

Mit Volldampf -
ganz oben voraus
- das besondere
Gefühl im Stanley

Das Auto-
museum
in Melle



Busso Hennecke

DAMPFWAGEN - feinste und ganz schnelle

Das Osnabrücker Land ist seit langer Zeit ein bevorzugtes Ziel der Technik- und verkehrsbegeisterten Freunde aus ganz Europa. Zahllose große und kleine, private und öffentliche Museen und traditionelle Fahrzeugtreffen liegen und lagen in dieser Region. Auch mein erstes deutsches Dampftreffen, ausgerichtet vom Peter Borstel, fand ich mithilfe der Zeitschriften *Stern* und *Spiegel* 1980 in die-

Ein Kleeblatt voll von unterschiedlichen Dampf-Roadstern früh am Morgen im Hof des Museums Melle vor dem Anheizen



sem wunderschönen Landstrich unserer Republik. Auf dieser Zusammenkunft von vielen Dieselfahrzeugen und noch wenig Dampftrieb fehlte aber eine mir damals unbekannt Sparte: Die Dampfautos.



White Kondensor mit minimalen Betriebswasserverbrauch, Typ D von 1904, Blitzkessel mit kurzer Anheizzeit, hinten links saugender Auspuff für die dadurch beschleunigten Feuergase, im Lenkrad kleines Rad zu Geschwindigkeitsregelung, vorne Halter für die Petroleumlampen

Seit vielen Jahren hat sich dies nun geändert und in einer ehemaligen Möbelfabrik in Melle hat sich lange das Automuseum von Heiner Rößler etabliert. Dessen spezielle Liebe sind die dampfbetriebenen PKWs, welche ganz besonders in den Vereinigten Staaten als fester Bestandteil der Industriekultur zahlreich funktionsfähig erhalten geblieben sind und weiter erhalten werden.

Knuffige Oldtimer aus den Wirtschaftswunderjahren – vieles davor und danach – sind in Melle zudem mit dabei. Dort herrscht eine ständige Wechsellausstellung. Aber insbesondere Dampffahrzeuge sind stets präsent.

In Deutschland wurde deren Entwicklung durch die frühe Erfindung der Explosionsmotoren und der Erneuerungskraft nach dem Ersten Weltkrieg einerseits behindert, aber auch positiv beeinflusst.

Der letzte Versuch bei uns Dampffahrzeuge auf Grund speziellen Betriebsmittelproblemen zu etablieren, geschah zum Beispiel noch in

der ersten Hälfte der dreißiger Jahre durch die bekannte Zusammenarbeit der Firma Henschel und dem amerikanischen Stanley Autodidakten Abner Doble. Er baute technisch hervorragende, wegweisende Produkte – war kaufmännisch allerdings umgekehrt aufgestellt.

Anderer Nutzfahrzeugbauer folgten 1940 bis in 50er Jahre insbesondere in der frühen DDR.

Engagierte, die diese Zusammenhänge ausführlichst interessieren, seien auf die wertvollen Bücher von Dr. Schmidt-Römer aus Berlin verwiesen. Es sind allesamt zweifelsohne lesenswerten Werke! Diese werden jeweils nur einzeln auf Vorbestellung ständig neu aktualisiert, gedruckt, gebunden, nummeriert und vertrieben.

Dampfpautreffen in Melle

Das Automuseum in Melle richtet jedes Jahr Anfang Mai und Anfang Juli ein internationales Treffen für Dampf-Personenkraftwagen



Ein Packard Verbrenner als gutes Aushängeschild des Meller Automuseums



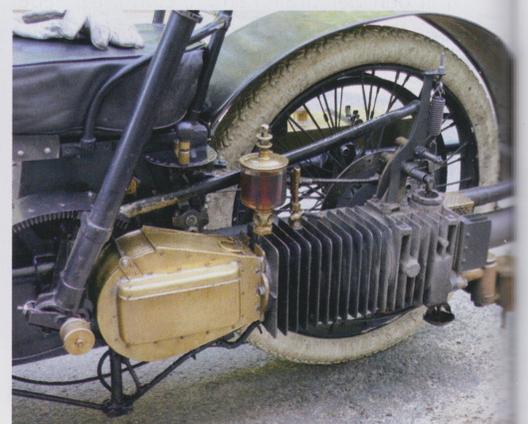
Blick unter die Sitzbank auf die Maschine eines Lokomobile Nachbaus der englischen Firma Steam Traction Works, die alle Teile als Bausatz einer kleinen Serie fertig zum Zusammenfügen lieferte. Gut



sichtbar die stehende Zylinder, die elektronische Regelung links der mechanische Öler, und über allem die Lenkstange



Der große Stanley Typ 740 B aus 1923 mitgebracht aus England



Leon Bollee, Französisches Dreirad ohne Dampf von 1896, mit Einzylinder Benzinmotor, Öler für Kurbelwelle und Kolben, Verlustschmierung, frühe Glührohrzündung, ganz am Anfang waren alle Gummireifen weiß! Daran erinnern die so genannten Weißwandreifen!

in Form einer gemeinsamen Ausfahrt über vier Tage mit diversen Zwischenstopps an industriearchäologischen Sehenswürdigkeiten aus. Autowanderungen nennt dies treffend Heiner Rössler.

Diese Ausfahrten haben gar nichts mit den oft üblichen statischen Fahrzeugtreffen zu tun, sondern sollen die Funktionstüchtigkeit der bei uns fast vergessenen Gattung der Dampf-PKWs unter Beweis stellen und den Zusammenhalt der Fahrer- und Mitfahrergruppe stärken. Für die Aktiven sollen sie zudem Belohnung und Highlight sein!

An den Start gehen meist etwa 25 bis 30 Fahrzeuge. Zum Teil sind auch einige seltenste Verbrenner mit dabei. Teilnehmerländer sind

insbesondere Großbritannien, Niederlande und Deutschland. Übernachtet wird gemeinsam im Hotel – alles unter der wohlwollenden Regie vom allseits vorbildlichen Museumschef.

2016 zum Beispiel waren es Fahrzeuge von 1896-1923. Aus Deutschland unter anderem Brennabor, Dürkopp Opel. Andererseits dominieren die zahlreichen Fahrzeuge aus den USA von White, Stanley und Lokomobile.

An den Betriebstagen wird gemütlich vormittags miteinander in aller Herrgottsruhe angeheizt, gefachsimpelt, dokumentiert, geputzt, gewienert und auch mal repariert oder sich einen Rat geholt. Wenn einige Zeit nach dem Zünden der Pilotflamme endlich alle Fahrzeuge druckvoll betriebsbereit und gut

gefüllt mit Wasser sind, geht es langsam auf die Reise. Die Vorbereitung kann schon mal gemeinsam so etwa eine gute Stunde dauern. Eile ist den Dampfern total fremd.

Genau das ist die absolut richtige Zeit für die besuchenden Leser von MASCHINEN IM MODELLBAU! Denn Zuschauer sind stets willkommen und auftretende Fragen werden natürlich gern von allen Teilnehmern beantwortet.

Besonders beeindruckend ist beim Anfahren der Fahrzeuge, das Fehlen des Anlassergeräusches und wie supersanft per Gottes Hand und schlangenähnlichem Zischen sich die Riesen quasi schwebend in Bewegung setzen.

In jedem Fahrzeug ist die aktuelle Fahrtroute vorzüglichst vom Chef im jeweiligen Routenbuch

dokumentiert und gezeichnet. Verfahren hat sich noch niemand! Zu Anfang geht es erst einmal gemeinsam an die nächste Tankstelle. Gefüllt wird zum Ersatz des sonst üblichen Kerosins – je zur Hälfte Benzin und Diesel. Diese Füllung reicht mindestens für den ganzen Tag. Wasser wird später jeweils ausnahmslos an den Zwischenstopps – bodenständigen Gaststätten mit großem Parkraum – ergänzt. Zapfstellen sind vor Ort natürlich bestens vorbereitet. Die Distanz zwischen den einzelnen Stopps sind in der Regel 10-20 Original-Dampfmeilen – meist gut 20 km.

Für eventuell auftretende Probleme hat Heiner Rössler jeweils am Ende der Kolonne einen historischen LKW mit Anhänger zum Fahrzeugtransport im Notfall organisiert. Dieser wird allerdings kaum jemals benötigt, bietet jedoch jedermann die allgemeine Sicherheit und Problemfreiheit für den Fall aller Fälle.

Wie bereits der Name sagt ist bei diesen Fahrzeugen das Besondere der Dampftrieb mit den vier Urelementen: Luft, Erde, Feuer und Wasser. Energieträger war ursprünglich Kerosin – zum Tanken auf Flughäfen dürfen die Fahrzeuge jedoch nicht.

Der Antrieb besteht fast ausschließlich aus Maschinen mit zwei Hochdruck-Zylindern, die an einer doppelt gekröpften Kurbelwelle ihre Leistung meist direkt im Differenzialbereich der Hinterachse abliefern. Die große Ausnahme sind die allerletzten Modelle Abner Doble von Stanley, welche mit vier Zylindern aus jeweils zweistufigen Verbundmaschinen arbeiten. Die Arbeitstakte, Kräfte und insbesondere das



Mechanischer Messing-Geschwindigkeitsmesser und Wegstreckenzähler, Höchstgeschwindigkeit 60 Meilen, Tageskilometerzähler und Gesamtkilometer



Druckanzeigen: Links: Überdruck im Kraftstofftank, rechts: Druck im Dampfentwickler. Anzeige bedeutet 14,5 Psi entsprechen 1 bar.



Blick in die Haube des De Dion Bouton PKW Typ Q mit Einzylinder Benzin Explosionsmotor, 600 cm³, Schnüffelventil, Schlangenkühler, ein damals weit verbreitetes Modell



White Feldweg Renner, der zwischen 1905 und 1912 bei 29 Cross Country Rennen antrat und alle gewann! Schon auf der ersten Meile fuhr er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 74 Meilen per Stunde etwa 114 km/h. Der Name Whistling Billy kam von dem pfeifenden Geräusch im Dampfentwickler





Der Stanley Typ 70 aus 1910 von Alan Barker mit geöffneter Haube in der Wiederanheizphase nach ausgeschalteter Pilotflamme während der Pause

Drehmoment dieser Konstruktionen sind denen eines 16-Zylinder-Verbrennungsmotors überlegen. Spitzengeschwindigkeiten um 180 km/h waren bereits in den zwanziger Jahren kein Problem. Nur an den entsprechenden Straßen mangelte es damals ...

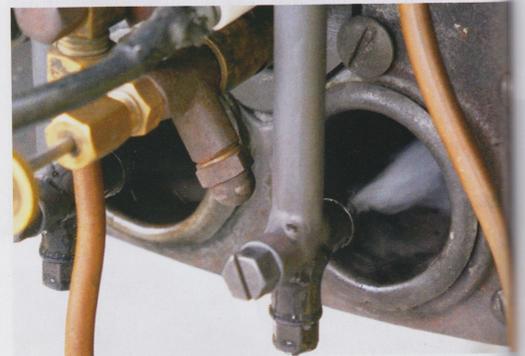
Erlaubt ist bei allen Ausführungen den Dampf PKWs das dauerhafte Anfahren und Fahren in nur einem Gang. Übliche Geschwindigkeiten waren 60-80 km/h. Die Rückwärtsgangfahrt im Dampfauto gelingt per Umsteuerung natürlich genau so flink. Meist wird dies per Knopf im Fußpedal umgeschaltet. Der Dampfregler ist meist im kleinen Lenkrad im richtigen Lenkrad oder jedoch als Hebel am Lenkstock integriert.

Das letzte erhaltene Doble Dampfüberauto mit Kondensator ging an den Kino-Magnaten Howard Hughes als Gegenstück zu dem damaligen Verbrenner-Spitzenmodell von Duesenberg. Der Doble hatte zum Starten bereits einen Zündschlüssel und nach wenigen Minuten war der Dampf marschbereit! Ohne störendes Anlassergeräusch!

Es gibt einen separaten Treibstoff für den Pilot-Brenner inklusive Tank. Betriebsdruck ist meist um die 40 bar. Brennersteuerung ist



Später Stanley mit Wasserrückgewinnung per Kondensator, Überdruckventil links am Dampfgenerator, geöffnete Klappe zum Anheizen, isolierte Dampfleitung zum Handregler



Genauere Ansicht auf den Einspritzvorgang des Kraftstoffes in die Brenner



White Dampfmotor, offene Ventilsteuerung, vorn großer Dauerventilator hinter Wasserkühler zur Rückgewinnung von Wasser aus dem Abdampf zur Reichweitenverbesserung



Blick auf die Hinterachse, mittig das Differential unter Kupferverkleidung, links daneben auch unter Kupfer heiße Gase und Abdampf, vor dem Differential die Maschinenverkleidung, beidseitig die Rücklichter

automatisch. Zum Beispiel: Berg auf - Brenner an und Berg ab - Brenner aus. Wasserstands Kontrolle geschieht vollautomatisch. In großen Dampferzeugern gibt es etwa 9.000 Düsen für den Brenner. Der separate Pilot-Brenner brennt ständig mit etwa 100 Düsen. Als Wärmetauscher fungieren feine dünne Röhren senkrecht im Dampfgenerator. Da Wasser kein Schmiermittel ist, wird in diesem Heißdampf Zylinderöl automatisch dem Kessel zugeführt.

Der Geschwindigkeits-Weltrekord eines Stanley Rennwagens wurde bereits 1906 von Fred Marriott mit sattem 205 km/h vorgelegt und galt über Jahrzehnte auch für Verbrennungsmotoren. Im Folgejahr sollte es für Fred eine Verbesserung geben, aber ein ordentliches Schlagloch kam, das Auto zerbrach und sein mutiger Fahrer mit ihm.

Der Niedergang der Dampf-PKWs endete in den 30er Jahren. Doch im Automuseum Melle und bei vielen anderen Spezialisten weltweit lebt auch der PKW-Dampf weiter.

Dort kratzt man nicht in der Asche der Vergangenheit, sondern nutzt die bewährte, aktive Pilotflamme zum Zünden des Arbeitsbrenners!

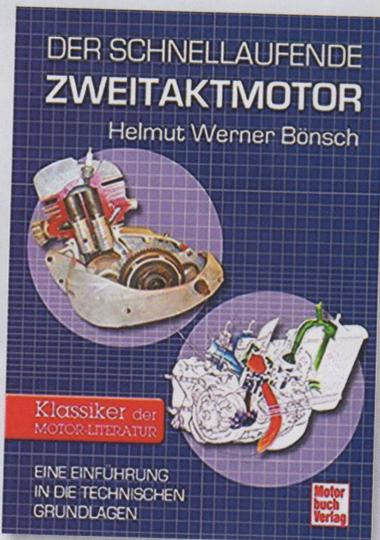
Eine umfangreiche Liste mit Linktipps und Videos finden Sie unter www.vth.de im Bereich der MASCHINEN IM MODELLBAU in den News.



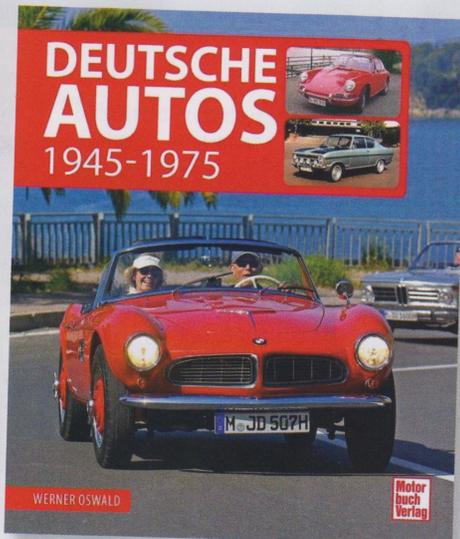
Führerstand Blick: stehendes Rohr ist die Wasserpumpe bei Wassermangel, Uhr mit Doppelzeiger für den Treibstoff und Kesseldruck, Fußpedal mit dem Knopf für vor und Rückwärtsfahrt, unter dem Lenkrad Hebel für Fahrregelung, andere Uhr für Treibstoffvorrat und Amperemeter

Anzeige

Bücher rund um Motoren & Technik



Helmut Werner Bönsch • Umfang: 211 Seiten
ArtNr: 6109058 • Preis: 39,90 €



Werner Oswald • Umfang: 520 Seiten
ArtNr: 6109130 • Preis: 49,90 €



Siegfried Rauch & Frank Rönicke
Umfang: 184 Seiten
ArtNr: 6109132
Preis: 29,90 €



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22
Fax: -33, service@vth.de
... weitere Baupläne, Bücher,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf