

Unser Gustav

Der Gustav war ein Automobil alter Klasse. Er war jahrelang unser zuverlässiges Transportmittel das uns und das Flugzeug zu den Flugplätzen brachte.

.Hansel Vögele erinnert sich dass es ein Adler Baujahr 1930 mit 25 PS war den wir für 800 DM von Hans Eberle in dessen Betrieb wir unsere Werkstatt hatten gekauft haben.

Wichtig: Er hatte eine Anhängerkupplung. Woher der Name Gustav kommt??



Hier gibt es ein kleines Problem das Robert Hummel, Kurt Ziesel und ‚Hermännle‘ zu lösen versuchen. Die Automarke an der Kühlerhaube ist leider nicht zu erkennen.

Er hatte ein grünes Führerhaus mit zwei Sitzplätzen, dahinter eine Pritsche mit zwei Sotzbänken quer zur Fahrtrichtung auf denen je 3 Personen Platz hatten, dazwischen die Seilrückholwinde, angehängt der Transportwagen (mit Kuller)- Edle Kotflügel darin 2 Ersatzräder, 2 Richtungswinker. Die Frontscheibe konnte man nach vorne aufklappen! Am Lenkrad gab es einen Hebel zum Verstellen des Zündzeitpunktes und einen Hebel für das Vergasergemisch. Eine Handkurbel zum Anlassen war auch vorhanden. Meist starteten wir per Anschieben weil die Batterie meist leer war.

Die Startprozedur war folgende: Ich entfernte den Luftfilter vom Vergaser goss aus dem Kanister etwas Sprit in den Vergaser- anschieben fertig.

Eines Tages schlug plötzlich Feuer aus dem Vergaser als er noch innerhalb der Werkstatt war., Hansel war schon mit dem Feuerlöscher parat, den Uli unter einigen Werkstattmänteln fand. Wir schoben ich schnell hinau, das Feuer erlosch schnell.

Was war los? Wir schraubten alle Zündkerzen heraus, ertasteten mit einem Schraubenzieher durch das Kerzenloch die Position des Kolbens und stellten fest dass die Kerze zündete wenn sowohl das Einlass- als auch das Auslassventil offen waren anstatt wenn beide Ventile geschlossen waren und der Kolben beim Komprimieren beinahe seinen Höchststand erreicht hatte. Wir entfernten die Abdeckung für die Steuerkette welche das Zahnrad auf der Kurbelwelle mit dem Zahnrad auf der Nockenwelle (welche die Ventile steuerte) verband. Diese Steuerkette wurde durch ein Spannrad straff gehalten. Diese Spannrad saß fest, die Steuerkette hatte Zähne übersprungen. Wir machten es wieder gängig – Der Schaden war behoben!

Als Treibstoff verwendeten wir kostenlosen „Biosprit“ der Bei der Knopffabrik Rapp noch vorhanden war, die Abgase stanken so fürchterlich dass man unsere Spur lange verfolgen konnte.

Auf dem Gustav hatten manchmal auch alle Platz !!



Das Fahrzeug war grün mit schwarzen geschwungenen Kotflügeln

Wenn ich mit dem Gustav allein unterwegs war startete ich ihn indem ich ihn bei eingelegetem Gang und geöffneter Fahrertür ansob wobei ich mit der rechten Hand zunächst das Kupplungspedal durchdrückte dann losließ und hineinsprang, ab ging's!

Wenn wir auf dem Messelberg zelteten fuhren wir mit dem Gustav nach einigen Lieseln mit Gaudi und Gesang zurück zum Berg da passierte es dass ich den Gustav in den Graben steuerte worauf unser Joe auf schwachen Füßen daher kam: „Alter gang weg i ziah en raus“-

So lösten wir die Probleme-





Die Rückholwinde für den SG 38



Flugbetrieb mit Gummiseilstart.

Beim Gummiseilstart an einem Hang musste die Mannschaft nach dem sie als „Gummihunde“ den SG 38 gestartet hatte mit dem Kuller hinterher, das Flugzeug mit der Kufe auf den Zapfen des Kullers setzen, einer nahm den Schwanz auf den Rücken und einer nahm die Flügelspitze, der Rest schob siehe Bild.

Um der Mannschaft das Schieben zu ersparen konstruierten wir eine Seilrückholwinde und diese wurde auf die Ladefläche des Gustav montiert, siehe oben.

Die Seilrückholwinde bestand aus dem Rahmen eines Motorrads ohne das Vorderrad, eine Seilrolle ersetzte das Hinterrad. Die Rückholmannschaft bestand jetzt nur aus 3 Mann. Sie nahmen den Kuller und das Rückholseil, luden den SG 38 auf, einer nahm den Schwanz, der andere den Flügel und der dritte die Kullerdeichsel mit eingehängtem Rückholseil die Rückholwinde wurde gestartet und ab ging es ohne große Anstrengung!

Man muss sich nur zu helfen wissen!