Service an der Olpener Straße ist einer von 57 Bosch Werkstätten mit dem besonderen Zusatz „Klassik Dienstleistungen". Das bedeutet, dass er besondere Anforderungen an Kompetenz und Ausstattung zur Reparatur klassischer Fahrzeuge erfüllt. Insgesamt arbeiten vier Meister, drei Gesellen und zwei Auszubildende in dem Betrieb, der ursprünglich mal das landwirtschaftliche Anwesen der Familie Bliersbach war.

Sohn Stefan Josef ist mindestens genauso vom Autovirus infiziert wie sein Vater. Dabei sollte der 32-Jährige gar nicht in dessen Fußstapfen treten. „Ich habe mal elektrotechnischer Assistent gelernt. Doch das war nichts", erzählt er lächelnd. Dann folgte doch die Lehre im väterlichen Betrieb: „Nach einem Monat wusste ich: Das ist das Richtige für mich."

Heute arbeiten die Bliersbachs und ihre Mitarbeiter sowohl an modernen Fahrzeugen als auch an Oldtimern. Dabei ist die Spezialisierung auf Autos früherer Tage fast unmerklich erfolgt. Denn an alten Fahrzeugen hat die Werkstatt schon immer gearbeitet. Nur, dass früher niemand vom Oldtimer oder gar Youngtimer gesprochen, oder deren Wert geschätzt hat. Oft waren es in die Jahre gekommene Fahrzeuge, die man heute als „Klassiker" bezeichnet. „Die Besitzer hat man seinerzeit mitleidig gefragt: Hast kein Geld für ein neues Auto?", erinnert sich Josef Bliersbach lachend.

Heute gehören die Bliersbachs zu den wenigen im Großraum Köln, die sich an jedes Auto herantrauen. „Mir ist egal, ob der Vergaser zu einem VW oder einem Ferrari gehört", erklärt Vater Josef, seit 1978 KFZ-Meister, selbstbewusst. So steht in der Werkstatt neben dem japanischen Lieferwagen eines örtlichen Handwerkers ein DeLorean, ein seltener Flügeltürer, den die meisten noch aus dem Film „Zurück in die Zukunft" kennen. Diese Mischung unterschiedlichster Kunden hält den Betrieb am Laufen. Wobei die Nachfrage von Oldtimer-Besitzern deutlich steigt. Deshalb ist gerade eine neue Halle entstanden, die nur für diese Fahrzeuge vorgesehen ist.

Das Können von Vater und Sohn Bliersbach hat sich in der Region schon lange herumgesprochen. Die Oldtimerfans aus der Region wissen, dass sie hier für ihr Schätzchen doch noch eine bezahlbare und machbare Lösung geboten bekommen. Die Expertise ist aber auch bei jenen gefragt, die keine Probleme haben, ein kleines Vermögen für ein begehrtes Auto auszugeben. Josef Bliersbach zitiert einen so: „Von der Bank bekomme ich für mein Geld nichts. Mit dem Auto erfreue ich wenigstens meine Augen."

Josef Bliersbach warnt allerdings davor, Autos zu kaufen und sie dann für Jahre als Spekulationsobjekt in die Garage zu stellen: „Das gibt ein böses Erwachen." Er bestätigt das Credo vieler Kenner: „Stillstand ist Gift für alle Autos. Sie müssen fahren". So wissen die wenigsten, dass die neuen Kraftstoffe sich schnell zersetzen können. Nach wenigen Monaten kann sich sogar Ameisensäure >

Vom Gutshof zum Fachbetrieb: an dem 1876 erbauten Komplex wurden schon einige liebevolle Umbauten vorgenommen

Bekannt in der ganzen Region: Das Können von Vater und Sohn hat sich bereits herumgesprochen

bilden. Die neuen Spritsorten und Öle können Tank, Leitungen, Düsen und Dichtungen alter Fahrzeuge angreifen, die dafür nicht ausgelegt sind. „Je hochwertiger der Kraftstoff, umso besser", rät Stefan Josef Bliersbach deshalb seinen Kunden.

Besonders kümmert man sich hier um das Thema Gemischaufbereitung. Dazu gehört es, verharzte Einspritz- und Vergaserdüsen zu reinigen und wieder flott zu bekommen. Auch ein typisches Symptom nach längerem Stillstand, das eine aufwendige Instandsetzung nach sich zieht. Josef Bliersbach hat zusammen mit dem Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) ein spezielles Servicehefl für Oldtimer ausgetüftelt, das viele Arbeiten vorsieht, die für den Erhalt dieser Automobile wichtig sind.

Arbeiten, wie die Instandsetzung von Düsen oder eines Vergasers früherer Tage, erfordern Geschick und vor allem Erfahrung. Vater Bliersbach, der zu den anerkannten Experten im ZDK zählt und andere Betriebe zertifiziert, macht sich Sorgen, dass das Wissen um die technischen Besonderheiten älterer Fahrzeuge verloren geht: „Viele junge Leute hängen nach der Lehre ein Studium an und sind so für das Gewerbe weg."

Fehlende Fachkräfte sind ein Grund, warum die Spezialisierung zum „Fachbetrieb für historische Fahrzeuge" kein einfacher Weg ist. Zudem müssen viele Ersatzteile mühsam beschafft werden. In einem Nebenraum türmen sich schachtelweise Kontakte, Leuchten, Vergaser und vieles mehr. Um den Bestand der kostbaren Teile auszubauen, haben die Bliersbachs vor kurzem das Lager einer Werkstatt aufgekauft, die den Betrieb eingestellt hat. „Betriebswirtschaftlich gesehen ist das natürlich eine enorme Kapitalbindung. Aber anders geht es nicht", erklärt der Firmenchef.

Viele Teile wie Zuleitungen, Schrauben, Bleche, Sitze oder Vergaser werden von Spezialbetrieben oft sogar extra neu gefertigt. Das macht so eine Wiederbelebung, wie die des Ponton aus 1958 so aufwändig und teuer. Vater und Sohn Bliersbach sehen in so einem schier hoffnungslosen Fall nur eine Herausforderung an ihr Können. Ihre Liebe zur Technik ist generationsübergreifend und stellt sicher, dass an der Olpener Straße auch künftig für schwierige Fälle doch noch eine Hoffnung besteht. ■

Bosch Service mit Klassik-Dienstleistungen

Bosch DIENST Classic Service

Um klassische Fahrzeuge fachgerecht warten und reparieren zu können, muss ein Betrieb ganz besondere Anforderungen erfüllen. Deshalb gibt es eine Liste mit Ausrüstung und Leistungen, die jeder Bosch Service mit Klassik-Dienstleistungen garantiert bietet. Dazu gehört insbesondere die Wartung und Reparatur von Bosch-Erzeugnissen in den Bereichen Kfz-Elektrik, Motormanagement, Einspritzung und Bremsen. Alle Bosch Service mit Klassik-Dienstleistungen sind Betriebe, die bereits langjährige Erfahrung in der Oldtimer-Reparatur gesammelt haben. Ihre Mitarbeiter verfügen über spezielle Kenntnisse und sind Experten im Umgang mit den erforderlichen Werkzeugen und Prüfgeräten. Dies sichert höchste Qualität, bietet umfassenden Rat zu spezifische Fragen und hilft bei Ersatzteilversorgung, Wartung und Reparatur.

Über die Jahre haben sich in der Werkstatt viele kostbare Ersatzteile angesammelt

MITMACHEN UND MITFAHREN!

1. Preis

Gewinnen Sie eine Teilnahme an der 18. Bosch Boxberg Klassik 2017 inkl. 2 Tage Mietoldtimer der Firma Retro Promotion und 2 Hotelübernachtungen im V8-Hotel in Böblingen und im Insel-Hotel Heilbronn

im Gesamtwert von ca. 1500 €

oder einen unserer weiteren Preise:

2. Preis

Schwarze Klassik-Batterie nach Wahl mit passendem Ladegerät

3. Preis

1 Jahres-Abo der AUTO ZEITUNG Classic Cars

Beantworten Sie folgende Frage:

Wann erschien die erste Auflage des Kraftfahrtechnischen Taschenbuchs?

Bitte schicken Sie den ausgefüllten Coupon mit Ihrer Antwort per Post an: Robert Bosch GmbH, AA/ATR, Postfach 140960, 76225 Karlsruhe oder senden Sie eine E-Mail mit der Lösung und dem Betreff „GEWINNSPIEL" an: classic@bosch.com. Durch Absenden der E-Mail erkennt der Teilnehmer die unten genannten Teilnahmebedingungen und Datenschutzhinweise ausdrücklich an und gibt seine Einwilligung zur Datenerhebung, -speicherung und -verarbeitung ab. Die Gewinne werden unter allen richtigen Einsendungen verlost.

Teilnahmebedingungen:
Die Gewinne werden unter allen richtigen Einsendungen verlost. Teilnahmeschluss ist der 28.02.2017. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Teilnahme ist erst ab 18 Jahre möglich. Die Bekanntgabe der Gewinner erfolgt schriftlich und ohne Gewähr.

TEILNAHMECOUPON Coupon abtrennen und einsenden

Name, Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

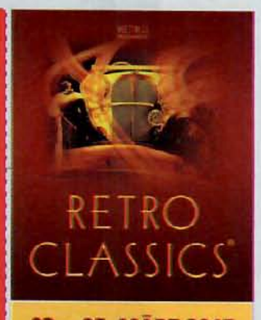
Postleitzahl, Wohnort

Datenschutzhinweise:
Die Angabe Ihrer persönlichen Daten ist freiwillig. Sie dient lediglich dazu, den Teilnehmer im Gewinnfalle zu benachrichtigen und den Gewinn zu versenden. Am Gewinnspiel teilnehmen kann nur, wer seine persönlichen Daten angibt. Ansonsten ist keine Benachrichtigung der Gewinner und kein Gewinnversand möglich. Die Daten werden nicht für Werbe- oder Marketingaktionen verwendet. Die persönlichen Daten werden nach der Ziehung der Gewinner bei der Robert Bosch GmbH gemäß den gesetzlichen Vorgaben gelöscht bzw. vernichtet. Gespeichert werden lediglich die Daten der Gewinner, da diese aus gesetzlichen und steuerlichen Gründen einer gesetzlichen Aufbewahrungsfrist unterliegen.

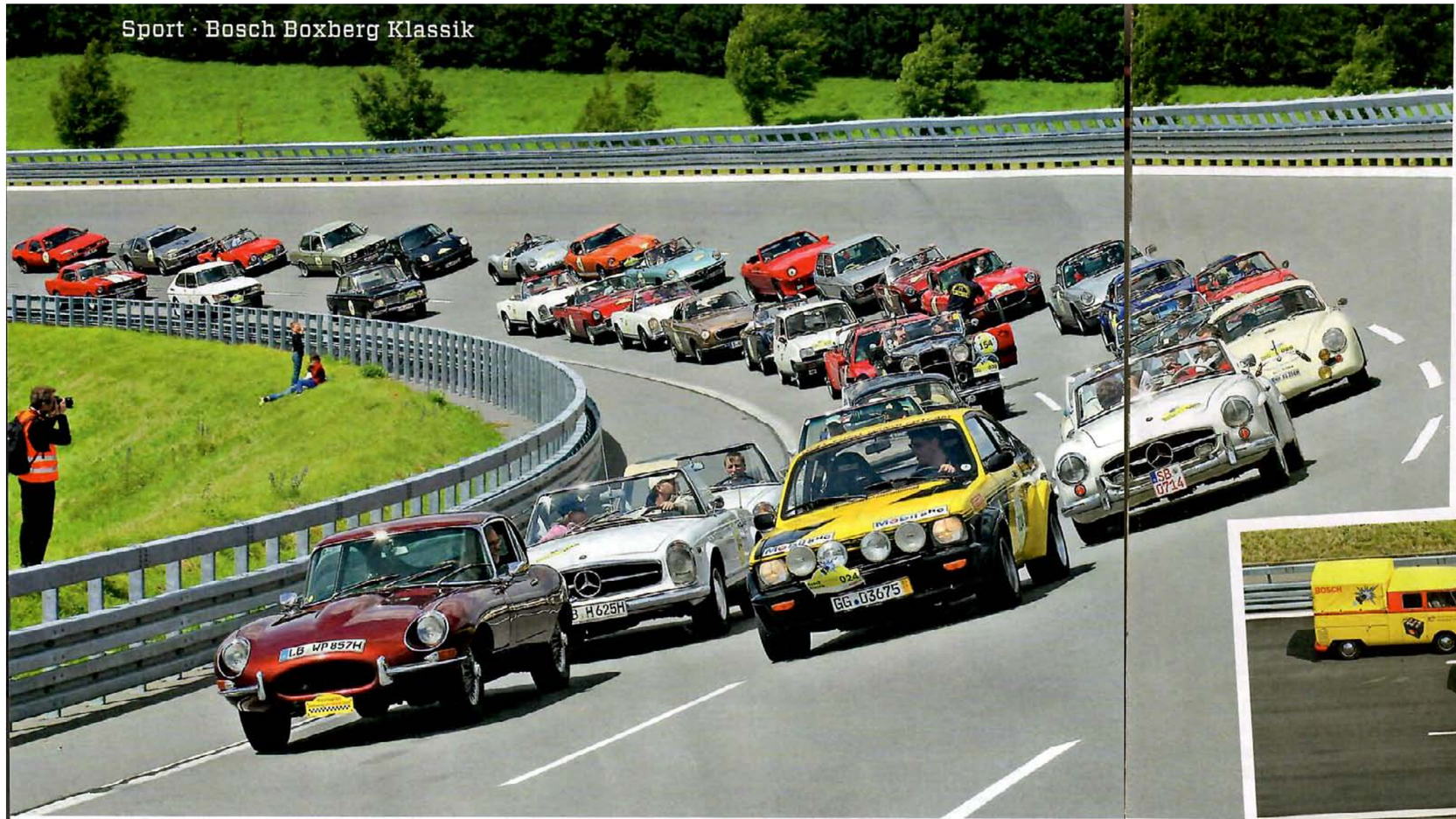
Einwilligungserklärung:
Mit der Abgabe der ausgefüllten Gewinnspielkarte oder des Einsendens der Lösung per E-Mail willige ich in die Erhebung und Verarbeitung meiner persönlichen Daten durch die Robert Bosch GmbH ein. Gemäß §35 BDSG haben Sie jederzeit die Möglichkeit, Auskunft über die zu ihrer Person gespeicherten Daten, sowie deren Herkunft, Zweck der Speicherung und Verarbeitung zu erhalten. Ihre Daten berichtigen bzw. löschen zu lassen oder Ihre Einwilligung für die Zukunft zu widerrufen. Wenden Sie sich hierzu an die Robert Bosch GmbH, Abteilung AA/ATR, Postfach 410960, 76225 Karlsruhe oder an den Konzerndatenschutzverantwortlichen (Robert Bosch GmbH Matthias Goebel, Abteilung C/ISP, Fe 034, Zeppelin Carré, Postfach 30 02 20D-70442 Stuttgart).

Datum, Unterschrift

Die Lösung lautet:



02. – 05. MÄRZ 2017
MESSE STUTTGART



Ein echtes Highlight: Die Korsofahrt in der Steilkurve des Hochgeschwindigkeitsovals in Boxberg (l.). Typische Wertungsprüfung: Zielwurf mit Ball, hier aus einem rollenden Triumph TR250 (r.)

Publikumslieblinge: Die VW-Transporter und der Ford Transit mit ihrer quietschgelben Lackierung dürfen bei keiner Ausgabe der Rallye fehlen

Hier ist Fahrzeugbeherrschung gefragt: Alpine A110 1600 VC im Rallyetrimm auf der „Glatteis"-Strecke

Mercedes 190 SL vor malerischer Kulisse: Die BBK hat einen ausgeprägten touristischen Charakter

ENDLICH VOLLJÄHRIG

Mit Augenmaß und Augenzwinkern: Die Bosch Boxberg Klassik ist eine der beliebtesten Oldtimer-Rallyes – und findet bald zum 18. Mal statt

Oldtimer-Rallyes gibt es mittlerweile viele in Deutschland. Aber wenn die Teilnehmer im Rahmen einer Wertungsprüfung namens „Cannstatter Wasen to go" ein Grillhähnchen plus Maßkrug heil über die Waschbrett-Teststrecke transportieren müssen, dann ist sofort klar: Das kann nur die Bosch Boxberg Klassik sein. Mit List und Tücke, vor allem aber stets mit viel Humor stellt das Orga-Team Jahr für Jahr eine Ausfahrt der ganz besonderen Art auf die Beine. Die Prüfungen tragen dann schon mal Bezeichnungen wie „Krötenwanderung" oder „Unfall am Berg" und sollen nicht nur eine fahrerische Herausforderung darstellen, sondern immer auch Spaß bereiten. Wie gut dieses Konzept ankommt, zeigt die Tatsache, dass die BBK, wie Fans die Rallye nennen, nun schon zum 18. Mal stattfinden wird.

1999 war es zum ersten Mal so weit, damals noch unter dem Namen Boxberg Klassik als firmeninterne Rallye. 76 Teilnehmer gingen schon bei der Premiere an den Start. Veranstalter waren die Bosch Oldtimer Schrauber, eine Freitzeitgruppe aus Mitarbeitern der Robert Bosch GmbH. Der Name der Rallye ergab sich aus dem Prüfzentrum des Unternehmens in Boxberg: Dort fand die Zieleinkunft statt, was sich inzwischen zur beliebten Tradition entwickelt hat. In Boxberg erwartet die Teams seitdem auch jedes Jahr ein ganz besonderes Highlight, eine Korso-Fahrt in der Steilkurve des Hochgeschwindigkeitsovals. Wie steil dieser Abschnitt tatsächlich ist, lässt sich am besten erleben, wenn man die Gelegenheit nutzt und einmal versucht, zu Fuß den oberen Rand zu erklimmen.

2007 kam die neu gegründete Traditionsabteilung „Bosch Automotive Tradition", die heutige Bosch Classic, als Organisator mit ins Boot. Damit wurde die BBK endgültig zur offiziellen Bosch-Veranstaltung. Doch auch zuvor hatte die Rallye stets den Charme eines Familienausfluges. Denn seit eh und je unterstützen zahlreiche Abteilungen und Gruppierungen der Firma Bosch das Event. Die Liste reicht von Bosch Classic Car Service-Partnern und der Bosch Fotogruppe über Musikgruppen wie das Bosch Swing & Dance Orchestra und die Bosch Rock'n'Roll & Boogie Woogie Gruppe bis zum Verein Primavera – Hilfe für Kinder in Not. Letzterer ist seit 2007 mit einer eigenen Tombola im Rahmen der Abendveranstaltung fester Bestandteil der BBK. Im selben Jahr wurde die Rallye übrigens auch auf zwei Tage Dauer ausgedehnt.

Bunt gemischtes Teilnehmerfeld

So vielfältig wie die bereits erwähnten Wertungsprüfungen sind, so bunt ist auch das Starterfeld. Statt der üblichen Verdächtigen sieht man in Boxberg immer wieder Oldtimer, die sonst kaum noch auf der Straße anzutreffen sind. Das Publikum kann sich immer auf seltene Vögel freuen wie beispielsweise Marcos GT, Monteverdi 375 L oder Maserati Merak. Auch ein Facel-Vega wurde schon gesichtet. Das regt natürlich auch zu Benzingesprächen unter den Teilnehmern selbst an. Genug Zeit dafür ist zwischen den Wertungsprüfungen an den über das Testgelände verstreuten Stationen stets vorhanden. Und manchmal kann so eine Fachsimpelei auch von Vorteil sein, etwa wenn kurze Zeit später theoretisches Wissen gefragt ist. Denn wer gerade noch am offenen Motor eines Goggomobils oder eines Fiat 124 Spider Abarth stand, hat es eventuell leichter, fünf gängige Zulieferteile zu identifizieren. Das Einspritzventil erkennt jeder, aber wie sieht der Zusatzluftschieber aus? Und ist dieser schwere Metallklotz wirklich ein Mengenteiler? So hat sich die Bosch Boxberg Klassik mit ihrem eigenen sympathischen Charakter längst einen festen Platz gesichert im jährlichen Rallye-Zirkus der Oldtimer-Fans in ganz Deutschland. Freuen Sie sich auf die nächste Ausgabe! ■

Infos zur BBK 2017

- Datum: 23. bis 25. Juni 2017
- Nenngeld: 390 Euro
- Mindestalter der teilnehmenden Fahrzeuge: Baujahr 1987 oder älter
- Route: Start auf der Messe MOTORWORLD in Böblingen, traumhafte Strecken durch die Region. Ziel: Boxberg
- Besonderheiten: Für die 18. Ausgabe der Rallye sind zahlreiche Überraschungen geplant. Prominente Gäste haben ihr Kommen zugesagt
- Infos und Anmeldung ab Februar 2017 auf **bosch-boxberg-klassik.de**

DAS „PRINZLE“ GEHÖRT ZUR FAMILIE

Mit Leidenschaft und Herzblut hält Familie Müller ihren Oldtimer fit für Rallyes und Ausfahrten

Schlüssel drehen und der kleine Prinz orgelt zu Beginn und jault dann etwas auf. Nein, ein Leisetreter ist der NSU wirklich nicht. Erster Gang, Kupplung behutsam kommen lassen. Der beige Kleinwagen schiebt sich nach vorne und neigt zum Ruckeln, solange der Motor noch kalt ist. Je schneller der Prinz fährt, desto lauter wird er. Die Tanknadel beschränkt sich nicht darauf, den Füllstand anzuzeigen, sondern schwingt munter im Takt des Autos hin und her. „Fahre Prinz und du bist König“, versprach die Werbung, als der kleine NSU auf den Markt kam. Bergauf lässt der Zweizylinder allerdings jede adelige Contenance fallen und schnauft geräuschvoll. Heute fällt es schwer, sich vorzustellen, dass damit ganze Familien mit Kind und Kegel nach Italien in Urlaub gefahren sind.

Georg und Ursula Müller aus Ditzingen bei Stuttgart haben schon manche Strecken gemeistert – und bewältigen sie heute noch. Mit ihrem 46 Jahre alten „Prinzle“ – wie sie ihn liebevoll nennen – nehmen sie regelmäßig an Oldtimerausfahrten teil, wie beispielsweise der Bosch Boxberg Klassik oder der Baden-Württemberg Klassik. „Die abwechslungsreichen Aufgaben während der Ausfahrten machen uns sehr viel Spaß“, erzählt Ursula Müller. Auch die Strecken der Ausfahrten gefallen dem Ehepaar sehr. „Die Touren führen meist über Landstraßen. Hier können wir mit unserem Prinzle entspannt die Natur genießen“, schwärmt Georg Müller.

Vom Zweitfahrzeug zum Oldtimer

Für eine Fahrt ins Grüne eignet sich der kleine NSU Prinz 4L hervorragend. Mit seinen (theoretischen) 30 Pferdestärken ist er zwar nicht gerade ein Kraftprotz, aber das stört das Ehepaar nicht. Sie sind gerne etwas gemütlicher unterwegs. Fast röhrend nimmt der kleine Prinz die nächste Kurve. Den Müllers ist ihre Freude deutlich anzusehen. Die Augen leuchten, ihre Gesichter strahlen und schwelgen in Erinnerungen. Ihr gemeinsames Hobby schweißt die beiden zusammen. Seit 43 Jahren sind sie inzwischen schon verheiratet. Auffällig ist, wie liebevoll die beiden mit ihrem Oldtimer umgehen. Behutsam lässt Ursula Müller die Motorhaube nach unten gleiten, bevor sie sie vorsichtig mit einem leisen Klicken verschließt. Liebevoll streicht Georg Müller über das Lenkrad. Ihr „Prinzle“ gehört einfach zur Familie.

Seit 1980 besitzen die Müllers den Prinz, damals noch als Zweitfahrzeug. Doch nicht immer war der NSU im Einsatz. Für die fünfköpfige Familie wurde das Auto dann allmählich zu klein. Deshalb beschloss das Ehepaar 1986, ihr „Prinzle“ stillzulegen. Erst 23 Jahre später nahmen sie ihr Fahrzeug wieder in Betrieb. Leichter gesagt als getan. „Viele Komponenten mussten erneuert werden. Wir haben den Reparaturaufwand wesentlich geringer eingeschätzt. So eine lange Standzeit tut keinem Auto gut“, erklärt Georg Müller. In der Umgebung von Ditzingen gestaltete sich die Suche nach der passenden Werkstatt jedoch schwieriger als gedacht.

Instandsetzung ist bei Oldtimern entscheidend

Vielen Mechanikern ist das Risiko zu groß, an dem Oldtimer etwas kaputt zu machen. „Glücklicherweise gibt es einen älteren und NSU-erfahrenen Herrn bei einem Bosch-Service in unserer Umgebung, zu dem wir unseren Prinz bringen können. Ihm vertrauen wir ihn an“, berichtet Ursula Müller, deren Familie einst selbst eine NSU-Werkstatt hatte. Sie kennt sich also aus. Die Ersatzteile zu beschaffen sei nicht immer leicht, aber meistens finde man das Gesuchte. Hilfreich sei hier auch die Adresse www.bosch-classic.com, wo viele Details zu Modellvarianten und den verbauten Teilen im „Technischen Archiv“ aufgeführt sind. „Und manchmal muss man eben Kompromisse eingehen.“ Hauptsache, das Auto rollt wieder.

Vieles können Ursula und Georg Müller an ihrem „Prinzle“ selbt reparieren. Ersatzteile zu beschaffen ist allerdings nicht immer leicht.

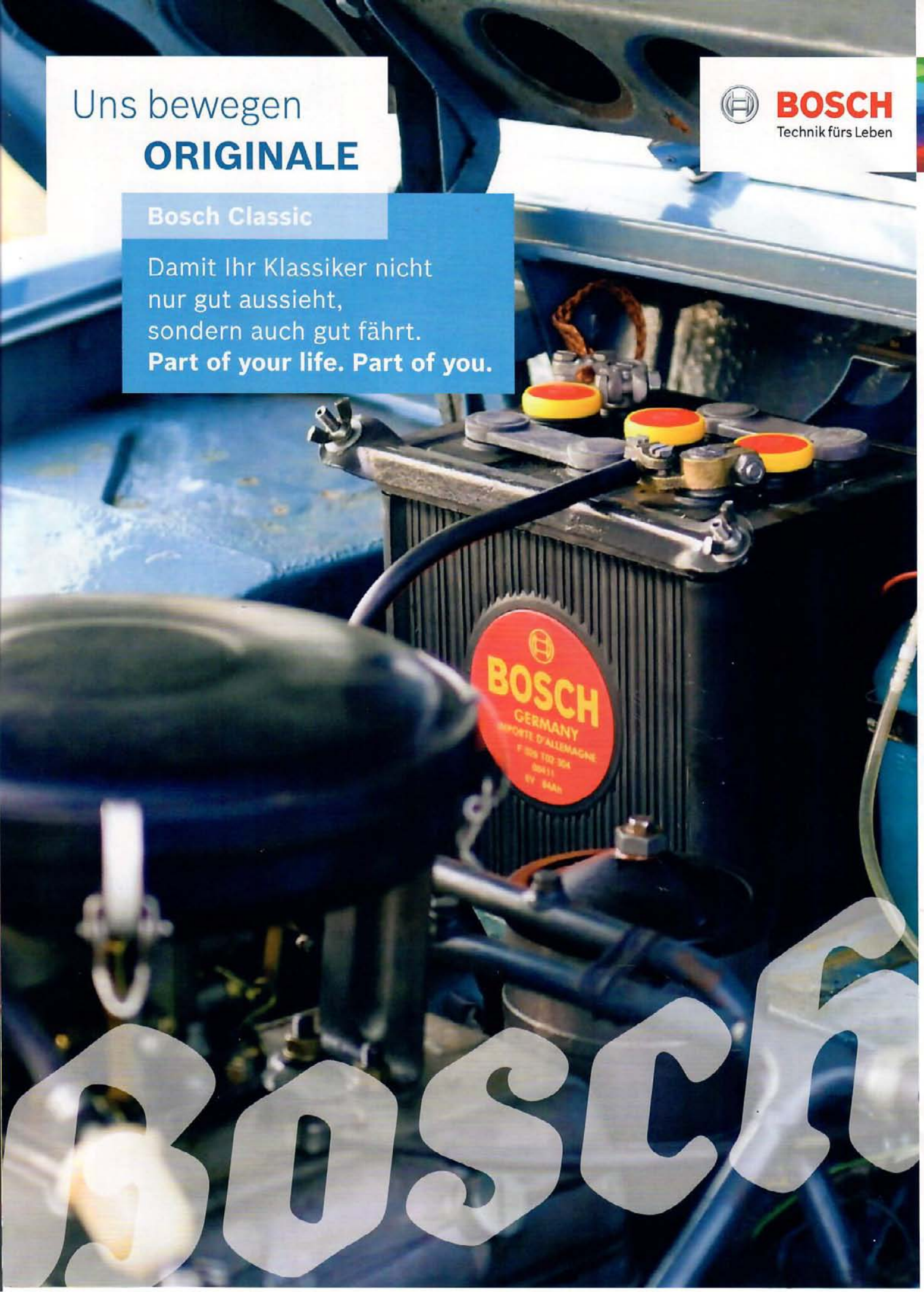
Technisch weist der Prinz 4 eine Besonderheit auf. Starter und Lichtmaschine sind eine einzige elektrische Maschine. Hergestellt wurde dieses Dynastart-System von Bosch. Auch andere Komponenten im NSU Prinz 4L stammen von dem Automobilzulieferer. Georg Müller, früher in der Patentabteilung des Unternehmens tätig, ist Mitglied bei den Bosch Oldtimer Schraubern. Für ihn ist der Erfahrungsaustausch sehr wichtig. Der Verein besteht überwiegend aus Mitarbeitern und Ruheständlern der Robert Bosch GmbH. Die gut 140 Mitglieder sind an zehn Standorten rund um die Welt verteilt. Zusammen mit ihrem Prinz haben die Müllers schon viel erlebt. So ist Ursula Müller beispielsweise bereits in den 1980-er Jahren bei der Fahrt zum Einkaufen der Auspuff abgebrochen. „In der nächsten Werkstatt haben sie ihn einfach mit Draht wieder festgemacht“, erzählt Ursula Müller lachend. Oft werden sie auch von Passanten auf ihr Fahrzeug angesprochen. „Viele erinnern sich dann an eigene Erlebnisse mit und um den Wagen“, meint Georg Müller. Und da ist er wieder, der Stolz auf das besondere Familienmitglied – den beigen kleinen Prinz. ■

NSU Prinz 4

Der Prinz ist das erfolgreichste Modell, das bei NSU in Neckarsulm je gebaut wurde. Den Prototypen stellte der Hersteller 1957 auf der IAA in Frankfurt vor. Im März 1958 rollten dann die ersten Wagen vom Band. Die bekannteste Variante, der Prinz 4, erinnert an einen stark geschrumpften Chevrolet Corvair. Er wurde zwischen 1961 und 1973 gebaut. Zu einer Zeit, in der viele noch mit Isetta, Gogomobil oder Kabinenroller unterwegs waren, hat der Prinz die Tür zum „richtigen Auto“ geöffnet. Mit einer Spitzengeschwindigkeit von 120 Stundenkilometern war er einen Tick schneller als der VW Käfer, der damals ebenfalls mit 30 PS nur 115 Spitze schaffte. Der Zweizylinder-Heckmotor mit 595 Kubikzentimetern Hubraum verfügte über eine Dynastart-Anlage, das heißt eine kombinierte Anlasser- Lichtmaschine von Bosch. Von September 1965 an kam die Version „Prinz 4L“ mit nochmals verbesserter Ausstattung dazu, die nahezu unverändert bis April 1973 gebaut wurde. Es gab nur kleinere Änderungen, wie beispielsweise die Frontblechzierleiste. Der überwiegende Anteil der Fahrzeuge aus den letzten Produktionsjahren wurde nach Italien verkauft. Insgesamt entstanden in zwölf Jahren etwa 570.000 NSU Prinz 4, Prinz 4S und Prinz 4L.

Seit 1980 ist der NSU Prinz im Besiz der Familie Müller

IMPRESSUM **Verlag:** Heinrich Bauer Zeitschriften Verlag KG, Burchardstr. 11, 20077 Hamburg. Printed in Germany: Copyright 2016 für den gesamten Inhalt, soweit nicht anders angegeben, beim Verlag. **Druck:** VPM Druck KG, Karlsruher Str. 31, 76437 Rastatt, www.vpm-druck.de, **Bildrechte:** Bosch


Uns bewegen
ORIGINALE
Bosch Classic
Damit Ihr Klassiker nicht
nur gut aussieht,
sondern auch gut fährt.
Part of your life. Part of you.
BOSCH
Technik fürs Leben
BOSCH
GERMANY
BOSCH