



ECURIE Aix-la-Chapelle e.V.
im DMV, Aachen



IV 2011

ECURIE INFO



Transportare



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1	Titelseite
2	Inhaltsverzeichnis
3	Titelbild und Editorial
4	Impressum
5	Vorstand
Sport	
6-8	Euregio-Classic-Cup 2011
9	AKV-Rallye 2011
10-14	14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen 2011
15-16	MIWIs Rallyesaison 2011
17	Was ist aus den Wüstenschleifern geworden?
18	Beziehungen
19	RKA –Rallye Köln-Ahrweiler 2011
Verschiedenes	
20	In memoriam Hanno Menne
21	Neu im Club: Bericht von Max Kirschbaum
22	Wir begrüßen neu im Club
23-24	Neues Portrait: Walter Hörber
25	DMV-Nachrichten
26	Termine 2012
27-28	Goggo-Club
32	Kröten gegen Rennstrecken u. Umweltzonen
33	Clubmeisterschaft 2011
34	Auch so sieht „transportare“ aus
35	Sehr witzig
36	Ford Sportpokal 1975
37	Ohne Matter platter
38	Ecurie bei der DMV-LG
39-40	Die guten alten Zeiten
41	Clubübung Lichtschanke
42	Limburgia 1977 + 2011
43	In Memoriam Hanno Menne

Titelbild



Titelbilder

- Oben: Karl von Hoegen und Axel Kirschbaum bei der Limburgia Trophaeum 2011 auf einer WP
- Unten: Kirschbaum/Kirschbaum im Ziel der Rallye Ruhrgebiet (vormals eine Nat.B-Rallye 200)
- Titel: Transportare=hinübertragen.



Davon kann wohl keine Rede sein, wenn man einen Oldi über so viele WP's heil nach Hause bringt. Da muss man die kleine Knutschkugel auch schon mal fliegen lassen.

EDITORIAL

Liebe Leser, es ist wieder so weit. Die Zeit ist reif für die 4.Neuauflage eines Ecurie-Infos in dieser Form. Die Form, das Layout und die Aufmachung sind beibehalten bzw. im Standard nochmals verbessert worden. An dieser Stelle möchte ich mich ganz besonders bei meinem Sohn Lothar bedanken, der mich „PC-mäßig“ sehr unterstützt hat, und ohne den das Ecurie-Info so nicht hätte erscheinen können, obwohl es immer noch wochenlange Nachtschichten bedeutet hat.

Unter das **Motto „transportare“** möchte ich das neueste Clubrundschreiben stellen. Transportare (lat.) bedeutet hinübertragen. Es hat mich mit meiner Verbundenheit zum Latein daran erinnert, wie oft wir früher bei den großen Rallyes unser Auto schon ins Ziel getragen haben, manchmal wirklich waidwund „hinübergetragen“ haben. Einmal z.B. mit Hanno 1972 gut 700 km mit offenem Hosenrohr!

Und niemand hat gemeckert. Aber wir waren 2 Tage später noch taub. Ich hoffe, daß in diesem Heft für alle etwas dabei ist.

Euer MIWI



Miwi u. Lothar



Impressum

Herausgeber & Redaktion

ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. im DMV

c/o Michael Winnen

Schultenhardtstr. 11

58093 Hagen

E-Mail: michael.winnen@gmx.de

Beiträge und Fotos durch: Rolf Döhring, Walter Hörber, Rainer Keuser, Karl von Hoegen, Max Kirschbaum, Martin Schunk, Hubsj, Patrick Hacker, Elmar Schauff u. Michael Winnen.

Gestaltung & Layout: Lothar Winnen

Druck: WINNEN-Metall GmbH & Co KG, Iserlohn

Das Club-Info erscheint in unregelmäßigen Abständen kostenlos für Mitglieder, zukünftige Mitglieder und Sponsoren. Gegen eine freiwillige Zahlung von 10 Euro ist das Club-Info auch für Externe erhältlich.



Miwi u. Erni bei den Eskimos mit Schlittenhundewelpen. Damit gibt es (wenn Sie groß sind) auch Rennen!

Vorstand



ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. im DMV
www.ecurie-aachen.de
kontakt@ecurie-aachen.de

Präsident: Rainer Keuser
Frepert 12
B-4730 Raeren-Hauset
rainer.keuser@skynet.be
Telefon: +32(0)87656472

Geschäftsführer: Walter Hörber
Im Grüngürtel 21
52477 Alsdorf
Lw.hoerber@web.de
Telefon: +49(0)2404 62370

Sportleiter: Rolf Döhning
Telefon: +49(0)241 66386

Pressesprecher: Michael Winnen
winnen@winnen-metall.de
Telefon: +49(0)172 271 2418

Organisationsleiter: Bodo Rösener
Roesener.plan@gmx.de

Jugendwart: Bodo Rösener
Telefon: +49(0)241 74792

Bankverbindung:
Sparkasse Aachen
BLZ 390 500 00
Kto.-Nr. 58289

Ein großes Danke an alle ehrenamtlichen Helfer

Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahr 2011 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen sowie der Rallye Köln-Ahrweiler als Kontrollen dabei waren, bedanken. Ohne Eure Hilfe wäre so etwas nicht möglich und gäbe es solche Veranstaltungen auch nicht. Wir sind sicher, dass sich die Ecurie durch diese Veranstaltungen wieder ganz in das Bewusstsein von Aktiven und Öffentlichkeit gebracht hat. Für das Jahr 2012 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2012.



Unser „Chef“ (rechts) bei der Arbeit, auch ohne seinen geliebten TR 250, geht doch!
Li: Cl. Fleischhauer, Mitte: Bruno Hürttlen-DMV-LG am 26.6.2011



Euregio-Classic-Cup 2011

Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** hat sich rund um die Euregio-Region fest etabliert und geht in die 4. Runde; Gratulation den Organisatoren. Einen niederländischen Veranstalter findet man immer noch nicht, was dem Begriff „Euregio“ sicher angemessen wäre. Vielleicht ergeben sich durch die Teilnahme an niederländischen Oldi-Rallyes wie die Limburgia Kontakte, die einmal dazu führen könnten. Man könnte damit auch niederländische Fahrer an den Start bringen.



Neues Dream-Team? Karl von Hoegen – Yvonne Dentzer

Im vierten Jahr des Euregio-Classic-Cup gab es mehrere Ecurie-Teams, die regelmäßig oder sporadisch teilnahmen und sich redlich gegen starke Konkurrenz verteidigen konnten.

Es platzierten sich:

Karl von Hoegen auf Platz 2 im Gesamt (Vorjahr 25), *Rainer Keuser* auf Platz 9 (Vorjahr 16), *Rolf Döring* auf Platz 21, *Yvonne Dentzer* auf Platz 33 (und das mit nur 3 Veranstaltungen!), *Max Kirschbaum* auf Platz 42, *Michael Winnen* auf Platz 43 (beide nur 1 Veranstaltung). Anzumerken ist, dass auch *Grieser/Grieser* sowie *Ronni Dentzer* eine gute Platzierung erreicht hätten, aber nicht für die Wertung eingeschrieben waren.

Rolf Döring war auch in diesem Jahr überregional unterwegs. Insgesamt schrieben sich 52 Teilnehmer (wie im Vorjahr) für 25 € ein. Jahres-Gesamtsieger wurden *René Goebels* und *Tina Stange* auf ihrem Golf 1 vor *Karl von Hoegen* und *Kremer/Schewior* (beide Jüchen und Vorjahresgesamtsieger).

Eine Steigerung der eingeschriebenen Teilnehmer scheint angesichts der Entwicklung nicht zu erwarten zu sein, obwohl allgemein die Zulassungszahlen von Oldies in der BRD zunehmen.



Waldi und Rainer - wie immer auf der „13“. „Rücksicht“ nehmen

Euregio-Classic-Cup 2011



Euregio - Classic - Cup 2011

www.Euregio-Classic-Cup.de

StädteRegion
Aachen



Nr.	Name	Wohnort / Club	MSC-Ausfahrt 09.04.2011	Eschweiler Classic Tour 20.+21.05.2011	Oldtimer- Classics Düren 13.05.2011	Int. Oldtimer Rallye Aachen 26.06.2011	Tour d'Eifel Classic 31.07.2011	Gold-Race Inndeland 13.08.2011	Kaiser-Karl- Classic 17.+18.09.2011	Eupen-Rallye 09.10.2011	Gesamt Punkte	Platz
3	Goebbels, René	Eschweiler	10,35	10,46	10,64	10,86	0,00	10,47	40,44	40,02	42,44	1
4	Stange, Tina	Eschweiler	40,35	10,46	10,64	10,86	0,00	10,47	40,44	40,02	42,44	1
10	von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	10,78	10,64	0,00	0,00	0,00	6,00	9,93	9,90	41,26	2
64	Kremer, Alexander	Jüchen	10,57	7,79	10,27	0,00	7,44	9,25	9,57	10,76	41,17	3
65	Schewior, Klaus	Jüchen	10,57	7,79	10,27	0,00	7,44	9,25	9,57	10,76	41,17	3
58	Haas, Michael	Eynaten (B)	9,91	0,00	10,45	0,00	0,00	0,00	9,75	10,51	40,63	4
59	Mateo, Ilona	Eynaten (B)	9,91	0,00	10,45	0,00	0,00	0,00	9,75	10,51	40,63	4
23	Kistemann, Marc	Alfa Club Eupen (B)	8,83	8,86	8,00	10,18	8,97	10,85	10,64	0,00	40,44	5
24	Kistemann, Walburga	Alfa Club Eupen (B)	8,83	8,86	8,00	10,18	8,97	10,85	10,64	0,00	40,44	5
57	Alfke, Katrin	Iserlohn	0,00	10,82	10,91	8,67	0,00	8,89	9,04	9,41	40,18	6
56	Derondeau, Klaus	DMC, Düren	5,43	10,82	10,91	8,67	7,27	8,89	9,04	9,41	40,18	6
35	Schmitz, Heinz-Ulrich	MSC Uda Oedt	10,13	10,11	10,18	0,00	0,00	5,04	6,99	9,66	40,08	7
36	Schmitz, Andrea	MSC Uda Oedt	10,13	10,11	10,18	0,00	0,00	5,04	6,99	9,66	40,08	7
39	Wassenhoven, Willi	MSC-Aachen	0,00	0,00	10,00	9,90	9,14	10,82	0,00	0,00	39,86	8
40	Fleischhauer, Claudia	MSC-Aachen	0,00	0,00	10,00	9,90	9,14	10,82	0,00	0,00	39,86	8
13	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	8,39	6,89	10,82	0,00	10,66	8,72	9,21	5,88	39,41	9
54	Heiber, Oliver	Aachen	0,00	8,50	9,82	5,79	10,32	9,60	8,32	9,29	39,03	10
55	Kexel, Joachim	Eschweiler	0,00	8,50	9,82	5,79	10,32	9,60	8,32	9,29	39,03	10
43	Beissel, Artur	Stolberg	9,04	6,36	7,55	8,26	10,83	7,67	10,82	6,49	38,96	11
45	Fickers, Kurt	Stolberg	9,04	6,36	7,55	8,26	10,83	7,67	10,82	6,49	38,96	11
14	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	8,39	6,89	10,82	0,00	10,66	8,72	0,00	0,00	38,59	12



Euregio Classic-Cup 2011



19.11.2011 - ECC - Meisterschaftsfeier

"Bei Marc Nüchtern im Atelier, Hütte 64 in Eupen"
- so die Ansage auf die Frage: "Wo findet denn in diesem Jahr die ECC-Meisterfeier statt?" "Was für eine Hütte????....."



09.10.2011 - achter Lauf zum ECC2011

6. Eupen-Rallye

Das Veranstaltungszentrum der 6. Eupen-Rallye ist wieder die Wesertalsperre...

Tolle Bilder bei [Elias Walpot Photographie!](#)



17./18.09.2011 - siebter Lauf zum ECC2011

12. Kaiser-Karl-Classic des MSC-Aachen

Das Veranstaltungszentrum der 12. Kaiser-Karl-Classic liegt...



13.08.2011 - sechster Lauf zum ECC2011

15. Int. Gold-Race Indeland

Das Veranstaltungszentrum des 15. Gold-Race Indeland ist ...



31.07.2011 - fünfter Lauf zum ECC2011

7. Tour d'Eifel Classic

Dieser Sonntag findet in den Eifeler "Highlands" statt...



24.07.2011 - Euregio-Classic-Cup Grillfest

1. BOXENSTOPP des ECC e.V.

Herbst im Sommer und nichts im Fernsehen - na ja, so ungefähr ...



26.06.2011 - vierter Lauf zum ECC2011

14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen

Die ECURIE Aix-la-Chapelle hat wieder zur traditionellen Oldtimer-Rallye gerufen...



13.06.2011 - dritter Lauf zum ECC-2011

18. Oldtimer-Classic Düren

Die Premiere des DMC in der ECC-Meisterschaft...

9.4.11 - MSC-Ausfahrt

20.+21.5.11 - Eschweiler

AKV-Rallye The Race 14.5.2011



Wieder ging es da los, wo Aachens Herz schlägt: Auf dem Marktplatz vor dem Rathaus.

Welche Kulisse auf dem Öcher Markt, der wieder im Anblick alter Schätzchen erstrahlt, besonders durch unseren Chef, Rainer Keuser mit Waldi auf der Startrampe. Gestartet waren insgesamt 98 Teams. Gesamtsieger wurde Hans Keller/Hanna Keller (M.I.) auf dem Förster-BMW 2002 vor Rainer Keuser/Walter Hörber auf TR 250. Gratulation dafür!





14. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 26.6.2011

Wieder der gewohnte Sonnenschein mit Hitze, ohne Regen



14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen
www.ecurie-aachen.de

Sonntag, 26. Juni 2011
„4. Lauf zum EUREGIO Classic Cup 2011“
Toyota-Center Aachen
Neuenhofstr. 100, 52078 Aachen-Brand
Start: 9.30 - 11.00 Uhr - Ziel: 15.30 - 17.30 Uhr
Siegerehrung: 18.00 - 19.00 Uhr

ECURIE Aix-la-Chapelle e. V.

TOYOTA CENTER AACHEN
JACOBS GRUPPE
LUMS
OSCAR



O.I.: Frühstück für Alle

Waldi und seine Kontrollen:

M.I.: V.I.n.r.: Ronni, Hajuschi, Waldi, Max Kirschbaum.

L.u.: hier Hajuschi mit Ronni (verdeckt)

R.u: Ohne Frauen geht nichts !

(Hannelore und Sylvia)



14. Int.Oldtimer-Rallye Aachen v. 26.6.2011



Papierabnahme
fest in weiblicher
Hand



Auch Oldtimer-
Rallye-Europameister
müssen sich erst mal
mit der
Aufgabenstellung
vertraut machen



Und die Helfer
müssen sich stärken.
Es wird ein langer Tag.
Man kennt viele der
langjährigen treuen
Teilnehmer – auch aus
wilden vergangenen
Rallyetagen!
V.l.n.r: Hans Heiliger,
Dieter Heinen, Leo
Becker, Allo Melcher.
Mittagspause fand
statt in Lodge7 (Vaals)



14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen am 26.6.2011

Traditionsgemäß geht der Ältteste (BJ 1941) zuerst an den Start:
Klaus Picard und Jörg Stursberg auf BMW 327 (3. im Gesamt)



Hupsi hat gut
Lachen

Ein schönes 300er
Cabrio



Marc Kistemann
nimmt die
Aufgabe selbst in
die Hand

14.Int. Oldtimer-Rallye Aachen vom 26.6.2011 – Impressionen



Letzte WP des Tages: WP 7 auf dem FKA-Gelände - ein Rundkurs mit 3 Runden.

Startnummer 14 in der Runde, im Hintergrund die Einfahrt in den RK



Viel zu tun bei der Zeitnahme. Zur Sicherheit gibt es eine doppelte Zeiterfassung. Zu sehen sind Patti, Yvonne, Miron, Nico und Marco.

3-maliges Überqueren der Lichtschranke



Verkehr im RK



14. Int Oldtimer-Rallye Aachen 26.6.2011



Miwi erhält das DMV-Großgold, überreicht von Bruno Hürttlen von der DMV-Landesgruppe Niederrhein



Gesamtsieger René Goebels und Tina Stange auf einem Golf 1. Sie gehören übrigens auch zur „IKA-Maffia“ der TH.

MIWI's Rallyesaison 2011



Oben und Mitte: Westerwald-Rallye mit Michael Krupke



In diesem Jahr waren wir - „feuerfest“ - ausschließlich mit dem EVO IV in der Gruppe H unterwegs. Mit diesem Auto fahren wir nicht auf Klassensieg, sondern auf Gesamtränge. Auf trockenem Asphalt gibt's i.a. keine Chance gegen die leichten Youngtimer wie Escort oder Ascona B. Auf Schotter ist bei 100 Teilnehmern immer ein Platz unter den besten Zehn im Gesamt drin. Allerdings nimmt die Zahl der starken Autos auch mehr und mehr zu. Aber Hauptsache es macht Spaß!



GS auf BMW 2002 tii bei der Siegerland-Classic mit Michael Krupke, organisiert von Willi Potjans



MIWI's Rallyesaison 2011



Rallye Siegerland-
Westerwald: Das
Schotter-Event in
NRW



Hier im Groenegau mit Patti

MiWi und Patti über den
Dächern von Kempenich
2011



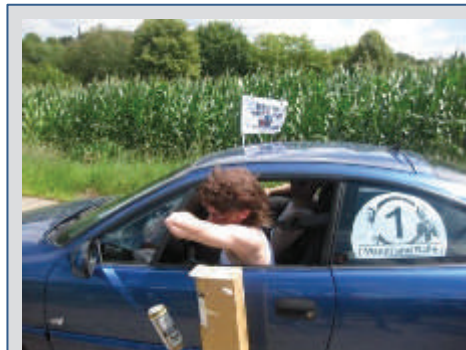
Was ist aus den Wüstenschleifern geworden?



Die Geschichte der Wüstenschleifer – Fortsetzung folgt?

2010 begann das große Abenteuer der Wüstenschleifer und bescherte ihnen sogleich die zweifelhafte Ehre in der Bildzeitung abgedruckt zu werden. Auch nach Ende der Rallye Allgäu-Orient (Mai 2010) wurde die Geschichte der Wüstenschleifer durch die Medien in Aachen und Umgebung weitererzählt. Heute ist es jedoch still geworden. Es kommt die Frage auf, was aus den Protagonisten geworden ist und wann diese wieder auf eine Rallye fahren?

Recht unspektakulär ging es zurück in den Alltag eines wissenschaftlichen Mitarbeiters an der RWTH Aachen. Andreas, Dominik, Markus, Patrick, Stefan und Steffen arbeiten mit mehr oder weniger Eifer an Industrieprojekten, die die Kassen der Lehrstühle füllen. Dies ist nichts Neues für die Wüstenschleifer, denn schon zu Zeiten der Rallye war dies der Brotverdienst der „Hobby“-Abenteurer. Nur die Freizeitgestaltung hat sich im Vergleich zu Rallyezeiten geändert. Die Zeit in der Garage wird nunmehr durch die Arbeiten an ihren Dissertationen gefüllt. Mit etwas Phantasie sind diese Arbeiten miteinander zu vergleichen, geht es doch in beiden Tätigkeiten darum etwas Neues und bisher Unbekanntes zu erschließen. Man will ja auch nicht so Enden wie der Herr zu Gutenberg. Improvisationstalent und Kreativität sind daher ebenso Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Dissertation wie für eine erfolgreiche Rallye. Nur Dominik hat bisher als Einziger dem Lehrstuhl den Rücken gekehrt und ist in die Industrie gezogen.



Team 1 „Manni und Ralle“ in ihrem Opel Calibra 2.0 16V Cliff Motorsport Edition (136 PS) beim Bierdosenschießen auf Patriks Geburtstagsrallye.

Der Artikel könnte an dieser Stelle zu Ende sein, wäre da nicht doch der Rallyevirus auf die Wüstenschleifer übergelassen. Eine kleine Rallye war auch daher im Jahr 2011 Pflicht. Lars (Fahrer des befreundeten Teams der Rallye 2010) und Patrick veranstaltet zu Ihrem 30. Geburtstag eine Geburtstagsrallye. Am Morgen des 9. Juli startete man vom elterlichen Haus von Lars in Aachen mit dem Ziel das Elternhaus von Patrick in Hagen zu erreichen. Auf der Strecke mussten die verschiedensten Aufgaben erledigt werden, die alle ein Quäntchen Humor und eben Improvisationstalent erforderten. So gab es Punkte für eine zum Teammotto passende Verkleidung (z.B. Ruhrpottproleten mit Opel Calibra und Feinripp-Unterhemd), für Hundeleckerli für die Hunde der Gastgebereltern, für Flussüberquerungen, für ein Foto mit einer Kuh im eigenen „Rallyefahrzeug“ (Ein Team löste diese Aufgabe indem Sie eine Polizistin in ihren Wagen setzten...). Ein Highlight der Rallye war sicherlich das ritterliche Topfschlagen im Schloss Hohenlimburg, auch aufgrund der Landschaftlichen Schönheit. Ein Tipp für alle Fahrer, die Strecke von Bonn bis zum Flughafen Wipperfürth-Neye ist ein Genuss. Die Sieger der Geburtstagsrallye erhielten als Preis ein Foto welches auf der Rallye 2010 in der Felsenstadt Petra (Jordanien) geschossen wurde. Das Siegerteam bestand aus Michael Winnen und Florestan Schindler, die sich mit Sonderpunkten durch das Singen eines Geburtstagskanons für die Mutter von Patrick – Sie hatte am 7.7. Geburtstag – nach ganz vorne brachten. Und hier schließt sich der Kreis zu dem Beginn der Wüstenschleifer.

Florestan Schindler übernahm zu Beginn des Jahres 2011 die Geschicke des **Rallyesportvereins an der RWTH Aachen e.V.** und wird sein Rallyeteam 2012 bei der Rallye Allgäu-Orient (Mai 2012) führen und tritt damit die Nachfolge der Wüstenschleifer an. Die Vorbereitungen laufen bereits, der Großteil der Arbeit liegt jedoch noch vor den jungen Abenteurern. Uns bleibt es zu hoffen, dass die politischen Verwerfungen im arabischen Raum zum Wohle der Menschen beendet werden. Vielleicht trägt die Rallye nach Jordanien ein bisschen zur Völkerverständigung bei. Die Wüstenschleifer durften Syrer und Jordanier als sehr gastfreundliche und hilfsbereite Völker erleben.

Bleibt noch zu erwähnen, dass sich Töni schwer engagiert hat bei der Auswertung unserer Oldi-Rallye und 2011 auch recht erfolgreich als Co anheuern ließ.



Beziehungen

So sieht es aus, wenn sich zwei im etwa gleichen Alter (wir wollen mal großzügig sein), nämlich ein „geborenes“ Ecurie-Mitglied mit einem, na sagen wir mal wie in Bayern „zugereisten“ Ecurie-Mitglied treffen. Geht doch !



Hans Grimbach/ Heribert Cramer – schon zu Feuerfest-Zeiten ein Paar



v.l.n.r.:
Hubschi, Udo, Christel,
Tino

Rallye Köln-Ahrweiler vom 11. bis 13.11.2011



Die diesjährige RKA war im Gegensatz zur letztjährigen Regenschlacht trocken, was natürlich für die Kontrollen angenehmer ist. Die Mittagspause am Samstag war wie gewohnt in Meuspath. Die Ecurie half wieder wie all die Jahre zuvor auf der vorletzten WP Heckenbach-Ramersbach unter WP-Leiter Kalle Breidbach aus.



Am Start: Der mehrfache Gesamtsieger der RKA Berlandy-Schaaf

O-Ton Karl von Hoegen: „Rainer Keuser, Christoph von Hoegen mit Sebastian Lyssy und ich hatten alle Hände voll zu tun. Die Strecke war größtenteils trocken, nur unsere langegezogene Haarnadelkurve war feucht. Und fürzwei Teams ging es ab in den frisch gerodeten Wald. Alle Fahrer konnten unverletzt ihren Autos entsteigen. Aber an eine Weiterfahrt war nicht zu denken.. Und als die WP zu Ende war, brauchten wir viele helfende Hände, um die Autos wieder auf die Straße zurück zu bringen. Max und Hans-Jürgen Kirschbaum sowie Udo Kogel mit seiner Christel hatten es da etwas ruhiger. Aber wir alle freuten uns anschließend auf das leckere Essen im Wurstkessel.“

Nur MIWI war mit Gerd Hüppen die Schotter-Rallye in Hermeskeil „High Forest“ mit dem EVO IV gefahren, war aber nach techn. Ausfall (Turbolader) pünktlich zum Essen im Wurstkessel mit dabei.

Erstmals mit dabei waren Hans-Jürgen und Max Kirschbaum. Hubschi und MIWI blieben noch bis Sonntag.

Nicht da, wo er hin sollte. Aber kurz danach war er wieder befreit.





In memoriam Hanno Menne

Aufgrund der Kontaktaufnahme per E-Mail zu Tino konnte ich den Fall aufgreifen. Über die noch in Aachen lebende 92-jährige Mutter Weicker konnte ich Klement Weicker in Berlin telefonisch erreichen und mit ihm sprechen. Es folgt hier der E-Mail-Verkehr:

Lieber Tino Schunk,

Vom 3.10.2010

mit Interesse habe ich Ihre "Erinnerungen an Hanno Menne" gelesen. Da Sie seine Vita ab 1965 unvollständig wiedergeben, könnte ich einiges zur Ergänzung beitragen.

Hanno Menne kam nach seinem Schulverweis zu uns aufs Waldschulheim Breuer. Dort haben wir uns kennengelernt und irgendwann auch angefreundet. Hannos "Ecurie-Leben" habe ich nur am Rande verfolgt - verbunden haben uns beide jahrelang völlig andere Interessen, was Sie aber vielleicht gar nicht interessiert. Ich war mit Hanno bis weit in die Siebziger befreundet. Vor seinem Tod haben wir uns dann allerdings aus den Augen verloren, was auch daran gelegen haben mag, daß es für ihn schließlich nur noch den Rallyesport gab.

Hanno hat unsere Schule kurz vorm Abitur, ich glaube in der Unterprima bereits verlassen. Wahrscheinlich war es 1968, im Gründungsjahr Eurer Ecurie - er war einfach zu intelligent für sowas wie Schule und Abitur! Ob er "eine Lehre" in der Cremerschen Buchhandlung gemacht hat, weiß ich nicht, würde mich eher wundern (das hätte irgendwie nicht zu ihm gepaßt); aber er hat dort etliche Jahre (meist im Keller!) gearbeitet...

Ich wußte gar nicht, daß er einen Bruder hatte, der ebenfalls beim Autosport zu Tode gekommen ist! Das ist für mich im Nachhinein doch sehr aufschlußreich. Wir haben oft über seinen Sport und die damit verbundenen Gefahren gesprochen - es war ihm Dornkeller, wo er zeitweise jobbte, und mir anlässlich dieses Themas erklärte: "Der Tod fährt immer mit." Nein, verrückt war er nicht - und schon gar nicht "bekloppt"! Hanno wußte ganz genau, was er tat. Er ist das Todesrisiko (im Gegensatz zu vielen anderen, die das ausblenden und "verdrängen") ganz bewußt eingegangen.

Soviel als Reaktion auf Ihre Seite - für die ich mich sehr bedanke!

Freundliche Grüße,
Klement Weicker

Sehr geehrter Herr Winnen,

vielen Dank für die Zusendung Ihrer Club-Info. Es hat mich gefreut, doch noch von Ihnen zu hören!

Meine email vom 3.10.2010 an die Ecurie war eigentlich als Hinweis gedacht, daß Hanno Menne, bevor er der "absolute Meister seines Fachs als Copilot" wurde, noch andere Interessen hatte. Nun haben Sie diesen Hinweis gar nicht aufgegriffen.

Ich hatte seinerzeit die Idee, daß diese "Erinnerungen an Hanno Menne" ergänzt werden müssten, weil ich eher einen anderen Menschen in Erinnerung habe als (bloß) denjenigen, den diese "Erinnerungen" schildern, und es ziemlich einseitig fand, sein Leben auf seine Karriere im Rallyesport reduziert zu sehen...

Das Wenige, was ich mitgeteilt habe, halte ich für zu marginal, um es zu veröffentlichen.

Mit freundlichen Grüßen
Klement Weicker

Vom 23.2.2011

24.2.11

Sehr geehrter Herr Weicker,
danke für Ihre Antwort wegen Hanno Menne.
Natürlich wäre es auch interessant, auch über den "anderen" Hanno etwas zuschreiben. Etwas haben Sie schon am 3.10.10 erwähnt. Ich persönlich kenne Hanno allerdings nur aus dem Motorsport, hier Orientierungs- und Rallyesport. Er trug zum großen Teil mit dazu bei, daß ich diesen Bazillus in mir trage. Ich leite deshalb Ihre email vom 3.10.10 auch nochmals an den Schreiber von Hannos Geschichte auf der Homepage der Ecurie -Martin Schunk- weiter mit der Bitte, dies auch zu verwerfen.

Trotzdem wäre es schön, wenn Sie uns Ihre Informationen -seen sie noch so marginal- zukommen lassen würden.

Mit freundlichen Grüßen
Michael Winnen, Hagen

Vom 24.2.2011

Vom 26.7.2011

Hallo, hoch erfreut fand ich nach langem Suchen die Internetseite von Ihnen. Der Bericht über Hanno Menne war sehr interessant; u.a. auch ein Bericht über Bobo - Bodo Schmidt. Mit ihm war ich von 1969 bis 1970 sehr befreundet und habe ihn auf vielen Rennen begleitet. Es war eine wahnsinnige und verrückte Zeit. Meine ersten Fahrversuche habe ich in Begleitung von Bobo im Fahrerlager am Nürburgring gemacht. Auch sein Alter NSU mit Überschlagnbügel war die Sensation in Aachen und Umgebung. Manchesmal mußten wir vor der Polizei oder TÜV flüchten. Aber es war eine schöne Zeit und Bodo war ein richtig netter Kerl mit dem man Pferde stehen konnte. Ich erinnere mich gerne an eine Rennfahrerkneipe in der Wirichsbongardstraße, wo wir oft zusammen gesessen haben. Auch erinnere ich mich an Hildegard, damals Rennfahrerin aus Aachen, die - so hörte ich - auch verstorben ist. Sie hat manch gutes Wort bei meinen Eltern eingelegt, damit ich überhaupt mit auf die Rennstrecke durfte. War ja damals erst 18 Jahre. Leider ist Bodo im September 1983 bei einem Verkehrsunfall verstorben. Wir hatten uns noch im Juli 1983 für den Herbst verabredet. Dazu kam es leider nicht mehr. Ich bedanke mich ganz herzlich dass ich die Möglichkeit bekommen habe wenigstens noch ein Bild von Bodo auf Ihrer Seite zu finden. Falls Sie noch mehr Infos über Bodo haben würde mich das sehr freuen.

Viele Grüße Angelika Urta, ehemals aus Aachen

Neu im Club

Ein Bericht von Max Kirschbaum



Kaum ein Jahr dabei, aber schon fleißig aktiv. Wir, das Team Kirschbaum sind seit diesem Jahr erst Clubmitglieder und möchten uns jetzt noch einmal allen vorstellen.

Um die sportlichen Anfänge zu dokumentieren, müssten wir in die „wilden“ 70er zurückgehen, da mein Fahrer, Hans-Jürgen Kirschbaum, bereits zu dieser Zeit anfang, aktiv Motorsport zu betreiben. Wie die meisten in der heutigen Oldtimerszene, ist er bereits früher aktiv Rallyes, Slaloms und Ähnliches gefahren.

Meine eigenen sportlichen Anfänge sind dagegen viel leichter nach zu verfolgen, da sie erst im Jahr 2008 beginnen, als ich das erste Mal bewusst an einer Oldtimerrallye als Beifahrer auf unserer 1956er Isetta teilnahm. Diese Geschichten lassen sich aber auf unserer Website nochmal einzeln nachlesen.

Nach dem Eintritt in den DMV, waren wir auf der Suche nach einem aktiven Club und wurden von Bruno Hürttlen an die Ecurie verwiesen. Dies kam zustande, da es bei uns in Westfalen zwar noch eine Reihe von DMV-Clubs gibt, die wenigsten davon aber überhaupt noch in irgendeiner Form am Sport teilnehmen. So kamen wir vom Ruhrgebiet in die Euregio.

Der erste „Vorstellungsbesuch“ beim Clubabend kam und ich, Max Kirschbaum, durfte die Betreuung und Umgestaltung in die Hand nehmen. „Aktiv“ als Clubmitglieder traten wir das erste Mal bei der 14. Int. Oldtimer-Rallye Aachen, als Zeitnehmer der WP 1.2 und der WP 5, in Erscheinung.

Aber auch im Sport selbst sollten wir dieses Jahr viel unterwegs sein. Mit unserer Knutschkugel nahmen wir 2011 insgesamt 19 Oldtimerveranstaltungen, von denen wir 2 im Gesamt und 11 in der Klasse für uns entscheiden konnten, gemeinsam unter die Räder.

Dazu kommt noch ein Klassensieg von der Bergprüfung Vossenack, den mein Vater alleine einfuhr, während ich Walter Hörber bei der Kaiser Karl Classic vertrat und mich auf die „englische“ Art (Anmerk.d.Redaktion: TR 250) mit Regen auseinandersetzte. Am Ende der Saison folgte auch noch ein Ausflug zum Limburgia Trophaeum, bei dem ich Karl von Hoegen, mit verhaltenem Erfolg, durch die Weiten Belgiens und der Niederlande lotsen durfte.

Neben diesen Abstechern konzentrierten wir uns diese Saison vor allen Dingen auf den ADAC Classic Revival Pokal für Automobile (CRP) und den, in unserer Region omnipräsenten, ADAC Oldtimercup Westfalen-Lippe (OCWL). Während der OCWL uns überwiegend in der Heimat hielt, sollte uns der CRP als bundesweit ausgeschriebene Serie durch das ganze Land treiben. So fuhren wir von Trittau bis Heilbronn, nahmen tausende Kilometer auf uns, wurden am Ende mit dem Klassensieg und dem zweiten Platz im Gesamt für unsere Mühe belohnt und verpassten den Gesamtsieg nur um 0,048 Punkte. Im OCWL konnten wir einen dritten Platz in der Touristik erreichen, bei mehr als 13 Teilnehmern in Wertung und das alles mit dem, mit Abstand, kleinsten Auto im gesamten Teilnehmerfeld.

Um das Jahr über „in Form“ zu bleiben, riet uns ein Sportkamerad dazu, in regelmäßigen Abständen an Orientierungsfahrten teilzunehmen. Bei sechs Starts konnten wir dort 5 Klassensiege in der niedrigsten Klasse einfahren.

Als krönenden Abschluss dieser Saison konnten wir die Wertung „Rallye + Ori 75 + Oldtimer“ bei der DMV Landesgruppe Niederrhein für uns entscheiden und mussten uns im DMV Classic Cup nur unserem engen Bekannten und geschätztem Motorsportkollegen Armin Redmer geschlagen geben.

(Anmerk. d. Redaktion.: Und bei einer derartigen Zahl von Veranstaltung war es vorprogrammiert, dass die beiden auch noch Ori/Oldi-Clubmeister der Ecurie wurden. Glückwunsch !)

-Max Kirschbaum



Wir begrüßen neu im Club: Hans-Jürgen und Max Kirschbaum

Herzlich willkommen in der Ecurie!



Kirschbaum/Kirschbaum auf Strecke



2.v.l.: Max Kirschbaum; 3.v.l.: Hans-Jürgen Kirschbaum



Aufstellung zum Bergrennen in Vossenack. Unterhalb dieser Strecke querten wir die Straße anl. der berühmten WP „Mestringer Mühle“ 1976 und 1978 bei der Int. DMV-Rallye Aachen, 1978 DM-Lauf. Die WP auf feinstem Schotter incl. Wasserdurchfahrt war etwa 12 km lang.

Portrait Walter Hörber



Wir freuen uns auf Eure Portraits

Schaut doch mal auf die Ecurie-Homepage. Dort sind schon einige Mitglieder mit ihrem Porträts erschienen. Schreibt uns bitte Euren Beitrag, damit dieser veröffentlicht werden kann; um so attraktiver wird auch unsere Ecurie-Homepage. Nachfolgend stellen wir im neuesten Portrait Walter Hörber vor.



Waldi 1989

Portrait Walter Hörber

Ich kenne Waldi nun auch schon ewig. Irgendwo in Bayern geboren –was man unschwer hört- hat es ihn in die Rheinischen Gefilde verschlagen. Bald verwaltete er bei der Sparkasse Aachen das angelegte Geld der Clubkameraden. Viele Jahrzehnte (ab 1978) gab es einen etwa 10-köpfigen Wertpapierclub, den Waldi bezockte. Somit war er prädestiniert, auch die Geschäfte der Ecurie zu führen (ohne Zocken natürlich, stets korrekt.) Irgendwann mußte er dann auch mal Präsident werden und hielt somit stets die Ecurie-Fahnen hoch. Danke Dir dafür Waldi !

Ende der 70iger war die Zeit der Club-rallyes mit 800 m-WP's auf Bestzeit. Elmar Schauff holte sich Waldi ins Cockpit zuerst auf NSU, dann Audi 80. 1979 fuhren Sie die RKA, damals noch auf Schotter.

Als 1978 die Rallye Aachen (DM-Lauf) startete, wollte Waldi auch mal selbst auf einer WP zeigen, was er konnte. Kurzerhand legte Waldi –damals mit Beate- als einer der Helfer auf WP 1 (Vetschauer Berg) mal eben seinen Golf aufs Dach. Ich kam gerade vorbei und fuhr die beiden ins Krankenhaus am Boxgraben.

Jedenfalls hat er viele Jahre in den 80igern den heißen Sitz bei 200er Rallyes gedrückt mit Elmar Schauff, Joachim Heinen und Christoph Konik.

Heute ist Waldi ruhiger geworden: Mit unserem Chef (s.u.) fährt er regelmäßig Oldi-Rallyes, meist im EEC-Cup. Das Fahren in einem wenig wechselnden Team zahlt sich aus: Beim EEC-Cup liegt Waldi immer weit vorn (wenn er nur alle Termine wahrnehmen könnte!).

Und unsere eigene Oldtimer-Rallye Aachen wäre ohne Waldi gar nicht denkbar.

Fragen der Kontrollposten zu ihren Standpunkten werden stets sofort beantwortet.

Fit hält er sich mit Singen und Golfen. Leona unterstützt ihn dabei. Wegen mangelnder Auslastung kümmert er sich dann auch noch um Volleyball und Chinesen.



Hopp! geht doch! Schauff/Hörber 1989 (PSV Aachen)



Schauff-Hörber, RKA 1979



Porträt Walter Hörber



o.l. und M.: Keuser-Waldi: ein heute unzertrennliches Paar bei Oldfahrten



Konik-Hörber bei 200er 1989 Bitburg



Waldi 2011

Lieber Waldi, Du gehörst einfach zur Ecurie dazu !

Achtung! Es gibt neue Aufleber

Es gibt neue horizontale Ecurie- Aufkleber in schwarzen oder in weißen Lettern jeweils auf Transparent-Folie . Außerdem gibt es die runden rot-gelb-schwarzen Aufkleber in Originalgröße (ca. 12 cm) und kleiner (ca. 9 cm, s.u.) - Zu beziehen bei Walter Hörber. Jedes Mitglied sollte auf seinem Auto einen Aufkleber fahren. Hier die Muster 1:1 (der lange geht natürlich nicht komplett auf diese Seite):

ECURIE AIX-LA-CHAPELLE



DMV - Nachrichten

Kommentar: Der DMV ist wieder da!



Clubsport

Bekanntermaßen gab es im Clubsport mit der gegenseitigen Anerkennung der Verbandsausweise (DMV, ADAC, AvD, ADMV) immer wieder Schwierigkeiten, die nun jedoch der Vergangenheit angehören werden. Eine einschneidende Verbesserung wird es im Clubsportbereich nun mit der generellen Einführung der C-Lizenz durch den DMSB geben. DMV-Mitglieder erhalten 10 € Rabatt auf den Preis von 30 €. Mit der C-Lizenz ist die Teilnahmeberechtigung an allen Clubsportveranstaltungen in ganz Deutschland verbandsübergreifend und ganzjährig garantiert. Neben dem Clubsport wird es jedoch nach wie vor lizenzfreien Breitensport geben, für den der DMV-Mitgliedsausweis gilt. Weitere Informationen finden Sie in der nächsten INSIDE.

Details hinsichtlich der Abgrenzung dieser beiden Bereiche werden vom DMSB in Kürze veröffentlicht.

Versicherungsleistungen

Ab 2012 werden die mit dem DMV-Mitgliedsausweis verbundenen Deckungssummen der Sportunfall-Versicherung verdoppelt.

Der gemeinsam mit dem AvD entwickelte DMV-KOMPLETT-Mobilitätsschutz (Schutzbrief) als Ergänzung zum Anspruch auf Pannendienst im Inland wurde von den Mitgliedern sehr gut angenommen. Der Jahresbeitrag für diesen Schutzbrief von nur € 30,- bleibt unverändert und für Partner konnte er für 2012 sogar von € 20,- auf € 15,- gesenkt werden!

Mit dem DMV-KOMPLETT-Mobilitätsschutz profitieren Sie von einem breiten Leistungsspektrum und von zahlreichen Vorteilen, die Ihnen der DMV in Zusammenarbeit mit dem AvD bietet.

Hier die Wichtigsten: Schnelle und zuverlässige Pannen- und Unfallhilfe weltweit, medizinische Hilfe weltweit, 5-10% Bonus bei renommierten Reiseveranstaltern, wie z.B. TUI und Berge & Meer, Wert- und Vorteils-Schecks sowie Angebote zu Vorteilsbedingungen, auf gesonderten Wunsch jährlich 6 Ausgaben der Zeitschrift autoTEST, ... und vieles mehr! Nähere Informationen finden Sie auf unserer Website www.dmv-motorsport.de.

Achtung: Im Pannenfall bitten wir unbedingt die DMV-Notrufnummer **069-69 50 02 22** zu wählen und auf die DMV-Mitgliedschaft hinzuweisen. Die auf den älteren Mitgliedsausweisen vermerkte Telefonnummer ist nicht mehr gültig.

Alle Mitglieder erhalten mit der Beitragsrechnung für 2012 (Anfang Dezember) auch neue Mitgliedsausweise.

Jahreshauptversammlung und DMV-Meisterehrung

Die nächste Jahreshauptversammlung und die Ehrung der DMV-Meister finden am 4. Februar 2012 in Bad Hersfeld statt. Die offizielle Einladung sowie weitere Einzelheiten entnehmen Sie bitte der nächsten Ausgabe des Verbandsmagazins INSIDE.

Wir arbeiten mit Hochdruck daran, die Mitgliedschaft im DMV auch im Jahr 2012 angenehm und vorteilhaft für Sie zu gestalten – auch, um Anreize für neue Mitglieder zu schaffen.

In diesem Sinne

Mit freundlichen Grüßen

Ihre DMV-Geschäftsstelle



Termine 2012

Alle unsere Oldifahrer und Beifahrer sollten sich auch beim ECC anmelden, damit der Ecurie-Name möglichst oft vertreten ist. DMV-Landesgruppen-Siegerehrung war am 8.1.2012 in Düren-Niederau. Die Ecurie-HV mit Siegerehrung findet am Samstag 21.1.2012 um 19.00Uhr im Hotel Tychon, Raeren(Belgien) statt.

Als AKV-Rallye-Termin (kein ECC-Lauf) sollte man sich den folgenden Termin vormerken: 1./2.6.2012 um 11.00 Uhr.

Außerdem gibt's noch den DMV-Classic-Cup des Gesamt-DMV (alle Oldifahrten zählen!)

- 24.6.2012 15. Int. Oldtimer-Rallye Aachen der Ecurie
- Termine f. DMV-Classic-Cup LG Niederrhein standen b. Red.schluß noch nicht fest

Termine Euregio Classic Cup 2011:

	29. April 2012 Oldtimertreffen bei der DEKRA-AC www.msc-aachen.de (KEIN ECC-Wertungslauf)		24. Juni 2012 Int. Oldtimer-Rallye Aachen www.ecurie-aachen.de		15. bis 16. September 2012 Kaiser-Karl-Classic www.msc-aachen.de
	18. bis 19. Mai 2012 Int. Eschweiler Classic Tour www.ac-eschweiler.de		29. Juli 2012 Tour d' Eifel-Classic www.msc-hoefen.de		07. Oktober 2012 Eupen Rallye www.kistemann.be
	28. Mai 2012 Oldtimer-Classics Düren www.dmc-motorsport.de		18. August 2012 Int. Gold-Race Indeland www.ori-sport.de		17. November 2012 ECC-Meisterschaftsfeier Details folgen zu gegebener Zeit...



An: ECC e.V. | c/o Dieter Heinen | Heistermer Str. 51a | 52249 Eschweiler oder Fax: 02403-25334

Einschreibung zum Euregio-Classic-Cup 2012

Name: _____ Vorname: _____

Strasse, Nr.: _____ PLZ, Ort: _____

Geburtsdag: _____ Fon/Fax: _____

Email: _____

Club: _____

Fahrzeug Marke: _____ Modell: _____

Baujahr: _____ Kennzeichen: _____

Die Einschreibgebühr in Höhe von € 25,00 wird überwiesen auf das Konto 1070501004 bei der Sparkasse Aachen (BLZ: 390 500 00); Kontoinhaber: Euregio-Classic-Cup e.V.; Stichwort: „ECC2012“.

Die Einschreibung wird erst mit Zahlungseingang der Einschreibgebühr wirksam. Eine rückwirkende Wertung ist ausgeschlossen. Mit der Einschreibung erkläre ich mich mit der Veröffentlichung meines Namens, Ort/ Club und Fahrzeug einverstanden.

Ort/Datum: _____ Unterschrift: _____

Goggo Club



Weitere Infos: Karl von Hoegen
Tel.: 0241 - 52 16 80 Privat
Tel.: 0241 - 52 62 71 Geschäft
Fax: 0241 - 52 63 81 "
Handy: 0170 - 902 903 7
E-mail: v.hoegen@t-online.de

GLAS

Automobil-Club International e.V.
Stammstisch Aachen

GOGGO – News 2012

Vorläufiger Terminkalender (ohne Gewähr) auch unter: <http://aachen.glasclub.de>

Stammstisch-Lokal: Restaurant Königs, Freunder Landstr. 114, 52078 Aachen-Brand, Te.: 0241-563335

Stammstisch ist immer der 1. Freitag in einem ungeraden Monat:

Freitag, den 06. Januar, 02. März, 04. Mai, 06. Juli, 07. September u. 02. November

Frühjahrsausfahrt: Sonntag, den 15. April 2012

Herbstausfahrt: Sonntag, den 21. Oktober 2012

Tipps u. Termine für Ausstellungen, Club-Treffen und empfehlenswerte Oldtimer-Rallyes.

- 14. - 15. Jan. Inter Classics & Top Mobil in Maastricht, Info unter Tel.: 0031-43-3838383, www.ic-tm.nl
- 4. – 5. Febr. Bremen Classic Motorshow im Messe Centrum, Info Tel.: 0421-3505260, www.classicmotorshow.de
- 16. – 18 März Retro Classics Stuttgart, Info: www.retroclassics.de (Glas-Club-Stand)
- 21. - 25. März Techno Classica Essen, Info Tel.: 02407-17300, www.siha.de (Glas-Club-Stand in der Galerie)
- 28.3. - 01.April Coppa-Europa-Rallye, 1300 km durch 8 Länder, Ziel in Aachen, Info: www.coppa-europa.org
- 15. April Frühjahrsausfahrt (GLAS + Goggo Stammstisch Aachen), Info u. Anmeldung siehe oben
- 29. April MSC Aachen Oldtimer Treffen und Ausfahrt, Aachen Rottstraße bei DEKRA, www.msc-aachen.de
- 27. - 30. April "Anlässern" des Berliner Glas + Goggo-Stammstisches, Info: Peter Angerer, Tel. + Fax: 030-815 58 89
- 18. - 19. Mai Eschweiler Classic Tour, Touristische u. sportl. Oldtimerfahrt, Info: www.eschweiler-classic-tour.de (ECC)
- 25. – 28. Mai Jahrestreffen des Glas-Automobil-Club in Interlaken (Ch)
weitere Infos Programm u. Anmeldung unter www.glasclub.org, siehe unter Jahrestreffen
- 28. Mai DMC Oldtimer-Fahrt Düren, www.dmc-motorsport.de (ECC)
- 2. Juni "The Race" Oldtimer-Rallye des AKV, Info: www.akv.de
- 24. Juni 15. Int. Oldtimer-Rallye der ECURIE Aix-la-Chapelle e.V., (ECC) Info + Anmeldung: Karl von Hoegen s.o. oder www.ecurie-aachen.de



Goggo Club

- 5.-9. Juli Le Mans Classic, Info: Jürgen Wendt oder Eric Matern
- 13.- 15. Juli Rheinbach classics, Info. www.rheinbach-classics.de
29. Juli Tour d'Eifel, MSC Höfen, www.msc-höfen.de, (ECC)
- 4.– 5. Aug. Schloß Dyck Classic Days, mit GLAS-Club + Stammtisch Stand, www.schloss-dyck-classic-days.de
- 10.– 12. Aug. AvD Oldtimer-GP auf dem Nürburgring, www.avd.de (GLAS-Club Treff bei den BMW-Clubs)
11. Aug. Int. Gold-Race, 3 Länder Oldtimer-Rallye, Start in Jülich, Info: www.ori-rallye.de (ECC)
- 1.- 2. Sept. Stadtpark Revival Hambrug, Info: www.motorevival.de (mit großer GLAS-Beteiligung am Start!!!)
- ? [Dwergenautoclub](http://www.dwergenautoclub.de) (Kleinwagentreffen) weitere Info siehe unter www.glasclub.de oder Manfred Schmitz
- ? Rotary-Oldtimer-Days-Monschau, (Oldtimer Rallye), www.rotary-oldtimer-days-Monschau.de
9. Sept. Oldtimer Treffen, Zinkhütterhof in Stolberg
- ? Int. Oldtimer Roller-u. Kleinwagentreffen Schiefbahn, Info: H.D. Servos, Tel.+Fax.: 02161-601416, www.kleinwagenfreunde.de oder Manfred Schmitz
- 15.- 16. Sept. Kaiser Karl Classic des MSC Aachen, Tel.: 0241-551261, www.msc--aachen.de (ECC)
7. Okt. 7. Eupen Rallye, Marc Kistemann, Info: www.Kistemann.be (ECC)
- 13.- 14. Okt. Veterama Mannheim (Glas-Club-Stand) immer ein Besuch wert!!!
21. Okt. Herbstauffahrt (GLAS + Goggo Stammtisch Aachen) Info u. Anmeldung siehe oben
- 27.- 28. Okt. Limburgia Trophaeum Rallye, Rene Smeets u. Rudolf Dittmann, www.limburgia-troph.org
10. Nov. Int. Rallye Köln-Ahrweiler (Youngtimer-Trophy) Mayschoß/Ahr, www.r-k-a.de
17. Nov. Meisterfeier Euregio-Classic Cup
(alle Angaben ohne Gewähr)

! Weitere Motorsport- und Rallye-Termine siehe auch unter: www.euregio-classic-cup.de (ECC) www.fauquemont.nl, www.Boxenstop-tuebingen.de oder auch www.oldtimer.de siehe dort unter Termine: Ausfahrten + Rallyes oder Ausstellungen

Erinnerung an die Veranstaltergemeinschaft Rallye Düren-Aachen



REPORTAGE KLIMAANLAGEN

WHR! +++ ACHTUNG, LEBENSGEFAHR! +++ ACHTUNG, LEBENSGEFAHR! +++ ACHTUNG, LEBENSGEFAHR! ++

Das Killer-Kältemittel

In diesem Herbst werden die ersten Klimaanlage von Neuwagen mit dem umweltfreundlichen, aber gefährlichen Kältemittel HFO-1234yf befüllt. AUTO BILD zeigt im Laborversuch, was die Chemikalie bei einem Unfall anrichten kann

Wie ein Arbeiter aus dem zerstörten Atomkraftwerk Fukushima sieht Andreas Kornath aus, er trägt Gasmasken, Teflon-Anzug, Handschuhe aus speziellem Kunststoff und Gummistiefel. Die Schutzmontur wirkt angsteinflößend, doch sie ist notwendig, wenn der Chemieprofessor mit Fluorwasserstoff in seinem Labor an der Münchener Uni hantiert.

Fluorwasserstoff, auch Fluorwasserstoff genannt, entsteht, wenn das klimaschonende, aber hochentzündliche Kältemittel HFO-1234yf verbrennt, das zukünftig in Auto-Klimaanlagen gefüllt wird. Das zeigen Gutachten des Bundesamts für Materialprüfung und Versuche der Deutschen Umwelthilfe. Fluorwasserstoff ist ein tödliches Gift: „Schon eine handtellergroße Benetzung der Haut kann tödlich enden, wenn man nicht innerhalb weniger Minuten Gegenmaßnahmen ergreift“, erklärt Kornath (siehe Kästen Seite 59).

Für AUTO BILD führte der Chemiker ein Experiment durch, das die Wirkung von Fluorwasserstoff auf Hautgewebe zeigen soll. Ein Schweinekopf vom Schlächterhof wurde begast, mit erschreckendem Ergebnis: Nach kurzem Einwirken von insgesamt zehn Gramm Fluorwasserstoffgas verfärbt sich die Haut innerhalb einer halben Stunde dunkelgrau, die Augen trüben sich milchig. „Die graue Verfärbung ist ein Zeichen dafür, dass die Fluorwasserstoff in die Haut eingedrungen ist und mit dem Gewebe reagiert“, so Kornath. Hätte das Schwein noch gelebt, käme spätestens jetzt jede Hilfe zu spät.

Sämtliche Versuchsergebnisse sprechen also eine deutliche Spra-

che: Die Verwendung von HFO-1234yf in Auto-Klimaanlagen ist gefährlich. Ursprünglich sahen das wohl auch die deutschen Autohersteller so, die sich 2007 gemeinsam dafür entschieden hatten, als Kältemittel zukünftig das ungefährliche und billige CO₂ zu verwenden.

Dass reines HFO-1234yf sicher ist, glaubte bis vor wenigen Jahren nicht einmal sein Hersteller, der US-Chemiekonzern Honeywell. AUTO BILD liegt eine Präsentation vom Oktober 2006 vor, die ein Gemisch namens „Fluid H“ vorstellt, bestehend aus



Die Klimaanlage dieses VW Touran des Umweltbundesamts kühlt seit 2008 mit CO₂ (R744). CO₂ ist unbrennbar und hat einen noch geringeren Treibhauseffekt als HFO-1234yf

HFO-1234yf und einem Feuerlöschmittel. Laut Honeywell erfüllte „keine Substanz allein alle Produktionsanforderungen“. Das zielte auf die Brennbarkeit von HFO-1234yf ab, die durch Mischung mit dem Löschmittel beseitigt werden sollte. Eigentlich ein guter Plan, doch kurze Zeit später geriet das Feuerlöschmittel, eine Jodverbindung, unter Verdacht, am Ozonabbau in der Stratosphäre beteiligt zu sein. Im Jahr 2009 wurde deshalb seine Nutzung in der EU verboten – das Aus für Fluid H.

Fortan propagierten Honeywell und sein Partner Dupont reines HFO-1234yf als idealen Ersatz für R134a. Die Brennbarkeit wird seitdem von Befürwortern heruntergespielt, sie sei vergleichbar mit der von R134a. Dem widerspricht



Chemieprofessor Andreas Kornath von der Uni München in Schutz-Ausrüstung vor dem Versuchsaufbau

Experiment mit Schweinekopf



AUTO BILD zeigt die Wirkung von Fluorwasserstoff auf Gewebe und begast Schweineköpfe (Metzgerei-Abfall)



Klimamittel II



Was ist das Kältemittel HFO-1234yf?

HFO-1234yf (2,3,3,3-Tetrafluorpropen, Handelsnamen: Opteon yf oder H-1234yf) wird Nachfolger des Kältemittels R134a in Auto-Klimaanlagen. Das Global Warming Potential (GWP, misst den Treibhauseffekt) von R134a beträgt 1300 (GWP von CO₂ = 1), das GWP von HFO-1234yf liegt bei 4. Seit Anfang dieses Jahres dürfen in neuen Automodellen nur noch Kältemittel mit einem GWP kleiner als 150 eingesetzt werden. HFO-1234yf wurde 1946 an der Universität von

Ohio erstmals synthetisiert. Die Einzelsubstanz galt bis vor wenigen Jahren wegen ihrer Reaktivität als ungeeignet für Pkw-Klimaanlagen. Die meisten Patente für HFO-1234yf liegen bei den US-Chemiekonzernen Honeywell und Dupont, die zurzeit gemeinsam in China eine Fabrik errichten. Diese wird ab dem vierten Quartal dieses Jahres große Mengen des neuen Kältemittels herstellen. Mögliche Alternativen zu HFO-1234yf sind CO₂ (R744), Propan (R290) und Butan (R600).

Was kann bei einem Unfall passieren?



Wenn, beispielsweise bei einem Auffahrunfall, eine Leitung des Kältemittelkreislaufs im Motorraum abreißt, kann das unter hohem Druck stehende Kältemittel auf heiße Motorteile (Abgaskrümmer, Turbolader) gelangen. Temperaturen von 500 bis 700 Grad sind hier üblich. Bei diesen Temperaturen kann sich HFO-1234yf zu Flußsäure zersetzen oder in Brand geraten, das haben Ex-

perimente der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) gezeigt. Bei einem Versuch der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gelangte die entstandene gasförmige Flußsäure über die Lüftung in das Wageninnere. Nach dem Versuch (Foto oben) waren die Scheiben des Autos auf der Innenseite milchig verätzt, ein sicheres Zeichen für eine hohe Fluorwasserstoff-Konzentration.

Warum ist Flußsäure so gefährlich?

Fluorwasserstoff (chemisch HF) ist nicht nur ätzend, sondern auch giftig. Dr. Herbert Desel vom Giftinformationszentrum Göttingen beschreibt die Wirkung auf den menschlichen Körper: „Bei Inhalation von Fluorwasserstoff oder Flußsäure-Aerosol kann es zu Reizeffekten in den Atemwegen kommen, die sich in Luftdröhen- und Lungenerntzündung mit Atemnot und Fieber sowie Verätzungen äußern. Verätzungen führen oft zu tödlichen Komplikationen. Bei Hautkontakt kann bereits eine einprozentige Lösung das Gewebe stark schädigen. Nach Aufnahme in den Körper kommt es zu einer Erniedrigung des Kalziumgehalts im

Blut, wodurch lebensbedrohliche Herzrhythmusstörungen verursacht werden.“ Wegen dieser Effekte können schon sehr geringe Mengen Flußsäure tödlich sein, Experten gehen von deutlich weniger als einem Gramm aus. Die Behandlung nach einem Unfall muss unverzüglich beginnen, um die giftige Wirkung auf den Kalziumhaushalt zu begrenzen. Deshalb müssen an Orten, an denen mit Fluorwasserstoff gearbeitet wird, Gegenmittel vorhanden sein, die schon vor dem Eintreffen eines Notarztes verabreicht werden können.



Giftig und ätzend



Dr. Herbert Desel, Giftinformationszentrum der Uni Göttingen

Klimamittel III

REPORTAGE



Das Experiment

■ Professor Andreas Kornath vom Institut für Chemie der Ludwig-Maximilians-Universität München hat für AUTO BILD folgenden Versuch durchgeführt: Schweineköpfe vom Metzger werden mit Fluorwasserstoffgas begast, um die Wirkung der Chemikalie auf Hautgewebe zu zeigen. Das Chemelabor ver-

fügt über einen leistungsfähigen Abzug, trotzdem muss Kornath eine umfangreiche Schutzausrüstung tragen (s. Seite 59). Dreimal werden die Schweineköpfe im Abstand von je fünf Minuten zehn Sekunden lang begast. Die verwendete Menge Fluorwasserstoff beträgt pro Kopf zehn Gramm. Diese Menge ist vergleichsweise gering, denn „wenn bei einem Unfall 600 Gramm Kältemittel verbrennen, entsteht mehr Flusssäure“, warnt Kornath. „Auch wäre die Reaktion bei lebendem Gewebe noch heftiger ausgefallen als in unserem Experiment.“ Die Schweineköpfe müssen nach dem Versuch als Chemie-Sondermüll der höchsten Gefahrenklasse entsorgt werden.

1



2



Das Video

Das Experiment gibt es auch als Filmbeitrag in der AUTO BILD iPad-App und unter www.aufbild.tv

3



■ Versuchsaufbau: Schweinekopf unter dem Labor-Abzug
 R1 Dreimal für je zehn Sekunden wird der Kopf mit Fluorwasserstoff begast. Das Gas wird sofort durch den Abzug nach oben weggesogen
 B3 Nach einer Wartezeit von etwa 30 Minuten hat sich der Kopf grau-schwarz verfärbt, ein Zeichen dafür, dass die Flusssäure in die Haut eingedrungen ist und reagiert

Kornath: „Es ist fast unmöglich, R134a zu entzünden. Dafür brauchen Sie mindestens 1000 Grad, und die finden Sie außen am Motor nicht.“ Aber das eigentliche Problem sei nicht die Brennbarkeit oder Reaktionsfreudigkeit, so der Chemiker – denn im Auto seien wir es gewohnt, mit Gefahrstoffen wie Benzin, Bremsflüssigkeit oder Katheriesäure umzugehen: „Das Katastrophale ist die Flusssäure, die bei der Zersetzung von HFO-1234yf entsteht.“

Wenn Entflammbarkeit von Pkw-Kältemitteln aber kein Thema ist, dann kämen auch billige Kohlenwasserstoffe wie Propan in Frage. Sie werden in Australien seit Jahren erfolgreich als Ersatz für R134a verwendet und ohne vorherige Umrüstung in alte Anlagen eingefüllt.

Geld ließe sich mit Propan allerdings kaum verdienen, der Kilopreis liegt unter einem Euro. Für HFO-1234yf muss der Kunde voraussichtlich 150 bis 200 Euro kalkulieren. Honeywell-Sprecherin Sabine Chmielewski begründete den hohen Preis gegenüber AUTO BILD mit den Kosten, die bei der Entwicklung von HFO-1234yf entstanden seien. Tatsächlich wurde die Substanz schon 1948 erstmals hergestellt. Entwicklungskosten gab es für Honeywell trotzdem: der vor 65 Jahren beschriebene Syntheseprozess musste modifiziert werden – um überhaupt patentierbar zu sein.

Dass HFO-1234yf gegen alle Bedenken international als Kältemittel zugelassen wurde, ist nach Ansicht von Branchenexperten geschickter

Lobbyarbeit und der Verflechtung von Chemie- und Autoindustrie geschuldet. Die Autohersteller kauften bei Honeywell und Dupont schließlich nicht nur Kältemittel ein, sondern auch einen großen Teil ihrer Kunststoffe – und wollen das auch in Zukunft tun. So lässt sich erklären, dass der VDA 2009 seine Selbstverpflichtung für das Kältemittel CO₂ zurücknahm und sich für eine teure, patentierte Risikochemikalie entschied. Offizielle Gründe: Die CO₂-Klimaanlage kostete pro Auto rund 100 Euro mehr, und man wolle eine nationale Inselektion vermeiden.

Solche Inselektionen finden jetzt im kleinen Maßstab statt: Die Stadtwerke Jena lassen zukünftig ihre Busse mit CO₂-Klimaanlagen ausrüsten. Der Anschaffungspreis für die CO₂-Technik liege zwar höher, so ein Sprecher der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft, jedoch amortisiere er sich nach wenigen Befüllungen. CO₂ sei eben viel billiger als das teure HFO-1234yf.

FAZIT

■ Die Entscheidung für HFO-1234yf habende deutsche Autohersteller bereits getroffen – gegen alle Bedenken. Bleibt abzuwarten, ob sie ihre Rechnung ohne die Neuwagenkäufer gemacht haben. Viele werden Autos den Vorzug geben, deren Klimaanlage noch mit R134a kühlt. Denn das E10-Desaster zeigt uns: Der Verbraucher hat die Macht!

Frank Rosin



... und die ersten Autos sind schon da

■ Auf der IAA stehen die ersten Autos, die mit dem neuen Kältemittel ausgerüstet sind. Suzuki kommt mit dem Swift Sport, Mazda mit dem Pkx-10 BT 50 und Renault mit einem „der neuen Elektrofahrzeuge“. Und welche deutschen Autos sind betroffen? Darüber herrscht Rätselraten. Die heimischen Hersteller äußern sich zum Thema nicht selbst, sondern lassen den Branchenverband VDA

sprechen. Der wiederum verweigert die Aussage „aus wettbewerbsrelevanten Gründen“. Wohl fühlt sich der VDA bei der Entscheidung für HFO-1234yf offenbar nicht. So bleibt dem Kunden nur der Blick unter die Motorhaube, wo sich Hinweise auf das verwendete Kältemittel befinden sollten. Die Unsicherheit der Hersteller ist berechtigt: Nach der AUTO BILD-Besucherstaltung (Hefte 37/2009, 23/2010, 5/2011, 22/2011) wandten sich Neuwagenbesteller an die Redaktion, um zu erfahren, ob in ihrem Auto bereits HFO-1234yf verwendet wird – und gegebenenfalls die Bestellung zu stornieren.



Der neue Mazda BT-50 (oben) und der Suzuki Swift Sport kühlen bereits mit HFO-1234yf





Kröten gegen Rennstrecken - Umweltzonen

Rennstrecke Bilster Berg

Auto-B 14.10.2011

Geburtshelferkröte in Gefahr?



Grundsteinlegung am Bilster Berg: Schon Mitte 2012 soll die Strecke fertig sein. Anwohner und der BUND reichten jetzt Klage ein

Der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) sowie fünf Anwohner haben gegen den Bau der Test- und Rennstrecke „Bilster Berg“ bei Höxter (NRW) Klage eingereicht. Der BUND bezweifelt, dass Gutachten zum Lärm- und Artenschutz umfangreich genug gewesen sind. Die Naturschützer sehen bei einem Betrieb der Rennstrecke diverse Vogel- und Säugetierarten bedroht, darunter Wildkatzen, Gemeine Geburtshelferkröten und Haselmäuse. Zudem sei bei den Lärmberechnungen nicht von der Vollaustattung der Strecke mit bis zu 45 Fahrzeugen gleichzeitig ausgegangen worden. Der BUND verzichtete auf ein beschleunigtes Verfahren, da es seit

dem Baubeginn Ende September zu umfangreichen Rodungen gekommen und der ökologische Schaden bereits entstanden sei. Der Kreis Höxter genehmigte Abholzungen und Bau- und weist alle Anschuldigungen von sich. Die Bauarbeiten laufen weiter. Die 4,2 Kilometer lange Strecke entsteht auf dem Gelände eines ehemaligen NATO-Waffendepots, schon Mitte 2012 soll alles fertig sein. Hinter dem Projekt steht Marcus Graf von Oeynhausen-Sierstorpf, der mit der größtenteils privat finanzierten Anlage nicht nur Hersteller, sondern auch Anbieter von Fahricherheitstrainings sowie wohlhabende Privatkunden locken will.

Umweltzonen AUTO BILD 21.10.11

Neue Umweltzonen drohen

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat die hessische Landeshauptstadt zur Einrichtung einer Umweltzone verpflichtet und damit der Klage einer Anwohnerin sowie der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) stattgegeben (Az.: 4 K 757/11). Das Land Hessen hatte die Einführung zuvor abgelehnt. Die Wiesbadener Umweltzone soll nicht nur - wie sonst oft im Fokus - die Feinstaubbelastung verringern, sondern auch den Stickstoffdioxidgehalt (NO₂) der Luft. „Durch den Ausschluss alter Autos aus den Städten versprechen wir uns einen Rückgang des

NO₂-Gehalts“, begründet Barbara Göppel von der DUH die Klage. Eifische Städte, die wie Wiesbaden keine Feinstaub-Probleme hatten, könnten nach dem Urteil zur Errichtung von Umweltzonen gezwungen werden, um NO₂-Werte zu senken. Die DUH plant bereits eine weitere Klage gegen die Stadt Mainz, sollten andere Maßnahmen (Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs) die NO₂-Belastung nicht reduzieren. Der Nutzen von Umweltzonen als Mittel gegen NO₂ ist jedoch umstritten. So lassen Analysen von Stickoxidwerten des Umwelt-



bundesamtes keine Verbesserung der Luftqualität erkennen. Verglichen wurden die Werte in Städten vor und nach der Errichtung von Umweltzonen. Ob Hessen dem Urteil folgt, ist nicht sicher. Die Landesregierung wolle mit der Entscheidung zunächst auf die schriftliche Begründung des Urteils warten, so ein Sprecher des Wirtschaftsministeriums.

Umweltzonen 4.11.2011

AUSGABE 42/2011
Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat die hessische Landeshauptstadt zur Einrichtung einer Umweltzone verpflichtet

Umweltzonen bringen keine Luftverbesserung. In Hagen

gab es zum Beispiel zu Weihnachten und Silvester bei geringem Autoverkehr höhere Belastungen als an normalen Tagen. Das ist doch eine Lachnummer. Was soll der zusätzliche Schilderwald?

Mikhael Wierem, SPD Hagen

NO₂-Ausstoß in Wiesbaden

Stickstoffdioxid in Mikrogramm pro m ³ Luft in Wiesbadener Straßen	> 60	■
	> 52	■
	> 48	■
	> 44	■
	> 40	■
	> 36	■
	> 32	■
	> 29	■

Schilderrätsel

Der Beruf des Schilderaufstellers scheint eine krisenfeste Sache zu sein. Wenn der Eindruck nicht täuscht, vermehren sich die Dinger weiterhin. Oder werden ausgetauscht, im Namen der Sicherheit, versteht sich. Wo voriges Jahr auf der Landstraße noch Tempo 100 erlaubt war, gilt jetzt 80, wo 80 gestattet war, gilt 60. Das Überholverbot fängt man noch ein Stück früher an und hört später auf. Das mit der Sicherheit ist natürlich grundsätzlich lobenswert, doch wenn man so durch die Gegend fährt oder fahren muss, wird man das Gefühl nicht los, dass einem unsere fürsorgliche Obrigkeit überhaupt kein eigenes Urteil mehr zutraut. Jede dusselige Kurve reglementiert. Während der Fahrt auf der Autobahn wechseln Tempobegrenzungen - 120, freie Fahrt, 100, 130 - manchmal im Takt von nur einigen Sekunden. Und schon verlangt das nächste Schild nach Aufmerksamkeit. Einfach nur noch verwirrend. Hier jetzt plötzlich Tempo 100 wegen „Straßenschäden“? Die Piste ist doch ganz okay, woanders jedenfalls oft viel schlechter. Oder: Kilometerweit kein Limit, dann eine halbe Stunde Tempo 100 - gleiche Autobahn, gleiche Landschaft. Da wittert der Verkehrsteilnehmer Willkür. Möglicherweise zu Unrecht. Aber er fragt sich trotzdem immer wieder: Wer sind die Leute, die die Schilderaufsteller in Gang setzen? Wer kontrolliert sie? Gehen sie vielleicht sogar nach einheitlichen Kriterien vor, die der Autofahrer nicht zu erkennen imstande ist?

Clubmeisterschaft 2011



Hans-Jürgen und Max Kirschbaum hier bei d. Siegerehrung Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe

Teilnehmer	Ges.Pkte	
ORI+Oldi		
Kirschbaum, Hans-Jürgen	219,7	Clubmeister Oldi u. total
Kirschbaum, Max	210,7	Clubmeister Ori
Keuser, Rainer	64,1	
Hörber, Walter	54,1	
Döhringf, Rolf-K.	52,7	
von Hoegen, Karl	45,3	
Dentzer, Ronni	35,1	
Dentzer, Yvonne	21,4	
Winnen, Michael	17,6	
Tönissen, Stefan	5,5	
Grieser, W	3,3	
Grieser, Christel	3,3	
Rallye		
Winnen, Michael	22,1	Clubmeister Rallye
Mühlsiegl, Patti	12,8	

Es nahmen 14 Teilnehmer teil, bei insgesamt 45 Veranstaltungen war die Ecurie vertreten. Herzlichen Glückwunsch den Siegern und allen Platzierten.

Diesen wichtigen Termin bitte nicht vergessen:

Jahreshauptversammlung mit Clubmeisterehrung am Samstag, 21.1.2012 um 19.00 Uhr.
Dieses Mal im Hotel Tychon, Aachener Str. 30, B-4731 Raeren (Belgien)



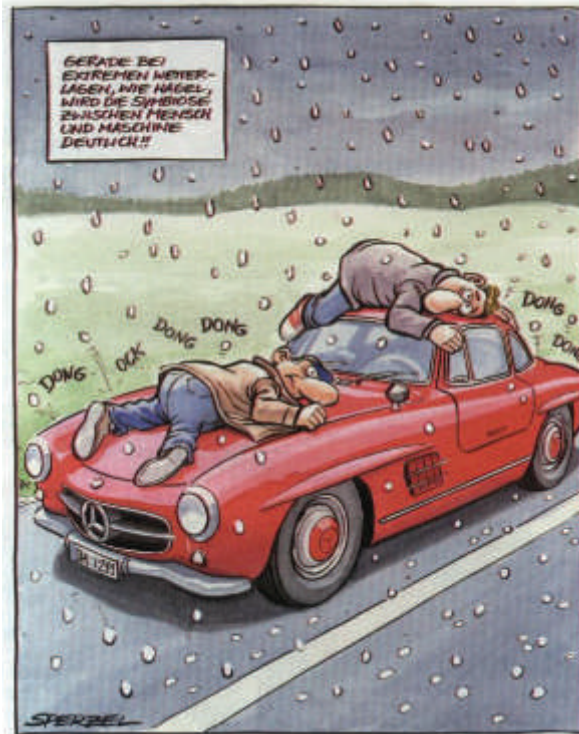
Auch so sieht „transportare“ aus

ORIS-Rallye 1972 MIWI mit Jürgen Böhmer in den Weinbergen: Crash nach Verfahrer. Die beiden 02 sahen etwa gleich aus. Immerhin schlossen wir noch mit 10. Platz in der Gaumeisterschaft ADAC Nordrhein ab, welche damals richtig viele Teilnehmer aufwies.



u.l. und u.r. Westerwald-Rallye 400 im Jahre 1981: MiWi mit Volker Tschorn

Sehr witzig



KOMMT DIE PKW-MAUT?



Ford Sportpokal II 1975

Ein Ford Escort RS errang den Gesamtsieg der Ostafrika-Safari-Rallye 1972, der wohl schwersten Rallye der Welt. Drei weitere Escort RS belegten die Plätze 3, 4 und 7. Eine beruhigende Erfahrung in Zuverlässigkeit. Für jeden Ford.

Ford Escort Sport. Seine Stärke macht besonnen.

Seine Stärke: 72 PS, in 15,2 Sekunden vom Stand weg auf 100 km/h. Verbreiterte Spur durch 5,20 m breite Felgen, selbsttätig verstellbare 165 SR 13 Kotflügel, verstellbare Kühlergrill und Heckblende metallschwarz.
Schwarzer Innenraum mit Sportausstattung, Drehzahlmesser, Sportlenker und Knüppelschaltung. Sportprüfstand, Fahrwerk, Getriebe und der 1,3-l. Iler GT-Motor. Escort Sport. Seine Stärke macht besonnen. Das Stärke auch Spaß macht, erfahren Sie auf einer Probefahrt beim Ford-Händler.
Spieß am frühen Morgen mit Ford.

Escort - Turis - Golf - Cors - Granada - Transit

FORD ESCORT

Ford Sport-Pokal 1975



Ford hat ein Herz für Sportwagenfahrer. Ob mit einem Renn-Capri bei der Tourenwagen-Europameisterschaft oder mit einem Serien-Escort bei einem nationalen Slalom – jeder, der mit einem Ford Motorsport treibt, kann mitmachen und Geld gewinnen.

Und das bietet der Ford Sport-Pokal:

- Voller Versicherungsschutz bei jeder Sport-Veranstaltung.
- Hohe Geldpreise. Der Gewinner des Ford Sport-Pokals erhält 15.000 Mark, und selbst bis zum 30. Platz gibt es noch Geldpreise.
- Gerechtes Punktsystem für alle. Ganz gleich, ob man an einem Weltmeisterschaftslauf teilnimmt oder an einem nationalen Bergrennen.

Die Ausschreibung zum Ford Sport-Pokal 1975 (mit Anmelde-Karte) gibt es bei jedem Ford-Händler. Oder direkt bei:



Ford-Werke AG
Motorsport-Abteilung (E/DP-5)
„Sport-Pokal“
5 Köln 60
Emdener Straße



Hainbach/Linzen (+) im Ziel der 4. Int. DMV-Rallye Aachen nach dem Gewinn der DRM 1978 auf ihrem Escort
(Foto vom Deckblatt der ONS-Mitteilungen 11/12/1978)

Ohne Matter platter



Abgebildet wird hier eine Annonce in den „ONS-Mitteilungen“ (heißt heute DMSB „Vorstart“) aus den 70ern. Später wurde die Bezeichnung in ONS geändert (=Oberste Nationale Sportkommission), DMSB: Deutscher Motor Sport Bund e.V. in Frankfurt a.M.

Die Sicherheit...

...für jeden Fall!

**So selten, wie Elefanten auf Bäumen sitzen,
so häufig könnte Ihnen einer auf's Autodach fallen.**

Dieser Gedanke ist nicht abwegig. Bedenken Sie einmal, welche Kräfte bei einem Überschlag auftreten. Das kommt dem Gewicht eines ausgewachsenen Elefanten schon ganz schön nahe.
Ohne Überrollbügel oder Überrollkäfig würde mancher ganz platt dreinschauen.
Daß unsere Überrollbügel einen ausgewachsenen Elefanten tragen, haben wir auf der „ESSEN MOTORSHOW - Jochen Rindt Show“ bewiesen.
Der Elefant 'KALANAK' brachte damals ein Lebendgewicht von 5 Tonnen auf die Waage bzw. auf unsere Überrollbügel.
Daß wir in jedem Fall Wert auf die Sicherheit im Motorsport legen, zeigt unsere Produkt- und Leistungspalette:
Feuerlöscher, Sport- und Schalensitze, Sicherheitsgurte, Spezialteile und Spezialanfertigungen für Rallye- und Rennfahrzeuge, Vorbereitung von Komplettfahrzeugen und Service vor Ort (der Matter-Motorsport-Service-Bus ist mit Stromaggregat und Schweißgerät ausgerüstet und hilft kostenlos). Wir senden Ihnen gerne weitere Informationen. Schreiben Sie uns!

**Matter + Obermoser
GmbH + Co. Tbj KG
Industriegebiet
7523 Graben-Neudorf
Telefon 07255/5071
Telex 07822215 toj d**



Ecurie bei der DMV-Landesgruppe ein Beitrag von Max Kirschbaum

Ecurie bei der Landesgruppe in aller Munde

Die Ecurie Aix-la-Chapelle konnte sich in diesem Jahr besonders in der DMV Landesgruppe Niederrhein hervorheben.

Im Jahr 2011 erhalten alleine 5 Mitglieder das Bronzene Sportabzeichen des DMV. Ronald Dentzer, Rainer Keuser, Walter Hörber, Hans Jürgen und Max Kirschbaum werden mit dieser Nadel ausgezeichnet.

Bereits zur 14. Internationalen Oldtimer-Rallye Aachen wurde Michael Winnen mit dem Sportabzeichen in Groß Gold, der zweithöchsten Auszeichnung des DMV, geehrt.

Eine weitere erfreuliche Nachricht ist, dass Ronald Dentzer mit der DMV Treuenadel in Silber für seine 40 jährige Mitgliedschaft im DMV geehrt wird.

Die gemeinsame Wertung Rallye + Ori 75 + Oldtimer konnten die Neumitglieder Hans-Jürgen und Max Kirschbaum für sich entscheiden, vor Rainer Keuser, der den 3. Platz belegte. Die weiteren Mitglieder belegen die Plätze 4-7 in folgender Reihenfolge: 4. Michael Winnen, 5. Walter Hörber, 6. Karl von Hoegen und 7. Ronald Dentzer.

Der DMV NRW Classic-Cup geht dieses Jahr an Karl von Hoegen, vor Rainer Keuser und Walter Hörber. Hans-Jürgen und Max Kirschbaum belegten den 4. Platz, Ronald Dentzer erreichte Platz sechs und Michael Winnen Platz sieben. Damit ist dieser Pokal fest in der Hand der Ecurie.

Im DMV-Sportfahrerpokal konnten sich Hans-Jürgen und Max Kirschbaum den fünften Platz sichern, während sich Rainer Keuser Platz 17 von 60 Teilnehmern erkämpfen konnte. Weitere hervorragende Plätze belegten Walter Hörber mit Platz 19, Michael Winnen mit Platz 20, dicht gefolgt von Karl von Hoegen auf Platz 21 und Ronald Dentzer auf der 24.

Erwähnenswert ist noch, dass unsere Neumitglieder Hans-Jürgen und Max Kirschbaum im bundesweiten DMV Classic-Cup den zweiten Platz belegen konnten.

Wir möchten allen Aktiven der Ecurie zu diesen Ergebnissen gratulieren und ihnen dafür danken, dass durch ihre Leistungen der Name „Ecurie Aix-la-Chapelle“ in den Ergebnislisten so oft zu lesen ist.

Vielen Dank und alles Gute für die Saison 2012!

-Max Kirschbaum



Rolf Döhring auf seinem Datsun 240 Z in Eupen 2011

Die guten alten Zeiten



AVZ / Nr. 88 — Mittwoch, 14. April 1976



Pokale für die Sieger der 18. PSV-Grenzlandfahrt: Mit nur 10 Strafpunkten wurde das Team Hans Münster (Bildmitte) und Irene Ollfisch von der Ecurie Aix la Chapelle Gesamtsieger der Orientierungsfahrt. Links Sportleiter Hans-Werner Lorenz, vierter von links der Leiter der PSV-Motorsportabteilung, Alois Spandel. Im Hintergrund die Klassensieger. (Foto: Hartmut Prüss)

Ein Motorsport-„Leckerbissen“

Polizeisportverein Aachen e. V. veranstaltete seine 18. Grenzlandfahrt

Aachen. — Eine Menge Geschicklichkeit und fahrerisches Können verlangte die Teilnahme an der 18. Grenzlandfahrt der Motorsportabteilung im ADAC des Polizeisportvereins Aachen 1923 e. V. am vergangenen Wochenende. In viermonatiger Vorbereitungszeit hatte Fahrleiter Uwe Debetz zusammen mit einigen anderen Vereinsmitgliedern die 123,7 km lange Strecke kreuz und quer durch den Kreis Aachen zusammengestellt. Insgesamt gingen 74 Teams an den Start. Davon erreichten 61 das Ziel in der Wertung. Gestartet wurde in vier Klassen und zwar Klasse 1 bis 1150 ccm, Klasse 2 bis 1200 ccm, Klasse 3 bis 1600 ccm und Klasse 4 über 1600 ccm. „Leckerbissen“ für die Motorsportamateure war übrigens ein Rundkurs auf dem Truppenübungsplatz Münsterbusch.

Bevor am Sonntagabend die Sieger dieser Orientierungsfahrt geehrt wurden, dankte der Vorsitzende der PSV-Motorsportabteilung, Alois Spandel, dem Vertreter des Straßenverkehrsamtes Aachen-Land, Büchler, der durch die schnelle Bearbeitung der Genehmigungsunterlagen diese Fahrt — sie war ursprünglich im Kreis Heinsberg vorgesehen — termingerecht ermöglichte.

Auf die erfolgreichsten Teams warteten zahlreiche Pokale. In der Klasse 1 siegte das Team Rösener/Dentzer (Ecurie Aix la Chapelle) vor Mattner/Elmar (Burgring Nideggen) und Breilbach/Wüst (MC Raren-Roelgen). Sieger in der Klasse 2 wurde das Team Novak/Schilder (GMC Walheim) vor Nickels/Lammertz (MSC Bossweiler) und Wentzen/Wolters (Ecurie Aix la Chapelle). Erfolgreichstes Team in der Klasse 3: Münster/Ollfisch (Ecurie Aix la Chapelle) vor Schnitzler/Schilder und Peters/Heinen (beide GMC Walheim). In der Klasse 4 siegte das Team Oll/Schulte (Ecurie) vor dem Team Berkard/Schlösser (Ecurie) und Huppertz/Schilder (GMC Walheim). Bei der Mannschaftswertung belegte Ecurie Aix la Chapelle den ersten Platz vor GMC Walheim und MSC Aldenhoven. Gesamtsieger der 18. PSV-Grenzlandfahrt wurde das Team Hans Münster/Irene Ollfisch (Ecurie Aix la Chapelle) vor den Vereinskameraden Oll/Schulte und dem Team Schnitzler/Schilder vom GMC Walheim.

Besonders fair verhielt sich übrigens das Team Warneke/Nüssgens (Scuderia Roda), das Zeuge eines Verkehrsunfalles wurde und — ungeachtet des Zeitverlustes — ein Verletzter Erste Hilfe leistete. —hp.



MOTORING NEWS, WEDNESDAY, OCTOBER 27, 1959

Teutonic title

BRITISH aviators Tony Folland (left) and 1949 GMS Double Ayr winner Regan Wain (right) stand with German driver Michael Berg (right) in the cockpit of a 400 cc engine. The racing cars have been converted to 400 cc for the 1959 season. Folland and Berg (left) were the British Red Bull and Range Rover pilots. They also finished 1959 top position in the other classic, being last season's champions. The British leaders are Tony Folland. The race marks the end of the stranding as Folland has moved back to the U.K. although the plans to convert the cars to 400 cc are still in the air.



2. DMV-ECURIE-SLALOM

Sonntag, 25. Juni 1972
auf den Philips-Parkplätzen



Die guten alten Zeiten

Clubmeisterschaft aus 1971: Die Anzahl der Teilnehmer ist grandios

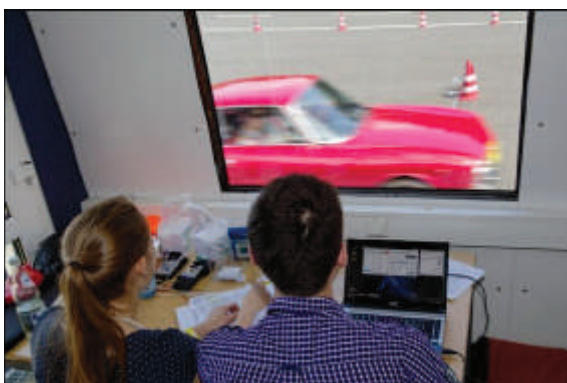
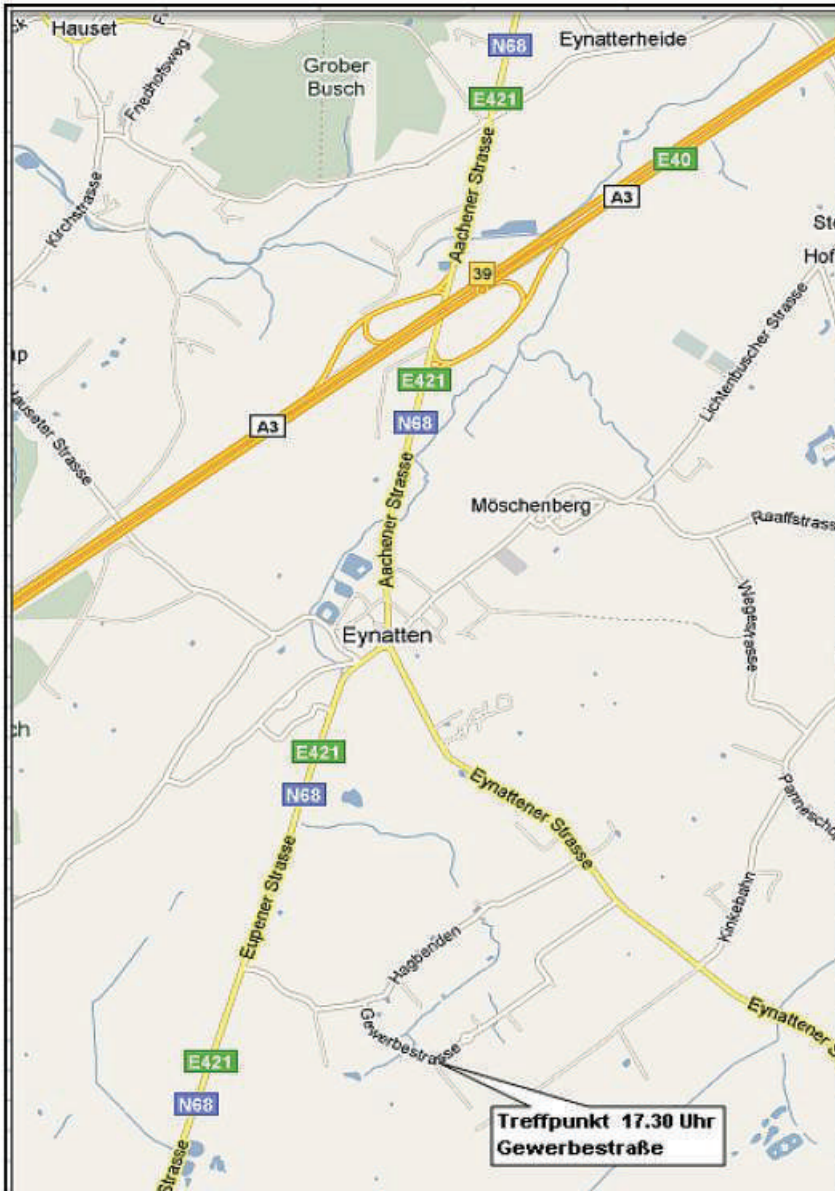
Vorläufiger Stand der Clubmeisterschaft vom 1.1.1971 (ohne Pistole)

Name	Punkte	IG Punkte	DMV Punkte	Fahrten
Michael Friedländer	252.875	30	9	11
Hanno Menne	251.350	--	18	10
H.-D. Lammertz	183.875	11	2	10
Reiner Jansen	183.875	11	2	10
Hans Münster	168.875	30	9	8
Martin Schunk	152.375	17	7	5
Uschi Schirbach	122.000	2	--	7
Leo Becker	121.750	3	--	4
K.-H. Lander	119.850	5	18	5
R. Baurmann	119.625	--	6	6
Carlo Hansen	82.375	--	--	9
Horst Becker	80.325	--	12	6
H.-J. Schindelwolf	75.125	10	6	4
Franz Houck	67.125	--	--	4
Marlies Weimer	65.500	1	--	5
Dieter Schunk	64.375	3	--	2
Heinz Paeper	62.750	2	6	3
Herald Frings	58.750	17	--	2
Hans Keller	53.450	--	--	5
Rolf Casper	53.375	--	7	4
Karl v. Hoegen	52.125	10	--	4
Josef Nickels	51.125	11	--	3
Jürgen Houck	42.375	--	7	4
Hans Heiliger	38.125	--	--	4
Michael Winnen	34.000	5	--	5
Willi Höpgens	32.125	11	--	2
Rolf Döhring	26.250	5	--	2
G. Baurmann	25.000	--	--	5
Wolfgang Ollfisch	19.500	--	--	1
Schaff	19.000	--	--	1
Willi Frohn	12.500	--	--	1
Gernot Kretschmer	6.875	2	--	1
Astrid Gummich	4.375	--	--	1
Knut Gummich	4.375	--	--	1
Helmut Tombach	1.250	--	--	1
Rudolf Stollenwerk	0.500	--	--	1

Clubübung Lichtschranke



Hier werden regelmäßig im ersten Freitag des Monats ab April 2012 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's bei Oldifahrten.





Limburgia 1977 und 2011

Schon 1977 (als wir ein Jahr Rallyepause hatten), halfen wir dem Stichting Rallye-Team Limburgia anlässlich der Int. Rallye Limburgia (Feuerfest) mit 2 Wertungsprüfungen aus (Buschmühle und Vetschauer Berg). Auch die Genehmigung besorgten wir den Holländern für den deutschen Teil. Dieses Jahr fuhren Mitglieder von uns die ca. 700 km lange Limburgia Trophaeum mit Oldis.

ORGANISATIE / ORGANISATION: Stichting RALLY TEAM LIMBURGIA - Venlo (NL)
M.A.C. Heusden - Heusden (B)

OFFICIALS:
WEDSTRIJDLEIDER / CLERK OF THE COURSE / DIRECTEUR DE LA COURSE: Pierre Smeets
Molenweg 11
Maasbracht (NL) Tel.: 04746-1951
ASSISTENTEN / ASSISTENTS / ADJOINTS: Eric Smeets
Ambachtstraat 3
Helchteren (B) Tel. 011-535711

René Smeets
Molenweg 11
Maasbracht (NL) Tel.: 04746-1951

Jac Smeets
Ninnesweg 72
Panningen (NL) Tel.: 04760-2186

SEKRETARIAAT / SECRETARY SECRETARIAT: Kitty Thomas
Oude Pastoriestraat 12
Maasbree (NL) Tel.: 04765-1666

Eric Smeets
Ambachtstraat 3
Helchteren (B) Tel.: 011-535711

SPORTCOMMISSARISSSEN / COMMISSAIRES / SPORTIVE MARSHALLS: W.C.A.M. Rey
E.W. Berger
J. Lambrechts Sr.
J.F.J. de Best
H.R. Hofstee
Drs. V.H.W. Hoorens

PROEVENCHEFS / CHIEF MARSHALLS / COMMISSAIRES DE ROUTE:
W. de Bot
W. Cremers
M. Cuypers
M. Doggen
F. Bemelmans
H. Bekx
H. Adriaans
G. Engels
G. Haanen
F. Heltzel
J. van Hertem
W. Krekelberg
H. Knippenberg
H. Koorn
H. van Emden
W. van Leeuwen
A. Mol
H. Münster
H. Fonteyne
H. Rings
G. Theunissen
P. Theunissen
P. van Stiphout
A. Staal
K. van Schenk Br
K. Stael
H. Sillen
J. van de Warent
M. Winne
J. van der Zalm

MET MEDEWERKING VAN / IN COOPERATION WITH / AVEC LA COOPERATION DE:
Trefcenter - Venlo
Océ-Nederland - Venlo
Garage L.v.d.Hombergh - Venlo (F)
GEBRA Garage - Venlo (GM)
Garage MATALUZZI - Heusden
Garage CLAES - Heusden (Opel)
V.Z.W. "De Oude Kring" - Heusden
Rode Kruis Afdeling Limburg
Organisatie D3Z B.A.C. Breda
Ecurie Aix la Chapelle
O.T.O Club Zolder R.C.V. Opgrimbie
O.T.A. Delft A.M.A.C. Amersfoort
A.C. "GAEF UM GAAS" - Venlo
M.A.C. Swalmen P.A.C. Posterholt

4^e internationale
limburgia rallye 1977
20-21 augustus



Stichting Rally Team Limburgia
MONZA Auto Club Heusden



Foto u.: René Goebels und Tina Stange auf Golf 1 in einer WP der Limburgia Trophaeum 2011

In memoriam Hanno Menne



ANZ D: 9.12.75

Seite 6 SPORT

Schnelle Autos und wenig Zeit

Der Aachener Hanno Menne stieg auf in die internationale Spitzenklasse der Rallyesportler

Von Harry Read

Aachen. — Buchhändler Hanno Menne (28), Aachener mit Wohnsitz im belgischen Moresnet, hat ein etwas seltsames Hobby: Er schreibt Gebetsbücher. Für Freunde von Pistenski und Volksgauff ist klar, was sich hinter der saloppen Bezeichnung verbirgt, nämlich die notierten Anweisungen für einen Rallyefahrer, die während des Wettbewerbs vom Beifahrer „heruntergebetet“ werden. Bei dem schnellen Hanno wurde dieses Hobby fast zum Beruf, ganze sechs Wochen ist er dabei, ansonsten hat er alle Hände voll zu tun, Rennstrecken zu inspizieren und die Vorbereitungen für das Team zu treffen. Das tut er sehr gewissenhaft und daher mit entsprechendem Erfolg: Er wurde mit dem Wiesbadener Reiner Altenheimer im Konzept eines Porsche Carrera deutscher Rallyemeister 1975.

Aachener Sponsor

Ein stolzer Erfolg für die beiden Privatfahrer, die sich vor allem der starken werksunterstützten Konkurrenz erwehren mußten. So mußte denn auch ein finanziär starker Mäzen her, in Fachkreisen Sponsor genannt. Die Rallye-Asse fanden Unterstützung bei einer Aachener Reifenfirma. In deren Farben rollte der Carrera um den Start und neulich ins Aktuelle Sportstudio des Zweiten Deutschen Fernsehens, wo die beiden Meister Reden und Antwort standen.

So worden Hanno und Fahrer Altenheimer denn auch herumgereicht — von Ehrung zu Ehrung. Die Stadt Mainz, die Stadt Wiesbaden, der ADAC, diverse Auto- und Zubehörfirmen, nie alle über-



Hanno Menne aus Aachen; Eifel Co-Pilot der Extraklasse. (Foto: Kube)

Interviews für interessierte Journalisten ganz zu schweigen... Der ganze Hummel liegt dem stillen und bescheidenen Aachener gar nicht. Seine Pokale und gewonnenen Schleifen stellt seine Sponsorfirma aus, ihm bedeutet der Lorbeer nichts. Hummel und Kräch passen nicht zu ihm und seinem Charakter, dem Schlüssel zu seinen Rennsporterfolgen. Ein Rallyefahrer muß, so meint er, vor allem psychologische Schwerstarbeit leisten. „Der Fahrer immer an sein Leistungslimit bringen, Ruhe ausstrahlen, ihn gleichzeitig aber auch loslassen, wenn's einmal gar zu rasant wird“, darin sieht er seine Aufgabe. Die Gewinner der Tour d'Europe und ähnlicher klassischer Rallyestrecken haben natürlich so manches Hintertreiben auf Lager. Wie die Geschichte, als nach einem Defekt bei der Bavaria-Rallye kurzer Hand ein winziges, aber wichtiges Ersatzteil bei einem zufällig am Wegesrand geparkten Pkw ausgebaut wurde, damit der Porsche wieder ansprang. Der Besitzer des Autos fand einen Zettel an der Scheibe, die Herren Rallyefahrer hatten keine Zeit, auf sein Erscheinen zu warten. Der Herr war aber Sportsmann, Ärger gab es nicht, zumal die Strecke gewonnen wurde.

Bei der „Monte“ dabei

Die Zeiten des erfolgreichen Rallyeteams Menne/Altenheimer aber scheinen gezählt. Hanno, der mit Orientierungsfahrten im Wagen des Aacheners Bodo Schmidt ganz klein begann, hat ein lukratives Angebot von einem berühmten Rallye-As. Wird man sich einig, dann stößt er schon bald in einem blauen Auto und fährt die Rallye Monte Carlo. Die berühmte „Monte“, der Traum eines jeden Motorsportlers...

AN D: 29.12.75

2000-DM-Spende für das Rettungswesen



AACHEN. — Die Spenden Aquila Grana Eifel in diesen Tagen drei Aachener, die ich rund ums Auto bzw. dem Verkehr besonders verdient gerichtet haben, so weit es ihre Helmschrift betrifft. Unsere Bild zeigt von links nach rechts: Oskar Gerdom, Vorsitzender der Verkehrswohlfahrt Aachen, Hanno Menne, der mit dem Wiesbadener Altenheimer zusammen-

deutscher Rallyemeister wurde und Willi Kauhsen, dessen Team für Alfa Romeo die Markenweltmeisterschaft errang. Willi Kauhsen nahm im Übrigen diese Ehrung zum Anlaß, um OB Malange einen Scheck in Höhe von 2000 DM zu überreichen, die sein Racing Team für das Aachener Rettungswesen gestiftet hat. (Foto: J. Schmidt)

Oskar Gerdom, Hanno Menne, Willi Kauhsen

Hanno füllte bis zu seinem Unfall im April 1978 einige Seiten in der Aachener Presse, und zwar unter der Rubrik überregionale Sport-Nachrichten. Der Name der Ecurie war damals stadtbekannt. Oskar Gerdom (links) war auch Leiter des Straßenverkehrsamtes und uns bei der Genehmigung der Rallye Aachen gut gesonnen. Immerhin gab es auf dem doch relativ kleinen Stadtgebiet von Aachen in den Jahren 1975, 1976 und 1978 drei WP's inkl. Buschmühle, 1978 sogar vier WP's.



Rückseite ONS-Mitteilungen 7/1981 mit Rallye Aachen

Diese Annonce erschien vielfach auf der Rückseite der ONS-Mitteilungen. In der Mitte unser Rallye-Schild der Int. 4. DMV-Rallye Aachen 1978 - Das „SHC“ war lange Zeit „das“ synthetische Öl, und der Nachfolger heißt heutzutage „Rally Formula“. Mobil war auch Mit-Sponsor der Rallye, '78.



Für Profis so selbstverständlich wie Start und Ziel.

Mobil SHC. Der Hochleistungs-Schmierstoff. Motorsport-bewährt.

Rallye-Europameisterschaft '74 und '79
Deutsche Rallye-Meisterschaft '74, '75, '76, '78 und '79
Deutscher Sportwagen-Pokal '79
Trans-Europa-Trophäe '79 und '80
Deutscher Berg-Pokal '78 und '80

Mobil SHC erhalten Sie bei Vertragswerkstätten, bei Mobil-Vertragshändlern, im Zubehörhandel und bei Aral-Tankstellen.