



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

V 2012



ECURIE INFO



Honorare



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1	Titelseite
2	Inhaltsverzeichnis
3	Titelbild und Editorial
4	Impressum
5	Vorstand
Sport	
6-8	Euregio-Classic-Cup 2012
9	AKV-Rallye 2012
10-14	15. Int. Oldtimer-Rallye Aachen 2012
15-16	MIWIs Rallyesaison 2012
17	Was ist aus den Wüstenschleifern geworden: „The Transporters“
18-19	RKA-Rallye Köln-Ahrweiler 2012
Verschiedenes	
20	In memoriam Hanno Menne/ Neumitglied H.Peter Menke
21	Honorare: Ecurie bei der DMV-Landesgruppe 6.1.2013
22	Wir begrüßen neu im Club Dr. Rolf Tiggemann
23	Neues Portrait: Rainer Keuser
24-25	DMV ist attraktiv
26	Termine 2013
27	Goggo-Club
28-31	Olympia-Rallye 1972
32	Stautobahn +Clubmeisterschaftsstand
33	Clubmeisterschaft 2012
34	Auch so sieht „honorare“ aus
35	Sehr witzig und ernst
36	Ein Bericht von Max Kirschbaum
37	Nockenwellen-Lyrik
38	Ecurie bei der DMV-LG - von Max Kirschbaum
39-40	Die guten alten Zeiten I
41	Clubübung Lichtschranke
42	Sportfahrer-Mobil SHC/Sachs-Pokal-Wertung West 1977
43	Neu in 2013
44	Rückseite: Toyota Starlet-Cup 1979

Titelbild und Editorial



Titelbild

- O. rechts EEC-Siegerpodest und darunter Karl von Hoegen bei der Limburgia
- O. links Kauhsen/Hörber vorm Öcher Rathaus (AKV-Rallye)
- O. rechts Kirschbaum-Kirschbaum Baron-Münchhausen 2011
- Rechts Schauff/Hörber bei der Club-Rallye Kamp-Lintfort 1978
Die Scuderia Blau-weiß Kamp-Lintfort war früher auch ein blühender Motorsportclub



Titel

Ehren, auszeichnen, verherrlichen findet in unserem geliebten Sport ziemlich oft statt. Auch in diesem Heft geht es um einige Ehrungen. Dazu fallen mir noch mehrere Redewendungen ein wie : „Ehre wem Ehre gebührt“ oder „Viel Feind viel Ehr“, „honoris causa“- ehrenhalber. Ehre ist keine Schande, sondern ein Wert, den wir uns erhalten sollten. Im Sport wird er gelebt.

EDITORIAL

Liebe Leser, es ist wieder so weit. Die Zeit ist reif für die 5. Neuauflage eines Ecurie-Infos in dieser Form. Die Form, das Layout und die Aufmachung sind beibehalten. An dieser Stelle möchte ich mich ganz besonders bei meinem Sohn Lothar bedanken, der mich „PC-mäßig“ unterstützt hat und ohne den das Ecurie-Info so nicht hätte erscheinen können, obwohl es für mich auch jetzt immer noch wochenlange Nachtschichten bedeutet hat.



Unter das **Motto „honorare“** möchte ich das neueste Clubbrundschreiben stellen. Honorare (lat.) bedeutet ehren, auszeichnen, verherrlichen. Es hat mich mit meiner Verbundenheit zum Latein daran erinnert, wie oft wir dies doch gerade in unserem geliebten Sport vorkommt.

Stets gibt es irgendwelche Siegerehrungen. An dieser Stelle möchte ich aber auch nochmals eine Lanze für das Ehrenamt brechen wie es in unserem Club auch der Fall ist, vor allem für den geschäftsführenden Teil des Vorstandes (Vorsitzender, Geschäftsführer, Sportwart). Ohne das Ehrenamt würde nichts bewegt. Man sagt ja auch „Der Fisch stinkt vom Kopf“. In der Ecurie würde ich aber zutreffend sagen: Der Fisch duftet gut und riecht ziemlich frisch. An dieser Stelle möchten wir deshalb den Dank an den Vorsitzenden und sein Gefolge für seine ehrenamtliche Arbeit aussprechen. Euer MIWI

Miwi 2012 auf dem Eider-Stauwerk (Nordsee)



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, Karl von Hoegen, Walter Hörber, Rainer Keuser, Max Kirschbaum, H.Peter Menke, Martin Schunk, Rolf Tiggemann und Michael Winnen (Redaktion)

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 des Selbstkostenpreises von 10 Euro ist das Club-Info auch für Externe erhältlich.



Miwi am 8.5.2011



Rechts: Hunsrück-jr.-Rallye 1990 mit Lothar Winnen und U.K. als Service

Wir lieben Kupferlegierungen!

WINNEN-Metall hat 80 Jahre Erfahrung im Recycling von NE-Metallschrotten und Spänen sowie der Herstellung spezieller Blocklegierungen. Wir stehen für höchste Qualität und individuelle Kundenberatung.

Mehr auf www.winnen-metall.de

Winnen-Metall GmbH & Co. KG, Iserlohn (Germany), +49 2371 4914



Aluminium Bronze // Aluminium Nickel Bronze // Messing // Sondermessing // Rotguss // Zinn Bronze

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: Karl von Hoegen
Telefon: +49(0)241 521680
v.hoegen@t-online.de

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

Organisationsleiter: Yvonne Dentzer
Dentzer@gmx.de
+49(0)1639748408

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 2012 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 15. 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 2013 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2013.



Vorstand 2012 mit Bruno Hürttlen (DMV, 3.v.l.) und den Clubmeistern Jürgen und Max Kirschbaum (rechts)



Euregio-Classic-Cup 2012

Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** hat sich rund um die Euregio-Region fest etabliert und geht in die 5. Runde und ist inzwischen Tradition geworden. Einen niederländischen Veranstalter findet man immer noch nicht, was dem Begriff „Euregio“ sicher angemessen wäre. Vielleicht ergeben sich durch die Teilnahme an niederländischen Old-Rallyes wie die Limburgia Kontakte, die einmal dazu führen könnten. Man könnte damit auch niederländische Fahrer an den Start bringen.



Ein Wolseley Hornet spezial aus 1933

Im fünften 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: im ECC-Cup:

Walter Hoerber auf Platz 2 im Gesamt (Vorjahr 12), *Rainer Keuser* auf Platz 28 (Vorjahr 9), *Rolf Döring* auf Platz 10, *Yvonne Dentzer* auf Platz 31, *Michael Winnen* auf Platz 44 (1. Veranstaltung).

Insgesamt schrieben sich 55 Teilnehmer (52 im Vorjahr) für 25 € ein. Jahres-Gesamtsieger wurden wieder *René Goebels* und *Tina Stange* auf ihrem *Golf 1* vor *Kremer/Schewior* (beide Jüchen und 2010 Gesamtsieger). Goebels/Stange fuhren pro Veranstaltung nur Punkte über 10,8 ein. Sie sind derzeit das Maß der Dinge und nicht zu schlagen.

Die eingeschriebene Teilnehmerzahl pendelt sich derzeit bei gut 50 ein. Eine dramatische Steigerung scheint angesichts der Entwicklung nicht zu erwarten zu sein. Der leichte Aufwärtstrend entspricht damit in etwa den ebenfalls steigenden Zulassungszahlen von Oldies in der BRD.



Rolf Döring auf Datsun 240 Z

Außer am ECC-Cup nahmen unsere Aktiven an der Limburgia, Württemberg-Classic sowie Läufen zum Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe und dem ADAC Classic Revival Pokal teil, neben Feuerfest-Rallyes und der RKA.



Euregio - Classic - Cup 2012

www.Euregio-Classic-Cup.de



Nr.	Name	Wohnort / Club	Eschweiler Classic Tour 18.+19.05.2012	Oldtimer- Classics Düren 28.05.2012	Int. Oldtimer Rallye Aachen 24.06.2012	Tour d'Eifel Classic 29.07.2012	Gold-Race Indeland 18.08.2012	Kaiser-Karl- Classic 15.+16.09.2012	Eupen-Rallye 07.10.2011	Gesamt Punkte	Platz
21	Goebbels, René	AC-Eschweiler	9,59375	10,84375	10,83607	40,01964	0,00000	10,81481	10,84848	43,34312	1
22	Stange, Tina	AC-Eschweiler	9,59375	10,84375	10,83607	40,01964	0,00000	10,81481	10,84848	43,34312	1
59	Kremer, Alexander	Jüchen	9,75000	10,68750	10,50820	10,60784	40,00000	8,03704	10,39394	42,19748	2
60	Schwior, Klaus	Jüchen	9,75000	10,68750	10,50820	10,60784	40,00000	8,03704	10,39394	42,19748	2
70	Heinen, Tina	Nörvenich	10,06250	10,37500	0,00000	10,80392	10,80000	0,00000	4,48485	42,04142	3
71	Müller, Hans-Günter	Nörvenich	10,06250	10,37500	0,00000	10,80392	10,80000	0,00000	4,48485	42,04142	3
37	Magenheimer, Dr. Jens	Aachen	9,43750	10,21875	9,19672	9,82353	8,20000	0,00000	9,18482	38,67650	4
38	Ergerath, Dr. Alfred	Aachen	9,43750	10,21875	9,19672	9,82353	8,20000	0,00000	9,00000	38,67650	4
14	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	10,68750	8,50000	0,00000	8,64706	10,40000	0,00000	0,00000	38,23456	5
24	Haslach, Paul-Hermann	DMC, Düren	8,50000	8,34375	4,00000	3,15686	3,40000	10,44444	10,69697	37,98516	6
25	Orkisz, Kai	Niederzier	8,50000	8,34375	0,00000	0,00000	0,00000	10,44444	10,69697	37,98516	6
35	Heiber, Oliver	Aachen	8,03125	9,28125	9,68852	7,27454	6,20000	7,66667	10,54545	37,54648	7
36	Kexel, Joachim	Eschweiler	8,03125	9,28125	9,68852	7,27454	6,40000	7,66667	10,54545	37,54648	7
17	Lücker, Rolf	Aachen	9,28125	0,00000	0,00000	9,62745	10,20000	8,40741	0,00000	37,51611	8
51	Beissel, Artur	Stolberg	8,65625	9,90625	8,37705	2,17647	5,20000	10,25926	7,96970	37,19881	9
54	Fickers, Kurt	Stolberg	8,65625	9,90625	8,37705	2,17647	5,20000	10,25926	7,96970	37,19881	9
58	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	10,68750	8,50000	0,00000	8,25490	0,00000	9,33333	0,00000	36,77574	10
7	Melcher, Allo	Aachen	6,93750	8,96875	10,34426	9,23529	5,40000	6,74074	6,75758	35,48581	11
8	Stein, Bernhard	MSC-Höfen	6,93750	8,96875	10,34426	9,23529	5,40000	6,74074	6,75758	35,48581	11
49	Croé, Ulinch	AC-Eschweiler	0,00000	7,56250	8,04948	8,45098	8,40000	9,14815	9,33333	35,33246	12





Euregio Classic-Cup Meisterfeier 2012



hockend Rene Goebbels/Tina Stange (hockend) - die Gewinner des ECC-Cups.



Karl und Rainer



AKV-Rallye The Race am 14.05.2012



Wieder ging es da los, wo Aachens Herz schlägt: Auf dem Marktplatz vor dem Rathaus. Diesmal waren es fast 145 zugelassene Starter

Karl von Hoegen mit Hannelore, Wolfgang und Christel Grieser, Rolf Döhring mit Ann Stark und Walter Hörber als Co von Heinz Kauhsen (starker 6. im Gesamt) vertraten den Namen der Ecurie. Gesamtsieger wurde einmal mehr von den „Ehemaligen“ (Wann kommt er heim ins Reich?“) Hans Keller mit Fahrer Klaus Foerster (Foto rechts) vor Axel und Andrea Prym und René Göbbels mit Tina Stange (3.im GS).



Grieser/Grieser



Hannelore u. Karl v. Hoegen



Rolf Döhring/Ann Stark



H.Kauhsen/Hörber



Förster/Keller auf BMW 2002



15. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 24.6.2012

Diesmal hatte uns der Sonnengott gehörig im Stich gelassen. Ab Mittag goss es ununterbrochen. Wie man teilweise erst im Nachhinein hört, haben sich einige Helfer (u.a. Rolf Tiggemann) einen ganz gehörigen Schnupfen zugezogen. Ein Trost: heiße Sonne kann auch ganz schön nerven. Wettergerechte Kleidung macht für Helfer immer Sinn.



Stnr.45: Dr. Alfred Eggerath/ Dr. Jens Magenheimer, JaguarXK 150 OTS, Bj.1958, 11.im GS



Stnr. 47: Rudolf Scheithauer/Henning Scheithauer, Mustang Bj. 1965, 43. GS

15. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 24.6.2012



Traditionsgemäß startete die Oldtimer-Rallye Aachen wieder vom Toyota-Center Aachen aus, wofür sich die Ecurie bei Familie Jacobs herzlich bedankt. Eine Optimierung wäre ein zusammenhängendes geschlossenes parc ferme, was auch den Namen verdient.



Pechvogel der Veranstaltung: Klaus Dieter Jansen und Hans-Ulrich Eberdt



ECC Cup-Organisator Jansen fiel vermutlich den alten, harten und glatten Reifen bei Regen zum Opfer. Die Fahrer waren alsbald wieder wohlauf.



15. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 24.6.2012

Traditionsgemäß geht der Älteste (BJ 1941) zuerst an den Start: diesmal aber nicht, sondern mit Stnr. 40: Klaus Picard und Jörg Stursberg aus Remscheid auf BMW 327 Cabriolet, Bj 1941, im Vorjahr 3.GS.



„Kundenpflege“ – Man kennt sich:



15. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 24.6.2012



Letzte und aufwändigste WP des Tages: WP 7 wieder auf dem FKA-Gelände - ein Rundkurs mit 3 Runden, diesmal im Regen. Aufgebaut wurde der RK schon am Samstagnachmittag unter tatkräftiger Mithilfe von Peter Rettweiler vom FKA.

Aber die Zeitnahme unter Leitung von Miron mit Patti und vielen Helfern klappte perfekt. Diesmal gab es sogar zwei Zeitnahmegassen, um einen Stau vor der Start/Ziellinie zu vermeiden. Glücklicherweise ist der Platz so ausgestattet, dass die Zeitnahme ihre zuverlässige Arbeit im Trockenen verrichten konnte. Miron war auch maßgebend an der Auswertung beteiligt. Das Buffet für die Helfer der letzten WP war leider nach getaner Arbeit abgegrast und eingepackt. Das soll sich 2013 bessern. Versprochen.



Rolf Tiggemann bei Rallye Ruhrgebiet 2012



15. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 24.6.2012



Gesamtsieger René Goebels (2.v.l.) und Tina Stange (4.v.l.) auf einem Golf 1. Sie gehören übrigens auch zur „IKA-Maffia“ der TH. Ein Gesamtsieg führt inzwischen nur über die beiden. 1.v.l. Rainer Keuser, 3.v.l. Karl v. Hoegen, 5 v.l. Dieter Grunenberg, 6. v.l. Inge Göbbels, 7. u. 8. v.l. Alexander Schewior u. Alexander Kremer



Harry Voigtberger (Wirtschaftsminister NRW a.D.) und Karl von Hoegen bei der Pokalübergabe

MIWI's Rallyesaison 2012



BMW 2002 ti (91) Retro Nordhessen m. Miron

Mit fünf verschiedenen Autos und 3 verschiedenen Beifahrern Rallye zu fahren ist sicher kein Rezept für volle Punktzahl. Z.T. war diese Maßnahme auch durch technische Defekte am EVO IV begründet. Aber jede Rallye hatte trotzdem ihren Reiz. Klar, dass man die wirklich guten Ergebnisse nur einfährt, wenn man lange auf einem Auto mit demselben Co fährt. Aber für Miwi zählt im Moment nur der Spaß.

Die Verleihung der ADAC Sportnadel in Gold mit Schild sowie des brillianten Sportabzeichens des DMV waren sicher die Höhepunkte des Sportjahres 2012. Damit geht MIWI als erstes Ecurie-Mitglied mit brilliantem DMV-Sportabzeichen in die Geschichte der Ecurie Aix-La-Chapelle ein. Nach 40 Jahren aktiver Feuerfest-Fahrerei mit kurzen Unterbrechungen sicher ein schöner Zwischenstopp.



EVO IV (St.nr.10) H 16 im Groenegau m.Patti



Bilder: EVO IX Gr.G (86) in Altenkirchen Mit Gerd Hüppen



MIWI's Rallyesaison 2012



Mit Miron Sernecki auf dem Mazda 323 4WD bei der Reckenberg-Rallye, nach 5 Jahren wieder die erste Rallye nach der Grundrevidierung. Miron machts gut !



Rallye Siegerland-Westerwald mit Patti: Das Schotter-Event in NRW, diesmal auf einem geliehenen Gr.N. von Färber-Motorsport:

Was ist aus den Wüstenschleifern geworden?



Das „Nachfolgeteam“ heißt „The Transporters“, von Ecurie-Mitglied Florestan Schindler

Team **The Transporters 2. Platz** bei der „Allgäu-Orient-Rallye 2012“

- 6500 km von Oberstaufen nach Baku ohne Maut und Autobahn
- Musikinstrumente für die Türkei und Georgien
- Hörgeräte für Jordanien (Frau Professor Limberger, Universität Ahlen)
- Unterstützung eines Kinderheims in Albanien (Jürgen-Wahn Stiftung)
- Spendenerlös der Fahrzeuge an Flüchtlingskinder aus Armenien
- ...und jede Menge Abenteuer

Florestan Schindler und Kristof Thimm nahmen auf einem AUDI 80 B4 1989 zusammen mit 110 weiteren Teams das Abenteuer auf. Alle Teilnehmerautos mußten entweder mindestens 20 Jahre alt sein oder maximal 1111,11 € gekostet haben. Autobahn und Navis sowie Fähren waren nicht erlaubt. Übernachtungen durften max. 11.11 €/Person kosten. Verbogene Querlenker, Benzinpumpenrelais und defekte Kühler konnten sie auf dem Weg nach Jordanien nicht aufhalten.

Einheimische freundliche Helfer gab es überall. Zwischendurch hat das Team noch karitative Ziele verfolgt: Übergabe von Musikinstrumente an eine Musikschule in Tiflis, Bohrmaschinen für die Holzbauuni in Tsnori, Spenden an eine Hörgeschädigten Schule in Amman, usw. Gratulation zu Eurem sicher unvergeßlichen und einmaligen Abenteuer sowie zu Eurem Erfolg.

Die Redaktion

RWTH AACHEN
UNIVERSITY





Rallye Köln-Ahrweiler 2012



Oben und Mitte: Prolog Marienthal-Dernau



Gerd u. MIWI auf BMW 2002 ti Gr. 2 (ein Gr.1 mit Weber, sonst nichts! Inzwischen schwächstes Auto im Feld vom LG her.)



Foto: „Wo sind Deine Aufschriebe. Ich kanns nur mit meinen!“

Rallye Köln-Ahrweiler aus Miwis Sicht



Da unser Audi nicht lief, stellte Miron kurzfristig einen Diesel MB LT zur Verfügung und baute ihn auch noch zum Service-Fahrzeug um. Supi.

Die diesjährige RKA war wie schon 2010 eine Regenschlacht ab Samstag Vormittag, genau so wie der Wetterbericht es vorhergesagt hatte. Das hatte den Vorteil, daß unser Service Miron und Timo Hüppen keine Reifen mehr wechseln brauchte. Die Michelin 2220 sind einfach spitze im Regen, obwohl die auch schon nicht mehr ganz frisch waren. Samstag Mittag war wie gewohnt Pause in Meuspath. Gewonnen hat die Regenschlacht Berlandy/Schaaf auf Ascona A 1 Minute vor Werner auf AUDI Urquattro und Gromöller/Brökelmann auf Ascona 400.

Die Ecurie half wieder - unter Regie von Karl v.H. wie all die Jahre zuvor - auf der vorletzten WP Heckenbach-Ramersbach unter WP-Leiter Kalle Breidbach (MCRR) als Streckenposten aus. Anschließend trafen wir uns wie gewohnt im Wurstkessel. Tino und U.K. befanden sich auch unter den kritischen Zuschauern. Hubschi hielt sich diesmal mit niederschmetternden Kommentaren über Fahrkünste etwas zurück.



Abnahme am
Freitag am
Bahnhof in
Mayschoß,
Rallyezentrum



WP 1 Freitag-Prolog über Marienthal
und wieder abwärts nach Dernau

WP von Lückenbach nach Reifferscheid.
Mit 4 Regenreifen über die gesamte Rallye-
Distanz ohne Plattfuß - Glück gehabt. Den
5. des Satzes hatten wir nämlich schon
2010 am Ring platt gefahren.



Wieder mal volle Hütte:
In Mayschoß versammelten sich die
Youngtimer-Teams traditionell zum Start





In Memoriam Hanno Menne und Neu- mitglied Hans-Peter Menke u. Maren

Mit Hanno Menne zum Hattrick

Achim Warmbolds gewann die Sachs-Winterrallye

Markfredwitz (dpa). Mit seinem dritten Sieg nach 1974 und 1975 gelang dem Münchner Achim Warmbold bei der Sachs-Winterrallye, die in Markfredwitz zu Ende ging, sozusagen der „Hattrick“. Mit neuem Wagen (Toyota Celica) und neuem Beifahrer, Hanno Menne aus Aachen, sicherte sich Warmbold die ersten Punkte für die mit diesem Lauf gestartete neue Deutsche Meisterschaftsserie. Das Duell zwischen Warmbold und dem Ex-Europameister Walter Röhrl (Opel Kadett GT/E) verlief bis zu dessen Ausscheiden spannend: Hatte Röhrl auf der extrem schweren Wertungsprüfung Hammelburg Warmbold noch 2:13 Minuten abgenommen, so mußte er den Münchner in der Folgezeit vorbeiziehen lassen. Röhrl hatte Schwierigkeiten mit der Hinterachse. Nach Röhrls Ausscheiden aus der Wertungsprüfung 20 (Bruch des Mittellagers der Kardanwelle) konnte Warmbold seinen schärfsten Verfolger Walter Smoley (Opel Kadett GT/E) sicher auf Distanz halten und die Sachs-Winterrallye für sich entscheiden.



Mit seinem neuen Partner, dem Aachener Hanno Menne (links), gewann Achim Warmbold, der hier auf seinen Sieg eine Flasche Sekt „geköpft“ hat, zum dritten Male hintereinander die Sachs-Winterrallye.

Abend gab auf

ISTANBUL (sid). Cemal Kamaçi, der türkische Box-Europameister im Super-Leichtgewicht, kam im Rahmen einer Berufsbox-Veranstaltung in Istanbul zu einem leichten Sieg über Ex-Europameister Lothar Abend. Der Kieler mußte bereits in der zweiten Runde aufgeben, nachdem er sich eine Verletzung an der linken Hand

In dieser Rubrik erscheint immer etwas über unser Gründungsmitglied, Ehrenmitglied und Träger der goldenen Ecurie-Ehrendadel Hanno Menne (+ 14.4.1978). Die Redaktion sammelt gern weitere Berichte etc. für die nächsten Ausgaben. Meldet Euch bitte.

Wir begrüßen neu im Club: Hans-Peter und Maren Menke.

U.R.: DMV-LG-Siegerehrung in Düren 6.1.12. Vorn: Hans-Peter Menke und Maren Menke, hinten links: Armin Redmer (MSIG-Gressenich), Frau Tiggemann, Dr. Rolf Tiggemann

Hans-Peter Menke bei der Motorrad-Classic auf NSU-Max

Menkes auf Mercedes-Pagode



Honorare bei der DMV-Landesgruppe Niederrhein am 6.1.2013 in Düren



Der Name Ecurie erscheint erfreulich oft in den Listen

Hans-Jürgen Kirschbaum, Ecurie Aachen	4. Platz DMV Rallye Meisterschaft
Norbert Charlier, RG-Düren	4. Platz DMV Slalom Meisterschaft
Walter Prüser jun, Reydter CfM	4. Platz DMV Rundstrecken Meisterschaft
Armin Redmer, MSIG Gressenich	4. Platz DMV Classic Meisterschaft
Hans-Peter Menke, Ecurie Aachen	5. Platz DMV Classic Meisterschaft

DMV-Sportabzeichen bei der LG-Siegerehrung:

Bronze	Müller, Tobias	79,54	KC BurgBrüggen
Gold	Golla, Mike	334,82	KC BurgBrüggen
Gold	Wollgarten, Luca	250,37	DMV-Niederrhein
Bronze			
Silber	Nägler, Stefan	218,17	RG-Düren
Silber	Kirschbaum, Hans-Jürgen	163,60	Ecurie Aix la Chapelle
Silber	Kirschbaum, Max	196,42	Ecurie Aix la Chapelle
Silber	Bauss, Christiane	190,60	MSIG Gressenich
Silber	Bauss, Hans-Werner	210,28	MSIG Gressenich
Silber	Nüsser, Dieter	152,98	DMV Niederrhein
GroßGold	Franken, Heinz	507,80	MSIG Gressenich
GroßGold	Krumbach, Andre	766,41	RG-Düren
Brillianten	Winnen, Michael	1006,29	Ecurie Aix la Chapelle

(15) Rallye + Ori 75 + Oldtimer

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	45,95
2	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	43,11
3	Menke, Maren	Ecurie Aix la Chapelle	39,06
4	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	35,99
5	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	35,60
6	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	35,29
7	Stange, Tina	AC Eschweiler, ADAC	31,57
7	Göbbels, Rene	AC Eschweiler, ADAC	31,57
9	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	26,61
10	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	23,85
11	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	23,80
12	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	21,59
13	Hinzer, Robert	Rheydter Club für Motorsport	18,55
14	Dentzer, Ivonne	Ecurie Aix la Chapelle	12,74
15	Thelen, Hans	MSC-DomEsch	11,78
16	Sernecki, Miron	Ecurie Aix la Chapelle	5,93
17	Redmer, Armin	MSIG Gressenich	2,40
18	Mühlsiegl, Patrick	Ecurie Aix la Chapelle	1,00

(16) DMV NRW Classic-Cup

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Stange, Tina	AC Eschweiler, ADAC	25,72
1	Göbbels, Rene	AC Eschweiler, ADAC	25,72
3	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	20,40
4	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	19,56
5	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	16,70
6	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	16,09
7	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	14,54
8	Dentzer, Ivonne	Ecurie Aix la Chapelle	13,34
9	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	10,12
10	Thelen, Hans	MSC Dom-Esch	7,51
11	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	0,60



Wir begrüßen neu im Club: Dr. Rolf Tiggemann



Bochumer Teams wieder erfolgreich im Oldtimer-Rallye-Sport

Der Bochumer Dr. Rolf Tiggemann konnte trotz wiederholtem Beifahrerwechsel auch in diesem Jahr an seine Erfolge von 2011 anknüpfen. Michael Leyhe stand als etatmäßiger Co-Pilot berufsbedingt nur am Beginn und Ende der Saison zur Verfügung. Für ihn sprang Max Kirschbaum, sonst mit Vater Hans-Jürgen und der bekannten BMW Isetta auf Erfolgsspur, ein. Zuverlässig wieder einmal der Mercedes-Benz 170 S-D, der alle Wertungsläufe in der Leistungskategorie „Tourensport“ problemlos absolvierte. Als Pokalwettbewerbe standen erneut der „ADAC Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe“ (OCWL) und die bundesweit ausgeschriebene Serie „ADAC Classic Revival Pokal“ (CRP) auf dem Programm. Am Start war Dr. Tiggemann mit wechselnder Beifahrer-Besetzung 12 mal: von Bielefeld über Gütersloh, Herford und Detmold, von Oelde über Remscheid ins sauerländische Schalksmühle und Bochum führte der Weg bis nach Göttingen und Verden/Aller. Sechs Klassen- und drei Gesamtsiege, dreimal Rang zwei sowie weitere vordere Platzierungen bildeten die Grundlage, um im OCWL unter leistungsstarken Mitbewerbern einen hervorragenden 2. Platz mit dem 40 PS Mercedes einzufahren. Max Kirschbaum sicherte sich in diesem Wettbewerb Rang 3. Im CRP belegte Dr. Rolf Tiggemann in seiner Klasse 2 (Bauj. '46-'60) angesichts der Leistungsstärke der Mitbewerber einen ausgezeichneten 5. Platz. Max und Hans-Jürgen Kirschbaum kamen auf den 6. und 7. Rang. Im ADAC FIVA Historic Cup – das ist die sportliche Variante dieses Wettbewerbs – belegte Dr. Tiggemann unter 25 PS-starken Mitbewerbern einen respektablen 7. Rang, gefolgt von Max Kirschbaum. In der FIVA Historic Trophy, der touristischen Klasse, belegte Hans-Jürgen Kirschbaum den fünften Rang. Und noch ein weiterer Erfolg krönte die Saison 2012: die ADAC Westfalen- Meisterschaft im Automobil-Oldtimersport ging bei den Beifahrern an Max Kirschbaum. Dr. Tiggemann belegte bei den Fahrern den 2. Platz. Schließlich konnten Max und Hans-Jürgen Kirschbaum in der Classic Meisterschaft des Deutschen Motorsport Verband (DMV) bundesweit die beiden ersten Ränge, in der DMVRallyemeisterschaft die Plätze 2 und 4 belegen. Dr. Rolf Tiggemann, erstmals als DMV-Fahrer in dieser Saison unterwegs, kam in diesen bundesweit ausgeschriebenen Wettbewerben auf den 8. bzw. 21. Rang.

Portrait Rainer Keuser



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 Rainer Keuser vor:

Unser Rainer ist sozusagen kein „Geborenes Mitglied“ der Ecurie. Er erblickte zwar schon 1954 das Licht der Welt, es dauerte aber noch einige Jahrzehnte, bis er unweigerlich in seine Heimat, die Ecurie fand. Bodo half dabei etwas nach wie, man sieht: **„Danke Bodo!**

Die Ecurie kannte er schon als Teilnehmer an unseren Oldtimer-Rallyes. In der Ecurie gab es Bedarf für Mitglieder, wie Rainer. Er war dazu berufen, Ronny nach langjähriger Präsidentschaft abzulösen und die Ecurie auf neuen Kurs zu bringen. Er ließ sich nicht lange bitten. Aufbauen konnte Rainer dabei auf einer funktionierenden Oldtimer-Rallye, die nunmehr 2013 zum 16. Mal in Folge stattfinden wird.



Zu seinen wichtigsten Aufgaben zählte gleichzeitig der Erhalt des bis dahin stark dezimierten Clubs sowie eine Belebung der Mitglieder-Aktivitäten und Mitglieder-Zahlen. Dabei wurde er vom neuen Vorstand tatkräftig unterstützt. Die Einbindung der Ecurie in den inzwischen traditionsreichen Euregio-Classic-Cup war ein wichtiger Schritt, um die Ecurie wieder „salonfähig“ zu machen.

Seine Aufgaben erfüllt er, wie man sieht, bravourös als hätte er nie etwas Anderes gemacht. Natürlich duldet seine Frau Sylvia seine Aktivitäten, welche Ihrerseits der Jagd fröhnt und mit einem Gewehr sehr gut umgehen kann. Vorsicht also Rainer! Um bei der Jagd, sofern er mal als Edeltreiber mitmisch, mithalten zu können, joggt er regelmäßig durch Ostbelgien, wo er auch seinen Wohnsitz gewählt hat. Wolfgang Grieser baut ihn dabei immer wieder auf. Außerdem kann das auch für Oldie-Rallyes nicht schaden, die er bisher meistens mit unserem Waldi bestritten hat.



In seinem TR 250 fuhren die beiden in den letzten Jahren schon ordentlich im Gesamt vorn mit. Wenn Rainer denn bald von den Strapazen beim RWE befreit in Pension gehen wird, hat er noch mehr Zeit für seine Hobbys und auch für die Ecurie. Mach weiter so Rainer. Die Ecurie ist Deine Heimat. Du führst uns auch sicher noch ins 50-Jährige, allerdings solltest Du dann solch waghalsige Aktionen (s. Foto Mitte) in Zukunft unterlassen, und ohne Deine geliebte Startnr. 13 ist das sowieso ganz schön riskant !

Mit herzlichen Grüßen von der Redaktion verbunden mit besten Wünschen für die Motorsport-Saison 2013. M.W.



Der DMV ist mindestens so attraktiv wie andere Dachverbände

Vom Jugendmotorsportler bis zum Weltmeister

Die Jugendarbeit ist das Markenzeichen des DMV, der den Jugendlichen vor vielen Jahren die Tür zu diesem Sport geöffnet hat. Profitiert haben viele der heute bekanntesten Motorsportler in Deutschland. Die Organisation des Jugendmotorsports obliegt der Motorsportjugend im DMV und ihren Jugendgruppen. Vermittelt wird neben Fahrgefühl und Geschicklichkeit das richtige situationsbezogene Agieren, sportliche Fairness, alles was auch im normalen Leben wichtig ist. Der verkehrserzieherische positive Einfluss ist unbestritten.



Die Mitgliedschaft im DMV

Und das sind die Leistungen des DMV in Kurzform:

- Pannenhilfe
- Verkehrsrechtsberatung
- Mitgliederzeitschrift
- Motorsport-Organisation und Vertretung im DMSB
- umfangreicher Versicherungsschutz
- ermäßigte Lizenzgebühr
- preiswertes KFZ-Leasing bei vielen Marken und Modellen
- diverse Vergünstigungen

Fragen Sie nach unserer Familienmitgliedschaft! Ein Beitrag - und alle Mitglieder Ihrer Familie genießen sämtliche Vorteile, die der Verband für seine Mitglieder bereithält.

Unsere Clubs und Vereine - die Säulen des DMV

Die Clubs oder Vereine im DMV sind nicht bloße Anhängsel, sie sind der DMV selbst. Seit jeher tragen sie ihre Ideen unter dem Dach des DMV zusammen, Kräfte werden gebündelt, man hilft sich gegenseitig, und fährt dann wieder nach Hause, um diese Ideen in reale Veranstaltungen und Aktionen umzusetzen. Es gilt, Mitstreiter und Helfer für Teilnahme und Organisation an den Rennen zu gewinnen. Die Freude an dieser hochqualifizierten Freizeitbeschäftigung namens Motorsport ist nur im DMV so stark ausgeprägt, um nicht zu sagen: Normen est omen. Machen Sie mit, treten Sie in einen DMV-Ortsclub ein, oder gründen Sie selbst einen Verein. Wir helfen Ihnen, denn Organisieren macht Spaß.



Verantwortung

Motorsport geht nicht ohne Versicherung, deshalb bieten wir unseren aktiven Mitgliedern umfangreichen Versicherungsschutz:

- für Sportler und Funktionäre
 - Unfallversicherung
 - Haftpflichtversicherung
 - Rechtsschutz
- für Vereine
 - Versicherungsschutz bei Veranstaltungen
- und für Veranstalter (gemäß gesetzlicher Bestimmungen)

Beitrittserklärung zum DMV

Durch meine Unterschrift erkläre ich meinen Beitritt zum DMV. Mitgliedsausweis, Satzung und weitere Unterlagen werden mir zugesandt. Der Beitrag des 1. Jahres wird quartalsmäßig berechnet, Aufnahmegebühr 3,00 Euro. Mindestdauer der Mitgliedschaft 2 Jahre

- Vollmitglied 49,-
- Behinderteter 35,-
- Ehe-/Lebenspartner 31,-
- Junior (18-21 Jahre) 31,-
- Jugend (MSJ) bis 18 Jahre 19,-
- Familie (sep. Antrag haben) 79,-

Name, Vorname _____
 Straße, Nr. _____
 PLZ, Wohnort _____
 Telefonheimatland / Beruf _____
 E-Mail _____
 Unterschrift _____ Ich bestätige mich bei der folgenden Mitgliedschaft an
 Beginn der Mitgliedschaft _____ Unterschrift / Unterschrift Entbindungserklärung

Achtung! Es gibt für alle Mitglieder Ecurie-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):



DMV - Nachrichten

Kommentar: Der DMV ist attraktiv !



90 Jahre DMV

1923 wurde der Deutsche Motorradfahrer Verband in Halle an der Saale aus der Taufe gehoben, die Wiedergründung erfolgte 1949 als Deutscher Motorsport Verband.

2013 können die Mitglieder und Clubs des Verbandes gemeinsam auf die bewegten vergangenen 90 Jahre zurückblicken, mit Stolz auf die vielen Erfolge der Mitglieder, auf die vielen großartigen Veranstaltungen und in der Überzeugung, in und mit diesem Verband weiterhin Motorsport aktiv zu betreiben und zu organisieren. Der DMV ist Gründerverband des DMSB und mit seinen über 300 Ortsclubs eine tragende Säule des deutschen Motorsports.

So erreichen Sie uns

Deutscher Motorsport Verband e.V.
60528 Frankfurt, Otto-Fleck-Schneise 12
Tel. 069-695002-0, Fax: 069-69500220,
E-Mail: dmv@dmv-motorsport.de
Homepage: www.dmv-motorsport.de
facebook: www.facebook.com/DMVev
DMV-Pannenhilfe: 069-69500222

Nord-Ost:	www.eisspeedway-berlin.de
Schleswig-Holstein:	www.dmv-sh.de
Niedersachsen:	ralflehm@t-online.de
Westfalen:	www.mvbw.de
Niederrhein:	www.lg-niederrhein.de
Hessen:	www.dmv-hessen.de
Baden-Württemberg:	www.dmv-lg-bw.de
Südbayern:	www.dmv-lg-suedbayern.de
Saar:	joerg-winkel@web.de
Nordbayern:	www.dmv-nordbayern.blogspot.de
Rheinland-Pfalz:	willi@reeh-hof.de
Sachsen-Anhalt:	h.herzau@gmx.de
Sachsen:	karsten.fichtner@freenet.de
Thüringen:	www.dmv-thueringen.de

Herzlich Willkommen beim DMV!



Sie interessieren sich für Motorsport?
Mehr als 25 anspruchsvolle und auch spektakuläre Disziplinen wie Kartsport, Motocross, Rallye, Slalom, Supermoto, Trial, Quad, Speedway, Enduro, Off-Road, gibt es im Sportangebot des DMV, ... für alle Altersgruppen, von klein bis groß. Welche ist die richtige Disziplin für Sie? Bei uns und unseren Vereinen finden Sie alles, auf jeden Fall Spass und Freude.
Wir wünschen Ihnen viel Erfolg!

Bei uns sind Sie richtig!

Hiermit ermächtige ich den DMV zum jederzeit widerrufbaren Bank-einzug meines Mitgliedsbeitrages

Gebühr bezahlt Empfänger

Kontoinhaber _____

Kontonummer _____

Bankleitzahl _____

Name und Ort des Geldinstitutes _____

Eigenhändige Unterschrift des Kontoinhabers _____

Werbeantwort Postkarte

Deutscher Motorsport Verband e.V.
Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt am Main



Termine 2013



Termine 2013

Alle unsere Oldifahrer und Beifahrer sollten sich auch beim ECC anmelden, damit der Ecurie-Name möglichst oft vertreten ist. DMV-Landesgruppen-Siegerehrung war am 6.1.2013 in Düren-Niederau. Die Ecurie-HV mit Siegerehrung findet am Samstag 19.1.2013 um 19.00Uhr in der Quelle in Burtscheid statt. Als AKV-Rallye-Termin (kein EEC-Lauf) sollte man sich den folgenden Termin vormerken: 24.Mai 2013. Außerdem gibt's noch den DMV-Classic-Cup des Gesamt-DMV (alle Oldifahrten zählen!)

- **30.6.2013 - 16. Int. Oldtimer-Rallye Aachen der Ecurie-Bitte den Termin vormerken.**
- Termine f. DMV-Classic-Cup LG Niederrhein standen b. Red.schluß noch nicht fest

Vorläufiger Terminplan des Euregio-Classic-Cup e.V.



17. März 2013
Infoveranstaltung zum
Euregio-Classic-Cup 2013



21. April 2013
DEKRA Oldtimertreffen



20. Mai 2013
Oldtimer Classics Düren



31.05./01.06. 2013
Eschweiler Classic Tour



30. Juni 2013
Int. Oldtimer-Rallye Aachen



07. Juli 2013
Tour d'Eifel Classic



24. August 2013
Int. Gold Race Indeland



31. August 2013
Bonn-Duisdorf Classic



14./15. September 2013
Kaiser-Karl-Classic



06. Oktober 2013
Eupen-Rallye

!!! 16. November 2013 - Meisterfeier des Euregio-Classic-Cup e.V. !!!

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.
Stammtisch Aachen

GOGGO – News 2013



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

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

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

Freitag, den 04. Januar, 01. März, 03. Mai, 05. Juli, 06. September u. 08. November

Frühjahrsausfahrt: Sonntag, den 7. April 2013

Herbstausfahrt: Sonntag, den 20. Oktober 2013

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

11. - 13. Jan. Inter Classics & Top Mobil in Maastricht. Info unter Tel.: 0031-43-3838383, www.ic-tm.nl
1. - 3. Febr. Bremen Classic Motorshow im Messe Centrum, Info Tel.: 0421-3505260, www.classicmotorshow.de
7. - 10. März Retro Classics Stuttgart, Info: www.retroclassics.de (Glas-Club-Stand)
21. - 24. März Coppa-Europa-Rallye, 1450 km durch 6 Länder, Ziel in Aachen, Info: www.coppa-europa.org
11. - 14. April Techno Classica Essen, Info Tel.: 02407-17300, www.siha.de (Glas-Club-Stand in der Galerie)
7. April **Frühjahrsausfahrt (GLAS + Goggo Stammtisch Aachen)** Info u. Anmeldung siehe oben
21. April MSC Aachen Oldtimer Treffen und Ausfahrt, Aachen Rottstraße bei DEKRA, www.msc-aachen.de
- 26.4. - 1. Mai "Angläsern" des Berliner Glas + Goggo-Stammtisches, Info: Peter Angerer, Tel. + Fax: 030-815 58 89
- 30.4. - 1. Mai Eschweiler Classic Tour, Touristische u. sportl. Oldtimerfahrt, Info: www.eschweiler-classic-tour.de (ECC)
17. - 20. Mai **Jahrestreffen des Glas-Automobil-Club in Ottobeuren (Allgäu)**
weitere Infos: Programm u. Anmeldung unter www.glasclub.org, siehe unter Jahrestreffen
20. Mai DMC Oldtimer-Fahrt Düren, www.dmc-motorsport.de (ECC)
25. Mai "The Race" Oldtimer-Rallye des AKV. Info: www.akv.de
30. Juni **16. Int. Oldtimer-Rallye der ECURIE Aix-la-Chapelle e.V.**, (ECC) Info + Anmeldung: Karl von Hoegen s.o. oder www.ecurie-aachen.de
7. Juli Tour d'Eifel, MSC Höfen, www.msc-höfen.de, (ECC)
3. - 4. Aug. Schloß Dyck Classic Days, mit GLAS-Club + Stammtisch Stand, www.schloss-dyck-classic-days.de
und weitere...



Olympia-Rallye 1972 IV

Die Olympia-Rallye war die erste und bis heutige einzige Rallye, die der deutsche ACN (damals die ONS, was heute DMSB ist) unter einer Regie veranstaltet hat.

ONS MITTEILUNGEN

NUMMER 6

JUNI 1972



Übergabe der Fahrtleitungswagen für die Olympia-Rallye durch den Leiter der Opel-Sportbetreuung T. P. Breikschat

Foto: T. Breikschat

HERAUSGEBER:

OBERSTE NATIONALE SPORTKOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND

FRANKFURT/MAIN, BASELER PLATZ 6

FERNSPRECHER (0611) 230246, FERNSCHREIBER 04-13149

POSTSCHECKKONTO: FRANKFURT/MAIN NR. 20542

BANKKONTO: DEUTSCHE BANK, FRANKFURT/MAIN NR. 94/8836

TELEGRAMM-ANSCHRIFT: ONSSPORT FRANKFURT

Olympia-Rallye 1972 I



SCHIRMHERR:

WILLI DAUME
Präsident des
Organisationskomitees
für die Spiele der
XX. Olympiade München

Wertung für:

Europa-
Rallye-Meisterschaft
für Fahrer
Europa-Rallye-Cup
für Damen
Meisterschaft
von Bulgarien
Rallyemeisterschaft
von Frankreich
Rallyemeisterschaft
von Italien
Meisterschaft
von Luxemburg
Rallyemeisterschaft
der Niederlande
Rallyemeisterschaft
der Türkei
Deutsche
Automobil-
Rallyemeisterschaft
rallye-racing-
Texaco-Pokal

Gipfeltreffen der PS-Stars: Olympia-Rallye Automobilsporler als Vorreiter der Spiele von Kiel und München

Ein deutscher Protos-Wagen wurde Zweiter im 21 000-km-Rennen von New York nach Paris (via Sibirien), er wurde von einem amerikanischen Thomas-Flyer um satte 26 Tage geschlagen. Das war 1908, ein Jahr nachdem Scipione Borghese auf einem 40 PS starken Itala Paris—Peking gewonnen hatte.

Diese legendären Rennen waren das geheime Vorbild einer modernen Spielart des Motorsports, die darum bemüht war, den Brückenschlag zwischen „Motor“ und Sport schlechthin zu schaffen: 1970 führte eine 25 000-km-Rallye von London (Fußball-WM 1966) nach Mexiko (Fußball-WM 1970), 1974 wird Mexiko—Deutschland folgen, weitere vier Jahre später Deutschland—Buenos Aires (Fußball-WM 1978). Was Fußball vermag, schafft auch Olympia: Dem Motorsportler als Vorreiter, als Herold eine Kulisse zu geben, die sich in dieser Form niemals wiederholen kann, daher einmalig bleibt, nicht versinkt in der Tradition eines alljährlich wiederkehrenden Ereignisses.

Für solche Ereignisse ist der Rallyesport sicherlich die passendste Erscheinungsform des Motorsports: Mit Autos, die zumindest unseren Alltags-Fahrzeugen ähnlich sind, auf Straßen, wie wir selbst sie benutzen, mit Aktiven, die vom hochbezahlten Profi bis zum biederen Amateur reichen.

Die Olympia-Rallye von Kiel nach München, damit vom Segel-Vorposten zum Olympia-Zentrum hat auch deshalb besondere Attraktivität, weil sie dem deutschen Publikum eine Sportart näherbringt, die hierzulande nur im Verborgenen leben konnte. Die moderne Art des Rallyesports (ohne trickreiche Navigation, ohne mathematische Übungen) hat in Deutschland die Koexistenz mit dem modernen Verkehr höchstens auf lokaler Ebene geschafft. Eine Veranstaltung vom Rang der Rallye Monte Carlo hat es in Deutschland nie gegeben (wußten Sie übrigens, daß bereits 1912, bei der zweiten Rallye Monte Carlo, ein Deutscher siegte? — Julius Beutler auf Berliet). Die Olympia-Rallye über 3400 km, auf Asphalt- und Schotterstraßen, auf superschnellen Ebenen und im Wirrwarr bergiger Wälder wird mangelnde Tradition für ein einziges Mal wettmachen können: Der Name Olympia hat einer aufwendigen Zusammenarbeit von AvD und ADAC unter Federführung der ONS, dem Wohlwollen von Behörden, dem Interesse des Auslands und dem Engagement der großen Automobilwerke und der Industrie den Weg geebnet.

Fehlen von Tradition macht ein modernes Konzept möglich, dessen erster Punkt lautet: Leben mit dem Verkehr und der Bevölkerung. Das Vermeiden von Ballungszentren, das Wählen vernünftiger Schnitte, die Sperrung von etwa 60 Sonderprüfungsstrecken und Spezialtappen, eine großangelegte Kampagne zur „Volksaufklärung“ in den betroffenen Gebieten (d. h. Information und Aufbau von Interesse) gehören dazu. Fahrtleiter Schwägerl: „Das Nicht-Stören des normalen Verkehrs und der Bevölkerung ist der Ausgangspunkt unseres Konzepts, daneben wollen wir durch laufende Informationen, durch Flugblätter und Beschilderung, das Interesse der Leute so aufbauen, daß sie die Faszination dieses Sports erleben können.“

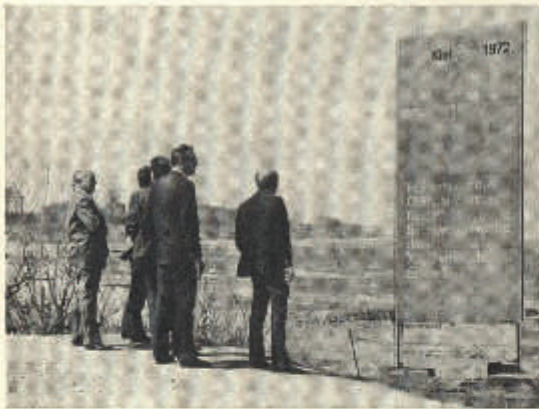
Dementsprechend ist das Interesse der Aktiven und der Industrie. Die Teilnehmerzahl muß auf 300 (was sonst überall als Rekordzahl gilt) beschränkt werden, soviel steht schon lange vor Nennungsschluß fest. Fast sämtliche großen Werke haben mit ihren Vorbereitungen begonnen.

Daß die Olympia-Rallye zur Europa-Meisterschaft der Fahrer zählt, spielt nur am Rande mit: Vor allem ist es die Einmaligkeit des Ereignisses, die Experten wie Amateure gleichermaßen lockt.

Herbert Völker



Olympia-Rallye 1972 II



Noch etwas trübselig wirkte das Gelände des Olympia-Zentrums für die Segelwettbewerbe in Schilkesee bei einer ersten Besichtigung im Mai 1971. Wenn hier jedoch am 14. August 1972 die Olympia-Rallye gestartet wird, bietet sich den Teilnehmern eine beeindruckende Kulisse.



Eine Fleißaufgabe, die fast 6 Monate und rund 40 000 km in Anspruch nahm, bewältigte Fahrleiter Hans Schwägerl, um die Rallye-Route festzulegen und geeignete Strecken für Spezialtappen auszusuchen.



14. März 1972: Auf den Tag genau 5 Monate vor dem Start herrscht in der Versandabteilung der ONS Hochbetrieb. Mehr als 3000 Ausschreibungen wurden versandfertig gemacht.

Vorbereitung

Ende 1970 wurde die Idee von ONS-Präsident Hans-Joachim Bernet geboren: die XX. Olympischen Spiele zum Anlaß zu nehmen, ein Treffen der Besten im Rallyesport der Welt zu arrangieren und damit zum ersten Mal im Rahmenprogramm der Olympiade eine große motorsportliche Veranstaltung durchzuführen.

Mit der Idee verknüpften sich sogleich Gedanken über die Verwirklichung. Nach einer Phase der Superlative — zur Debatte standen Sapporo — München oder eine Sternfahrt von allen europäischen Olympia-Städten nach München — brachte die inzwischen gegründete Arbeitsgruppe Olympia-Rallye 1972 e.V. die Initiativen auf den Boden der Realitäten zurück:

Die Olympia-Rallye 1972 Kiel—München war geboren.

Eine sehr freundschaftliche Zusammenarbeit mit dem Organisations-Komitee für die Olympischen Spiele in München, die Übernahme der Schirmherrschaft durch ihren Präsidenten Willi Daume und nicht zuletzt der Wunsch, der Bevölkerung in Deutschland eine Rallye nach internationalem Maßstab zu demonstrieren, gaben den Ausschlag für eine Verbindung der beiden Olympiastätten Kiel und München.

Im Frühjahr 1971 folgte die Phase der Planung. AvD und ADAC fanden sich zusammen und wurden einig, wie schon in den 50er Jahren bei der Deutschland-Rallye, die Durchführung gemeinsam zu übernehmen; im Gegensatz zu damals jedoch unter Federführung der ONS, die im 46. Jahr ihres Bestehens erstmalig als Veranstalter auftreten wird — ein Novum aus besonderem Anlaß.

Nicht mehr zu zählende Verhandlungen mit den Ministerien, mit dem Organisations-Komitee in München sowie mit seiner Außenstelle in Kiel, Sitzungen der zuständigen Gremien in der ONS und Arbeitsgespräche innerhalb der beiden Automobilclubs leiteten im Sommer 1971 in die Phase der Vorbereitung über.

Hans Schwägerl, inzwischen zum Fahrleiter der Olympia-Rallye berufen, begann die Suche nach geeigneten Strecken und damit eine systematische Vermessung der Bundesrepublik.

Seine Zielsetzung: Eine vertretbare Basis für Fahrer, Bevölkerung und Behörden zu finden. Mit anderen Worten: In verantwortungsbewußter Ausschöpfung aller Möglichkeiten, in der Wahl des Zeitpunktes und der Streckenführung, in der Umgehung von Ballungszentren durch Ausweichen auf verkehrsarme Gebiete, verbunden mit dem guten Willen, jedwede Belästigung und Ruhestörung zu vermeiden, die optimale Lösung einer modernen und sportlich harten Rallye zu finden.

Das Ergebnis zeichnete sich Ende 1971 nach fast 40 000 zurückgelegten Kilometern und hunderten von Einzelgesprächen mit Wege-Eigentümern, Bürgermeistern und Forstdienststellen ab. Das Endprodukt liegt seit Anfang 1972 vor: In einem rund 200 Seiten umfassenden „Gebetbuch“ sind 3400 km Rallye-Strecke niedergelegt, mit über 70 Wertungsprüfungen, von denen nach Abschluß des Genehmigungsverfahrens sicher noch 60 mit einer Gesamtdistanz von mehr als 600 km „übrigbleiben“ werden.

Daneben war man im Herbst 1971 in die Phase der administrativen Vorarbeiten und in die Organisation eingetreten. 7500 dreisprachige Vorausschreibungen wurden in alle Länder der Welt verschickt. Die Reaktion: Mehr als 3000 Anforderungen nach dem offiziellen Reglement und Startplatzreservierungen aus etwa 20 Ländern Europas, aus Asien, Afrika und Obersee trafen ein. Alle Wünsche wurden Ende März 1972 erfüllt: 8 Zentrier Ausschreibungen wurden versandt!

Das Thema der Finanzierung unter Mitwirkung der automobilverbundenen und auch der branchenfremden Industrie trat ins entscheidende Stadium.

Ende April sind die Unterlagen für die Behörden fertig: Rund 500 Strecken- und Zeitpläne, Ausschreibungen, Erläuterungen und Begleitschreiben häufen sich zu Aktenbergen und werden zur Post gebracht.

Zuvor noch, am 4. April, geht die erste Nennung ein: Othar Grunwald aus Augsburg hat „die Nase vorn“, der Wettlauf um die 300 Startplätze hat begonnen.

Olympia-Rallye 1972 III



Vorläufiger Zeitplan:

13. August ab 12.00 Uhr
Abnahme in Kiel
14. August ab 9.00 Uhr
Start in Kiel-Schilksee
zum 1. Fahrtabschnitt
ab 16.00 Uhr
Eintreffen in Wolfsburg
ab 19.00 Uhr
Eintreffen in Goslar
15. August ab 2.00 Uhr
Eintreffen in Kirchheim (BAB)
ab 9.30 Uhr
Eintreffen auf dem Nürburgring
ab 18.00 Uhr
Eintreffen in Rüsselsheim
(Übernachtung)
16. August ab 9.00 Uhr
Start in Rüsselsheim
zum 2. Fahrtabschnitt
ab 13.00 Uhr
Eintreffen in Hockenheim
ab 21.00 Uhr
Eintreffen in Schweinfurt
17. August ab 0.00 Uhr
Start in Schweinfurt
ab 7.30 Uhr
Eintreffen in Marktredwitz
ab 18.00 Uhr
Eintreffen in Plattling
18. August ab 1.00 Uhr
Eintreffen in Berchtesgaden
ab 4.00 Uhr
Eintreffen in Ruhpolding
ab 10.00 Uhr
Ziel in München
Olympiagelände
18.00 Uhr
Aushang der vorläufigen
Ergebnisse
19. August 9.00 Uhr
Aushang der offiziellen
Ergebnisse
13.00 Uhr
Festbankett und Siegerehrung

Strecke und Programm

Wenn am Montag, dem 14. August 1972, ab 9.00 Uhr vor der überwältigenden Kulisse des Olympia-Yachthafens Kiel-Schilksee die Startflagge fällt, dann kann man den rund 300 Teams eine Gewißheit mit auf den Weg geben: Vor ihnen liegen nicht nur 3400 km Rallye-Strecke, sondern ein echtes Erlebnis, das in dieser Art nur einmal stattfinden wird.

Die ersten hundert Kilometer sind zum „Einfahren“ gedacht, bevor es in der Gegend von Ratzeburg über die erste Sprintprüfung geht. Nach Durchqueren der Lüneburger Heide wird am Nachmittag die VW-Stadt Wolfsburg erreicht, wo schon heute letzte Vorkehrungen getroffen werden, eine Atmosphäre nach großem Vorbild zu schaffen. Gesperrt ist die berühmte Porsche-Straße, um der Stimmung auch den passenden „Sound“ zu garantieren. Für 90 Minuten sind die Teilnehmer Gast bei VW.

In der folgenden Nacht beginnt der Reigen der Sonderprüfungen auf Schotter und Asphalt. Gegen Mitternacht wird ein Spektakulum besonderer Art serviert: die „Bilstein-Prüfung“. Hier in der Nähe von Witzzenhausen, hart an der Zonengrenze, will BILSTEIN seiner gleichnamigen Schotterprüfung den Rahmen einer „Le-Mans-Nacht“ geben. Lautsprecher, Bierzelts und Würstchenbuden werden den Zuschauern eine heiße Rallyenacht bieten. Wenn die dort zu erwartende Stimmung richtig Wogen schlägt, befinden sich die ersten Fahrzeuge längst in der „OSRAM-Etappe“, zu deren Beginn ein kostenloser Lampenservice geboten wird.

Im Motel-Zentrum Kirchheim ist sodann wiederum eine Zwangspause vorgesehen. Über die Autobahn geht es zum Rasthaus Wetterau, dem Beginn der „WEISSBERG-Etappe“. Firmenchef Helmut Felder will hier mit einer Überraschung aufwarten, über die er sich zur Stunde noch ausschweigt. Am Vormittag des 15. August ist der Nürburgring Schauplatz des ersten Rundstreckenrennens und damit Sammelpunkt für Fernsehen und Presse.

Rüsselsheim, das Ziel des ersten Fahrtabschnittes, wird am Abend nach weiteren 7 Sprints angefahren. Zu diesem Zeitpunkt sind ca. 1400 km mit 23 Wertungsprüfungen bewältigt; eine erste Vorentscheidung dürfte sich bereits abzeichnen. In der Opel-Stadt am Main erwartet die Teilnehmer nicht nur die einzige Übernachtung während der Fahrt, sondern zuvor ein wirklich „großer Bahnhof“. Gastgeber OPEL wird diese 12stündige Rast perfekt gestalten.

In der Reihenfolge des Zwischenklassaments wird am nächsten Morgen, also am 16. August, wiederum von der Rampe gestartet und damit der 2. Fahrtabschnitt in Angriff genommen.

Die „BEIFAG-GOODYEAR-Etappe“ durch die Pfalz bietet sogleich 3 kurz hintereinanderliegende Asphalt-Prüfungen, deren Anwohner das Rallye-Metier bereits seit Jahren kennen.

Im Motodrom von Hockenheim bietet DAIMLER-BENZ 10 Runden „Kleiner Kurs“ als entscheidenden Lauf um die „Racing-Pokal-Wertung“ und einen Lunch für Teilnehmer, Funktionäre und Presse. Für diese letzte Rundstreckenprüfung mit Renncharakter hat MERCEDES einiges vor. Nach Absolvierung des schon traditionellen Krähbergs wird VEITH-PIRELLI vor dem Schloß Erbach im Odenwald die Fahrer während eines kurzen Stops betreuen. Fast ebenso traditionell ist schon die Cross-Prüfung in Schlüchtern, die auch bei der Olympia-Rallye nicht fehlen

(Fortsetzung Seite 6)



Stautobahn, Clubmeisterschaftsstand

Weimer autonom



Wolfram Weimer,
Verleger und Publizist,
über marode Straßen

FOCUS HW 12/12 **Stautobahn**

Früher hatte Deutschland einmal die besten Autobahnen der Welt. Aus fernen Ländern kamen die Menschen herbei, um bei uns moderne Schnellstraßen zu bewundern. Das Wort „Autobahn“ wurde eine Weltvokabel wie „Kindergarten“. Das scheint so lange her zu sein wie Kaisers Bärte. Denn heute sind unsere Autobahnen in jämmerlichem Zustand – ungefähr auf dem Niveau Kasachstans oder Uruguays. Schlaglöcher, alte Brücken, enge Fahrspuren, überfüllte Raststätten, Massenstaus – besonders die Hauptverkehrsadern im Ruhrgebiet oder in Süddeutschland sind altersschwach, überlastet, gefährlich. Seit Jahren wird am Bundesfernstraßenbau gespart. Das ist ziemlich verwegen, denn Deutschland braucht als starker Wirtschaftsstandort in der Mitte Europas dringend ein belastbares Straßennetz.

Wer an ganz normalen Wochentagen in den Leistungszentren unserer Republik umherfährt, der weiß, was chronische Unterfinanzierung heißt. Milliarden von Wartestunden verbringen wir dort in überflüssigen Staus und belasten damit obendrein die Umwelt. Warum? Weil kaum einer für die Autobahn Partei ergreift. Denn die ist gefühlt so populär wie Hochspannungsleitungen oder Fußpilz. Vielleicht sollten wir sie umbenennen in Gleichstellungsfahrbahn oder Klimaschutzstraße oder Sozialausgleichsstraße oder Kontaktpiste – dann wäre die Politik bestimmt schnell dabei, das zu bauen, was normale Bürger normalerweise brauchen: ordentliche Straßen.

Weimer autonom



Wolfram Weimer,
Verleger und Publizist,
über Autokosten

Die Millionenfrage

Deutsche Autofahrer sind die bravsten Steuer- und Abgabenzahler der Welt. Jeden Tag liefern wir im Durchschnitt 150 000 000 Euro an den Staat. Ohne zu murren. Die Politik hat Steuern gelernt, nur Bremsen leider nicht. Denn es werden jedes Jahr einige 100 Millionen mehr. Früher, da wurde das Geld der Autofahrer in den Straßenbau investiert. Heute spart der Staat sich das zusehends und braucht die Milliarden für alles Mögliche, nur nicht für Autofahrer, denn die murren ja nicht. Murren ist auch unsympathisch. Daher könnten wir die Politik vielleicht mit einer Spenden-Aktion zur Besinnung bringen. Also spenden wir den Politikern Autos, die zu ihnen passen. Oskar Lafontaine bekommt einen Offroader mit Linkslenkung und Rotweinflaschenhalter. Angela Merkel könnte den superweich gefederten Gruppenbus bekommen, in dem nach roten und gelben diesmal auch grüne Mitfahrer einsteigen dürfen. Peer Steinbrück geben wir ein rotes Cabrio mit der neuartigen Freisprechanlage für bezahlte Reden. Claudia Roth soll im grünen Elektroauto auf der Rückbank mitsamt Candytüte Platz nehmen. Horst Seehofer wird im schwarzen Holzfällerwagen mit Dolby-Ich-Blasder-Republik-den-Marsch-Musik-System vorfahren, und Philipp Rösler darf sich hoch auf einem gelben Leichtmetall-Wagen trösten, der garantiert mehr als 5 Prozent Steigung schafft. Und dann lassen wir sie fahren – vom Pendlerstau über die Kraterlandschaft, die man früher Straße nannte, bis zur Tankstelle. Ich wette, die Tage mit den 150 000 000 Euro wären dann gezählt.

Clubmeisterschaft

Oldtimer/ORI

Oldtimer-Rallye/ORI	Punkte ges.
Kirschbaum, Hans-Jürgen	52,32
Kirschbaum, Max	52,18
Dr. Tiggemann, Rolf-Karl	51,8
Keuser, Rainer	50,19
Döring, Rolf-Karl	46,47
Hörber, Walter	40,61
von Hoegen, Karl	40,45
Dentzer, Yvonne	28,84
Winnen, Michael	17,14
Schindler, Florestan	10,82
Dentzer, Ronny	9,33
Kogel, Udo	6,45
Sernecki, Miron	4,45

Lizenz-pflichtiger Sport „Rallye“

Rallye Feuerfest	Punkte ges.
Winnen, Michael	20,22
Sernecki, Miron	5,93
Mühlsiegel, Patrick	5,33

Tourenwagensport

Tourenwagensport	Punkte ges.
Maren Menke	54,80
Hans-Peter Menke	54,43

Motorradsport Classic

Motorradsport Classic	Punkte ges.
Hans-Peter Menke	44,34

Ohne Gewähr. Die Redaktion

**Weimer schrieb zuvor
für den Focus**

Clubmeisterschaft 2012



Clubmeister Hans-Jürgen und Max Kirschbaum hier bei d. Siegerehrung der DMV-Landesgruppe Niederrhein in Düren am 6.1.13. Etwas besser als diese Isetta im Checkpoint-Charlie-Museum in Berlin sieht Jürgen's schon aus, obwohl er an das Museum schon so viele Isetta-Ersatzteile geliefert hat! Nächstes Jahr möchte Jürgen gern auf BMW 700 starten.

The Spirit of Checkpoint Charlie | The Spirit of Freedom

Flucht mit dem kleinsten aller Autos, einer Isetta

Sechs Mal gelang mit dieser umgebauten Isetta eine Flucht. Als eine andere Isetta ihre vierte Fahrt machte, bewegte sich der Flüchtling ausgerechnet während der Kontrolle. Das Fahrzeug wackelte und die Posten nahmen den Wagen auseinander; Fahrer und Flüchtling wurden verhaftet (1964).

Escape using the smallest car in the world, a BMW Isetta

This modified Isetta was used six times to transport a concealed person to freedom. Another Isetta was stooped on its fourth attempt; the invisible occupant shifted slightly just as the driver was being processed. The car wobbled and was dismantled by the border guards. Driver and escapee were arrested (1964).

Fuite dans la plus petite de toutes les voitures, une BMW Isetta

Six fuites consécutives ont réussi avec cette Isetta aménagée. Lors du déplacement d'une autre Isetta pour un quatrième transport, le fugitif a bougé pendant les contrôles et la voiture s'est mise à tanguer. Les gardes-frontière ont démonté la voiture et arrêté le conducteur et le fugitif (1964).



Diesen wichtigen Termin bitte nicht vergessen:

Jahreshauptversammlung mit Clubmeisterehrung am Samstag, 19.1.2013 um 19.00 Uhr. Dieses Mal in der „Quelle“ in Burtscheid



Auch so sieht „honorare“ aus



Miwi und Max in Dortmund: MIWI erhielt als erstes Ecurie-Mitglied in der Geschichte unseres Clubs die ADAC Sportnadel in Gold mit Schild, Brillanten stehen an. Max wurde als bester Beifahrer im Oldisport Westfalen geehrt.



Waldi bei der ECC-Siegerehrung

Rolf Tiggemann und Max Kirschbaum in Stemwede (2. und 3. Platz im Tourensport des Oldtimer-Cup Westfalen), geehrt durch Veranstaltungs-Altmeister Wolf-Otto Weitekamp



Hühner fallen tot um, war der Autofahrer schuld?

■ Massentod im Hühnerhof: Weil ein Autofahrer die Türen seines Wagens zu laut zuschlug, fielen 143 Hühner einer empfindlichen Rasse auf einem nahe gelegenen Hof vor Schreck tot um. Behauptete zumindest deren Halter – und klagte vor dem Oberlandesgericht Hamm auf Schadenersatz. Doch die Richter wiesen ihn ab. Ihre Begründung: Der Halter trage das Risiko für die Empfindlichkeit seiner Tiere. Daran ändere auch nichts, dass der Autofahrer ein Einfahrverbot auf den Hof missachtet hatte.

(Aktenzeichen 13 U 121/96)



Wolfram Weimer,
Verleger und Publizist,
über Straßengebühren

Maut ist out

Früher kannten wir die Maut von verwegenen Alpenpässen, exotischen Brücken und sommerlichen Fernreisen. Sie hatte etwas von Expedition, wie ein Relikt aus Wegelagererzeiten, als es noch Landräuber und Wilderer gab. Doch dann führte 1985 die Schweiz ihre Maut-

Vignette ein, 1995 zogen die Österreicher mit dem Pickerl nach, und schließlich kam die Beutelschneiderei auch zu uns. Erst für den Schwerverkehr („Lkw-Maut“), dann in Form von Umweltzonen („Feinstaub-Maut“) für große Städte. Und nun wollen einige Politiker die „City-Maut“ einführen (mehr dazu auf S. 20). 5 € für jede Fahrt in die Stadt. Der Vorschlag ist derart dreist, dass er nur durch ideologischen Überschwang erklärbar wird. Durch Mautismus, die neue Heilslehre der Autofahrer-Abzocke. Wie alle Ideologien will auch der Mautismus sich nicht mit Kleinigkeiten zufriedengeben, er will

das große Ganze. Vor allem Geld. So wird es nicht lange dauern, bis der Mautismus die „Dorf-Maut“ einfordert, denn was der Stadt recht ist, muss dem Dorf billig, äh, teuer, sein. Oder die „NRW-Maut“, weil die Straßen im Westen besonders schlecht sind. Geschlechterbewegte Gender-Mautisten werden die „Männer-Maut“ einfordern. Sozial Engagierte visieren die „Maut für Besserverdienende“ an. Warum nicht auch eine „Klimaschutz-“, eine „Wald-“ und „Nacht-fahr-Maut“? Es werden sich Argumente finden. Denn der Mautismus ist ganz konzentriert – er reimt sich auf Autismus.



Ein Bericht von Max Kirschbaum

Am erfolgreichsten ist man, wenn man mit Traditionen bricht.

Aus diesem Grunde hat sich dieses Jahr ein alteingesessenes Team auf getrennte Wege begeben und mit verschiedenen Konstellationen experimentiert. Allerdings auch, um oft genug wieder in altbewährter Manier gemeinsam aufzutreten. Während die Isetta in der Bergszene für Aufsehen sorgte, machte ich mich in einer neuen Leistungsklasse an neue Herausforderungen.

Wie soll man ein Jahr zusammenfassen, das in seiner Ausprägung so abwechslungsreich war? Betrachtet man allein die Hubraumunterschiede, so schlagen ein Zylinder, 245 ccm und 12 PS / sowie sechs Zylinder, 2993 ccm und 204 PS die beiden Eckpfeiler in den Boden, in deren Bandbreite sich mein ganzes Sportjahr bewegt hat.

Allein vier Clubmitglieder stellten sich dieses Jahr als Fahrer zur Verfügung. Mal mit mehr und mal mit weniger Erfolg, aber immer voll bei der Sache. Dazu kommen noch zwei weitere Fahrer, die dieses Jahr meine Dienste in Anspruch genommen haben. Um die Statistik zu vervollständigen, sei gesagt, dass dieses Jahr sieben Autos in meinen Diensten standen.

Während der Klassensieg des Öfteren sicher war, dauerte es mit dem ersten Gesamtsieg bis zum Ende der Saison. So war es nicht verwunderlich, dass sich das ganze Jahr für alle Beteiligten nicht wie ein Knaller anfühlte.

Trotz alledem sollten am Ende doch einige Titel auf meiner Habenseite stehen. Auf diese will ich aber nicht ausführlicher eingehen, da das Faktenwissen ja im Internet präsent ist. Was allerdings im Internet unerwähnt ist, mich bis heute aber mit gewissem Stolz erfüllt, ist die Tatsache, dass, zum Beispiel, die beiden Personen, die im Oldtimer Cup Westfalen-Lippe vor mir platziert sind, nicht nur in meinen Diensten standen, sondern ihre Wertungsergebnisse auch zu einem kleinen Teil durch mich bekommen haben. Das zeigt, dass ich auf dem richtigen Weg bin, mich in dieser höheren Klasse etablieren zu können.

Was sich im Laufe des Jahres aber auch stark rauskristallisiert hat, ist die Tatsache, dass man gerade mit wechselnden Fahrern darauf angewiesen ist, seinen eigenen Stil zu entwickeln. Nichtsdestotrotz kann man dieses Jahr nicht einfach als übliche Lehrstunde wegwischen und sagen, dass es nächstes Jahr so weitergeht. Der Erfolg hat die Latte auf der einen Seite selbstverständlich hochgelegt, aber die festen Pokalserien haben das Interesse auf der anderen Seite stark gebremst.

So ist ein Ausblick in das bevorstehende Sportjahr nur schwer möglich. Es wird wohl gemäß dem inoffiziellen Olympiamotto ein „schneller, höher, weiter“. So bleibt mir an diesem Punkt nichts weiter, als mit einem eigenen Zitat zu schließen.

„Warten wir ab, was die Zukunft mir, als Beifahrer im Praktikum, noch alles bescheren wird...“

Nockenwellen-Lyrik diverser Journalisten



„Schnell fühlt es sich an, erschreckend schnell, weiße-Knöchel-, kalter-Schweiß- und Stielaugen-schnell.“

„Mir gefällt die Art, wie der Hintern auf dem nassen Asphalt schwänzelt, sich dann gleich wieder beruhigt, zuckt und sich wieder festkrallt.“

„Die Radhäuser werden von 19-Zöllern bewohnt.“

„Obwohl sein Boxer mit ähnlich viel Schmackes zur Seite muskelt ...“

„Im Souterrain des Benz faucht etwas wie ein gereizter Löwe, abgelöst vom Donnern eines entfernten Gewitters.“

„Der kompakte BMW wirkt gut trainiert.“

„Doch wenn sich das Elektroaggregat mit dem Dreiliter-Kompressormotor verbrüdet, ringt die Systemleistung von 416 PS auch die gewaltige Masse nieder.“

„Zum Beispiel so quer um Ecken tanzen, dass sich die Glockenblumen am Wegesrand vor Ehrfurcht verneigen. Oder die beiden Turbolader in den acht Gängen bis 6000 Touren hochpfeifen, die Luftfederung atemlos fahren, die Gummimelodie der 20-Zoll-Räder durch alle Stimmlagen vom Bass bis zum Falsett treiben, die XXXL-Bremse ein ums andere Mal zum pochenden Wummern bringen, die großartige Rückmeldung der Lenkung buchstäblich begreifbar machen.“

„Sein neuer MultiAir-Turbo aus der Großküche des Fiat-Konzerns faucht nur ein wenig, wie ein Mafia-Pate beim Abschied, umarmt mich mit sattem Drehmoment und gibt sich ansonsten unaufgeregt.“

„Sein V8 wird von zwei Turbos zwangsbeatmet.“

„Es röhrert heiser aus der Auspufftüte, die sich hinten links keck aufrichtet.“

„Zwei Lader plustern, haben bei 1700/min ein Höhenmassiv an Drehmoment zementiert, auf 660 Newtonmeter über null.“

„Der Dreiliter im BMW ist ein Charakterdarsteller, der [...] sich sämig [...] durchs Drehzahlband arbeitet.“

„Wenn es sein muss, rennt der Kasten im sechsten Gang des aufmerksamen Doppelkupplungsgetriebes 200 km/h.“

„Entsprechend hurtig schnürt der verchromte Bauhaus-Bug in Richtung Horizont.“

„Fünfter Gang, langsam legt sich ein Hauch von Luftwiderstand auf die Drehzahlgier ...“

„Sie reist in intimen Sitznischen, auf weichem Leder und wohlgepolstertem Gestühl.“

„Die Lenkung ist weder stößig noch zickig.“

„Ständig knurrt der Diesel die Insassen an.“

„Der Ghost [...] kann Kampflinie reiten, und er wahrt selbst am Limit stets die Form.“

„Der C3 zeigt ein nach hinten abfallendes Dach und modellierte Heckleuchten.“

„Der Kleine baut hoch, leidet unter labilen Pendelstützen.“

„Drei Sekunden später, der LFT-Monitor haspelt sich auf 170, die feuerrot unterlegte „3“ kündigt ein weiteres Zahnradgemetzel an, da schließen die Sinne allmählich wieder zur Echtzeit auf. Um 180 übernimmt Gang vier, stutzt das Triebwerk auf 6900/min. Dieses pusht sofort wieder in die Siebentausender, rotiert sich mit jeder Umdrehung weiter in Ekstase und feuert eine Soundschleppe hinter sich her, die, würde man sie direkt ins Ohr leiten, wohl jedes Trommelfell sprengen würde.“

„Der ebenso lange wie dürre Regensburger [Walter Röhr, d. Red.], der einst der gesamten Rallye-Elite um die Ohren fuhr ...“

„Dann verbeißt sich ein knackig-straffes Fahrwerk mit der Straße.“

„Der V8 brüllt in fünf Sekunden auf Tempo 100.“

„...gurrts ein dritter Breitbacken-Einser [...] seine Schmierstoffe auf Temperatur.“



Foto: Buhlmann

Im Zeitalter der Technik kommt auch der Beifahrer eines Rallye-Teams kaum mehr ohne technische Hilfsmittel aus. In der Serie „Beifahrerschulung“ wollen wir Ihnen die notwendige Grundausrüstung erklären sowie einige praktische Tips und Ratschläge, die zum besseren Einstieg in den Orientierungs- oder Rallyesport notwendig sind, geben. Die erste Folge dieser Reihe beginnt auf Seite 65.

Auszug aus Sportfahrer Januar 1978 S. 3
Inhaltsverzeichnis



Ecurie bei der DMV-Landesgruppe ein Beitrag von Max Kirschbaum

Wir gratulieren unseren erfolgreichen DMV-LG-Motorsportlern zu ihren überregionalen Erfolgen im Jahre 2012 und wünschen alles Gute und viel Erfolg für das Sportjahr 2013.

Nachstehend die Auflistung der überregionalen Erfolge unserer DMV-LG-Mitglieder, soweit sie dem LG-Vorstand bekannt sind

Automobilsport

KSM Racing Team DMV-Niederrhein 1. Platz DMV Kart Team Championship

Jedi Racing Team DMV-Niederrhein 3. Platz DMV Kart Team Championship

Michele di Martino DMV-Niederrhein

2. Platz CIK-FIA EM-Kart-Meisterschaft KZ2

1. Platz DMV Kart Championship KZ2

Mike Golla KC-BurgBrüggen 2. Platz DMV Kart Championship RotaxMax

Max Kirschbaum Ecurie Aachen

1. Platz DMV Classic Meisterschaft

1. Platz Oldtimer Westfalen-M Beifahrer

3. Platz Tourensport Oldt. Westfalen-Lippe

Dr. Rolf Tiggemann Ecurie Aachen

1. Platz Oldtimer Westfalen-M Fahrer

2. Platz Tourensport Oldt. Westfalen-Lippe

Hans-Jürgen Kirschbaum Ecurie Aachen 2. Platz DMV Classic Meisterschaft

Maren Menke Ecurie Aachen Beste Dame DMV Classic Meisterschaft

Dorothee Nüsser DMV-Niederrhein Beste Dame DMV Rundstrecken Meisterschaft

Beste Dame DMV Autoslalom Meisterschaft

Maren Menke

Hans-Peter Menke

Ecurie Aachen

3. Platz Oldtimer-Meisterschaft Automobile

ADAC Schleswig-Holstein

v.L.: Dieter Nüsser, Hans-Jürgen Kirschbaum, Maren Menke, Hans-Peter Menke, Walter Hörber, Dr. Rolf Tiggemann, Max Kirschbaum bei der DMV-LG-Ehrung in Düren am 6.1.2012



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 2013!

-Max Kirschbaum

Die guten alten Zeiten I



Krzysztof Konik in der Pause

Karl v.H. auf FIAT 128 auf Club-Rallye-
Sonderprüfung um den Sportfahrerpokal



MIWI, Lothar Moneke, Hans Schmidt bei
Cherusker-Rallye ca. 1980 M.R. Karl im Flug



MIWI und Bodo 1974: „Da ist was im Busch“ R.U. MIWI u. Volker Tschorn Chrusker ca.1981





Die guten alten Zeiten II



Schauff-Hörber Kamp-Lintfort 1977



Hunsrück-Rallye 1978 Winnen-Dackweiler

E.A.L.C. AKTUELL

Die Ecurie-Aix-La-Chapelle e.V. in DMV wählte an Mittwoch den 27.1.1971 im Haus des deutschen Osten den neuen Vorstand für das Sportjahr 1971. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen:

Präsident:	Hanno Menne 5100 Aachen Eberburgweg 8 Tel.: 39652
Vize-Präsident:	Wolfgang Ollfisch 5100 Aachen Warnweierstr. 20 Tel.: 500791
Geschäftsführer:	Hans Heiliger 5100 Aachen Reinserstr. 47 Tel.: 71806
Sportleiter:	Heinz Paeper 5180 Eschweiler Stolbergerstr. 89 Tel.: 02403/23510
Sportreferent:	Michael Friedländer 5100 Aachen Hubertusstr. 61
Organisationsl.:	Karl-Heinz Zander 5190 Stolberg Prämienstr. 4 Tel.: 02402/3753
Pressewart:	Rudolf Stollenwerk 5100 Aachen Lohnühlenstr. 8 Tel.: 76124

Revisoren: Dieter Schunk
Hermann Hollenders

Wir wünschen dem Vorstand für das Sportjahr 1971 viel Erfolg und Gute Zusammenarbeit.

mifri



GMC-Walheim 22.10.77: MIWI - Dieter Schulte (einem der ehrgeizigsten Co's der Ecurie !)

Vorbereitungen für 8177 Rallye Aachen 1978 AN.

AACHEN. — Nach der jüngsten Hauptversammlung setzt sich der Vorstand des Motorsportvereins „Ecurie Aix-la-Chapelle“ wie folgt zusammen: Hans Heiliger (Präsident), Michael Winnen (Geschäftsführer), Rolf Spangenberg (Sportleiter), Hubert Decker (Organisationsleiter), Peter Wolters (Pressereferent). Als Revisoren wurden Hans Münster und Karl von Hoo-gen gewählt.

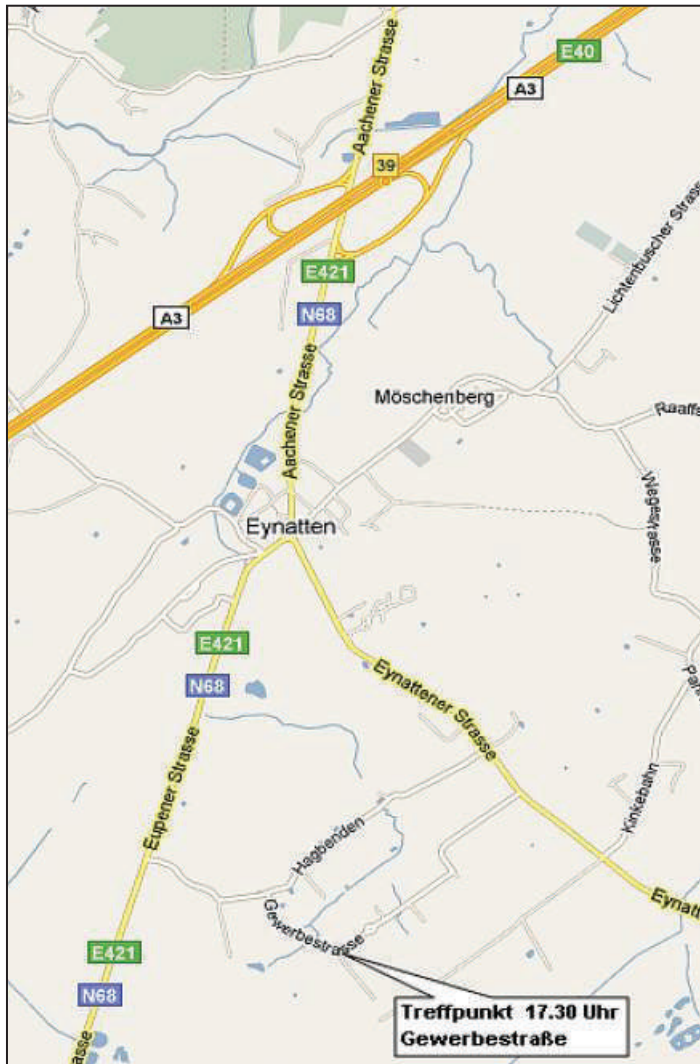
Im neuen Jahr 1977 steht die Veranstaltung einer Orientierungsfahrt um die Igan-Meisterschaft auf dem Programm. Fahrer und Beifahrer sowie die Mannschaft der „Ecurie Aix-la-Chapelle“ werden sich an den Meisterschaftsläufen beteiligen. Gleichzeitig werden die Vorbereitungen für die internationale Rallye Aachen 1978 anlaufen, die im nächsten Jahr ein Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft und zum West-Eurocup sein soll.

Auszug aus „Ecurie-Aktuell“ 1971 von Michael Friedländer

Clubübung Lichtschranke



Hier werden regelmäßig am ersten Freitag des Monats ab April 2013 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's bei Oldfahrten.



Wir laden Euch zum Training ein.

Neu in 2013

Neues Jahr, neue Regelungen - doch nicht alles Neue wird Nachteile bringen. Wer etwa den Pkw-Führerschein B hat, kann nach einer Zusatzschulung auch große Wohnwagen ziehen. Und: Das Kartellamt will die Mineralölkonzerne zu mehr Preistransparenz zwingen. Was 2013 alles neu kommt, klären wir hier

● **Die Gültigkeit neuer Führerscheine** wird ab dem 19. Januar 2013 auf 15 Jahre begrenzt. Bereits erteilte Führerscheine bleiben bis 2033 gültig, sie müssen zuvor auch nicht umgetauscht werden. Danach müssen sie neu beantragt werden. Prüfungen sind bei der Neuausstellung aber nicht vorgesehen.

● **Die Reform des Punktesystems** muss 2013 noch das Gesetzgebungsverfahren durchlaufen und kommt laut ADAC erst 2014. Im nächsten Jahr können aber noch Seminare zum Punkteabbau genutzt werden.

● **Knöllchen** für das Überschreiten der zulässigen Parkdauer werden ab April um fünf Euro teurer.

● **Aktuelle Kraftstoffpreise** sollen über eine Onlineplattform der „Markttransparenzstelle“ des Bundeskartellamts allen Autofahrern bundes-



Neuer Führerschein: nur noch 15 Jahre gültig

weit zur Verfügung gestellt werden.

● **In der Autoversicherung** entfallen in allen neu abgeschlossenen Verträgen Rabatte, die sich auf das Geschlecht des Versicherten beziehen.

● **Neue Umweltzonen** werden in Mainz, Wiesbaden und in Mönchengladbach eingerichtet.

● **Die Kfz-Steuerbefreiung** für Elektrofahrzeuge mit Erstzulassung ab 18. Mai 2011 wird von fünf auf zehn Jahre verlängert.

● **Die Förderung von Partikelfiltern** für Dieselfahrzeuge wird bis Ende 2013 verlängert, jedoch von derzeit 330 Euro auf 260 Euro gekürzt.

● **Das Fernverkehr-Monopol** der Deutschen Bahn fällt, deshalb können künftig Fernbusse privater Unternehmen

im Liniendienst zwischen deutschen Städten verkehren.

● **Pedelecs** bis Tempo 25 km/h, 250 Watt Leistung und Anfahrhilfe bis 6 km/h fallen unter die Kategorie Fahrrad.

● **Im Führerscheinrecht** gibt es folgende wesentliche Änderungen:

● **Die Fahrerlaubnis der Klasse B** (Pkw) kann mit der Schlüsselzahl 96 zum „B-96-Führerschein“ erweitert werden. Damit dürfen dann Pkw-Anhänger-Gespanne bis zu einem Gesamtzuggewicht von 4,25 Tonnen geführt werden. Das ermöglicht auch das Ziehen eines Caravans mit mehr als 750 Kilo zulässigem Gesamtgewicht. Voraussetzung: sieben Stunden Schulung in Theorie und Praxis. Prüfungen sind nicht vorgesehen.



Parkzeit überzogen? Das wird ab April teurer

● **Neue Fahrerlaubnis-Klasse AM** gilt für Mopeds und Roller bis 45 km/h Höchstgeschwindigkeit.

● **Neue Motorrad-Fahrerlaubnisklasse A2** Die derzeitige Fahrerlaubnisklasse A/ beschränkt wird ab Anwendung der neuen Vorschriften zur Fahrerlaubnisklasse A2 mit einer Motorleistung von bis zu 35 kW und einem Verhältnis von Leistung/Gewicht von nicht mehr als 0,2 kW/kg.

● **Aufstieg in den Motorrad-Fahrerlaubnisklassen** Für den stufenweisen Aufstieg von der Klasse A1 zur neuen Klasse A2 sowie von der Klasse A2 zur Klasse A ist nach Ablauf von mindestens zwei Jahren eine praktische Prüfung vorgeschrieben. Das Mindestalter für den direkten Erwerb der Klasse A (Motorrad unbeschränkt) beträgt neu 24 Jahre. ROBU

Shell	1,48
Esso	1,53
Agip	1,56
Arco	1,72
Elf	1,63

Der jährliche Tüv für Oldies ist auch Gott sei Dank wieder vom Tisch.

Winterliches Verkehrsquiz

„Was gilt eigentlich, wenn ein Verkehrsschild so zugeschnitten ist, dass ich es nicht mehr erkennen kann?“

Verkehrszeichen müssen grundsätzlich erkennbar sein. Wenn nicht, kann von Ihnen auch nicht erwartet werden, dass Sie sich daran halten. Ausnahme: Schilder mit charakteristischen Formen, wie das Stopp-Schild oder Vorfahrt achten, sind auch mit Schneehaube identifizierbar und daher zu beachten. Außerdem: Von Ortskundigen beziehungsweise Anwohnern kann verlangt werden, dass Sie die Verkehrszeichen ihrer Gegend kennen – und sich dementsprechend an die Verkehrsregeln halten.

Schilderrätsel: Nur Ortskundige müssen wissen, was unter dem Schnee steckt

Hans-Joachim Stuck (*1.1.1951, Sohn des berühmten „Bergkönigs“ Hans Stuck) wurde 2012 als Nachfolger von Hermann Tomczyk zum neuen Sportpräsident des DMSB (Deutscher Motor Sport Bund e.V., vormals ONS) gewählt.



... Und Tschüß...



Toyota Starlet Cup 1979

TOYOTA *Starlet* CUP '79



Das Auto: Härte- und Ausdauertest in der längsten Rallye Europas mit Auszeichnung bestanden. Gesamtsieg in der Tour d'Europe 78 (12.466 km) durch Fritzingler/Wünsch.

Die Technik: Toyota Starlet 1200 mit Rallye-Fahrwerk, mit millionen-fach bewährtem 1,2-Liter-Motor, mit 5-Gang-Getriebe, Überrollkäfig, Spezial-Motor- und Tankschutz, Sportsitzen mit Hosenträgergurten.

Die Aufgaben: Sonderwertung für STARLET in der Deutschen Rallye-Meisterschaft und im Nationalen Rallye-Pokal der ONS.

Die Preise: Pokale und Preisgeld im Werte von über 50.000 DM, Teilnahme an Fahrer-Lehrgängen.

Die Teilnahme: Fahrerinnen und Fahrer mit nationalen oder internationalen Lizenzen.

Detaillierte Ausschreibung und Informationen erhalten Sie von

TOYOTA DEUTSCHLAND GMBH
„Starlet-Cup“
Bunzlauer Straße 1
5000 Köln 40 (Weiden)



Begeisterung auf Rädern **TOYOTA**