

# 60 Jahre Veritas in Muggensturm

Ein Mythos aus Baden: Die Geschichte der Veritas –  
Badische Automobilwerke Rastatt – in Muggensturm

Martin Walter

Allein in den Jahren von 1947 bis 1949 erzielten Renn- und Sportwagen der Marke Veritas 29 erste Plätze und acht deutsche Meistertitel. Veritas-Rennwagen wurden als erstes deutsches Fabrikat nach dem Krieg im europäischen Ausland eingesetzt. So erzielten die badischen Rennwagen beim Großen Preis von Frankreich in Reims, beim Grand-Prix-Rennen in Belgien aber auch in England und in der Schweiz gegen starke Konkurrenz hervorragende Plätze auf den Siegerpodesten.

Wer in diesen Jahren unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg mit einem Veritas bei einer Rennveranstaltung antrat, der konnte im Grunde sein Rennen nicht mehr verlieren, so die damalige Meinung der Verantwortlichen.

Die Firma Veritas war in der 2. Hälfte der 1940er Jahre der erfolgreichste Fahrzeughersteller in Deutschland. Von Rennerfolgen von Porsche oder den Silberpfeilen von Mercedes-Benz war in jenen Jahren noch nicht die Rede.

Trotz aller Erfolge im Rennwagenbereich und der Produktion wunderschöner Sportwagen ist der Name dieses Badischen Unternehmens heute nur noch Wenigen bekannt. Warum das so ist, das ist im Grunde einfach zu beantworten: Die Firma war nur wenige Monate, von März bis November 1950 in Muggensturm aktiv. Hinzu

kam, dass Veritas einen großen Teil ihrer Arbeiter aus dem vormaligen Produktionsstandort Meßkirch mit gebracht hat. Dieser Personenkreis hat dann nach dem allzu schnellen Konkurs Muggensturm auch wieder verlassen. Und viele der ehemaligen Mitarbeiter, die aus der Region stammen, hatten und haben Veritas dann auch nicht mehr in guter Erinnerung, denn die letzten drei Monatsgehälter blieben bei den meisten bis heute unbezahlt.

Das Ende kam schnell, die Veritas-Werke, genauer die Badischen Automobilwerke Rastatt, Werk Muggensturm, mussten im November 1950 beim Amtsgericht Rastatt Konkurs anmelden.



Montage der Meteor Formel-II-Rennwagen in Muggensturm.  
Von diesen Fahrzeugen entstanden rund 10 Stück, vier sind  
heute noch erhalten.

Kommen wir aber zurück zu den Anfängen der Firma. Diese Anfänge liegen allerdings nicht auf badischem Boden. Im März 1947 riefen die ehemaligen BMW-Mitarbeiter, Ingenieur Ernst Loof, Rennfahrer Georg »Schorsch« Meier und der Kaufmann Lorenz Dietrich zusammen mit Werner Mieth die Firma unter dem Namen »Arbeitsgemeinschaft für Sportwagenbau« in einer ehemaligen Maschinenfabrik in Hausen am Andelsbach ins Leben. Die technische Basis lieferten zunächst BMW 328 Sportwagen, von denen man im wesentlichen die Technik entnahm und daraus Veritas-Rennsportwagen machte. Den ersten in Hausen gefertigten 2-Liter Sportwagen erhielt übrigens Rennfahrer Karl Kling, der mit dem Fahrzeug 1948 deutscher Meister in der entsprechenden Klasse wurde und auch in Muggensturm zum Klientel der Veritas GmbH gehörte.

Zum ersten Mal wurde der Name »Veritas« einem weitem Publikum bekannt, als im Mai 1947 in Hockenheim der erste Nachkriegsmeisterschaftslauf der deutschen Sport- und Rennwagen gestartet wurde und die Rennwagen in mehreren Klassen gewannen. Mit Baden gibt es übrigens noch weitere Verbindungen. Im Juli 1946 fand mit dem Ruhestein-Bergrennen zwischen Baiersbronn und dem heutigen Naturschutzzentrum am Ruhestein, unmittelbar an der Grenze zwischen badischem und württembergischem Schwarzwald, das erste Rennen in Deutschland nach dem Krieg statt. Mit dabei war auch der Mille-Miglia BMW Sportwagen, den der Veritas-Chefingenieur Ernst Loof maßgeblich mitentwickelt und der ihn dann auch so gut präpariert hat, dass Lang damit die Sportwagenklasse gewinnen konnte.

Über die Entstehung des Firmennamens Veritas gibt es eine schöne Geschichte, die in der Zeitschrift »Der Spiegel« im Mai 1949

publiziert wurde. Als ein freundlicher älterer Herr vom alliierten Kontrollamt aus Frankfurt eines Tages in Hausen erschienen war und unvermittelt fragte, wie denn das neue Automobil heißen solle, da fiel dem kaufmännischen Direktor Lorenz Dietrich in Anlehnung an den Namen an eine halbstaatliche Firma, die in Frankreich technische Produkte prüfte, das Wort »Veritas« eben die Wahrheit, ein. Und so hießen dann die ersten Fahrzeuge »Veritas-BMW«.

Die expandierende Firma zog kurz darauf, im März 1948 nach Meßkirch um. Dort entstanden im Laufe des nächsten beiden Jahre zahlreiche wunderbare Renn- und Sportwagen. Platz- und Kapazitätsprobleme in Meßkirch waren wohl ausschlaggebend für den Umzug der Veritas nach Muggensturm. Vorbereitet wird dieser schon im Laufe des Jahres 1949. An Heiligabend reisten zwei bis dahin in Rastatt unbekannte Herren, ein Dr. Bandel, seines Zeichens Syndikus der Veritas GmbH, und ein Dr. Weißpfennig nach Rastatt und sprachen bei Oberbürgermeister Jäger vor. Dieses erste informative Gespräch diente wohl zunächst dazu, herauszufinden, wie sich die Stadt an der Murg den Zielen und Erwartungen einer eventuellen Ansiedlung eines Automobilproduzenten gegenüber verhalten würde. Die Herren machten im Vorfeld deutlich, dass sie bei den Ministerien der Wirtschaft und Arbeit in Freiburg bereits vorstellig geworden waren und sich von dort umfangreiche Finanzmittel erhofften. Jäger stand dem Ansinnen natürlich äußerst positiv gegenüber, denn ihm wurde eine Beschäftigtenzahl von 700 bis 800 Arbeitern versprochen. Und das zu Zeiten, als die gesamte deutsche Automobilindustrie noch am Boden lag und bei Benz in Gaggenau gerade 1200 Mitarbeiter entlassen wurden.

Die Produktion sollte zwar in Muggensturm aufgenommen werden, der juristische

Sitz der Firma und da setzte sich der Rastatter OB durch, sollte Rastatt sein. Das hatte zudem aus Sicht der Stadt den Vorteil, dass auch die Gewerbesteuer-einnahmen ins Rastatter Stadtsäckel flossen. Die von Veritas vorgetragenen Planungen sahen zunächst auch sehr vielversprechend aus. So nahm man sich vor die Fertigung des Chassis, also des Fahrwerks, und die Entwicklung der Fahrzeuge in Muggensturm zu platzieren und die Karosserien in Rastatt in eigener Regie herzustellen. Die Karosserien sollten zunächst auch in den Gebäuden der Berlin-Gubener Hutfabrik an der Rastatter Ritter- bzw. Friedrichstraße, mitten im Rastatter Dörfel, produziert werden.

Der kaufmännische Kopf der Firma, Lorenz Dietrich, ließ sich aber von der Idee einer Teilfabrikation der zukünftigen Veritas-Wagen in Rastatt nicht abbringen. Er suchte Kontakt zu dem renommierten Karosseriebauer Drews aus Wuppertal. Dieser sollte die Veritas bei der Einrichtung eines Produktionsbereichs »Karosseriebau« in Rastatt unterstützen. Zu einer Einigung kam es allerdings nicht. Die Zusammenarbeit mit der Wuppertaler Firma blieb eine Episode.

Kommen wir aber zurück zu dem, was dann tatsächlich in Muggensturm geschehen ist. Der Umzug von Meßkirch nach Muggensturm fand einem Bericht des Badischen Tagblatts zufolge in der ersten Märzwoche 1950 statt. Die Presse berichtet: »Im Gegensatz zu vielen bisherigen Veröffentlichungen legt das Werk sein Hauptaugenmerk nicht

**VERITAS G.M.**  
MES  
Fernruf: Meßkirch Nr. 396 · Bad.  
Telegramme: Veritas-Meß

Postanschrift: Veritas G.m.b.H., (17 b) Meßkirch-Bad.

**Amtsgericht Messkirch**  
Amtsgericht Meßkirch/Baden  
MES  
Eing. - 3. JUNI 1949

**VERITAS 1949** 49  
Hockenheim 8. Mai, Meisterschaftslauf  
**Schnellste Zeit aller Wagen**  
Kling siegt mit 159,4 km bis 2000 ccm  
Glöckler siegt und fährt mit 152,5 km  
neuen Klassenrekord bis 1500 ccm  
Ulmen siegt mit 158,5 km in der formel-  
freien Rennwagenklasse  
Brüssel 21. Mai, Großer Preis von Belgien  
Orley 2. Preis auf Veritas-Monoposto  
Cornet 3. Preis auf Veritas-Sportwagen  
Claes 6. Preis auf Veritas-Sportwagen  
Nürnberg-Ring, 22. Mai, Meisterschaftslauf  
Kling siegt mit Sportwagen bis 2000 ccm  
Glöckler siegt mit Sportwagen bis 1500 ccm

Ihre Zeichen      Ihre Nachricht vom      Unsere Zeichen      Tag  
Betr.: Handelsregister.      DR/De.      2.6.1949.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 30.5.1949 teilen wir Ihnen mit, dass wir zum 8. Juni 1949 eine Gesellschafterversammlung einberufen haben, auf der bezüglich der Firmenbezeichnung und der Bestellung der Geschäftsführer Beschluss gefasst werden soll. Wir nehmen an, dass Ihnen aufgrund dieser Beschlussfassung noch im Laufe der nächsten Woche die notwendigen Unterlagen zur Eintragung der Firma in das Handelsregister zugeleitet werden können.

Hochachtungsvoll!  
Veritas G.m.b.H.  
*Lorenz Dietrich*

Nur wenige Schriftstücke haben sich in den Archiven und in privaten Sammlungen erhalten. Die Veritas GmbH erlaubte sich Ende der 1940er Jahre den Luxus, eigene farblich gestaltete Briefköpfe auf bestem Papier drucken zu lassen.

auf den Rennwagenbau, sondern auf die Fertigung von Personenwagen, deren wesentliche Eigenschaften mit den Begriffen »sportlich und schnell« umschrieben werden können. Außerdem wird ein Kleinwagen mit der Lizenz der französischen Panhard-Werke gebaut. Der Rennwagenbau soll die bisher gesammelten wertvollen Erfahrungen ergänzen und den Namen Veritas auch weiterhin bekannt machen.« Soweit das Badische Tagblatt.

Mit diesem Pressebericht sind wir nun schon gewissermaßen mittendrin bei der Beantwortung der Frage, was denn nun überhaupt in den wenigen Monaten in Muggensturm entstanden ist.



Sehr selten ist diese Aufnahme des Veritas Coupés vor den »Werkhallen« in Muggensturm. Markant an diesem Fahrzeug ist die seitlich lang horizontal verlaufende Sicke. 11 Veritas Coupés haben bis heute überlebt.



Zu den faszinierendsten Rennwagen der Veritas gehört dieser vollverkleidete Meteor aus Muggensturm, den Karl Kling als Einzelstück fertigen ließ. U. a. pilotierte auch die baden-württembergische Rennfahrerlegende Hans Hermann dieses Fahrzeug, für das nach einem Unfall eine andere Karosserie angefertigt wurde.

Bei der Veritas schien man rechtzeitig erkannt zu haben, dass nur mit der Produktion eines bezahlbaren Sportwagens, dem Dyna Veritas, die wirtschaftliche Zukunft des Unternehmens gesichert werden kann. Erste Ideen hierzu entstanden schon 1949 in Meßkirch. Aber erst in Muggensturm wurden

diese Planungen realisiert. Am 12. Mai 1950 wurde das Dyna Veritas Sportcabriolet auf der Automobilausstellung in Reutlingen der Öffentlichkeit vorgestellt. Bis dahin entstanden etwa vier Prototypen, wobei für diese Fahrzeuge nicht geklärt ist, ob sie zur Gänze in Muggensturm entstanden ist. Bis August entstanden weiter etwa zehn Fahrzeuge, bis Oktober waren insgesamt 35 Fahrgestelle von Pauhard geliefert. Bis zum Produktionsende 1953 wurden rund 176 Exemplare davon gebaut, elf davon haben sich erhalten, und wiederum vier davon sind fahrbereit. Die Wahrscheinlichkeit einem Dyna Veritas auf der Straße zu begegnen, wird daher nicht sehr groß sein. Im Landkreis befinden sich übrigens zwei dieser genannten elf Fahrzeuge. Ein Exemplar davon brannte vor Jahren in Lörrach ab und wird nun zur authentischen Wiederherstellung des zweiten dienen. Dieses Exemplar wurde 1966 umgebaut, mit Teilen von Porsche und Volkswagen versehen. Der damalige Besitzer hatte in jenen Jahren keine Möglichkeit die Technik des Dyna Veritas in den Griff zu bekommen. Ersatzteile waren keine verfügbar und von der Technik hatte in Deutschland niemand entsprechendes Know-how. Zur Zeit steht der Veritas bei einem Karosseriebauer in Rastatt.

Im Auftrag von Veritas entstand bei der Firma Baur, einer Karosseriefirma in Stuttgart, neben den Dyna Veritas Sportcabriolets im Verlauf des Jahres 1950 zudem ein Prototyp eines wunderschönen Roadsters auf Basis des Panhard Dyna X. Über den heutigen Verbleib des Fahrzeuges, der einem Jaguar XK 120 ähnelte, ist leider nichts bekannt. Ein Einzelstück eines Vans bzw. kleinen Lieferwagens entstand bei der Rastatter Waggonfabrik. Das Fahrzeug gilt als verschollen. Hoffen wir, dass die genannten Fahrzeuge irgendwo in einer alten Garage in Baden-Baden schlum-

<p>Ventilsteuerung: Ein Wellpatent. Die Torsionsfedern greifen bei beständiger Fällung der Zylinder bei allen Drehzahlen. Eine leicht veränderliche Anordnung der Rückzugvorrichtung bewirkt Drehung der Ventile, wodurch ein einseitiges Taktwechseln der Ventile auf ihrem Sitz stattfindet.</p>		<div style="text-align: center;">  <h2>DYNA VERITAS</h2> <p>DYNA - PANHARD / DYNA - VERITAS            Vertretung und Verlagswerkstätte            ING. H. SÄTTLER            REGENSBURG            Daimlerstraße 3 — Telefon 2964</p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p><i>Der kleine Veritas...</i></p> </div>
<p>Kurbelwelle und Pleuellager sind rollengelagert. Es gibt deshalb auch bei höchsten Dauerbelastungen kein Lagergeräusch. Die Zahl der verlagerten Pleuellager bis zu einer Motorüberholung wird wesentlich erhöht.</p>			
<p>Die potometer Pleuellager rutschen sich praktisch kaum ab. Zwischen je zwei Pleuellager sind kleine Umkehrrollen eingeschaltet, die so in Kälte laufen, doch sie nur mit den benachbarten großen Rollen, nicht aber mit der Pleuellager Pleuellager in Berührung kommen. Es gibt keine eingegängten Pleuellager, die Rollen wälzen sich ohne Reibung ab.</p>			
<p>V-förmige Stahrohr Pleuellager, die mittels Lagerschalen mit der Pleuellager Pleuellager aus Stahrohr gefertigt verformen sie Abfederung durch hochelastische Dichtung mit Selbstschlittung. Dadurch absolut sichere Pleuellager bei jeder Geschwindigkeit.</p>			

Werbeprospekt für das Dyna Veritas Sportcabriolet. »Der kleine Veritas« bewegte sich leistungsmäßig und preislich an den frühen Porsche. Mit 8 500 bis 10 000 DM war das Fahrzeug kein billiges Vergnügen. Dafür gab es Ledersitze, Radio und das Gefühl eines der modernsten und besten Sportcabriolets zu Beginn der 1950er Jahre zu fahren.

mern und auf ihre Wiederauferstehung warten. Letztendlich geriet der Dyna Veritas zu einem Verkaufsschlager für Veritas-Verhältnisse. Wahrscheinlich wären die Stückzahlen deutlich höher gewesen, wenn auch der Preis etwas niedriger gewesen wäre. Das Fahrzeug war für über 8000 DM zu haben. Ein VW Käfer kostete fast die Hälfte, ein Porsche etwas über 9000 DM. Dafür gab es im Veritas Ledergestühl, einen Radio und eine Zeituhr. Sonderwünsche der Kunden wurden natürlich gerne berücksichtigt.

Eigene Typennamen erhielten die Veritas Sport und Rennfahrzeuge erst ab März 1950 in Muggensturm. Die Firma war kreativ und so erdachte man sich Namen wie Comet, Saturn, Meteor oder Scorpion. In Druck ging ein wunderschönes blaues Faltprospekt und ein recht luxuriöser Katalog, den es in zwei Sprachen in deutsch und in französisch gegeben hat. Ein »Griff nach den Sternen« war aber auch die Preisgestaltung, ein Scorpion Cabriolet kostet 18350 DM und der Rennsportwagen Comet S kam auf 25500 DM. Das entsprach dem 100-fachen Monatsverdienst

eines gut bezahlten Angestellten. In heutiger Kaufkraft entsprach dies Beträgen zwischen 180000 und 250000 €

Nach wie vor nicht geklärt werden kann die exakte Produktion der Veritas in Muggensturm. Wahrscheinlich entstanden sechs Meteor-Rennwagen, von denen sich bis heute vier Exemplare erhalten haben. Diese zigarrenförmigen, damals sehr modernen Fahrzeuge, besaßen ein eigenes entwickeltes Leichtmetall-Triebwerk mit 140 PS Leistung, das bei der Heinkel AG in Stuttgart gebaut wurde. Die Produktion aller anderer Typen wird die 20 sicher kaum überschritten haben. Die Herstellung wurde von Hand vorgenommen, war also sehr zeitintensiv.

Neben der Entwicklung und Produktion eigener und neuer Fahrzeuge, übernahm Veritas auch die technische Betreuung der Renn- und Sportwagen. So gingen damals wie heute sehr bekannte Rennfahrer wie Karl Kling oder Hermann Lang in Muggensturm ein und aus. Karl Kling soll ein sehr vornehmer Mensch gewesen sein, der seine Rechnungen auch immer umgehend bezahlte. Hermann Lang da

gegen machte aus seinen Gemütszuständen des Öfteren kein Geheimnis. So sagte er einmal im besten Schwäbisch: »wenn's Wägele läuft, no zahl i au« Und wenn das Wägele, also der Veritas, mal nicht gelaufen ist, dann hat der Lang halt auch nicht bezahlt.

Die Erscheinungsbild der Veritas-Werke in Muggensturm darf man sich nicht allzu luxuriös und mondän vorstellen. Erhalten hat sich lediglich eine Aufnahme aus einer zeitgenössischen Zeitung. Die Firma bestand im Grunde aus einigen einfachen Hallen. In einer Halle war die technische Abteilung mit zwei Stenotypistinnen, dem Ingenieursstab mit Ernst Loof und Ingenieur Dorls sowie weiteren drei oder vier Technikern untergebracht. Etwa genauso viele Mitarbeiter gab es in der kaufmännischen Abteilung, die in einer benachbarten Baracke untergebracht war. Zudem gab es eine Modellschreinerei und die eigentliche Fahrzeugabteilung. Die Mitarbeiter stammten zum Teil aus Meßkirch, zum Teil wurden Sie von der ORAG, der »Oberrheinischen Automobil Gesellschaft mbH« übernommen, die zuvor auf dem Werksgelände vor allem alte Volkswagen aus Militärbeständen aufgekauft hat und nach grundlegender technischer und optischer Instandsetzung an Zivilpersonen weiter veräußerte. Insgesamt wird die Belegschaft die Zahl von 30 bis 40 Mitarbeitern nicht überschritten haben. Auch wenn andere Quellen Zahlen von bis zu 150 Mitarbeitern für Muggensturm nennen.

Heute sind Personen bzw. Zeitzeugen, die bei der Veritas beschäftigt waren, nach mehr als 60 Jahren, kaum noch aufzuspüren. Viele Mitarbeiter sind heute nicht mehr am Leben, hinzu kommt, dass sich so gut wie keine Firmenunterlagen erhalten haben. Manchmal hilft da nur der Zufall weiter. Einer dieser Zeitzeugen ist Walter Knörr. Er hatte zuvor als Lackierer bei der ORAG gearbeitet



Von den Dyna Veritas Sportcabriolets wurden 176 Exemplare gebaut. Die Karosserie fertigte die Firma Baur in aufwändiger und meisterlicher Handarbeit. Die Technik liefert Panhard aus Paris. Auch sportlich waren die Dyna Veritas erfolgreich. Carl Baumeister aus Stuttgart gewann damit u. a. 1951 die knapp 700 km lange Schwarzwaldrundfahrt.

Alle Bilder:

Kreisarchiv Rastatt bzw. private Sammlungen

und wurde von der Veritas im Frühjahr 1950 übernommen. Knörr hatte seine Ausbildung zum Lackierer bei Mercedes-Benz in Gaggenau absolviert und kam 1949 im Alter von 19 Jahren nach Muggensturm. Bei der Oberrheinischen Automobilgesellschaft versah er vor allem Volkswagen Käfer mit einer neuen Lackierung.

Bei der Veritas lackierte er von nun an rasige Sportwagen und exklusive Coupés. In der Lackierabteilung arbeitete rund zehn Fachkräfte. Walter Knörr wurde rasch Vorarbeiter und wurde für das makellose Finish der Veritas-Fahrzeuge verantwortlich. Die Qualität der Blechner- und Karosseriebauarbeiten war seiner Einschätzung nach hervorragend. Damals lackierte man übrigens mit gesundheitsgefährlichen Nitro-Lacken, die bis zu 95 % Lösungsmitteln enthielten. Die Arbeitszeit betrug in der Regel 10 bis 12 Stunden am Tag, und dies auch am Samstag.

Mindestens ein Holzmodell im Maßstab 1:1 entstand in der Schreinerei. Da es nach Berichten von Zeitzeugen, kleiner als die Renn- und Sportwagen gewesen war, wird es sich um

das Modell für den Dyna Veritas Sportwagen gehandelt haben.

Bereits im August treten die wirtschaftlichen Schwierigkeiten offen zu Tage, die Gehaltszahlungen an die Mitarbeiter bleiben aus. Zu Beginn des September 1950 erhielten die ersten Angestellten nach nur fünfmonatiger Beschäftigung die Kündigung. So flatterten den Angestellten am 4. September die ersten Kündigungen ins Haus. Diese Unterlagen, die sich zum Teil in Privatbesitz erhalten haben, bieten aber einen guten Einblick in die wirtschaftliche Schieflage der Veritas in Muggensturm. So schreiben die Verantwortlichen in einem Arbeitszeugnis: »Frau XY scheidet aus unserer Firma aus, weil die bei uns herrschenden wirtschaftlichen Schwierigkeiten die Fortführung unserer Arbeit gefährden.«

Lorenz Dietrich, der Kaufmann und Prokurist der Firma fand ähnliche Worte: »Die wirtschaftlichen Verhältnisse unserer Firma geben uns nicht die Sicherheit dafür, dass wir Sie in Zukunft für Ihre Tätigkeit prompt entlohnen können.« Für viele der ehemaligen Beschäftigten war dies ein bitteres Ende. Denn viele warten bis heute auf ausstehende Gehaltszahlungen.

Chefingenieur Ernst Loof konstruierte und baute unter dem Markennamen »Veritas Nürburgring« am Nürburgring noch etwa 20 weitere faszinierende Sportwagen. Lorenz Dietrich gründete u.a. die Dyna Veritas GmbH als Firma mit Sitz in Baden-Baden. Zudem wurden zwei Vertriebsgesellschaften die Dyna Süd und die Dyna West gegründet, die im Hauptgeschäft Fahrzeuge von Panhard in Deutschland verkauften. Aber auch hier war 1953 Schluss. Ernst Loof starb an Krebs 1956. Die Veritas wurde zur Geschichte und letztendlich zum automobilhistorischen Mythos.

Der Name Veritas wurde allerdings in anderen Bereichen weiter tradiert. Es entstanden

Blechmodelle der Veritas Rennwagen, die bis weit in die 1950er Jahre hinein gebaut wurden. Diese hatten einen Federmotor, wahlweise gab es Modelle nur mit Vorwärts- aber auch mit zuschaltbarem Rückwärtsgang. Zudem wurden Brettspiele mit Veritas-Illustrationen hergestellt. All das trug zur Verbreitung des Markennamens der Muggenstürmer Veritas bei.

Um die Veritas-Szene ist es heute ein wenig ruhig geworden. Weltweit gibt es heute noch rund 70 Veritas-Fahrzeuge. Viele davon befinden sich inzwischen in Sammlerhand, in renommierten Museen und nur wenige werden regelmäßig gefahren. 1990 fand das Vierte internationale Veritas-Treffen in Muggensturm statt. Damals fanden zwölf Veritas Renn- und Sportwagen den Weg zu einem ihrer Ursprünge. 2004 trafen sich noch sechs Fahrzeuge beim bisher letzten Veritas-Treffen in Meßkirch. Neu belebt wird die Marke durch die Firma Vermot AG am Nürburgring. Dort entsteht der Super-Sportwagen Veritas RS III in Anlehnung an das historische Vorbild der Veritas.

Der bereits genannte Dyna Veritas ist übrigens der einzige im Landkreis Rastatt. Der Zeitplan sieht eine Fertigstellung der Karosseriearbeiten für März 2013 vor. 2014 werden die restlichen Arbeiten soweit wieder abgeschlossen sein, dass der Wagen nach über 60 Jahren wieder aus eigener Kraft fahren wird. Dann wird er wieder in Muggensturm zu erleben sein.

*Der Autor sucht nach Unterlagen, Bildern, Prospekten, Emailleschildern oder technischen Dingen zu Veritas. Angebote telefonisch an M. Walter, Tel. 0 72 25 / 98 54 38.*

Anschrift des Autors:  
Kreisarchiv Rastatt  
Martin Walter  
Am Schlossplatz 5  
76437 Rastatt