

Thomas Klein
Im Haspelfelde 44
30173 Hannover

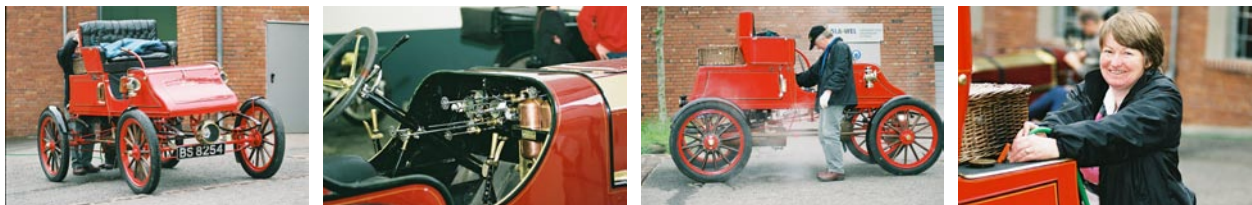
Telefon: 0511 - 7 63 65 35
E-Mail: info@schoener-ausflug.de
Internet: www.schoener-ausflug.de

Getankt wird mit dem Gartenschlauch Dampffautos aus Europa unterwegs im Osnabrücker Land

Der schicke „Stanley“ (Baujahr 1919) wird schon seit einiger Zeit im Automuseum Melle bewundert. Die meisten Besucher können sich aber doch nicht vorstellen, dass so ein Auto tatsächlich lange Fahrten auf der Landstraße übersteht – mit Felgen aus Holz und mit Wasserdampf als Treibstoff.



Die „Ungläubigen“ sollten um den 1. Mai herum nach Melle kommen, zur großen Dampffautomobilfahrt. Sie würden in vielerlei Hinsicht staunen. Ersteinmal über die Liebe der Besitzer zu ihren Autos und zur Gemeinschaft der Gleichgesinnten. Anders ist es nicht zu erklären, dass ein über 70-jähriger Mann aus Cornwall (Großbritannien) mit seinem „Stanley“ (1907) für nur vier Tage nach Melle kommt – der „Stanley“ fährt allerdings auf dem Anhänger ins Osnabrücker Land. Aber die Liebe zum Dampffauto geht doch nicht so weit, dass die Ehefrau das Nachsehen hätte: Sie ist dabei, und zwar sehr gerne.



Bereits kurz vor acht morgens sind die Liebhaber im Innenhof des Automuseums nahezu meditativ dabei, ihre wertvollen Fahrzeuge zu kontrollieren, Detail für Detail. Das Wichtigste sind die vier Treibstoffleitungen, dünne Röhrchen, die vom Heck bis in den Motorraum führen. Eine Leitung ist für den „Pilottreibstoff“, die andere für den normalen Treibstoff, die dritte für Wasser und schließlich eine für Öl.

Hebel, Rädchen und Messinstrumente müssen auch noch geprüft werden, dann holen sich die Fahrer den langen Gartenschlauch und füllen die Wassertanks. Erst jetzt nehmen sie sich Zeit für einen Plausch unter Fachleuten. Da die meisten Eigentümer aus England kommen, sprechen auch Holländer und die Vereinsmitglieder des Automuseums Englisch miteinander.



Dann kommt wieder etwas zum Staunen: Da, wo bei modernen Autos der Motor schnurrt, ist bei Dampffautos ein großer Kessel eingebaut. Wie funktioniert der Antrieb? [Siehe Infokasten](#)

Phänomenal daran ist, dass der Kessel Energie speichern kann. Ist genug Dampf im Kessel, immerhin mit einem Druck von 42 bar, schaltet sich der Hauptbrenner ab. Fährt das Auto einen Berg hoch, verbraucht es den gespeicherten Dampf, bei der Fahrt ins Tal schaltet sich der Hauptbrenner ab.

„Die Technik der Dampfautos ist von Anfang an erheblich intelligenter und weiter gewesen als die der Dampflokomotiven“, sagt Heiner Roessler, Organisator der Dampfautomobilfahrt in Melle und Geschäftsführer des Automobilmuseums, „alle Funktionen des Antriebs (Kontrolle des Wasserstands, Regulierung des Dampfes, Wasserzufuhr u.v.m.) sind automatisch geregelt, also ohne Elektronik. Und durch die sichere Konstruktion hat es noch nie einen Unfall mit Dampfautos gegeben, mit Dampfloks schon öfter.“

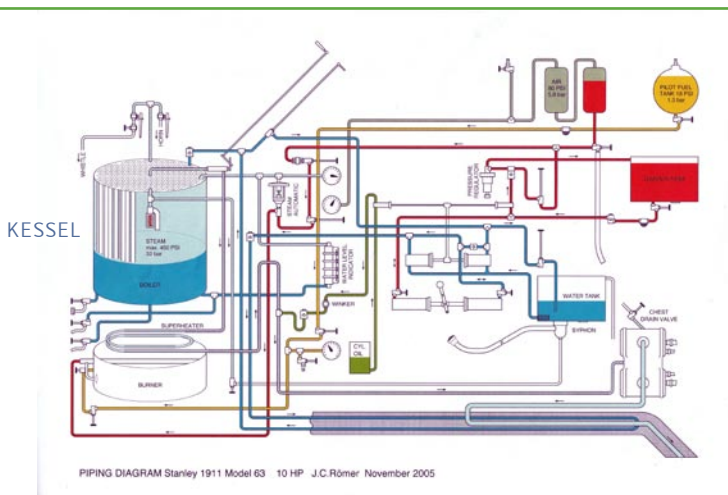


Von der filigranen und bewunderungswürdigen Technik zurück in den Innenhof. Wer das Anzünden des Pilotbrenners und die Vorbereitungen für die Fahrt noch nicht mitgemacht hat, schaut spätestens jetzt in den Himmel, weil scheinbar von dort ein sphärisches Geräusch kommt. Ist aber vollständig irdisch und entsteht im Dampfkessel: Die Flammenspitzen des Hauptbrenners produzieren die irritierenden Töne. Sie tanzen, sobald sie alle auf Höchstleistung sind, und erwärmen die Luft, die sich in den senkrechten Röhren des Dampfkessels befindet.

Kurz darauf sehen Besucher den Wasserstrahl, der mit hohem Druck vorne aus den Autos schießt, oder den Dampf, der die Fahrzeuge für einen Moment einnebelt. Auch das sind Rituale, mit denen die Fahrer die Leitungen vom Kalk und Unreinheiten befreien.

Und nun? Gartenschlauch einrollen, warm anziehen, Platz nehmen und los geht's. Die einen lenken das Fahrzeug mit einer Stange, die anderen haben ein elegantes Steuerrad aus Holz. Fast ohne Geräusch rollen die Dampfautos an die 100 Kilometer pro Tag durch das Osnabrücker Land. Und falls mal eins nicht mehr will, kommt es auf den Anhänger, der dem Konvoi im sicheren Abstand folgt. Aber das kommt sehr sehr selten vor.

Warum leisten wir uns heutzutage eigentlich keine Dampfautos?



Der Kessel enthält hohle Röhren, die senkrecht aufgestellt sind. Von unten bekommen sie Feuer aus dem Hauptbrenner, der aus 9.000 kleinen Düsen besteht. Der Treibstoff Petroleum kommt aus einer der vier Leitungen. Die 9.000 Düsen sorgen dafür, dass die Luft in den Röhren heiß wird und aus dem Wasser im Kessel Dampf entstehen lässt. Während der Fahrt schalten sie sich von selbst ein und aus.

Aber bevor die Dampfproduktion in Schwung gebracht ist, muss der Pilotbrenner angezündet werden (100 Düsen). Seine Flamme brennt ständig – wie die Flamme einer Gastherme. Angezündet wird der Pilotbrenner mit einer ganz einfachen Lötlampe. Er verbrennt Hexan, das aus einem Tank im Heck des Fahrzeugs kommt. Das Hexan wird durch die hohe Temperatur in Gas verwandelt – und das wiederum macht die Leitungen zum Hauptbrenner warm und schaltet ihn ein und aus.