

Vielleicht hat irgendwann wer Zeit und Lust, diesen Bericht ins Deutsche zu übersetzen, so dass wir ihn in beiden Sprachen ins Netz stellen könnten.

*Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Kraxenberger*

Dingolfing 2005 50 jaar Goggomobil

Eindelijk was het dan zover, we gaan opweg naar Dingolfing bij Landshut in Zuid-Duitsland. Na verwoedde pogingen een autotransporteur aan de haak te slaan, welke de goggo's op een vrachtwagen naar toe te brengen, bleven de serieuze reacties uit. Ook het aantal goggo's dat mee zou gaan bleef beperkt. Uiteindelijk zijn we tot de conclusie gekomen dat we op eigen houtje af zouden reizen naar het zuiden. Een rit van meer dan 800 km op één dag is een hele zit, maar goed te doen. Wij zijn dan ook samen met Jacob en Florie de Greef mee op gereden. Zij met maar liefst 2 Limousines op een aanhanger en wij met de Coupé. Nadat we een klein storinkje in de aanhangerkabel hadden verholpen ontmoetten we Jacob en Florie bij Ochten in Brabant om zes uur 's morgens. Rond zeven uur werden we ter hoogte van Beuningen gebeld door Inge, die samen met Anne, Mark en Lars Benthem op het punt stonden in te stappen, om ook naar Dingolfing te reizen. Zij reden via een andere route, daar dat eenvoudiger is vanuit het noorden van het land.



Ter hoogte van Koblenz schoof Johan de Greef bij onze colonne aan. Hij reed zonder aanhanger en was dus wat later van huis weggegaan. Hij bleef gedurende rit wat achter en kwam ons zo nu en dan weer voorbij, om hier en daar weer kwartier te maken voor een tussenstop. Onderweg werden we ook driftig toegezwaid uit een nederlandse BMW, bij de tweede keer ontdekte we dat het Leo Dekker en Irene waren, ook op weg naar het jubileumsfeest van de Goggomobil.

Bij Würzburg stond een behoorlijke file, zodat we van de autobahn afweken en een mooi stukje binnendoor reden en zelfs het centrum van Würzburg aandeden.

Net voor dat we bij Regensburg de kleinere wegen gingen opzoeken, verscheen de familie Benthem in de Spiegels. Een mooi konvooi trok de heuvels in van Niederbayern. Door middel van de navigatieapparatuur van Jacob, kwamen we op smalle weggetjes, die net zo breed waren als de aanhanger en dorpjes waar de bevolking stomverbaasd naar de autootjes keek, welke ze vroeger zo vaak in deze omgeving moeten hebben gezien.



Rond half acht kwamen we in Dingolfing aan en zochten we een makkelijk plaatsje op het circusterrein, dat als kampeer terrein werd gebruikt. Een grote groep

duitse gasten had reeds hun kampement opgesteld, enkele van hen waren me bekend van het Goggomobil Forum dat we op internet zo vaak gebruiken. In no-time werden we voorzien van elektra en wisten we waar een toiletgebouw was. Dit bleek het tribune gebouw te zijn van het sportstadion. Om de hongerige magen te vullen, werden uit diverse voorraden het een en ander samengesteld en de avond met een borreltje afgesloten.

De vrijdagmorgen begon met reveille en ontbijt, de DWAC vlag werd opgehangen en Mark bakte naar hartelust eieren.

Vlak erna reden Ada en Geert Wubs het kampeerterrein op. Zij overnachtten in Deggendorf in een luxere aangelegenheid.

Gezamenlijk togen we naar de inschrijving. Een zeer hartelijk welkom was het zeker. Ondanks dat we het aanmelden niet helemaal volledig hadden gedaan, kon alles nog geregeld worden. Tevens kregen we een vlaggetje welke we in de wereldkaart moesten steken om aan te geven waar de bezoekers vandaan kwamen. Er waren al vlaggetjes in Australië en Amerika gestoken. Internationaal werd het zeker.



In de middag werden er rondleidingen gegeven in de moderne BMW fabriek die tegenwoordig in Dingolfing staat. Hier diende je je vooraf voor op te geven, maar dat hadden we niet, zodat ons werd medegedeeld dat als we om half een bij de inschrijving zouden zijn er misschien nog wel plaats was in de bus die de bezoekers wegbracht. We zouden wel zien.

Ondertussen leek het mij een leuk idee de tijd te doden door een ritje door de stad. Snel werden de Goggo's klaar gezet, maar de Limo van Johan vertoonde kuren. Een raadselachtige bougiewissel tussen Anne en Johan en mijzelf leverde een vijftal reutelende Goggo's op, klaar voor vertrek. Daar Diana en ik al meerdere malen in Dingolfing waren geweest kenden we de weg en reden eerst naar het monument en standbeeld van Hans Glas aan de Bahnhofstrasse. Hier aangekomen werden we opgewacht door een delegatie Australiërs, die het standbeeld ook kwamen bewonderen. Al snel waren er gesprekken opgang tussen Anne en Bill Buckle, de man die de Goggomobil in de vorm van de Dart in Australië zo populair heeft gemaakt. Een passant werd gevraagd een paar foto's van ons af te drukken en zo geschiedde.



De onverwachte ontmoeting was dusdanig interessant, dat we weer snel naar het stadion moesten, want we wilden toch proberen met de rondleidingen mee te kunnen. Omdat Lars nog geen veertien jaar is, kon het zijn dat hij de fabriek niet in mocht en dus zouden Inge en Lars met de luxe auto achter de bus aanrijden. We konden allemaal met de bus mee, maar Ada en Geert hadden een officiële aanmelding om half drie dus die beleven achter.

Een videopresentatie gaf wat uitleg over het wel en wee van BMW. Kort werd er verteld dat BMW werk Dingolfing ontstaan was door het overnemen van Hans Glas GmbH. Het leeftijdsprobleem bleek geen obstakel en Lars ging mee de fabriek in. In een enorm complex aan gebouwen worden in Dingolfing dagelijks 1400 auto's uit de series 5, 6 en 7 gemaakt door een totaal van 22.000 medewerkers. Die in twee ploegen vijf dagen per week werken.

De rondleiding werd gegeven door een oud-testrijder uit de tijd van de Goggomobils, die de tegenwoordige productie smakelijk vergeleek met de toenmalige fabricage. In de afdeling waar de persen en stansen staan was het een leven als een oordeel, maar wel indrukwekkend. De vloeren dreunden onder je voeten en menigeen verloor bijna de groep, omdat het dus te interessant was dat je bleef kijken.

Na de persen werd het tijd het samenstellen te bekijken. In goed afgeschermden machine's met vele robotarmen werden de plaatdelen aan elkaar gezet. Hoog boven je in de hal schoven vele modellen aan de lopende band voorbij.



Na een kort wandelingetje tussen de auto's met een "foutje", kwamen we in de hal waar de eindmontage plaatsvindt. In vele kleuren hingen de auto's aan de rails en werden met allerlei materiaal beladen. Heel bijzonder om te zien, je staat er tegenwoordig niet bij stil, maar er gaat een hoop in. Als voorbeeld: in een gemiddelde BMW uit deze serie gaat ongeveer 4 km elektrakabel. De gids moest wel lachen dat hij dat vertelde, hij had ooit meegewerkt aan de ontwikkeling van de kabelboom van de Goggo's. Dat hield wel op met 25 meter. Vanwege een strak schema gingen we voorbij aan de afdeling waar motoren en body samengevoegd worden, het zogenaamde huwelijk. Wel werd ons verteld dat nagenoeg alle onderdelen voor deze serie in Dingolfing worden gemaakt. Een korte wandeling bracht ons weer bij het uitgangspunt. Met de bus, waaruit de nieuwe lading bezoekers kwam werden we weer teruggebracht naar het stadion.



In dit stadion wat eigenlijk een ijsbaan is voor hockey, was een gedeelte ingericht als Goggomobil en Glas museum. Vele bijzondere modellen en prototypen stonden er prachtig bij. Ook een keur van Goggomobilia en een heus schaalmodel van de oude fabriek met rijdende autootjes. De zogenaamde Eberbahn, gemaakt door Eberhard Hamm. Van raceauto's tot transportbusjes, van tweetakt tot V8, alles ontworpen en gemaakt door de fabrieken van Hans Glas.



Een nagemaakt prototype van de S35, een verzwaarde Goggomobil Coupe, met 600cc boxermotor voorin en achterwielaandrijving, was ook aanwezig. Zij het dat deze gemaakt is van een oude Coupe en voorzien is van een Daf onderzijde met variomaat en al. Niet origineel, maar dat kan ook niet, want de echte is ooit gecrasht en na diverse transakties in Fulda bij een verzamelaar terechtgekomen. De motor was er al uit verdwenen.

In de hal waren verder tafels en banken geplaatst voor de komende feestavonden. Er kon wel worden gegeten en gedronken, want daar houdt men in Bayern wel van.



Een monoposti op basis van een Goggo



Een race model uit de sector eigenbouw



De Mikrus een licentie uit Polen



Goggomobil Glas Coupé, een van de 6



Het prototype van de Transport



Bouwnummer 884 uit 1955, geschroefd



Buiten twee Go-karts met Goggomotor



Een pick-up limousine, een stukje huisvlijt



Nadat we nog even wat hebben rondgekeken in het atletiekstadion naast de ijsbaan, waar de voorbereidingen voor het evenement nog steeds in volle gang waren, besloten we toch maar weer de Goggo's in te stappen voor een terrasje in de stad. Rond een uur of acht wilden we wat gaan eten en ik wist een leuk Kroatisch restaurant in de bovenstad. Via een klein, smal en steil weggetje kwamen we boven aan. Vanuit de Biergarten met veranda keken

we over langzaam donker wordend Dingolfing. Heerlijk met de buik vol, tranen in de ogen van het lachen over vervlogen tijden, reden we in het donker terug naar de camping.

Zaterdagmorgen was het tijd voor de onderdelenmarkt op de atletiekbaan. De bezoekers met een Glas of Goggomobil konden parkeren op de baan. De Goggomobils aan de buitenzijde, de Glas automobielen aan de binnenzijde. Het was een mooi gezicht. Tussen de kraampjes ontdekten we ook de auto van Gerrit Smid hij was met een grote Glas en diverse onderdelen aanwezig. Iedereen vond wat er nodig was. Alhoewel de officiële opening pas om 10 uur was, waren al vele druk bezig de slag te slaan.



Na een verlaat ontbijt besloten we alsnog even een toerritje door stad en land te maken. Omdat we de dag ervoor niet toegekomen waren aan een bezoek aan de oude fabriek en het spoor. We haalden de Goggo's op van de atletiekbaan en Johan besloot een demonstratie driften met 250cc te geven. Rijdend achter de Dart scheurde hij er op los, gagedeslagen door vele toeschouwers die aan de overzijde een grote stofwolk op zagen stijgen.

Op het kampeerterrein nodigde ik twee kennissen met Goggo Transporters uit mee te rijden naar wat typische overblijfselen uit de tijd van Hans Glas.

Samen reden we naar het voormalige fabrieksgebouw bij het station, voor wat mooie foto's. Ook reden we met de auto's het oude laadperron op, waar indertijd de Goggo's met de trein werden vervoerd.



Hierna besloten we een leuk ritje uit te zetten door het landschap met als doel ergens op een gezellig terrasje een ijsje te gaan eten, het was er namelijk lekker weer voor. Onderweg sputterde de Dart wat tegen, maar onder het motto: “toe maar” reden we door.

In de plaats Pilsting reden we langs de fabriek van Neoplan bussen. Ooit werden hier landbouwmachines van Lohr gemaakt, maar de fabriek werd in 1957 overgenomen door Hans Glas, om meer productiecapaciteit te hebben, er moesten namelijk 120 Goggomobils gemaakt worden per dag in plaats van de 80 op dat moment.

Via wat mooie weggetjes reden we de stad Landau in. Uit de drukte vonden we een mooie fontein met een Italiaans ijscafé. In de vakjes parkeren hoeft niet als je maar strak achter elkaar om de fontein gaat staan. Genietend van een heerlijke ijscoupe, met uit zicht op de Goggo's, werden we opgeschrikt door de komst van een Polizei auto. Met het kogelvrijvest aan stapten de dienders op onze Goggo's af. Dat werd schrijven dachten we allemaal. Een van de heren liep op ons af en vroeg of we wisten van wie de auto's waren. Ontkennen had geen zin, want we droegen allemaal onze naambadge met het 50 jarig jublieumkenmerk. Uiteindelijk bleek de vraag: De eigenaar van het witgroene bestelbusje diende zijn deur dicht te doen vanwege diefstal. Ik reageerde er op dat de grote witgroene auto ook zijn deur nog open had staan. De agent keek verbaasd naar zijn auto en gaf ons groot gelijk. In alle rust bekeken ze de auto's bij de fontein en reden even later druk pratend weg. Het terras met mensen keek ons twijfelend aan, die Hollanders ook.....





De zaterdagavond werd benut als feestavond. Zittend op banken aan lange tafels, kregen we ons diner. Knudels met wat vlees en natuurlijk zuurkool. In een sneltreinvvaart werden de ruim 600 mensen voorzien van hun eten. Daarbij kon je natuurlijk nog wat te drinken bestellen, maar alles in halve of hele liters. Het bestek had op enkele mensen aantrekkingskracht daar het van het makelij Solex was.

Als echte hollanders hadden wij ons drinken zelf meegebracht, niet alleen in Nederland is de horeca duurder geworden. Soms werd je dus opgeschrikt door een koud blikje bier op je benen die nog even door gegeven moest worden aan degene naast je, gevolgd door grote hilariteit aan tafel.



De muziekkapel blies er stevig op los met traditionele hoempa. Zo nu en dan traden wat sprekers achter de microfoon, om ons te bedanken voor het deelnemen aan het grootste Jubileumsevenement ooit. Zeer bijzonder was een toespraak door oud produktiechef Karl Dompert van 93 jaar, die ooit door Hans Glas overgehaald werd naar Bayern te komen, om de produktie van Goggomobils op te starten. Hij kon het allemaal als de dag van gisteren herinneren. Ook werden we namens Hans Glas Jr. welkom geheten. Als voormalig directeur van het BMW werk in Dingolfing, was hij zeer verrast met de uitnodiging om met de gehele familie Glas mee te doen aan het evenement. Hij wees ons op de aanwezigheid

van Andreas Glas, wiens koosnaam Goggo was, waarmee alles was begonnen. Zelfs een van de achterkleindochters van Hans Glas Sr, Andrea, reed tijdens het evenement in een mooie Coupé. De voorzitter van de Glas en Goggo vereniging in Dingolfing heette de eregasten welkom en vermeldde de afwezigheid van Vegter van Slooten, van wie hij een brief ontvangen had. Om begrijpelijke redenen kon Vegter de lange reis niet alleen af. De familie Backhaus werd nog gevraagd een woordje te doen, al hoewel hun gezondheid het nagenoeg niet toeliet. Deze mensen hebben met een Goggomobil ook ettelijke wereldreizen gemaakt.



Na een gezellige polonaise met aan kop Hans Glas Jr, wilden velen van hem en overige familie een handtekening.

De avond werd dik na middernacht afgesloten.

Voor de zondagmorgen stond een Weiswurstbrottmalzeit voor ons op het programma. Dat wil zeggen een vreemd soort worstje met wat saus en een zoute krakeling. Om ons heen werd dit weggewerkt met halve liters bier en dat om half tien 's morgens. Het eten kregen we op vertoon van een bonnetje, het bezorgen door een dame kostte ons elk 30 eurocent. De koffie was, gezien de prijs, waarschijnlijk inclusief behoud van de jubileumbeker, dus die namen we maar mee.



Rond half een reden we naar het atletiekstadion om ons op te gaan stellen voor de grote toerit door de stad en naar de oude fabriek. Hier en daar werd er nog wat aan de Goggo's gesleuteld en daarna vertrokken meer dan 250 Goggomobils het stadion uit. Enorme drommen mensen stonden langs de weg, diverse cameraploegen probeerden beelden te maken voor diverse TV programma's.



Eenmaal opgang ging de rit richting binnenstad en over de Mariënplatz en via de tunnel naar de bovenstad en door de smalle straatjes weer naar de winkelstraat.



Onder groot applaus stelden we de Goggo's vier breed op voor het stoplicht.



Johan zorgde voor wat schrik door recht op een groep mensen af te rijden en de Goggo door middel van een uitgestoken been te stoppen, natuurlijk remmend met zijn andere. Uiteindelijk was het de bedoeling de Goggo's te parkeren op het parkeerterrein van het oude fabrieksgebouw, nu de afdeling waar alle aandrijfeenheden worden gemaakt voor de BMW's die in Dingolfing worden gemaakt. Een bonte verzameling strak in rijen opgesteld gaven een prachtig beeld. Diverse BMW medewerkers stonden er van versteld hoeveel Goggo's er nog over zijn en in dusdanig goede staat.



Tussen de Goggo's een volgeladen Coupé met een stevige duitser en maar liefst vijf kinderen. In de fabriek waren oude foto's als spandoeken opgehangen en gaven een indruk hoe het er hier moet hebben uitgezien. Aan het einde van de oude produktiehal moesten we de Goggo opstellen voor een fotograaf welke elke auto apart vastlegde. Anne bood Bill Buckle aan om samen met Lars en de Dart op de foto te gaan. Op het terrein, hangende onder een loopbrug, was een herinneringsvitrine gemaakt, waarin een Limousine en een Coupé waren gezet. Met de verklarende tekst: Wie alles begann...



Enmaal buiten het gebouw was de tribune voor de eregasten, waarvan er nog maar weinig over waren, omdat het was gaan regenen.



De toerit werd vanaf dit punt voorgezet in het mooie heuvellandschap rond Dingolfing.

Het was een prachtig gezicht overal om je heen reden kleurrijke auto's in een al even kleurrijke omgeving.

Een krappe twee kilometer voor we Dingolfing weer in reden, was de Dart van Anne uitgevallen.

Aanvankelijk leek het er op dat de tank leeg was, maar na deze gevuld te hebben, bleef de auto wat moeilijk aan de gang te houden. Er stopte een Isar 600 waaruit

enkele reservedelen te voorschijn kwamen, zoals de bobine's, want daarvan was er een overleden. Nadat alles weer aangesloten was, konden we de rit vervolgen.



Enmaals terug op de atletiekbaan, was er een groot publiek dat de auto's nog eens rustig kwam bekijken.

Ook was hier de gelegenheid om eens lekker te babbelen met andere Goggorijders over alles en nog wat.

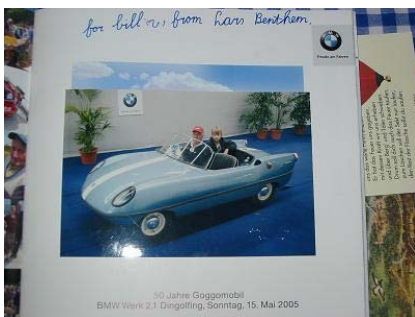
Rond vijf uur werden de Goggo's weer op de aanhangers gezet. Maandag zouden we weer vertrekken. Het opladen van de auto's geschiedde met wat speciaal vernuft, van aanhanger op aanhanger.

Zondagavond was er weer een feestavond in 50'er jaren stijl met een heuse liveband. Zij speelden vele soorten muziek, veelal engelstalig met een Duits accent.

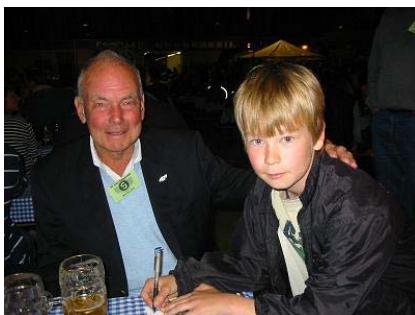
Ook tijdens deze avond werd in het zelfde tempo als de avond ervoor het eten rondgebracht.

Ondertussen waren er dansdemonstraties en sprekers die benadrukten dat het voor iedereen een leuke ervaring was om zoveel rijdende Goggo's bij elkaar te zien.

Namens de Australiër delegatie nam Bill Buckle het woord. Vertaald door Uwe Staufenberg. Die wijselijk enkele zinsneden onvertaald liet. Bill was behoorlijk onder de indruk van de grote schare publiek tijdens de rondrit en had niet verwacht dat er zoveel Duitsers in Duitsland woonden.



Voor elke deelnemende auto was er op de bovenste ring van de tribune een boekwerkje klaargelegd met de foto erin van je eigen auto gemaakt in de oude fabriek. Bij dit boekje werd een herdenkingspenning uitgereikt in een mooi doosje. Het boekje was beschikbaar gesteld door BMW Dingolfing. Zij hebben er flink aan moeten doorwerken, daar de foto's de zelfde middag nog gemaakt zijn.



In het boekje dat Anne meekreeg met de Dart, stond natuurlijk de foto van Bill Buckle en Lars. Daarom besloten zij het boekje aan Bill aan te bieden. Lars zette een persoonlijke noot in het Engels bij de foto. De avond werd wat vroeger afgesloten.



Maandagmorgen vroeg uit de veren, ondanks dat er een rit geprogrammeerd was naar Landshut, om een bezoek te brengen aan een burcht. De nederlandse groep koos er toch maar voor om de reis naar huis te beginnen. De reis zou immers weer een dag in beslag gaan nemen. Als verrassing kwam Bill Buckle samen met zijn vrouw een extra exemplaar van het BMW boekwerkje langsbrengen. Ter plaatse werd ook dit boekje door Bill van een krabbel voorzien.

De stroomkabel die ons groepje voorzag lag over een stelling over de weg. Nadat Johan en Mark de kabel hadden losgemaakt, werd de tent van Anne en Inge er weer in omhoog gehesen om te drogen.

Ondertussen aten we laatste broodjes en eieren op. Rond half elf reden we weg van onze stek op weg naar een tankstation om de banden van de grote trailer van Jacob weer op druk te brengen. Anne, Inge, Mark en Lars vertrokken via de grote weg naar Deggendorf, terwijl Jacob en ik binnendoor via dezelfde weg die we naar Dingolfing toe waren gereden. Johan nam ook de snelweg, zodat hij in een keer naar huis reed.

De terugreis ging zonder problemen en we ontlieden een file doordat we in Keulen door de stad reden.

Terugkijkend op een prachtig evenement, met heel veel gelachen te hebben, kan ik eigenlijk niet wachten op een volgend evenement van deze omvang.

Petje af voor de organisatie van zo'n enorm evenement.

**Groeten van Anne, Inge, Lars, Mark, Ada,
Geert, Johan, Jacob, Florie, Diana en
Dennis.**