



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



VI 2013

ECURIE INFO

Legaten ihrer Nationen früher und heute



Legare



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1-2	Titelseite + Inhaltsverzeichnis
3	Titelbild und Editorial
4	Impressum
5	Vorstand
Sport	
6-7	Euregio-Classic-Cup 2013
8	Ein Bericht von Jürgen Kirschbaum
9	Jürgen Kirschbaum / AKV-Rallye 2013
10-13	16. Int. Oldtimer-Rallye Aachen 2013
14	In Memoriam Hanno Menne
15-16	MIWIs Rallyesaison 2013
17	DMV-Ergebnisse
18-19	RKA-Rallye Köln-Ahrweiler 2013
20	Sportjahr Menke + Diverses
21	Sportjahr Rolf Tiggemann Bericht
22	Sportjahr Rolf Tiggemann
23-24	Neues Portrait: Jürgen Kirschbaum von Dr. Rolf Tiggemann
Verschiedenes	
24	Herumgestöbert
25	DMV Intern
26-27	Termine - auch Goggo-Club
28	Rolf Döhring auf Genießertour
29	Motorsport und Verkehrssicherheit
30	Am Berg: Vossenak 2013
31-32	CO2 Emissionen mal kritisch von Miwi betrachtet
32-33	Clubmeisterschaft 2013/ Bordbuch WM-Lauf 2013
34	Auch so sieht „legare“ aus: Legaten beim Deutschen Rallye WM-Lauf
35	Sehr witzig und ernst
36	Clubübung / Der Löwe (Loeb) von Flandern
37	Nockenwellen-Lyrik
38	Aus dem Metier in Aachen: Uwe Niermann
39-40	Die guten alten Zeiten
41-42	Sportfahrer-Schulung 7/78: Koordinaten
43	Neu in 2014
44	Rückseite: Sprudelnde Vielfalt 1978

Titelbild und Editorial



Titelbild

- Oben: Steyr-Puch 650 TR, gefahren vom polnischen Meister Sobieslav Zasada bei der Monte 1965. Zasada fuhr später Porsche.
- Unten: Deutschland-Rallye (WM-Lauf): WM-Rallye-Leader Ogier auf Polo bei der Ausfahrt aus dem *parc ferme* am Butzweiler-Hof, einem alten Flugplatz, in Köln 2013 auf dem Weg zur Fahrervorstellung auf der Domplatte des Kölner Doms.

Titel

Legare: Jemanden als Gesandten schicken, jemanden zum Legaten ernennen. Ständig treten wir z.B. als Legaten unseres Vereins auf.

EDITORIAL

Liebe Ecurie-Freunde,

was Ihr in Händen haltet, ist die 6. Ausgabe des Ecurie-Infos dieser Form in Folge seit 2008. Die Form, das Layout und die Aufmachung sind beibehalten worden. An dieser Stelle möchte ich mich ganz besonders bei meinem Sohn Lothar bedanken, der mich erneut EDV-technisch unterstützt hat. Ohne ihn könnte das Ecurie-Info so nicht erscheinen. Trotzdem bedeutet der Entwurf wochenlange Nachtschichten. Ich hoffe, daß Ihr viel Freude beim Lesen habt. Denn das ist die Motivation der Arbeit.

Ich möchte das neueste Clubbrundschreiben unter das Motto „**legare**“ stellen. Legare (lat.) bedeutet *jemanden als Gesandten schicken, jemanden zum Legaten machen oder ernennen*. Es hat mich mit meiner Verbundenheit zum Latein daran erinnert, daß dies auch für unseren Verein zutrifft: Wenn wir irgendwo als Teilnehmer auftreten, **sind wir die Legaten, die Abgesandten unseres Clubs. Wir repräsentieren unseren Club in der Öffentlichkeit.**



Die Verbundenheit zu unserem Club drücken wir u.a. durch das Tragen der Club-Aufkleber auf unseren Autos aus. Ich bin stolz darauf, zur Ecurie zu gehören. Und Ihr ?

Des Weiteren möchte ich mich auch nochmals stellvertretend für die Mitglieder beim Vorstand für seine letztjährige Arbeit bedanken. Die Arbeit sollten wir schätzen. Ebenso aber geht der Dank des Vorstandes an alle ehrenamtlich Tätigen und die vielen Helfer, die unsere Veranstaltungen mit getragen und ermöglicht haben.

MIWI



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, Hans Heiliger, Karl von Hoegen, Rainer Keuser, Jürgen Kirschbaum, Max Kirschbaum, H. Peter Menke, Hans Münster, Martin Schunk, Miron Sernecki, 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.



Abi-Jahrgang 1969 „auf“ BMW 1800 ti Iserlohn 1954 mit Leukoplastbomber Lloyd

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

Pressesprecher: Michael Winnen

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

Präsident: Rainer Keuser

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

Organisationsleiter: Yvonne Dentzer

Dentzer@gmx.de
+49(0)1639748408

Geschäftsführer: Walter Hörber

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

Jugendwart: Bodo Rösener

Telefon: +49(0)241 74792

Sportleiter: Karl von Hoegen

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

Bankverbindung:

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

Ein großes Danke an alle

Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahr 2013 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 16. Int. Oldtimer-Rallye Aachen, der AAA-Ausfahrt 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 2014 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2014.



AAA-Ausfahrt zusammen mit "100,5 DasHitradio" am Tivoli am 7.und 8.9.2013





Euregio-Classic-Cup 2013/ Euregio-Historic-Cup

Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** hat sich rund um die Euregio-Region fest etabliert, geht in die 6. Runde und ist inzwischen Tradition geworden. Einen niederländischen Veranstalter vermisst man nach wie vor, was dem Begriff „Euregio“ sicher angemessen wäre. Warum lockt man keine niederländischen und mehr belgische Teams an? Oder will man das nicht? Die gegen Gebühr eingeschriebene Zahl von 38 Teilnehmern geht insgesamt gegenüber dem Vorjahr zurück, nicht zuletzt wegen der Abgabe von 9 Teams an die Wertung „**Euregio-Historic-Cup**“ (**Touri-Klasse**). Auch werden nur noch „schlappe“ 4 Ergebnisse bei 8 angebotenen Veranstaltungen gewertet! Die Punkte rücken dadurch auch an der Spitze sehr eng zusammen. Das ist m.E. einer Meisterschaft nicht würdig. Die Aufgaben werden nach meiner Einschätzung immer leichter. Allerdings gibt es im Aachener Umkreis auch keine Serie, welche günstiger wäre.

Kremer/Schewior vom MSC Dülken schlugen diesmal nur knapp die Seriensieger Goebels/Stange.

Unter Bezug auf unser Titelthema „Legare“ - Legaten versenden - möchte ich ernsthaft anregen, den Clubmitgliedern die Einschreibgebühr bei Teilnahme von mind. 2 Veranstaltungen zu ersetzen. Denn das Auftauchen des Namens „Ecurie“ sollte so oft wie möglich vorkommen, um uns präsent zu machen.

Es platzierten sich (nur gegen Gebühr von 25,- Eingeschriebene) von der Ecurie im ECC-Cup: Team Rainer Keuser /Walter Hoerber auf Platz 4 im Gesamt, Karl von Hoegen auf Platz 11, Rolf Döhring auf Platz 18.

Euregio - Classic - Cup 2013												
www.ecc-by.de												
No.	Name	Wohort / Club	Oldtimer-Classics 09.04.2013	48-Stunden Classic-Tour 30.05.2013/01.06.2013	NE-Gesamte Rallye 440km 30.01.2014	Thur 48 Std Classic 07.07.2013	1944-Race-Indienland 24.08.2013	ROMA CLASSIC 01.02.2013	Kalen-Kor-Cup 14./15.09.2013	Radio-Classic Super-Rallye 18.03.2013	Gesamt- Punkte	Platz
29	Kremer, Alexander	MSC Dülken	0,0000	10,7000	10,3070	0,0000	10,0243	0,2000	10,7000	10,2043	42,7270	1
30	Schewior, Klaus	MSC Dülken	10,0000	10,0000	10,3070	0,0000	10,0243	0,2000	10,7000	10,2043	42,7270	1
26	Goebels, Rolf	AD-Fiedrowe	10,7000	10,0000	10,7000	10,7000	0,0000	0,0000	10,7000	10,7000	42,3700	2
28	Stange, Tina	AD-Eschweiler	10,4444	0,0000	10,7000	0,0000	0,0000	0,0000	10,2000	10,2000	42,3700	2
7	Kistmann, Marc	Scuderia Classica Burgio	10,2000	0,0000	10,0000	0,0000	10,0243	0,0000	0,0000	0,0000	41,1043	3
8	Kadereit, Wolfgang	Scuderia Classica Burgio	10,2000	0,0000	0,0000	0,0000	10,0243	0,0000	0,0000	0,0000	41,1043	3
19	Keuser, Rainer	Ecurie Aix-la-Chapelle	0,0000	10,5120	0,0000	10,5120	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	40,8620	4
16	Hoerber, Walter	Ecurie Aix-la-Chapelle	0,0000	10,5120	0,0000	10,5120	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	40,8620	4
42	Goebels, Rolf	TMT, Hildes	10,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	39,1000	5
40	Stang, Bernhard	MSC Dülken	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	38,0000	6
1	Fink, Michael	AD-Fiedrowe	0,7770	10,2000	0,7770	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	37,8620	7
2	Vieck, Willi	AD-Fiedrowe	0,7770	10,2000	0,7770	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	37,8620	7
10	Kronsch, Ernst	MSC Dülken	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	10,0000	10,0000	0,0000	0,0000	36,2000	8
47	Haas, Michael	Bynton (B)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	34,0740	9
46	Mäler, Ilma	Bynton (B)	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	34,0740	9
20	Malcher, Ailo	Aachen	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	34,0000	10
19	von Hoegen, Karl	Ecurie Aix-la-Chapelle	0,0000	10,7000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	33,0700	11
11	Hasler, Paul-Hermann	DWC, Dörns	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	31,4300	12
39	Hoerber, Oliver	Aachen	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	31,0000	13
28	Kösel, Joachim	Scuderia Classica Burgio	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	31,0000	13
62	Heppel, Anita	Rüdesheim	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	29,0000	14
48	Landrock, Martin	Aachen	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	27,8000	15
14	Hehn, Dieter	AD-Eschweiler	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	27,0000	16
13	Henne, J. Bernold	AD-Fiedrowe	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	27,0000	16
12	Döring, Rolf	Niederzier	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	27,0000	17
17	Döring, Rolf	Ecurie Aix-la-Chapelle	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	26,0000	18
45	Meyerhans, U. Jens	Aachen	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	0,0000	25,0000	19

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

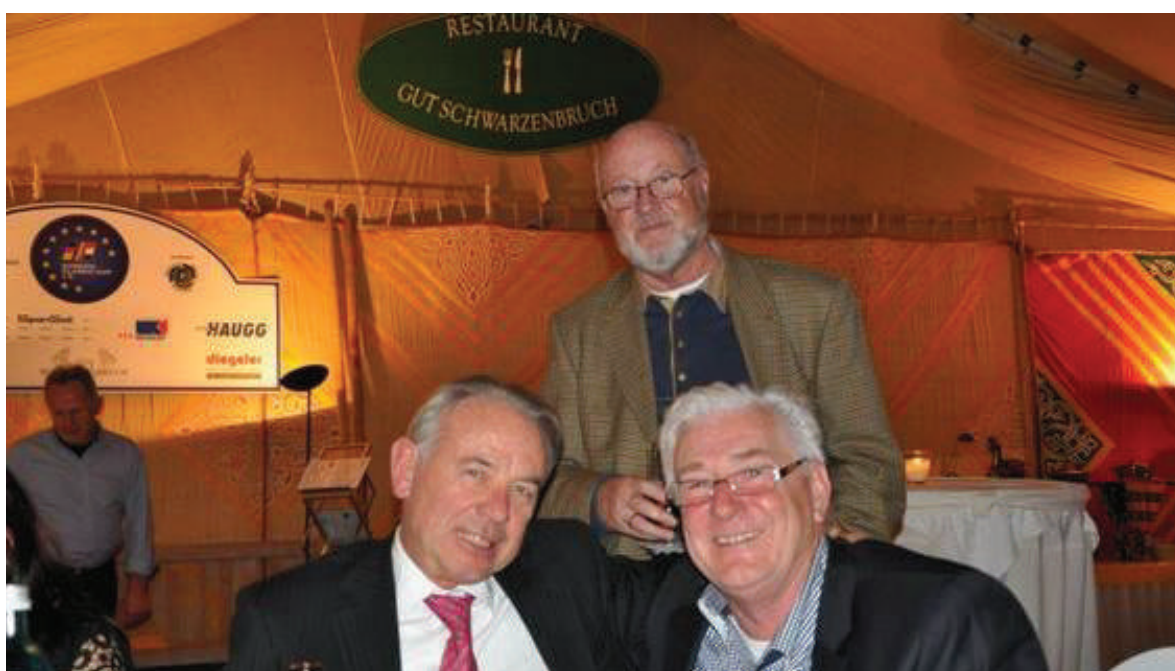
Euregio Classic-Cup Meisterfeier 2013 auf Gut Schwarzenbruch



1. Foto: neben Karl, Waldi und Rainer K.: Rene Göbbels u. Tina Stange (Platz 2 im Gesamt) und Kremer/Schewior, den diesjährigen ECC-Gewinnern.



Frauen unter sich



„Die Drei von der Tankstelle“? Wolfgang, Rolf, Rainer.



Ein Bericht von Jürgen Kirschbaum 2013

FIVA-Historic Bergmeisterschaft

Fünf Wertungsläufe quer durch Deutschland zählen zum Pokal. Alle Veranstaltungen werden auf Gleichmäßigkeit gefahren. Los ging es im Mai beim **Hercules-Bergpreis in Kassel**. Hans-Jürgen Kirschbaum und sein Beifahrer Armin Redmer setzten hier mit der BMW Isetta die erste Duftmarke: Klassensieg und zweiter im Gesamt von 144 Teilnehmern. Dies nötigte sogar dem ehemaligen Bundesfinanzminister Hans Eichel, welcher die Siegerehrung vornahm, Respekt ab.

Im Juni ging es zur **Sudelfeld-Classic nach Miesbach**. Trotz großer Probleme der Zeitnahme reichte es zum zehnten Gesamtrang und es gab die beste Punktzahl aller FIVA-Teilnehmer. Im Juli ging es nach **Höxter zum Weserbergpreis**. Hier errang das Team den Klassen- und den Gruppensieg. Im August kam dann das „Heimbergrennen“, der **Sauerland-Bergpreis**. Nachdem schon 2010 hier der Gesamtsieg erreicht wurde, war man natürlich besonders motiviert. Und da der Berg in der Nähe liegt wurde auch auf BMW 700 und MB 350SLC genannt. Bei Bergveranstaltungen kann man in mehreren Klassen antreten. Und hier wurde ein besonderer Erfolg erreicht: Klassensieger auf BMW 700 Bj. 1965 und fünfter Gesamtrang; Klassensieger auf MB350 SLC Bj. 1972 und zweiter Gesamtrang. Und mit dem Paradeauto der BMW Isetta von 1956 ebenfalls Klassensieg und Gesamtsieger 2013. Der letzte Lauf fand in **Vossenack in der Eifel** statt. Hier gab es dann einen kleinen Fleck auf die Weste. Zweiter Platz in der Klasse und dritter im Gesamt.

Trotz alledem eine mehr als erfolgreiche Saison. Sie endet mit dem **Gesamtsieg** in der **FIVA-Historic-Bergmeisterschaft**. Für ein 12PS starkes Auto, auch wenn es ein BMW ist, eine starke Leistung. Eine zweite Wertung war die ADAC Retro-Bergserie. Diese läuft praktisch mit den FIVA-Läufen mit. Lediglich **Ransel** zählte nur zur Retro-Bergserie. Hier gab es ebenfalls einen Klassensieg und Platz 2 von 184 Teilnehmern im Gesamt. Leider reichte es in dieser Serie nur zum zweiten Gesamtrang von über 300 Teilnehmern, da bereits ein Lauf vor Veröffentlichung der Termine gefahren wurde und ein weiterer Lauf den FIVA-Teilnehmern gestrichen wurde. Man muß das Durcheinander nicht verstehen.

Mit Beifahrer Kevin (10 Jahre) gab es bei Oldtimerrallyes einen zweiten und zwei dritte Plätze. Mit Beifahrer Max sprang im Tourensport bei einem Start der Klassensieg heraus.

Hans-Jürgen Kirschbaum



J. Kirschbaum / AKV-Rallye 2013



Die **AKV-Rallye „The Race“** fand am 7.6.13 zum 6. Male statt : Wieder ging es vom Rathaus um 10.00 los. Diesmal waren 118 Fahrzeuge (nach 145 2012) am Start. 115 wurden gewertet.. Hans Keller startete diesmal mit Günter Jacobs auf einem Fiat Dino Spider. Den GS holten sich nach 5-maligem Anlauf Ralph Schulenburg/Rolf Eschmann aus AC auf einem MB Bj 1956 vor Marian Bronny auf Wartburg (als Ecurie-Vielstarter bekannt), Michael Haas und Günter Jacobs/Hans Keller.

Auch Legaten der Ecurie waren dabei: Ehepaar von Hoegen liefen mit dem Goggo T 250 auf Platz 23 ein n(s.Foto links unten), dicht gefolgt von unserem Oldtimer-Rallye-Sponsor Daniel Jacobs/Liza Jacobs auf einem wertvollen Ferrari 250 GT/E. Ehepaar Grieser führte auf ihrem Austin Healey MK III wieder Paulchen aus und landete mitten in „guter Gesellschaft“.



Karl und Hannelore im Goggo



Streckensprecher mit Handicap (Archivfoto)



16. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 30.6.2013

In diesem Jahr hatte der Wettergott wieder ein Nachsehen mit der Ecurie. Insgesamt 65 Teilnehmer wurden auf die Reise geschickt. Davon 49 Oldi-Rallye-Teilnehmer (u.a. gewertet für ECC Wertung „Touring“) und 16 Ausfahrtteilnehmer (gewertet für EHC Wertung „Touristik“).

Die Papierabnahme wurde von den meist weiblichen Helfern wie Leo, Hannelore und Familie Dentzer perfekt abgewickelt. Danach gab's für die Teilnehmer und Helfer das traditionelle Frühstücksbüffet, dann die Fahrerbesprechung (Foto r.). Bitte nächstes Mal die Hände aus der Tasche- hm.



Unruhe vor dem Start



Nach der Fahrervorstellung durch MIWI (Foto r.) wurden die Teams am Start von Karl auf die kleine Sollzeit-Lichtschraken-WP losgelassen, welche Rene Otten und Rainer Keuser (Foto u.) bestritten. Karl-Heinz Mackenstein (Foto r. u.) fungierte als Fotograf.



Von dort ging es dann sofort auf den großen Rundkurs (ca. 4 km Länge) an der TH mit dem bekannten Zeitnehmerteam um Miron Sernecki. Für die Möglichkeit, hier zu fahren, sei Peter Rettweiler und dem IKA-Institut herzlich gedankt.

16. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 30.6.2013



Großes Pech hatte Buckel-Volvo-Fahrer und Ecurie Erststarter Dr. Udo Ossendoth aus Bocholt mit Dr. Gabriele Trost aus Aachen, die schon vor dem Start den Auspuff liegen lassen mußten. Hoffentlich sehen wir den schönen PV 544 aus dem Baujahr 1965 im nächsten Jahr wieder, und hoffentlich zusammen mit mehr Startern! Da muß wohl noch etwas an der Werbung getan werden...



Schätze der Automobilgeschichte bei der großen Oldtimer-Rallye

Ob sportlicher MG oder bulliger Ford Mustang: Rund 70 automobile Schätze ging gestern bei der 16. Internationalen Oldtimer-Rallye in Aachen an den Start. Organisiert vom Verein „Ecurie Aix-la-Chapelle“

machten sich die Gefährte auf die 120 Kilometer lange und reizvolle Fahrt durch Aachens Umgebung und nach Belgien, um verschiedene Prüfungen zu absolvieren. Sieger der Rallye wurden am Ende einmal mehr

René Göbbels und Tina Stange aus Eschweiler mit ihrem VW Golf I aus dem Jahr 1980. Teilnehmen dürfen Autos, die mehr als 30 Jahre alt sind. Mehr Ergebnisse: www.ecurie-aachen.de. Foto: Kurt Bauer



16. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 30.6.2013

Einer der wohl wertvollsten Schätzchen am Start: Der Ferrari 250 GT „SWB“ aus Baujahr 1963 mit kurzem Radstand von Ecurie-Vielstarter Allo. SWB = „Short Wheel Base“ . Die Leistung wird mit 250-280 PS angegeben. Es gab ihn auch in 73 Exemplaren mit Alu-Türen, extra für den Wettbewerb.



Clubs - DMV INSIDE 3/2013

Aachener Motorsportclub Ecurie Aix-La-Chapelle

16. internationale Oldtimer-Rallye

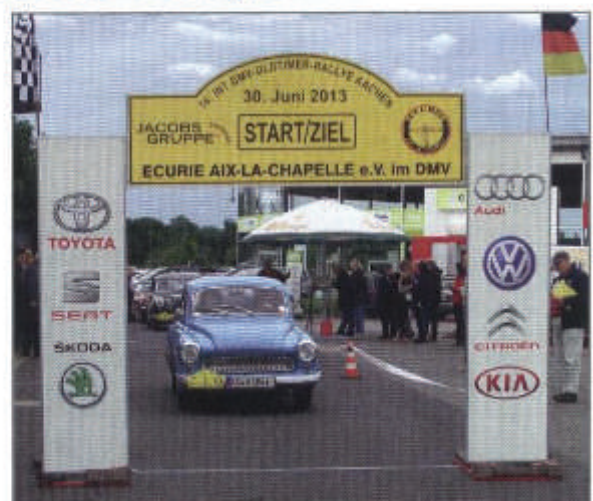
Am 30. Juni 2013 führte der Aachener Motorsportclub e.V. die 16. Internationale Oldtimer-Rallye Aachen durch. Die Veranstaltung wird u.a. gewertet für den Euregio-Classic-Cup, den Euregio-Historic-Cup und die DMV-Classic-Meisterschaft.

Nach 120 Kilometern durch Aachens Umgebung, das nahe Belgien sowie Absolvierung mehrerer Prüfungen und leichter Orientierung bei trockenem Wetter kehrten die 60 Teilnehmer wieder zum Toyota-Center Aachen nach Aachen-Brand zurück.

U.a. musste ein fünf Kilometer langer Rundkurs auf einem Testgelände der TH Aachen absolviert werden.

Die Sportwertung gewannen einmal mehr René Goebels und Tina Stange vom AC Eschweiler auf einem Golf 1 Baujahr 1980 mit 55 PS, gefolgt von den ehemaligen Oldtimer-Rallye-Europameistern 2008 Klaus Förster/Hans Keller auf einem BMW 2002 Bj. 1971 aus Aachen sowie Alexander Kremer/Klaus Schewior vom MSC Dülken auf einem BMW 1802, Den 4. Platz gesamt und ebenfalls in der Klasse G (Bj 1971-1983) belegte das Team Hans-U. Gerhards/Rolf Gerhards von der SFG Hochneukirch auf einem Ascona A von 1973.

Fünfter im Gesamtergebnis und damit Klassensieger der Klasse E (1946 bis 1969) wurden Dominic Spicker/Klaus Derondeau aus Aachen auf einem Triumph TR3.



Marian Bronni und Claudia Kowalski im Wartburg 311 Camping (15.GS)

Die touristische Wertung gewannen Patrick Kistemann/Tim Kistemann aus Belgien auf einem Lancia Beta Coupe vor Willi Schnitz/Klaus Jarisen auf einem VW Porsche 914/4.

• TEXT UND FOTO: MICHAEL WINNEN - www.ecurie-aachen.de

16. Int. Oldtimer Rallye Aachen, etwa 3,6 km Rundkurs WP 2



Die aufwändigste WP des Tages, dieses Mal direkt nach dem Start: WP 2 wieder auf dem FKA-Gelände - ein Rundkurs mit 3 Runden wie im Vorjahr. Aufgebaut wurde der RK schon am Samstag-Nachmittag unter tatkräftiger Mithilfe von Peter Rettweiler vom IKA/FKA, wofür wir uns herzlich bedanken. Der Aufbau der WP nimmt jedes mal etwa 4-5 Stunden in Anspruch, der Abbau etwa 2-3 Stunden mit etwa 6-8 Personen. Glücklicherweise ist der Platz so ausgestattet, dass die Zeitnahme ihre zuverlässige Arbeit vor Wetter geschützt verrichten kann. Offiziell fungierte Miron als WP-Leiter mit dem zumeist eingespielten Team. Miron war nicht nur für die Zeitnahme auf WP 2, sondern auch für die Auswertung verantwortlich und düste nach Beendigung der WP ins Ziel, um schon Daten aufzuarbeiten, damit die Ergebnisse pünktlich zur Siegerehrung vorliegen konnten. Man könnte noch verstärkt daran arbeiten, daß die Ergebnisse der WP's und Bordkarten per Kurier schneller zur Auswertung gelangen.



Jussen/Ewig auf MB 220 SE drücken sich am Zeitnahmewagen vorbei.



Kremer/Schewior mit BMW 1802 peilen die Lichtschranke an.



Braun/Schmitz vom MSC Düren auf Austin Healey 100/6 von 1959



Rene Göbbels/Tina Stange auf Ihrem 70 PS-Golf 1 von 1980, seit 2002 nach dem Käfer das meistgebaute Auto. Das Design des Golf 1 stammt von Guigiaro aus Turin. Die Golfs durften übrigens auch seinerzeit in die DDR verkauft werden. Göbbels/Stange fuhren auch auf dieser WP2 mit 0,6 die wenigsten Strafpunkte ein und legten damit einen Grundstein für Ihren erneuten Gesamtsieg nach 2012.



Unten links: Berg/Berg zu Dritt im Ford Mustang von 1968



In Memoriam Hanno Menne

Aus Sport-Nachrichten AN/ Nr. 279 – Samstag, 3. Dez. 1977



Lombard R.A.C. Rally 1977
PHOTO: FOSTER & SKITTINGTON

Hanno Menne, hier mit Hans Smolej während der Lombard-RAC-Rallye 1977, ist überzeugt, in Zukunft mit Achim Warmbold ein gutes Gespann zu bilden.

Das neue Opel-„Traumpaar“: A. Warmbold und Hanno Menne

Erster Start bei der Rallye Monte Carlo im Januar

Aachen. — Der deutsche Rallye-Sport hat ein neues „Traumpaar“: Die erfolgreichsten Rallye-Fahrer der letzten Jahre, Achim Warmbold und der Aachener Hanno Menne, bilden in der kommenden Saison ein Gespann.

Die beiden wurden in der deutschen Rallye-Meisterschaft und in den WM-Läufen für Opel auf einem neu homologierten Kadett GTE 2000 starten, der rund 140 PS stark ist. Während Warmbold Anfang der Woche den Vertrag bei Opel unterschrieb, wird Menne am kommenden Dienstag in Rüsselsheim abschließen, nachdem vor ei-

nigen Tagen eine verbindliche mündliche Zusage gegeben hat. „Ich glaube, daß wir ein gutes Gespann bilden“, meint Menne, obwohl er selbst ganz gerne mit Walter Röhrl gefahren wäre.

Warmbold/Menne sitzen erstmals bei der Rallye Monte Carlo (20. bis 26. Januar) gemeinsam am Volant. Die „Monte“ ist der erste von insgesamt vier WM-Läufen und entsprechend wird sich Menne vorbereiten; bereits am 3. Dezember fährt er im neuen Wagen Richtung Süden, wo er mit Warmbold bis zum Start des Rennens trainieren wird.

AN Dienstag 11.5.76

Sport Nachrichten

Ecurie erfolgreich

Bei der Orientierungsfahrt des MSC Matsbach am vergangenen Wochenende lehrte die Ecurie Aix-la-Chapelle die anderen Konkurrenten wieder das Fürchten. Der Veranstalter schickte die Teilnehmer nach Chinesenzeichen und Skizzen auf die 120 km lange Strecke durch den Kreis Aachen. Aufgrund der bestehenden Genehmigungsprobleme wurde die Entscheidung bei zwei Sonderaufgaben gesucht. Das Team Ollo/Schulte holte sich auf BMW den Klassensieg in der Klasse über 1600 ccm und gleichzeitig den Gesamtsieg, dicht gefolgt von den Klassenlegern Münster/Olfisch der Klasse 1300-1600 ccm auf Opel Ascona. In derselben Klasse errangen Decker/Winnen mit ihrem Alfa einen sechsten Platz. Reinehr/Spangenberg belegten in der Klasse ihrer Clubkameraden und Gesamtsieger einen dritten Platz. Mit zwei Klassensiegen, einem Gesamtsieg und dem Mannschaftssieg unter neun genannten Mannschaften war der Erfolg fast perfekt.

RNG. 2.75 Sport

Ecurie-Teams wieder mit guten Ergebnissen

Bei der Orientierungsfahrt der SG Wiehltal kämpften 150 Teams, unter ihnen viele von der Ecurie Aix-La-Chapelle, um die ersten Punkte für die Igsan-Meisterschaft. In der Klasse von 1300 bis 1600 ccm kam die Mannschaft Münster/Olfisch mit ihrem Opel Ascona auf den sechsten Rang. Vierte wurden Reinehr/Spangenberg auf ihrem Rallye-Kadett in der Klasse 1600 bis 2000 ccm. Achtbare Leistungen zeigten auch die Teams Olfisch/Schulte und Wanzen/Wolters, wenn sie in ihrer Klasse auch nicht unter die ersten zehn kamen.

★

Bei der Siegerehrung der DMV-Landesgruppe Niederrhein in der Nideggener Burg wurde Ronny Dentzer (Ecurie) für den Gewinn der Landesgruppen-Meisterschaft geehrt.

Erstmals in dieser Saison wird Hanno Menne am Wochenende wieder an den Start gehen. Die Sachs-Rallye in Marktrechwitz wird als erster Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft 1976 gewertet.

AN Sport 3.2.76

Mit Hanno Menne zum Hattrick

Achim Warmbolds gewann die Sachs-Winterrallye

Marktrechwitz (dpa). Mit seinem dritten Sieg nach 1974 und 1975 gelang dem Münchener Achim Warmbold bei der Sachs-Winterrallye, die in Marktrechwitz zu Ende ging, ein Auscheiden. Mit seinem Wagen (Fiat Ritmo) 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 GTE) verlief bis zu dessen Ausscheiden spannend: Hatte Röhrl auf der ersten schweren Wertungsprüfung Hammelburg Warmbold noch 2-13 Minuten abgenommen, so mußte er den Münchner in der Folgerunde vorbeiziehen lassen. Röhrl hatte Schweregefahren mit der Hinterachse.

Nach Röhrls Ausscheiden aus der Wertungsprüfung 20 (Bruch des Mittellegers der Kardanwelle) konnte Warmbold seinen schärfsten Verfolger Walter Smolej (Opel Kadett GT/E) sicher auf Distanz halten und die Sachs-Winterrallye für sich entscheiden.

Abend gab auf

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



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.
Nachrichten-Punktfoto: dpa

MIWI's Rallyesaison 2013



In diesem Jahr fuhr ich mit Miron. Eine Ausnahme gab es nur, wenn er krank war. Wir führten den Evo IV (Gr. H 16) (wie in Kempenich Foto oben und darunter), aber auch den IX er Gruppe G aus. In der Gruppe G können wir eher punkten als in der leistungsstarken H 16. In der H16 trifft man in der Regel auf die Gesamtsiegeranwärter. Und da kommen wir nicht ran.





MIWI's Rallyesaison 2013



In Oberberg (Loco-Soft-Rallye) wurden selektive Prüfungen geboten, so daß wir in der Gr./Klasse den 2. Rang einfahren konnten. Die Oberberg ist ziemlich neu im Kalender und ist eine der 3 Rallyes in NRW neben der Reckenberg und Siegerland-Westerwald (Daaden) überhaupt. Es sieht so aus, als ob die Mannschaft um Michael Bieg die Oberberg genehmigungstechnisch gesehen etablieren könnte. Hoffen wir es.



Die Rallye Köln-Ahrweiler dann wie gewohnt mit Schrauber und Co Gerd Hüppen (s. auch S.19) und Miron diesmal als Service zusammen mit Timo Hüppen zum traditionellen Saisonschluß.

DMV-Ergebnisse



DMV-Ergebnisse & Ehrung der Legaten

Bei der diesjährigen DMV-Meisterschaft konnten sich einige Club-Mitglieder hervorragend platzieren. Die Sparte Rallye, ORI75 und Oldtimer wird bei den 4-Radlern zusammen gewertet (s. untenstehende Tabelle). Die **DMV-Classic-Meisterschaft (Gesamt-DMV) gewann Hans-Jürgen Kirschbaum**, Hans-Peter Menke folgte auf dem 4. Platz, Rainer Keuser auf Platz 6. **Hans-Jürgen Kirschbaum** errang auch noch den Titel der **FIVA-Historic-Bergmeisterschaft**. Hans-Peter Menke –immer noch mit seiner NSU-Max unterwegs– belegte einen strammen 2. Platz im Motorrad-Sport Classic.



Ehrung der LG Niederrhein in Düren am 5.1.14. , V.l. Tina Stange, Armin Redner, Maren Menke, Hans-Peter Menke, Hans-Jürgen Kirschbaum, Rainer Keuser, Walter Hörber

Auf der diesjährigen Siegerehrung der DMV-Landesgruppe Niederrhein am 5.1.2014 in Düren-Niederau erfahren folgende Ecurie-“Legaten“ besondere Ehrungen. Das DMV-Sportabzeichen in Bronze: Maren Menke, Hans-Peter Menke, Dr. Rolf Tiggemann. In Silber: Walter Hörber, Rainer Keuser. In Gold: Hans-Jürgen Kirschbaum.

Darüber hinaus errangen Rolf Tiggemann/(Michael Leyhe) mit dem 170er Daimler im „ADAC Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe“ in der Kategorie Tourensport Platz 3, im ADAC Westfalen in der Kategorie „Oldtimersport“ den 1. Platz

Wir gratulieren allen Motorsportlern, die 2013 als „Legaten“ für die Ecurie unterwegs waren zu ihrem Ergebnis und wünschen Gesundheit und viel Erfolg in der Sportsaison 2014 !

(12) Rallye + Ori 75 + Oldtimer Ehrung am 5.1.14 in Düren

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	<i>Stange, Tina</i>	AC Eschweiler, ADAC	47,37
1	<i>Göbbels, Rene</i>	AC Eschweiler, ADAC	47,37
2	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	45,28
3	Redner, Armin	MSIG Gressenich	43,33
4	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	42,35
5	<i>Menke, Maren</i>	Ecurie Aix la Chapelle	38,48
6	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	37,92
7	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	35,73
8	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	33,05
9	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	27,34
10	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	24,02
11	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	22,48
12	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	19,88
13	*Sernicki, Miron	Ecurie Aix la Chapelle	12,67
14	Thelen, Hans	MSC-DomEsch	4,78

(13) DMV NRW Classic-Cup

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	<i>Stange, Tina</i>	AC Eschweiler, ADAC	25,17
1	<i>Göbbels, Rene</i>	AC Eschweiler, ADAC	25,17
2	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	23,79
3	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	19,88
4	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	15,32
5	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	13,51
6	Redner, Armin	MSIG Gressenich	11,81
7	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	11,14
8	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	7,97

Motorradsport

(16) Motorradsport Classic

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Thelen, Hans	MSC-Dom-Esch	72,17
2	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	49,97
3	Kreutz, Bernd jun	MSIG-Gressenich	42,91
4	Franken, Heinz	MSIG-Gressenich	24,69
5	Klutinius, Karl Heinz	MSC-Dom-Esch	20,79
6	Dohmen, Heinz-Willi	MSIG-Gressenich	20,58
7	Billep, Timo	MSC-Dom-Esch	12,60
8	Vorsatz, Bernd	MSC-Dom-Esch	8,40
9	<i>Vorsatz, Gisela</i>	MSC-Dom-Esch	5,60
10	Vilz, Harald	MSC-Dom-Esch	5,14
11	Kreutz, Bernd sen	MSIG-Gressenich	4,94



Rallye Köln-Ahrweiler 2013 von Miwi

Bericht zur Köln-Ahrweiler 2013

Die diesjährige Köln-Ahrweiler ließ sich für uns gut an. Nachdem einige kleine Elektrik-Probleme auftraten (warum eigentlich nie vorher zu Hause?) und beseitigt wurden, lief das Auto problemlos, so daß unser fleißiger und immer pünktliche Service Miron Sernecki und Timo Hüppen nicht allzu viel zu tun hatten. Im Freitag-Prolog –diesmal Rodder und nicht Dernau - konnten wir bei strömendem Regen im Dunkeln auch die neuen Hella-LED-Fernscheinwerfer (Durchm. 224 mm) testen. Die Scheinwerfer sind zwar nicht unbedingt zeitgemäß und Oldtimer-gerecht, aber wenigstens noch rund im Gegensatz zu den kleinen 4-eckigen LED-Kanonen (s. Fotos vom Rallye-WM-Lauf in Köln/Blankenheim). Das Licht ist schon wahnsinnig gut im Vergleich zu den bisherigen H1 – H4-Leuchten.

Die vorhandenen Original-Cibies mit H-Licht haben wir kurzerhand nach außen gedreht als Breitstrahler. So konnten wir mit dem nach Leistungsgewicht schwächsten Auto im Feld im Dunkeln doch einige noch „ältere Herren“ mit dicken Autos abhängen, was sich in der Startreihenfolge am Samstag zeigte.



Freitag Prolog-WP „Rodder“ Dunkel & Regen

Die geliebten Michelin-Regenreifen P 220 (obwohl ohne Straßenzulassung –was bei der RKA durchgeht) waren mal wieder unübertrefflich im Regen. Den eingefahrenen Satz fuhren wir dann auch auf abtrocknender Straße bei ca. 10°C, auch wenn in den langen Prüfungen wie Rundkurs Müllenbach der Reifen begann abzubauen. Noch höhere Außentemperaturen wären da reifenkillend gewesen. Und dann geschah das Unvorhersehbare: In Antweiler-Dorsel waren die beiden Holländer Wolves/Ter Maat auf einem Rallye Kadett C schwer verunglückt und mit Hubschrauber abtransportiert worden. Die beiden waren mit nur 3/10 Sekunden Rückstand auf den Mehrfachsieger Georg Berlandy am Samstag gestartet. Sie wollten es wohl genauer wissen und haben überspannt. Die WP wurde neutralisiert, außerdem gab es wohl noch einen Unfall mit einem schwer verletzten Streckenposten nebst totem Hund, so daß der Zeitplan nicht mehr eingehalten werden konnte. Das führte dazu, daß für uns die Abend-Prüfungen (Müllenbach rückwärts, Heckenbach und Königsfeld) nicht mehr gefahren wurden. Leider führte das auch dazu, daß unsere Streckenposten von der Ecurie gar nicht erst zum Einsatz kamen. Das war sehr bedauerlich. Mit einem 9. von 15 in der Gruppe 2-Klasse konnten wir noch zufrieden sein. Den 02 brachten wir mal wieder heil nach Hause, was vor allem meinem Co Gerd Hüppen, der ihn schraubt, sehr entgegen kam. Inzwischen war es die 12. RKA für den Oldi Baujahr 1969. Gesamtsieger wurde einmal mehr Georg Berlandy auf Opel Ascona A.

Rallye Köln-Ahrweiler



Das traditionelle Treffen der Helfer und Aktiven im Wurstkessel fiel allerdings nicht aus. Die meisten frönten bei dennoch guter Stimmung der leckeren Martinsgans. Auch Udo Kogel und Präsident Keuser ließen es sich nicht nehmen, mit einigen Newcomern zu erscheinen. Von einigen Ecurie-Mitgliedern unbemerkt lernten wir auch Willy Wendel (ein Stammgast im Wurstkessel) aus Bad Godesberg kennen, der mit Gerd die gemeinsamen alten Bekannten austauschte. Schon unterwegs erinnerten uns die vielen beeindruckenden Martinsfeuer auf den Gipfeln des Ahrtals an das traditionelle Fest (Und das trotz oder erst recht gegen das Bestreben einiger „Mitbürger“, das Fest in „Sonne, Mond und Sterne“ umbenennen zu wollen.) Für unser Team war die Rallye aber nicht zu Ende. Nach einem kleinen Sonntags-Spaziergang zur Pützfelder Kapelle unweit von Kreuzberg, Weinkauf und Aufladen des Rallyeautos ging es noch zur Grafschaft, um den für die nächsten 3 Monate nötigen Vorrat an Äpfeln einzudecken. Gut, daß der von Miron großzügig zur Verfügung gestellte Service-LT genug Platz hatte.



Links neue Wurstkessel-Stammgast-Bekannschaft Willy Wendel aus Villiprott/Bad Godesberg und Gerd Hüppen (rechts). Thema: Die Dönekes aus der guten alten Zeit und: Kennst Du den auch? Nach 5 Bier geht alles viel leichter.

Und so präsentierte sich das Ahrtal bei seinem Abschied am Sonntag Morgen des 10.11.2013 standesgemäß aus dem Fahrerlager in Mayschoß heraus: Mit etwas Sonne, wie sich das gehört. Das ringt einem immer wieder die Sehnsucht ab, im nächsten Jahr wiederzukommen. An uns soll es nicht liegen.

Euer MIWI



Sportjahr Menke

Hans-Peter Menke nahm 2013 mit seiner Pagode an insgesamt 12 Oldtimer-Veranstaltungen teil, davon an 10 zusammen mit seiner lieben Gattin Maren als Co. Zweimal ging Maren fremd, da sich die Termine mit der Motorrad-Classic „Mäcki“-Motorrad Tour Bad Oldesloe und der „63. Westfalen-Lippe-Fahrt“ überschneit. Mit seiner NSU-Max (s. Foto) bestritt Hans-Peter insgesamt 7 Veranstaltungen und belegte in der DMV-Motorradsport Classic-Meisterschaft der Landesgruppe Niederrhein Platz 2. Am Sonntag, den 5.1.14 ließen die beiden es sich auch nicht nehmen, die Elbe zu überqueren und zur DMV-LG-Siegerehrung nach Düren zu reisen. Jedenfalls suchten die beiden nicht das Abenteuer im Schlauchboot (Foto s.u.).



Auf nach nach Kuba. Jetzt ist Zeit US-Oldies zu kaufen !



Sportjahr Rolf Tiggemann



Bochumer wieder erfolgreich im Oldtimer-Rallye-Sport. Kein verzwicktes „7. Jahr“

Der Bochumer Dr. Rolf Tiggemann und sein Co-Pilot Michael Leyhe (Sprockhövel), der in der laufenden Rallye-Saison auch noch mit Erfolg seine Doktorprüfung an der Uni Bochum ablegte, können im siebten Jahr ihrer Partnerschaft wieder auf ein erfolgreiches Oldtimer-Rallyejahr zurückblicken. Erneut musste sich der 1953-er Mercedes-Benz 170 S-D im Kreis der sehr viel leistungstärkeren Mitbewerberfahrzeuge behaupten. Zuverlässig und problemlos absolvierten Team und Auto in der Leistungskategorie „Tourensport“ die Pokalwettbewerbe: den „ADAC Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe“ (OCWL) und die bundesweit ausgeschriebene Serie „ADAC Classic Revival Pokal“ (CRP). Bei acht Wertungsläufen wurde mit vier Klassensiegen und vier zweiten Plätzen die Grundlage für ein ausgezeichnetes Jahres-Gesamtergebnis gelegt: nach 2011 fuhr das Team Dr. Tiggemann/Dr. Leyhe wieder den 3. Rang nach Hause – nur 24 Punkte hinter dem Zweitplatzierten.

Im CRP konnte das Team an das Ergebnis des Vorjahres anknüpfen: in seiner Klasse 2 (Baujahre 1946-1960) wurde angesichts der Leistungsstärke der Mitbewerber wieder ein hervorragender 5. Platz erreicht. Und ein weiterer Sieg ist zu verbuchen: die vom ADAC Westfalen (Dortmund) jährlich ausgelobte und getrennt für Fahrer und Beifahrer gewertete Meisterschaft im Automobil-Oldtimersport ging an das erfolgreiche Team Dr. Tiggemann und Dr. Leyhe.



Unter dem Vereinsdach der Ecurie belegte Dr. Rolf Tiggemann in der DMV Classic Meisterschaft 2013 unter 20 Teilnehmern in Wertung einen ausgezeichneten achten Platz.





Sportjahr 2013 von Rolf Tiggemann



Dr. Rolf Tiggemann bei der Ruhrgebiet Classic 2013 des MSC Ruhr-Blitz, Bochum



Auf Sollzeit beim beim AC Oelde



Siegerehrung des Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe am 19.10.13 in Stemwede. Links: Dr. Rolf Tiggemann, rechts daneben: Beifahrer Michael Leyhe

Portrait Hans-Jürgen Kirschbaum

von Dr. Rolf Tiggemann



Portrait Hans-Jürgen Kirschbaum

In der Oldtimerszene ist er seit einer Reihe von Jahren eine feste Größe – als aktiver Teilnehmer an Oldtimer-Rallye-Veranstaltungen, aber auch in etwas ruhigeren Fahrwassern bei seinem Oldtimer-Kleinwagen-Stammtisch im heimischen Bochum. Und wer eine BMW Isetta oder einen 700-er Typ sein Eigen nennt, kennt – und das weit über Deutschland hinaus - Hans-Jürgen natürlich als Teilehändler. 2013 ist er 59 Jahre alt geworden.



Und wer ihn kennt - wie wir in Bochum und Umgebung mit seiner eigenen Umtriebigkeit - hat nie so recht daran geglaubt, dass er nach eigener Aussage (2012) es jetzt mal etwas ruhiger angehen lassen wolle. Das abgelaufene Jahr 2013 hat uns gezeigt, dass es wieder mal beim ihm ganz anders lief, als geplant - pardon: gesagt. Aber der Reihe nach.

Er war und ist ein eingefleischter Motorsportler – die Liebe dazu pflegt er inzwischen rund 40 Jahre. Von 1973 bis 1993 hat er so ziemlich alle Sparten im Rallyesport durch aktive Teilnahme erlebt: die klassische Rallye in ihren verschiedenen Facetten ebenso wie den Slalom oder die Rundstrecke, und das bis zur Teilnahme an der Rallye-Europameisterschaft. Als ganz besonderen Höhepunkt bezeichnet Hans-Jürgen im Gespräch seine Teilnahme an der „Principe de Asturia“, ein Wertungslauf zur Rallye-Europameisterschaft in Oviedo (Spanien), einer Partnerstadt von Bochum. Nach dieser Phase eines spannenden und aufregenden Rallyesport-Daseins folgte eine längere Zeit der Ruhe, die bis 2006 andauerte. „Entschleunigung“ war angesagt, Ausfahrten zum Genießen – welche ein Kontrast zu den Hochleistungen zweier Jahrzehnte davor! Rund vier Jahre lässt Hans-Jürgen es gemäßigt angehen, dann holt ihn wieder seine Vergangenheit ein. Mit seiner Mitgliedschaft im „Motorsportclub Sprockhövel“ trifft er 2007 auf den außerordentlich erfolgreichen Oldtimer-Motorradchampion Armin Redmer, der ab jetzt seinen weiteren Weg aktiv unterstützt und begleitet und lernt hier Dr. Rolf Tiggemann kennen, der einen guten Beifahrer sucht und ihn hier im Club mit Michael Leyhe findet.

Ab 2007 tauchen nun regelmäßig die rot-beige BMW Isetta (Baujahr 1056, 245 ccm, 12 PS) mit Hans-Jürgen am Steuer und Sohn Max als Co-Pilot, das Team Tiggemann/Leyhe und als „Solist“ Armin Redmer mit seinem Motorrad, einer 1938er AWD auf zahlreichen Oldtimer-Rallye-Veranstaltungen auf. Und was kaum jemand für möglich gehalten hätte: die Isetta entwickelt sich zum ernsthaften Mitbewerber und erobert Zug um Zug in den beiden ADAC-Serien „Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe“ (als regional ausgelobte Veranstaltung in Westfalen und Ostwestfalen-Lippe) und dem bundesweit ausgeschriebenen „Classic Revival Pokal“ Klassen- und Gesamtsiege in einer Vielzahl von Wertungsläufen. Der direkte und zudem noch in der gleichen Baualtersgruppe ausgetragene sportliche Wettbewerb mit dem Team Tiggemann/Leyhe endet erst 2010, als diese beiden nach einer Serie von Erfolgen in der Leistungskategorie „Touristik“ in die „Liga Tourensport“ wechseln. Dass Erfolge nicht nur Freude bereiten, sondern auch zu Konflikten führen können, musste Hans-Jürgen (und mit ihm auch andere Oldtimer-Motorsportler) wiederholt und leidvoll erleben. Auch dies bestimmte maßgeblich die Entscheidung mit, 2010 Mitglied in der ECURIE und im DMV zu werden. Schon 2012 belegten Hans-Jürgen Kirschbaum und Sohn Max in der „Classic Meisterschaft“ des DMV bundesweit die beiden ersten Ränge. In der „DMV Rallyemeisterschaft“ kamen die beiden auf die Plätze 2 und 4.



Portrait Hans-Jürgen Kirschbaum// Herumgestöbert

Und wie war das mit dem geplanten „kürzer treten“ 2013? Weit gefehlt - denn Hans-Jürgen ist wieder mit der Isetta unterwegs und hat jetzt meist Ar ADAC „FIVA Historic Bergmeisterschaft“, die er mit deutlichem Abstand als Sieger für sich entscheidet. Zum Erstaunen (und leider manchmal auch zum Ärger von Mitbewerbern, die ihrem Unmut über die Erfolge der kleinen Isetta lautstark Ausdruck verleihen, so dass sich die Frage nach sportlichem Verhalten stellt), von Veranstaltern, Publikum und Konkurrenten tritt Hans-Jürgen dann auch noch in der „ADAC Retro Berg Serie – RBS“ an - und erreicht vor einem BMW 1602 (1972) den zweiten Platz unter rund 300 Teilnehmern in diesem Wettbewerb. Schließlich sind im „ruhigen“ Jahr 2013 von Hans-Jürgen Kirschbaum in der DMV-Classicmeisterschaft und der Meisterschaft der Landesgruppe Niederrhein der jeweils 1. Platz zu nennen.

Der 2. Platz in der Kategorie „Rallye + Ori + Oldtimer“ und die Verleihung des DMV-Sportabzeichen in Gold vervollständigen die Erfolge. Was er im neuen Jahr geplant hat? Das ist noch sein Geheimnis. Sicher ist nur: die „Knutschkugel“, mit der er so viele Erfolge eingefahren hat, wird alsbald keine Oldtimer-Rallye-Pisten mehr sehen **Dr. Rolf Tiggemann**



Um die „Silberne Kurbelwelle“

6. DMV-Nachorientierungsfahrt der Ecurie Aix-La-Chapelle *AVZ 22.4.1977*

Aachen. — Von Streckenführung und Aufgabenstellung her eine saubere Orientierungsfahrt für die Teilnehmer auszuarbeiten, bedeutet schon viel Arbeit, Zeitaufwand und bedarf zeitlicher Überlegungen. Diese Mühen scheute der Veranstaltungsführer dieser Ecurie-Orientierungsfahrt, Peter Wolters, mit seinen Mitarbeitern jedoch nicht. Schließlich wird die Veranstaltung als doppelt bewerteter Lauf um die IGSAN-Serie zur DMV-Landesgruppenmeisterschaft Niederrhein und zur IG-Meisterschaft Aachen gewertet. Die besten Orientierungssportler aus der Region West treffen am Samstag zusammen, um wichtige Meisterschaftspunkte und Ehrenpreise zu erfahren. Als begehrteste Trophäe gilt die von der Ecurie Aix-La-Chapelle vergebene „Silberne Kurbelwelle“. Anwärter auf den Gesamtsieg von den

bisher über 100 genannten Teams sind: Schulten/Köhler (Bocholt), Strunk/Müller (Mülheim), Backendorf/Grylewicz (Solingen), Ropte/Junkers (Wesel), Schnitzler/Schilder (Walheim). Die Beifahrer werden ihren Führern den gestellten Aufgaben entsprechend den rechten Weg durch Gebiete der Stadt Aachen, des Landkreises Aachen und des Landkreises Düren zeigen müssen. Die Teilnehmer müssen sich dabei an die Straßenverkehrsordnung halten. Die Veranstaltung dient dem Zweck, durch sportlichen Ehrgeiz Kraftfahrer im aufmerksamen rücksichts- und sinnvollen Verhalten im Straßenverkehr zu schulen. Die Abnahme der Fahrzeuge beginnt um 14.30 Uhr auf dem Gelände des Kaufhauses Plaza in Aachen. Der Start des ersten Fahrzeuges erfolgt um 17.01 Uhr. Teilnahmeberechtigt ist jeder Führerscheininhaber.

Internationale Sport- und
Rennwagen-Ausstellung



In alten Sachen gestöbert und gefunden: Ein Ersttagsbrief anlässlich der früher „Jochen-Rindt-Show“ genannten Ausstellung in Essen. Heute „Motor-Show Essen“

Achtung! Es gibt für alle Mitglieder Ecurie-Folie

Außerdem gibt es die runden rot-gelb-schwarzen Aufkleber in Originalgröße. Es gibt neue horizontale Ecurie-Aufkleber in schwarzen oder in weißen Lettern jeweils auf Transparent (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 attraktiv !



DMV INSIDE 4/2013 - Inside

Ihr direkter Draht zum DMV

Wir stellen Ihnen die Mitarbeiter der DMV-Geschäftsstelle in der Frankfurter Otto-Fleck-Schneise vor und sagen Ihnen, wie Sie erreichbar sind.

TEXT UND FOTO: THOMAS SCHIFFNER
www.dmv-motorsport.de

Christian Graumünz

Der 34-jährige gebürtige Duisburger leitet seit 1.12.2012 die Sportabteilung. Christian kam vom ADAC Hessen-Thüringen zum DMV. Er lebt mit seiner Partnerin in Frankfurt und in seiner Freizeit spielt er Inline-Hockey.
Mail: graumuenz@dmv-motorsport
Tel.durchwahl: 069/69 500 2-13

DMV
MOTORSPORT
INSIDE

Manfred Bauch

Manfred Bauch (58) ist für die Verwaltung beim DMV zuständig. Der gebürtige Schwabe war bereits 1990 – 1997 beim DMV und ist seit 1.4.2005 wieder dabei. Manfred wohnt mit seiner Ehefrau und seinen Hunden in Mainflingen – Hundesport ist auch das Hobby der Bauchs.

Mail: bauch@dmv-motorsport
Tel.durchwahl: 069/69 500 2-11



Corinna Frache

Corinna Frache (44) kommt aus der DMV-Hochburg Holzgerlingen; sie wohnt in Alsbach-Hähnlein und ist mit dem MSJ-Vorsitzenden Ralf Frache verheiratet. Corinna ist seit 2010 beim DMV. Ihre Aufgabengebiete sind Sekretariat/Buchhaltung. Ihr „Hobby“ sind ihre zwei Kinder.

Mail: frache@dmv-motorsport
Tel.durchwahl: 069/69 500 2-19

Pia Wick

Pia Wick (58) ist schon 23 Jahre beim DMV und jetzt für den Bereich Versicherungen verantwortlich. Die in Eddersheim geborene Frankfurterin hat zwei erwachsene Kinder. Ihre Hobbies sind Reisen und Fotografieren.

Mail: wick@dmv-motorsport
Tel.durchwahl: 069/69 500 2-23

Enrico Straka

Der Rechtsanwalt mit Sitz in Schwalbach am Taunus ist Justiziar des DMV und Berater des Präsidiums und der Geschäftsstelle. Der in Fulda geborene 57-Jährige fährt mit großer Leidenschaft Motocross mit seiner Classic-Yamaha.

Mail: straka@dmv-motorsport
Telefon: mobil 0170/905 23 68

Vereinsförderung für Mitgliederwerbung

Um die DMV-Vereine zu unterstützen und die Neumitglieder-Zahl zu erhöhen hat der DMV beschlossen, dass jeder eingetragene Verein, der ein Vereinsmitglied davon überzeugen kann, für mindestens drei Jahre in den DMV einzutreten, als Vereinsförderung vom DMV den von dem Mitglied im ersten Jahr gezahlten Beitrag in die Vereinskasse erstattet bekommt. Für neu geworbene Mitglieder, die sich nicht für drei Jahre binden wollen, bleibt es bei der bisherigen Vereinsförderung. Formulare dazu gibt es bei der Geschäftsstelle.

Neu: Premiummitgliedschaft

Der DMV bietet Vereinen, die sich dauerhaft an den DMV binden wollen und dazu bereit sind, den DMV in den Vereinszweck aufzunehmen, im Rahmen einer „Premiummitgliedschaft“ noch einmal deutlich verbesserte Konditionen an. Für bereits bestehende Vereine ist eine Satzungsänderung erforderlich, die, da es um eine Änderung des Vereinszwecks geht, nur von allen Mitgliedern einstimmig beschlossen werden kann. Inte-

ressierte Vereine mögen sich mit der DMV-Geschäftsstelle in Verbindung setzen, dort stehen auch Formulierungsvorschläge für eine Satzungsänderung bereit. In diesem Zusammenhang sollte jeder Verein auch daran denken, ggf. die Möglichkeit von Tagesmitgliedschaften in der Satzung zuzulassen, da hierdurch die Möglichkeit besteht, sog. Vereinsmeisterschaften ohne DMSB-Lizenz-Zwang durchzuführen. Der DMV bietet seinen Clubs und Vereinen mit entsprechender Satzungsgrundlage auch hier die Möglichkeit, ihre Veranstaltungen über den DMV beim Versicherungspartner HDI zu versichern.

Clubstatus von DMV-Vereinen

Das DMV-Präsidium hat auf seiner letzten Sitzung zudem beschlossen, den sog. Clubstatus der DMV-Vereine neu zu definieren. Als DMV-Verein soll künftig nur noch ein Verein gelten, der mindestens 15 zahlende DMV-Mitglieder aufweisen kann und dessen Vorstandmitglieder allesamt Mitglieder im DMV sind. Clubs, welche die Voraussetzungen nicht erfüllen, werden auf einen Anwärterstatus herabgestuft.

Einheitliches Erscheinungsbild des DMV

Eine „Verfälschung“ des DMV-Logos in der Öffentlichkeit soll im Sinne eines „Corporate Design“ (einheitliches Erscheinungsbild) nicht mehr hingenommen werden.

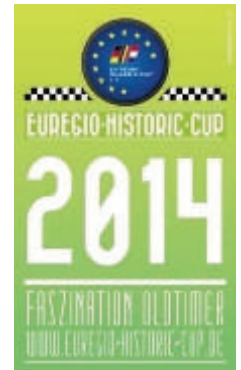
Es wird daher gebeten, das DMV-Logo so zu verwenden, wie es auf der DMV-Internetseite heruntergeladen werden kann (Verkleinerungen sind natürlich zulässig). DMV Clubs werden gebeten, das DMV-Logo auf ihren Internetseiten einzubauen und zu verwenden. Vereine und Veranstalter, die 2014 Serien durchführen, müssen die vorhandenen DMV-Serienbestimmungen unterschreiben (ohne Unterschrift keine Genehmigung durch die Sportabteilung).



Dieses, und nur dieses DMV-Logo darf in der Öffentlichkeit verwendet werden



Termine 2013



Alle unsere Oldifahrer und Beifahrer sollten sich auch beim ECC anmelden, damit der Ecurie-Name möglichst oft vertreten ist. Die DMV-Landesgruppen-Siegerehrung war am 5.1.2014 in Düren-Niederau. Die Ecurie-HV mit Siegerehrung findet am Sonntag 19.1.2014 um 18.00 Uhr nach freiwilliger Wanderung statt. Forsthaus Weiden, Verlautenheide.

Als AKV-Rallye-Termin (kein EEC-Lauf) sollte man sich den folgenden Termin vormerken: 24. Mai 2014. Außerdem gibt's noch Lie DMV-Landesgruppenmeisterschaften und den DMV-Classic-Cup des Gesamt-DMV (alle Oldifahrten zählen!).

- **29.6.2014: 16. Int. Oldtimer-Rallye Aachen der Ecurie-Bitte den Termin vormerken.**
- **7.-9.11.14: Rallye Köln-Ahrweiler**
- **15.11.2014:** Wer zum Saisonschluss nochmal richtige Orientierungsarbeit leisten will (Extraklasse für mind. 20 J. alte Fahrzeuge): **DMV-Burgring-Neydeck-Fahrt, West-OM- Unterlagen digital vorab.**

Alle Infos und aktuellen Termine zum EuregioClassicCup 2014 finden Sie im Internet unter www.euregio-classic-cup.de

Jetzt vormerken: 26. bis 30.4.2104 Techno Classica, Essen

Euregio-Classic-Cup 2014

für moderat sportlich ambitionierte Oldtimerfans



16. März 2014
Infoveranstaltung zum
Euregio-Classic-Cup 2014



16./17. Mai 2014
13. Eschweiler Classic Tour
Kat.: Touring & Sport



09. Juni 2014
21. Oldtimer Classics Düren
Kat.: Touring



29. Juni 2014
17. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen
Kat.: Touring



23. August 2014
18. Int. Gold Race Indeland
Kat.: Touring & Sport



30. August 2014
12. BONN CLASSIC
Kat.: Touring & Sport



13./14. September 2014
15. Kaiser-Karl-Classic
Kat.: Touring



05. Oktober 2014
9. Radio Contact Eupen-Rallye
Kat.: Touring

...mehr Infos auf www.ecc-ev.de

Goggo Club



GLAS

Weitere Infos: Karl von Hoegen
Bonhoefferstr. 11, 52078 Aachen-Brand
Tel.: 0241 - 52 16 80 Privat
Tel.: 0241 - 52 62 71 Geschäft
Fax: 0241 - 52 63 81 "
Handy: 0170 - 902 903 7
E-mail: aachen@glasclub.de

GLAS + GOGGO Stammstisch Aachen

GOGGO - News Vorläufiger Terminkalender 2014 (ohne Gewähr)

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

Stammtisch ist immer der 1. Freitag in einem ungeraden Monat ab 19.00 Uhr

Freitag, den 03. Januar, 07. März, 02. Mai, 04. Juli, 05. September, 07. November

Frühjahrsausfahrt: Sonntag, den 13. April 2014

Herbstausfahrt: Sonntag, den 12. Oktober 2014

Weitere interessante Termine für Messen, Ausstellungen, Club-Treffen und empfehlenswerte Oldtimer-Rallyes.

- 17. - 19. Jan. Inter Classics Maastricht im MECC, Info unter Tel.: 0031-43-3838314, www.ic-tm.nl
- 27. - 30. März Techno Classica Essen, Info Tel.: 02407-17300, www.siha.de **(GLAS-Club-Stand wieder in der Galerie)**
- 03. - 06. April Coppa Europa, (1500 km Rallye, 6 Länder) Tel.: 02432-934494 Rudolf Dittmann, www.coppa-europa.org
- 09. - 10. April Oldtimerausfahrt und Treffen des MSC Aachen, www.msc-aachen.de **(EUREGIO-Historic-CUP)**
- 16. - 17. Mai Eschweiler Classic Tour, touristisch u. sportliche Oldtimerfahrt, Info: Michael Finke, Tel. 02403-951281
www.eschweiler-classic-tour.de **(EUREGIO-Classic-Cup)**
- 06. - 09. Juni **Int. GLAS-Club-Treffen in Schneverdingen (Lüneburger Heide)**
Programm u. Anmeldung unter www.glasclub.org, siehe unter Jahrestreffen
- 07. Juni „The Race“ anspruchsvolle Oldtimer-Rallye des AKV Aachen, www.akv.de
- 09. Juni Oldtimer-Classics Düren, Info siehe unter: www.euregio-classic-cup.de **(EUREGIO-Classic-Cup)**
- 29. Juni 17. Int. Oldtimer Rallye Aachen, ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. im DMV, www.ecurie-aachen.de **(EUREGIO-Classic-Cup)**
- 18.-20. Juli Rheinbach Classics, Info: Andreas Engel, siehe auch GLAS Club Nachrichten
- 01.-03. Aug. Klassik Days Schloß Dyck, **(mit GLAS-Club-Stand im Miskantusfeld)** www.schloss-dyck-classic-days.de
- 09. - 10.. Aug. AvD Oldtimer-GP auf dem Nürburgring, **(mit GLAS-Club Stand bei BMW)** www.avd.de
- 23. Aug. Int. Gold-Race-Indeland, MSC-Huchem-Stammeln e.V. NAVC **(EUREGIO-Classic-Cup)** www.ori-rallye.de
- 30. Aug. Bonn Classic, Info siehe unter www.euregio-cup.de **(EUREGIO-Classic-Cup)**
- 13. - 14. Sept. Kaiser Karl Classic des MSC Aachen, Tel.: 0241-551261, oder www.msc-aachen.de **(EUREGIO-Classic-Cup)**
- 05.Okt. Eupen-Rallye, Marc Kistemann, Info: www.kistemann.be
- 08.-09. Okt. Veterama Mannheim, (GLAS-Club-Stand) immer eine Reise wert
- 25. - 26. Okt. Limburgia Trophaeum (750 km Rallye), Rene Smeets u. Rudolf Dittmann, limburgia-troph.org
- 07. - 08. Nov. Int. Rallye Köln-Ahrweiler (Youngtimer-Trophy) Mayschoß/Ahr, www.r-k-a.de





Sportjahr Rolf Döhning 2013-

auf Genießertour im Schwarzwald

Mit dem DATSUN 240 Z zur ADAC-Schauinsland-Klassik 2013 - 25.-27. Juli 2013

Eigentlich wollte ich Ann, meiner schottischen Partnerin, schon seit langem den Schwarzwald erschließen – und so schrieb ich uns zur „Schauinsland-Klassik“ ein. Start- und Zielort war Freiburg. Zwei Schleifen – eine durch das Weinland um Jechtingen über 212 Idealkilometer, die andere über 225 km durch den Schwarzwald nach Gengenbach und zurück – sollten einen guten Eindruck vom Schwarzwald vermitteln. Wir hatten uns direkt gegenüber des Startplatzes im InterCity Hotel eingebucht.



Mit dem Z auf dem Hänger ging's nach Freiburg – problemlos, so daß wir noch die Abnahmen durchziehen konnten. Seltsam, besonderes Augenmerk wurde auf die Papiere und Fahrgestellnr. gelegt. Am nächsten Morgen stand die Fahrerbesprechung an. Mein ständiges Übersetzen ins Englische hat dabei den einen oder anderen gestört, zumal auch ich Probleme mit dem Dialekt des Fahrleiters hatte. Um Punkt 13 Uhr ging's dann los. Der 1. Starter mit seinem alten SSK fuhr prompt falsch. In der „Touristik“ waren 47 Teams am Start, darunter ein ISDERA Imperator von 1985 – wer kann sich erinnern? Die „Regularity“ nahmen 70 Teams in 7 Klassen auf, darunter wir. Habt Ihr schon einmal einen NSU Wankel Spider mit Mazda-Rotary-Motor gesehen? Hier sorgte einer für Diskussionen. Eine Ex-Werks-Alpine 1600, Gruppe 4, und ein rarer Lancia Beta Monte Carlo waren auch dabei – von den vielen Porsche ganz zu schweigen. Unter www.schauinsland-klassik.de gibt's mehr Infos. Unser heimatlicher Crash-Kurs in Sachen Stoppuhren sollte sich auszahlen; 26 Lichtschranken standen an. Die 2 Roadbücher (DIN A 5) waren klar und fehlerfrei, überwiegend mit kilometrierten Chinesen, Kartenausschnitten (in ganz seltsamen Maßstäben), oder Luftaufnahmen. Besonderer „Leckerbissen“ war die Kartenaufgabe hinter ZK 7: „Der Start erfolgt bei Punkt G. Danach sind die Kartenpunkte in folgender Reihenfolge anzu fahren: A,C,B,H,J,E,L,D,F,K. Vorgaben; G nach A 3min 12 sec. (Ziel 1) , A nach D 13 min 55 sec (Ziel 2), SCHNITT von A nach H 28 km/h; Ziel 3 und 4 sind dem Bordbuch zu entnehmen“. Viel Spaß beim Lösen der Aufgabe! Ann und ich haben es jedenfalls rechtb gut gelöst, 10,09 Punkte Abweichung insgesamt. Zu der abendlichen Veranstaltung in der Altstadt mit Wagenpark rund um den alten Dom hat der ADAC sich nicht lumpen lassen und die Zahl der Zuschauer beim Zieleinlauf und rund um den Dom war immens, das Interesse war nur positiv: „Opa, war das ein Ferrari?“ „Nein, ein Datsun 240 Z“. Am 2. Tag ging's zuerst wieder auf die Bergrennstrecke und dann Richtung Norden, bergauf und bergab. Unterwegs liefen wir auf die Ausfahrt des schweizerische Ferrari-Clubs auf – mein Gott, die Etappen ließen kein Bummeln zu und die Orientierung war manchmal knifflig. Wir haben alle Ferraris vernaschen müssen, doch die Jungens waren fair und ließen uns immer eine Lücke in der schnellen Kolonne. Dennoch: Ann's „Huijuijui“ habe ich noch in den Ohren! Bei strahlendem Sonnenschein und den heißesten Temperaturen des Jahres ging es auf „schwingenden“ Straßen durch den – aus meiner Sicht - bildschönen Schwarzwald. Es lief recht gut bei uns, aber in WP 7 holten wir dann doch 42,86 Strafpunkte. Fahrer merke: Pinkel vor der WP und nicht darin. Die Siegerehrung war vom Feinsten. Hätte ich vorher zur Kenntnis genommen, daß den Nachtisch ein französischer Starkoch angerichtet hat – ich hätte auf Vor- und Hauptgang verzichtet !!! In der Gesamtwertung endeten wir auf Platz 23 (trotz Pi....) , 60 Strafsekunden hinter dem Sieger, aber gerade noch im 1. Drittel. Ach ja, eigentlich wollte ich Ann den Schwarzwald zeigen. Ihr Kommentar, „Ich war im Schwarzwald aber ICH habe Nicht's gesehen!“ (Das Leid aller „Navigatoren“). Beim nächsten Mal wird's bestimmt besser !?? Ach ja, rund um Heidelberg ist es auch schön, wie wäre es mit Allgäu oder gar den Dolomiten? Die Nordeifel kennen wir inzwischen zur Genüge!

Motorsport und Verkehrssicherheit

Motorsport und Verkehrssicherheit, das gehörte schon immer zusammen.

Motorsportler beherrschen ihr Fahrzeug, ganz gleich ob es sich um 4-Rad-Sportler oder 2-Rad-Sportler handelt.

Wer sein Sportgerät unter extremen Anforderungen sicher beherrschen muß, hat damit im Alltag auch keine Probleme. Ein Motorsportler weiß um technische Schwächen am Auto besser Bescheid als ein Normalfahrer. Er weiß besser, wie sich Fehler auswirken. Er merkt sie auch vielfach überhaupt früher und reagiert entsprechend darauf. Er verhält sich defensiv im Alltagsverkehr.

Eine besondere Spezies dieser Sportler sind die Rallyefahrer. Ein Rallyeauto ist auch heute noch am ehesten vergleichbar mit einem serienmäßigen Fahrzeug. Oft sind es gar serienmäßige Autos, die nur mit entsprechenden Sicherheitselementen wie 4-Punkt oder 6-Punktgurten, Schalensitzen und einem Überrollkäfig sowie einem verbesserten Fahrwerk versehen sind.

Auch wenn viele technische Verbesserungen aufgrund von Erfahrungen im Motorsport in die Serie umgesetzt werden, ist unverständlich, daß gerade diese Sicherheitselemente für die Serie geringer bewertet werden.

Die Teilnehmerfahrzeuge müssen natürlich alle zugelassen sein und der Straßenverkehrszulassungsordnung entsprechen. Katalysator ist schon seit Jahren selbstverständliche Pflicht.

Motorsportler oder speziell Rallyefahrer als Raser zu bezeichnen, ist falsch und beruht auf Vorurteilen und Unwissenheit.

Davor verwehrt sich auch ein vorbildlicher Vertreter dieser Sportart, Michael Winnen aus Iserlohn:

"Leider werden wir Motorsportler oft in einen Topf geworfen mit den Stadtrasern und Disko-Unfallkandidaten!

Das ist nicht in Ordnung. Wir bewegen nur bei Veranstaltungen unsere Fahrzeuge am Limit, und zwar nur auf abgesperrten Wegen. Das kann auch eine öffentliche Straße sein, die dann aber im Rahmen der Rallye einmal im Jahr für ca. 2 Stunden gesperrt wird. Auf den sog. Transportetappen zwischen diesen sog. "Wertungs-

prüfungen" reihen sich die Teilnehmer einer Rallye wieder in den normalen Verkehr. Durch das vorbildliche Verhalten im Straßenverkehr üben wir einen positiven Einfluß auf das Unfallgeschehen aus. Die Motorsportvereine üben dazu noch eine wichtige Sozialfunktion aus, indem sie insbesondere junge Menschen integrieren und somit "von der Straße holen".

Wenn alle Führerscheininhaber Rallyefahrer wären, gäbe es mit Sicherheit kaum Unfälle.

Leider ist es illusorisch, alle zum Rallyefahren zu bringen, aber die bisherige Führerscheinprüfung reicht für ein sicheres Fahrverhalten und vor allem für eine wirkliche Verkehrserziehung, die Verantwortungsgefühl vermittelt und auch etwas mit Charakterschulung zu tun hat, nicht aus. Hier gäbe es noch viel zu tun. Die Motorsportvereine bieten gern ihre Mithilfe dazu an."

Michael Winnen weiß, wovon er redet: Er hat seit seinem 18. Geburtstag 1969 den Führerschein, betreibt seitdem aktiven Motorsport und kann mit Stolz vermelden, bisher noch keinen Unfall im Straßenverkehr verursacht zu haben. Nebenbei tritt er noch ehrenamtlich als Organisator der Rallye Südwestfalen auf, die es in unserer Region seit 1996 gibt. Bei den bisherigen Veranstaltungen gab es keinerlei Beschwerden. Mit den beteiligten Behörden und der Polizei wurde sehr erfolgreich und angenehm zusammengearbeitet. So soll es auch wieder bei der 3. Auflage am 3.10.1998 mit Start in Hagen und Ziel in Eisborn werden, diesmal international sowie am ~~25.08.9~~ 16.10.99.

Als Ehrengast wird wieder der mit dann 89 Jahren der weltälteste noch aktive Rallyefahrer Thure Nilsson aus Schweden eingeladen, der sich mit Rallyefahren körperlich und geistig fit hält.



Thure Nilsson, weltältester Rallyefahrer, 89, bei der Rallye Südwestfalen 1997/1998 (v. Gustavs Buch über die Hokeide 1998)

Co2-Emission mal kritisch von Miwi betrachtet



Wir Autofahrer werden oft schon schief angesehen, wenn unser Gefährt 1 Minute im Leerlauf läuft. Wohlgermerkt, wir sprechen hier über moderne Alltagsautos, keine Oldtimer mit Doppelvergassern! Durch Autos, Hausheizung, Industrie und Tiere wird Co₂-Gas produziert, von den Pflanzen mit Hilfe der sog. Fotosynthese zu Sauerstoff umgewandelt. Ohne Co₂ würde die Natur gar nicht funktionieren. Dieses gesamte „unnatürlich“ produzierte Co₂ nennt man anthropogenes Co₂. Dieser Anteil an anthropogenem Co₂ macht allerdings nur etwa ein Hundertstel des gesamten Co₂ auf der Erde aus. Und das gesamte Co₂ überhaupt in unserer Atmosphäre beträgt nur 0,03 %. Und das Meiste davon wiederum ist im Meerwasser gelöst, ähnlich wie in einer Sprudelflasche. Erwärmen sich die Meere, so wird entsprechend Co₂ freigesetzt. Kühlen sie ab, können sie wieder mehr Co₂ aufnehmen/lösen. Die Wärme aber wird durch unsere Sonne erzeugt, auf der eine gewaltige Kernfusion stattfindet, welche eine Abstrahlung auf die Erde zur Folge hat. Diesen umgekehrten Prozess zur heute genutzten Kernspaltung würden wir uns gern zu Nutzen machen, da er 1000-fach wirkungsvoller ist und praktisch kaum radioaktiven Abfall hinterlässt. Da dieser Vorgang auf der Sonne aber schwankt, gibt es auch seit Millionen von Jahren immer wieder Schwankungen in der Temperatur, sprich Eiszeiten und Warmzeiten. Die seit vielen Jahren hysterisch und fanatisch vertretene Auffassung, es gäbe eine Erderwärmung in den letzten 5 Jahrzehnten aufgrund verstärkter anthropogener Co₂-Produktion stimmt übrigens nicht. An der Antarktis wächst das Eis, und auch die Meeresspiegel steigen unbedeutend an. Die Hysterie ist politisch gewollt und dient nur der Angstmache und der Erhaltung der „Subventionsindustrie“ für Windräder usw. Wir brauchen also auf kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn wir Co₂ produzieren. S. Berichte unten.

Der Meteorologe Wolfgang Thüne kämpft mit seinem neuen Buch weiter gegen den „Treibhaus-Schwindel“

KLAUS PETER KRAUSE

Nur zwei schlichte Worte: *Sapere aude*. Was sich auf Latein so bewundernswert knapp ausdrücken läßt, dafür braucht die Übertragung ins Deutsche in der Formulierung von Immanuel Kant neun Worte: „Habe den Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen.“ Ihm zu folgen wäre auch gegenüber jener Politik geboten, die vorgibt, das „Klima schützen“ zu müssen und dies mittels Verdamnis von Kohlendioxid (CO₂) sogar zu können. Wenn es an diesbezüglicher Sachkunde fehlt, der kann sich diese verschaffen. Im jüngsten Buch des Meteorologen und Geographen Wolfgang Thüne wird sie geboten. Das *sapere aude* – der Leitspruch der Aufklärung – leitet auch den langjährigen Wetterexperten des ZDF

Argumente gegen den global angelegten Riesenschwindel

Alles im Buch rankt sich um die Behauptung, die Menschheit verursache mit ihrem CO₂-Ausstoß eine katastrophale Klimawärmung. Thüne nennt es das „Klimagespenst“, vor dem sich alle fürchten sollen. Er legt nicht nur offen (wie auch schon andere vor und neben ihm), daß die Behauptung ein global angelegter Riesenschwindel ist, sondern er erklärt, wann und wie er zustande kam, welche Interessen dahinterstecken.

Er zeigt, wie den Menschen Angst eingejagt wird, um sie für die geplante Ausbeutung, Reglementierung und Beherrschung gefügig zu machen, und warum sie sich das überhaupt gefallen lassen. Thüne schildert, wie sie mit Hilfe willfähriger Medien einer regelrechten Gehirnwäsche unterzogen werden und wie gnadenlos der Kampf um die Gedankenhoheit geführt wird. Der Physiker Ralf Tschewscherer nennt den Klima-

betrug in seinem Nachwort den „größten wissenschaftlichen, wirtschaftlichen, politischen und pädagogischen Skandal aller Zeiten“. Thüne selbst sieht in ihm „ein weltpolitisches Werkzeug, mit dem das politische, soziale und wirtschaftliche Klima in der Welt umgestaltet und eine neue Weltordnung errichtet werden soll“.

Thüne stellt klar, daß nicht das Klima das Wetter macht, sondern das Wetter das Klima. Ursache und Wirkung also vertauscht werden, und daß der Mensch das Klima ebensowenig zu „schützen“ vermag wie auch das Wetter, sondern daß er sich nur „vor“ dem Wetter schützen kann und nur „vor“ einem Klima wie beispielsweise in den Tropen, indem er sich dort passend kleidet. Aber die Akteure der CO₂-Verteufelung hätten es verstanden durchzusetzen, daß das Wort „Klimaschutz“ allein als Schutz „des“ Klimas begriffen werde und ein solcher Schutz möglich sei. Meteorologisch sei Klima nichts weiter als das „mittlere Wetter“ an einem Ort während einer festgesetzten Periode von dreißig Jahren, also ein Temperaturdurchschnitt.

Das Buch bietet viel Stoff, es enthält gelehrte Abschweifungen und philosophische Betrachtungen, es verlangt folglich vom Leser Durchhaltevermögen. Man lese vom Menschen als einer Kreatur der Natur, von der Angst als Führung- und Verführungsinstrument, von Fallstricken menschlicher Erkenntnis, von Zivilisationskrankheit und Bewußtseinspaltung, vom Beginn der Experimentalphysik mit Galilei, von Ursachen des Klimawandels, die unklar sind, von

diffusen und unklaren Klimadefinitionen, von menschlicher Ohnmacht und Macht des Wetters, von Wissenschaftlern als Angstproduzenten und aktiven Erfüllungshelfern der Klimapolitik.

Den Klimaschutz sieht Thüne in die religiöse Dimension gehoben. Die Umweltbewegung als neue „Ökoreligion“ erhebe über die sieben großen Weltreligionen einen Führungsanspruch. „Sie hat den Klimaschutz zum Schöpfungs-schutz deklariert, und alle haben untertänig genickt.“ Es gibt einen geologischen Exkurs in die Klimageschichte. Die Medien stehen, wie Thüne zu Recht wahrnimmt, im Spagat zwischen Information und Manipulation. Tatsächlich ist es schlimmer: Sie unterdrücken Tatsachen.

Im Widerspruch zu anderen Kritikern des Klimaschutzes

In Widerspruch zu anderen Kritikern der „Klimaschutzpolitik“ setzt sich Thüne, wenn es um die Frage geht, ob CO₂ ein „Treibhausgas“ ist und auf die Erde einen wärmenden Effekt hat: „Der natürliche Treibhauseffekt, den die Klimaxperten zum Glaubenssatz erhoben haben“, so Thüne, sei „in Wirklichkeit ein intellektuelles Artefakt, das allen physikalischen Erkenntnissen hohnspricht. Der natürliche Treibhauseffekt ist gänzlich unnatürlich.“ Für die anderen Klimaschutz-Kritiker ist der Treibhauseffekt des CO₂ sogar relativ stark, denn das natürliche CO₂ sei (nach dem Wasserdampf) das zweitstärkste Treibhausgas, aber der zusätzliche Treibhauseffekt durch das menschenverursachte (anthropogene) CO₂ sei dagegen sehr klein.

Es geht nämlich nicht um den Treibhauseffekt durch das natürlich entstehende CO₂ an sich, sondern um den zusätzlichen Treibhauseffekt, den das nacheinander CO₂ aus Industrie und Landwirtschaft bewirkt. Doch das natürliche CO₂ absorbiert bereits so gut wie alles

spezifische Infrarot-Licht, so daß seine Konzentrationserhöhung durch anthropogenes CO₂ daher zur weiteren Erderwärmung nur noch ganz wenig beitrage.

Selbst wenn sich der CO₂-Gehalt in der Erdatmosphäre verdoppeln würde, ergebe der zusätzliche Treibhauseffekt nur eine Erwärmung zwischen 0,7 und 1,2 Grad Celsius (Klimasensitivität des CO₂). Das sei unbedenklich, meinen die Klimaschutz-Skeptiker. Um diese Erwärmung zu erreichen, müßte man alle fossilen Reserven an Erdöl, Kohle und Gas verbrennen, was kaum geschehen werde. Es sei wie mit einer Pudelmaute: Eine wärme gut, zwei übereinander wärmen zwar auch, aber nicht viel besser. Oder mit anderen Worten: Der anthropogene Treibhauseffekt, wie ihn die Klimaschutz-Akteure behaupten, ist gänzlich unbeachtlich.

Tatsache ist ohnehin: Warm- und Kältezeiten hat es in unregelmäßigen Zeitabständen in der langen Erdgeschichte schon immer gegeben – ganz ohne anthropogenes CO₂. Was immer also die politische Herrschenden und anderen Profiteure gegen das als Giftgas hingestellte CO₂ und die vorgeblich menschenverursachte Klimawärmung tun (mit Gesetzen, Anordnungen, Zwangsdämmungen, Stromerzeugung mittels Wind, Sonne und „Biosgas“, mit Abgaben, Steuern, CO₂-Zertifikatehandel, Preisanstieg und vielen hundert Milliarden unnötigen Kosten), diese Vermesstheit wird gegen das Erdklima nichts, aber auch gar nichts ausrichten. Denn die Klimaverhältnisse auf der Erde werden vom Wetter bestimmt.

Und das Wetter ist – mit Thünes Worten – sein unabwendbares Narrereignis, mit dem der Mensch leben, an das er sich anpassen, dem er sich fügen und unterordnen muß. Am irdischen Wetterverhalten wird sich nichts ändern. Das Wetter wird der Menschheit das bleiben, was es schon immer war, ein Rätsel.



Wolfgang Thüne: Propheten im Kampf um den Klimathron, Verlag CES New Media, Oppenheim 2011, Broschüre, 581 Seiten, 24,80 Euro



Co2, Clubmeisterschaftsstand 2013

Zweitens wurde er Mitbetreiber der Netzseite realclimate.org, dem wichtigsten Sprachrohr der Klima-Warner. Drittens begann er 2003 damit, für Wikipedia Beiträge über Klimathemen zu verfassen, welche alles andere als neutral ausfielen und durch das Fehlen von Informationen gekennzeichnet waren, die Connolleys Weltbild zuwiderliefen. Trotzdem aber avancierte der „Klimadoktor“, wie ihn seine Kritiker spöttisch nennen, zum Wikipedia-Administrator – woraufhin ein extremer Produktivitätsschub folgte: So verfaßte Connolley etwa in einem einzigen Monat 815 neue Beiträge, doch vor allem manipulierte er nach und nach insgesamt 5.428 Wikipedia-Artikel, um seinen Interpretationen mehr Gewicht zu verleihen. Dazu kamen 500 Tottalöschungen mißliebiger Texte sowie 2.000 Sperrungen von Klimaskreptikern. Und um all dem die Krone aufzusetzen, schrieb Connolley schließlich auch noch die Wikipedia-Biographien von prominenten Meinungsgegnern um, damit sie als lächerliche Scharlatane dastehen.

Dafür erntete er zunächst Lob: Beispielsweise führte die Zeitschrift *Nature*, neben *Science* die weltweit angesehenste Zeitschrift für Naturwissenschaften, seine Tätigkeit für das Online-Lexikon als Beweis dafür an, daß dort tatsächlich echte Experten am Werke seien. Das Ganze flog erst auf, als Journalisten wie Lawrence Solomon detailliert offenlegten, in welchem Umfang Connolley die Wikipedia-Nutzer mit falschen oder tendenziösen Informationen fütterte. Daraufhin entschied das Wikipedia Arbitration Committee, ihm die Administrator-Rechte zu entziehen; später folgte gar noch das Verbot, überhaupt Beiträge zu Klima-Themen zu verfassen.

Connolley, der mittlerweile beim IT-Hersteller Cambridge Silicon Radio als Software-Ingenieur untergekommen ist, wäre allerdings nicht Connolley, wenn er dies zum Anlaß genommen hätte, seine einschlägige Internetpräsenz einzuschränken oder zu überdenken. Nach dem Rauswurf bei Wikipedia und dem Ausstieg bei realclimate.org eröffnete er einfach ein eigenes Blog, in dem er unter dem Nom de guerre „Stour“ weiter gegen alle vorgeht, die in Klimafragen andere Ansichten vertreten als er.

► www.wmconnolley.org.uk



Clubmeisterschaft

Rallye "Feuerfest"

Name	Punkte (7 beste aus GS oder Klasse)	Fahrzeug
1. Michael Winnen	50,69	EVO IV, EVO IX, BMW 2002 ti
2. Miron Sernecki	34,35	Co, Evo IV, EVO IX
3. Patrick Mühlsiegl	30,69	Co, Subaru

Motorrad Classic

Name	Punkte	Fahrzeug
1. Hans-Peter Menke	49,37	NSU-Max

Alle Ergebnisse ohne Gewähr

Clubmeisterschaft Oldtimer/Ori/Tourensport (Gewertet wurden die 7 besten Ergebnisse aus Gesamt oder Klasse)

Name	Punkte	Fahrzeug
1. Hans-Jürgen Kirschbaum	75,01	Isetta und Mercedes
2. Rainer Keuser	70,24	TR 250
3. Rolf Tiggemann	62,07	MB 170 S-D
4. Maren Menke	60,77	MB Pagode, ?
5. Hans-Peter Menke	58,95	MB Pagode, ?
6. Karl von Hoegen	51,48	Glas, Alfa, Goggo
7. Walter Hörber	46,11	Co
8. Rolf Döhring	45,22	Datsun 240 Z
9. Max Kirschbaum	17,29	Co
10. Michael Krupke	7,19	Co
11. Michael Winnen	7,19	BMW 2002 tii
12. Grieser, Wolfgang	7,17	Austin Healey
13. Christel Grieser	7,17	Co
"Paulchen"	bisher ohne Mitgliedschaft	Co

Clubmeisterschaft 2013/ Bordbuch WM-Lauf 2013



Clubmeister Hans-Jürgen Kirschbaum in Aktion

Auszug aus dem Bordbuch der Deutschland-Rallye 2013 - WM-Lauf

ADAC				22 - 25 August 2013			
Service Park Trier			DISTANCE:	Service Park Trier			DISTANCE:
Refuel Zone Olzheim - TFZ Zingsheim			116,50 km	Refuel Zone Olzheim - TFZ Zingsheim			116,50 km
Rally Guide 2				Rally Guide 2			
REFUEL	DIRECTION	INFORMATION	DISTANCE	REFUEL	DIRECTION	INFORMATION	DISTANCE
TOTAL	INITIAL		REMAINING	TOTAL	INITIAL		REMAINING
6,19	3,03	<p>Straight and stay on B51 Geradeaus und weiter auf B51</p> <p>Luxemburg Köln Aachen</p> <p>Fachhochschule →</p>	110,31	48,23	9,13	<p>Prüm</p> <p>Wiesbaden Hagenberg Waldbrunn</p> <p>100m</p>	68,27
12,17	5,98	<p>Follow B51 till highway B51 folgen bis Autobahn</p> <p>Ralingen 6 km Oik 1 km</p> <p>Pützweiler 4 km Nowell 1 km</p>	104,33	58,05	9,82	<p>Prüm Prümfeld Köln</p> <p>B51</p>	58,45
28,99	16,82	<p>Straight to highway Geradeaus zur Autobahn</p> <p>Luxemburg Echternach Irrtal</p> <p>Wittlich</p>	87,51	58,46	0,41	<p>Follow B51 B51 folgen</p> <p>Köln 112 km Prüm 7 km</p> <p>Wiesbaden Gausfeld</p> <p>Keep right Rechts halten</p>	58,04
38,50	9,51	<p>Wittlich</p>	78,00	65,39	6,93	<p>* Köln Aachen</p> <p>** Köln</p>	51,11
39,10	0,60	<p>Lüttich (Lüge) Köln Aachen</p> <p>Prüm</p>	77,40	72,49	7,10	<p>Straight to TFZ Zingsheim - Follow B51 till Köln - Stankstein</p> <p>Left to pump fuel (FIA + pump fuel)</p> <p>Geradeaus zur TFZ Zingsheim - B51 Köln-Burdenheim folgen</p> <p>Links zur Tankstelle (FIA + pump fuel)</p>	44,01



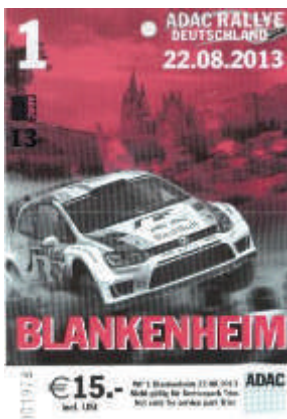
Auch so sieht „legare“ aus



Hirvonen vor dem Start



Citroen von Sordo, AlQassim Selbstzahler



Legaten beim Rallye-WM-Lauf 2013 als kritische Zuschauer auf WP 1 in Blankenheim: Miwi, Hubsi, Michael Krupke.



So sieht heute gutes Fernlicht aus: LED-Leuchten satt (rechts Xenon). Die Nacht wird zum Tag bei weniger Leistungsaufnahme.

Falsche Garagennutzung - Kein Platz für Gerümpel



Verboten: Möbel in der Garage

Es klingt unglaublich: Aber mit einer Garage darf man nicht einfach machen was man will. Vor allem darf man sie nicht zweckentfremden, wie es juristisch formuliert heißt.

Wer also etwa seine Hobbywerkstatt dort einrichtet oder Rasenmäher und Fahrräder aufbewahrt, handelt rechtswidrig. Andererseits und nicht weniger paradox: Eine Pflicht, sein **Auto** dort abzustellen, gibt es laut einem Bericht der "Auto Bild" wiederum nicht.

Garagen dienen vorrangig der Unterbringung eines Fahrzeugs sowie seines Zubehörs: So lautet die Vorschrift, die die Entlastung des öffentlichen Straßenraums zum Ziel hat. Deshalb darf eigentlich auch nur ein fahrbereites aber nicht etwa ein stillgelegtes oder saisonal genutztes **Fahrzeug** in die Garage. Und andere Dinge gehören erst recht nicht hinein. Wer das missachtet, könnte zumindest theoretisch Probleme mit den Behörden bekommen.

Aus Brandschutzgründen ist es zum Beispiel nicht erlaubt Farbeimer und Lackreste in Garagen aufzubewahren. Kraftstoffreserven bis zu 200 Liter Diesel und bis zu 20 Liter **Benzin** sind allerdings in Kleingaragen erlaubt. Voraussetzung ist, dass der Kraftstoff in bruchsicheren Behältern aufbewahrt wird. In Mittel- oder Großgaragen ist die Lagerung von Kraftstoffen außerhalb des Fahrzeuges jedoch gänzlich verboten.

Das alles wissen viele, vermutlich sogar die meisten Bürger offenbar nicht. Ein Stichproben-Test der "Auto Bild" hat jetzt gezeigt, dass in deutschen Garagen neben Farbe, Holz, Sportausrüstungen, Modelleisenbahnen noch viele andere, streng genommen illegale Dinge lagern. Andererseits: Die Gefahr eines "Knöllchens" ist gering, da nur in Einzelfällen geprüft wird. Wenn es aber passiert, wird es teuer. Bis zu 500 Euro kann die Aufsichtsbehörde für ein festgestellten "Garagenvergehen" verlangen.

„Die drei größten Krisen im Leben eines Mannes?“

„Frau weg, Job weg und Kratzer im Lack.“

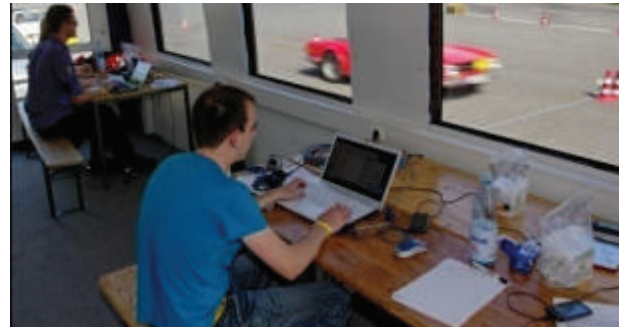
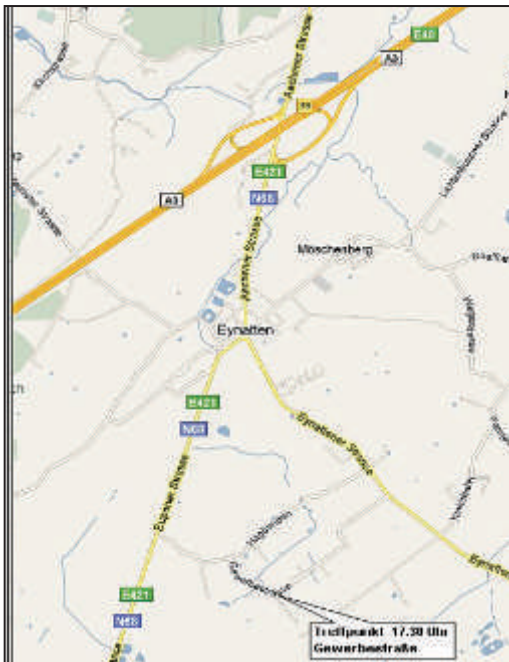




Clubübung Lichtschranke

Wir laden Euch zum Training ein!

Hier werden regelmäßig am ersten Freitag des Monats ab April 2014 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's bei Oldifahrten.



Matthias Boon aus unserem benachbarten Königreich Belgien wurde 2013 Junior Champion auf einem Skoda Fabia R 2 und einem Peugeot 208 R2 in der Sparte Rallye. Eine Karikatur aus „Auto news“ 1/2014. Doppeldeutigkeit: Der neue Loeb (Sebastian Loeb, 9-facher Weltm.) oder der Löwe von Flandern (das Wahrzeichen)?



Nockenwellen-Lyrik diverser Journalisten



Männer werden nicht älter, nur ihre Spielzeuge werden teurer.

Rallyefieber ist zwar aus medizinischer Sicht nicht heilbar, aber ein paar mal im Jahr wird die Hitze abgeleitet.

Zahl der Woche

Manche Menschen machen schon verrückte Sachen, um an ihren Traumwagen zu kommen. Einige stehlen gar oder verschulden sich bis über beide Ohren. Alles nichts für Mark Parisi. Um sich den Traum eines Nissan 370Z zu erfüllen, hat der Amerikaner für rund

26 000 Euro

einen seiner Hoden verkauft. Das gute Stück dient nun der Medizin als Forschungsobjekt, während Parisi's ganze Potenz fortan unter der Motorhaube eines schnittigen Japaners steckt.



Da brauchste Eier: Nissan 370Z

Bald Verbot von Bienenhonig

Wahrscheinlich wird Schwarz-Rot demnächst auch eine Frauenquote von 30 Prozent für die Fußball-Bundesliga fordern. Die EU plant derzeit bestimmt die Helmpflicht für Selbstmordattentäter. Das jüngste Gerücht besagt, daß die Grünen schon bald das Verbot von Bienenhonig fordern werden, weil der aus Massentierhaltung stammt.

Kleine Regelkunde fürs richtige Parken

Für Verstöße werden zwischen 10 und 35 € Geldbuße fällig. Notorischen Falschparkern droht im Extremfall sogar die MPU



Das Schild mit den zwei roten, gekreuzten Balken hat eine klare Botschaft: **absolutes Haltverbot**, ohne Ausnahme, ohne Schonfrist. Im eingeschränkten **Haltverbot** (ein Balken) ist das anders – hier sind Stopps von maximal drei Minuten erlaubt. Ausnahme: Ein- und Aussteigen oder Be- und Entladen darf länger dauern.



Wer falsch parkt, zahlt – je nach Länge der Überschreitung und Schwere des Verstoßes – zwischen 10 und 35 € Geldbuße. Juristisch macht die Kommune mit dem Knöllchen ein Verwarnungsgeldangebot. Wenn innerhalb einer Woche bezahlt wird, ist die Sache erledigt. Sonst erläßt die Behörde einen **Bußgeldbescheid**. Zusätzliche Kosten: 28,50 €. Eingestellt wird das Verfahren häufig, wenn der Fahrer nicht zu ermitteln ist. Der Halter des Fahrzeugs zahlt aber auch dann die Verfahrenskosten (mindestens 23,50 €).



Die großzügigste Regelung gibt es bei **Parkschleibern**: Die Ankunftszeit darf bis zur nächsten halben Stunde vorgezogen werden. Wer um 12:01 kommt, darf auf 12:30 Uhr stellen.

Kein Pardon gibt es vor Feuerwehrzufahrten oder bei Behindertenparkplätzen. Hier wird sofort abgeschleppt. Der Falschparker zahlt diese Kosten und das Verwarnungsgeld. Noch teurer kann es für notorische Parksünder werden. 109 Knöllchen in drei Jahren rechtfertigen eine **Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU)**, bestätigte das Verwaltungsgericht Saarouis (Az. 10 K 487/11). Der Kläger fiel übrigens durch und verlor seinen Führerschein.



Ein Knöllchen für Falschparken oder Überziehen der Zeit kostet ab 10 €



Der Abschleppwagen kommt etwa bei Parken vor Zufahrten

Aub-Bld 6.9.13

Eine individuelle Tempo-30-Zone kann sinnvoll sein. Aber die massive Verbreitung oder generelle Ausweitung auf alle Kommunen ist ein weiterer Schritt der Grünen auf dem Weg zum Bevormundungsstaat. Hoffentlich wird das verhindert.

Michael Witten, 08791 Hagen

Es sollte zu jedem Antrag auf Tempo 30 eine Bürgerabstimmung geben.

Udo Pirrung, 04111 Wolf

Tempo 30 auf Durchgangsstraßen halte ich für völligen Unfug. Es wäre sinnvoller, darauf zu achten, dass der Verkehr so schnell und sicher wie möglich abfließt und aus dem Ort kommt. Zudem sehe ich den angeführten Sicherheitsaspekt nicht: Bei Tempo 30 hat man doch noch mehr Zeit, SMS zu schreiben und zu telefonieren.

Sascha Obermer, 42799 Ludwigshafen

Ist der Tretroller die Zukunft? Traurige Aussichten für Deutschland.

Hans Schütz, 44600 Wetz

Innerorts Tempo 30 zu fahren kostet nur wenig Zeit, ist aber für die lärmgeplagten Anwohner ein enormer Gewinn an Lebensqualität. Bei meinem diesjährigen Urlaub am Gardasee in der Kleinstadt Moniga del Gar-

Tempo 30

AUSGABE 34/2013

Immer mehr Städte und Kommunen wollen Tempo 30 auf Durchgangsstraßen oder im ganzen Ort. Einige Befürworter fordern für noch mehr Verkehrsberuhigung sogar eine Änderung der Straßenverkehrsordnung

Am besten, wir stellen unsere Fahrzeuge vor der Stadt ab und reiten mit Pferden und Eseln weiter. Ich hoffe nur, dass es auch noch Politiker mit Vernunft und Verstand gibt.

Aljoscha Maderwieser, 03043 Dettmolden



Bei uns im Umkreis ist auch die Diskussion entfacht, Tempo 30 auf Durchgangsstraßen einzurichten. Wo soll das noch hinführen?

Elke Thoma, 42799 Ludwigshafen





Aus dem Metier in Aachen: Uwe Niermann

WIRTSCHAFT

Dienstag, 22. Oktober 2011

Nur das Studium blieb auf der Strecke

Uwe Niermann wollte zunächst Architekt werden. Heute restauriert er schnelle Autos. Die Kunden kommen aus aller Welt.

VON THORSTEN KARBACH

Aachen. Anschließen, bis tief Dieses Auto fährt fast 400 Stundenkilometer. Uwe Niermann hat den Porsche 962, gebaut für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1989, nicht ganz so schnell und trotzdem mit viel Respekt bewegt. Aber nicht mit weniger Begeisterung. Kein Wunder, der 42-Jährige hat mit seinem Betrieb, der Scuderia M&C, Automobilzentrum in Aachen, den Sportwagen rascher im Form gebracht. Eigentlich sollte Uwe Niermann Häuser bauen. Denn er hat nach einer Baustelle in der Nähe der FH Aachen Architektur studiert. Doch Niermann hat keine Häuser, vielmehr hat er in einer diesjährigen Saison am ausgedienten Schlachthof in Aachen ältere Autos – vor allem Porsche – wieder auf-



Baut keine Häuser, lässt aber Rennsportträume wachsen: Uwe Niermann restauriert Autos – auch für die Rennstrecke

Fotos: Andreas Herzwang

bauen. Er hat einen Porsche GT von 1968, den einen Porsche 934, den James Dean-Porsche und jeden GT auf der Hebebühne, der am Wochenende auf dem Nürburgring gewartet. An allen haben Niermann und seine Mitarbeiter Hand angelegt. Bevor Profis wie Frank Stöppler oder André Lotterer dazu das Gaspedal nach unten drücken, überfliegt der Chef ein paar Kunden. Das Mühen ist weltweit gefragter Export für Youngtimer (und Oldtimer), insbesondere, wenn sie auf die Rennstrecke sollen. Und das ist seine Geschichte.

THORSTEN KARBACH/STRECKE

Der erste Käfer

Im Grunde hat der Startschuss auf dem Hof einer Aachener Berufsschule. Der Düsseldorfer Niermann fuhr mit seinem ersten Auto, einem Käfer Baujahr 1965, den er aufwendig restauriert hatte, vor. Und neben ihm parkte koll Pütz – ebenfalls in einem solchen Käfer. Das Auto besahe sie ins Gespräch, das Thema ließ sie nicht mehr los. Niermann war 19, als er mit Pütz und Max Bles einen Porsche kaufte, um ihn zu restaurieren. Die Bauarbeiten hatte er gemessen und studierte nun eben Architektur. Neben dem Studium schraubierte er an dem Porsche. „Es war einfach meine Freizeitgestaltung, wobei ich mir alles autodidaktisch beigebracht hatte“, erzählt er.

Architektur hatte ihn zwar früh-

zeitig begeistert. Niermanns Vater war in der Hochbauabteilung der Telekom. Der Sohn begleitete ihn auf Baustellen, machte mit 16 ein Praktikum bei Eiler Maier Walter Architekten – Emaris Eller ist über den NRW-Landtag entwarf. Doch Niermann musste während des Studiums feststellen, dass es ihm nicht leicht fiel, sich spannende Entwürfe zu Papier bringen. „Ich hatte kein Freihandtalent“, sagt er. „Ich hätte vielleicht mal Freihandhäuser entwerfen können.“

Er wusste nicht so recht, wie es weitergehen sollte. Dann wurde der Porsche fertig. Was für ein großartiges Augenblick! Und ein kapitaler Motorschaden warf ihn direkt wieder aus der Bahn. Dem konnte er nicht eigenständig beheben. Er bekam aber eine Stelle als Aushilfe in einer freien Porsche-Werkstatt und arbeitete die Reparatur des Motors ab.

Mehr und mehr drängten die Autos die Häuser aus seinem Leben. Er setzte sein Studium aus – so war zunächst der Plan – und begann eine Kfz-Ausbildung. Und dann das: Drei Monate vor der Gesellenprüfung ging der Betrieb pleite, der Chef verschwand und Nummerwieschen, zerlegte Autos standen in der Werkstatt. Die Kunden warteten auf sie. Und Niermann? Dem reichten Porsche aus, sich doch selbstständig zu machen. Es war eher dieser Jetzt-oder-nie-Moment. Niermann sagte „Jetzt!“ und stellte einen Meister ein. „Bis dahin hatte ich geplant, nach der Lehre wieder mehr architektonische Ausfahrten“, sagt er. Doch kam es dann eben nicht so.

Es ist nicht ungewöhnlich, dass junge Menschen ihr Studium nicht beenden und plötzlich in einem ganz anderen Metier unter-

wegs sind. Es gibt Ingenieure, die Cafés eröffnen, Geologen, die Hotels eröffnen. Eigentlich gibt es alles. Als verlorene Zeit will Niermann, der Architekturstudent, der Autorestaurator wurde, seine Zeit an der FH aber ganz bestimmt nicht sehen. Im Gegenteil: Wenn ich zurückblicke, weiß ich, dass ich durch Mathe-Lernstunde, Latein und vor allem das Studium die mentale Reife hatte, mir Themen selbst zu erarbeiten.“

Ohne Hebebühne

Dabei war es ein mühevoller Start in die Selbstständigkeit. Das erste Geschäftsjahr musste Niermann ohne Hebebühne auskommen. Er bockte seine Autos auf und legte sich darunter. „Ich weiß, wie es ist, wenn bei minus zehn Grad die Hände am Katalysator kleben bleiben“, erzählt er. Dann durfte er ein Auto für ein 1000-Kilometer-Rennen vorbereiten. Am Steuer saß Harald Demuth und der rest auf das Podium. Das machte die Rennsportszene aufmerksam auf diesen jungen Typen aus Aachen. Jeder Erfolg sorgte für neue Anfragen.

Von 1998 bis 2006 lief alles seinen guten Gang. Niermann hatte eine Handvoll Mitarbeiter, auf 350 Quadratmetern standen immer ein, zwei Rennautos. Dann stieg Rallye Pilot Hans-Walter Scheue in den Betrieb ein, und es ging ganz schnell. Über den Umweg

ner 800-Quadratmeter-Halle auf der Hals zog das Unternehmen (läuft auch offiziell Porsche-Werkstatt) auf den Schlachthof, beschäftigt dort mittlerweile 25 Mitarbeiter und wird vor Ort erweitert.

Der Umsatz ist im letzten Jahr um 100 Prozent gewachsen, bewegt sich im zweistelligen Millionenbereich. Die Kunden kommen aus aller Welt – zu ihnen zählen die Rennsport-begeisterten Belgier D'Heeren, deren Firma weltweit 26.000 Mitarbeiter hat. Zuletzt wurden mehr Anfragen aus Florida als aus der Region gezählt. In Deutschland gibt es keinen, der in diesen Dimensionen unterwegs ist wie Uwe Niermann. „Wir sind Visionäre“, sagt Niermann. Wenn er nach den Rennen die Motoren auseinander nimmt, dann werden Bauteile auch mal in RWTH-Laboren gecheckt.

Gleichzeitig sind sie aber auch Realisten. „Wir haben viel Glück. Wir haben die erfolgreichste Saison, die wir je hatten, unsere Kunden sind immer aufs Podium gefahren“, erklärt Niermann. Nicht nur Nicolas D'Heeren erlitt von Sieg zu Sieg. „Aber wir fühlen uns deswegen nicht wie Weltmeister. An einem 30 Jahre alten Motor kann schnell was kaputt gehen. Glück und Pech liegen nah beieinander“, sagt er. Aber wie heißt es doch: Glück kann man sich erarbeiten. Niermann zeigt es.

IMPRESSIONEN



► Geschichte: In diesem Porsche-Motiv swingte James Dean tödlich.



► Glaswerk Arbeit: Die älteren Porsche hat Uwe Niermann mit seinen Mitarbeitern wieder aufgebaut.



► Auf Kurs: Mit Überrollkaffig ist auch dieser Porsche für die Rennstrecke bereit.

Die guten alten Zeiten I



Rauno Aaltonen (am Lenkrad) und Tony Ambrose, eine der erfolgreichen finnisch-englischen Mix-Mannschaften, die mit dem unerhört handlichen, kleinen aber kräftigen Mini-Cooper Gesamtsiege einheimen.

So ging es in den 60ern zu: Ohne Gurte, Ohne Käfig usw. (aus „Rallyesport“ Jochen Springer 1967)



Claudine Bouchet-Trautmann, mehrfache Rallyemeisterin ihres Landes auf Citroën DS 19 fährt den meisten Männern davon – seit einiger Zeit übrigens auf einem Lancia Flavia Werkswagen.



Ihr Mann, René Trautmann, ebenfalls mehrfacher französischer Rallyemeister, zählt zu den zehn besten Langstreckenpiloten Europas; auch er wechselte von Citroën zu Lancia.



MIWI/(Moneke)
Hunsrück-Eifelahrt
23.-24.4.1983 auf
Toyota Startlet KP62



Die guten alten Zeiten II

Gründungsprotokoll der ECURIE AIX - LA - CHAPELLE

Am 30.1.1969 versammelten sich im Restaurant Entenpfuhl, Aachen, die auf der beiliegenden Anwesenheitsliste verzeichneten 47 Personen.

Herr Gernot Kretschmer eröffnete die Versammlung. Er ließ über die Annahme der vorgelegten Satzung abstimmen.

In offener Wahl wurde die Satzung einstimmig angenommen.

Sodann fragte Herr Kretschmer, ob die Anwesenden mit der Vereinsgründung einverstanden seien. Auch diese Frage wurde von den Versammlungsteilnehmern einstimmig bejaht.

Es wurde nun darüber diskutiert, was für ein Vorstand zu wählen sei, und man einigte sich auf einen siebenköpfigen Vorstand, der wie folgt zusammengesetzt sein sollte:

- 1) der Präsident
- 2) der Vizepräsident
- 3) der Geschäftsführer/Schatzmeister
- 4) der Sportleiter
- 5) der Spottreferent
- 6) der Pressewart
- 7) der Organisationsleiter

Herr Kretschmer bat nun um Vorschläge für die Wahl der Ämter.

Für das Amt des Präsidenten wurde Herr Kretschmer vorgeschlagen. Er wurde einstimmig gewählt.

Für das Amt des Vizepräsidenten wurde Herr Krüger vorgeschlagen. Er wurde wie folgt gewählt: 46 Jastimmen, 1 Enthaltung

Für das Amt des Geschäftsführers wurde Herr Heiliger vorgeschlagen. Er wurde einstimmig gewählt.

Für das Amt des Sportleiters wurde Herr Menne vorgeschlagen. Er wurde wie folgt gewählt: 35 Jastimmen, 12 Neinstimmen.

Für das Amt des Sportreferenten wurde Herr Keller vorgeschlagen. Er wurde wie folgt gewählt: 33 Jastimmen, 14 Neinstimmen.

Für das Amt des Pressewartes wurde Herr Stollenwerk vorgeschlagen. Er wurde einstimmig gewählt.

Für das Amt des Organisationsleiters wurde Herr Houck vorgeschlagen. Er wurde ebenfalls einstimmig gewählt.

Herr Kretschmer dankte für die Wahl des Vorstandes und wünschte allen Mitgliedern viel Erfolg und Freude in der neugegründeten Gemeinschaft. Der Präsident schloß die Versammlung.

Aachen, den 30.1.1969

Noch gute alte Zeiten 1977 (Sportfahrer Mobil SHC/Sachs-Pokal)



Sportfahrer-Schulung

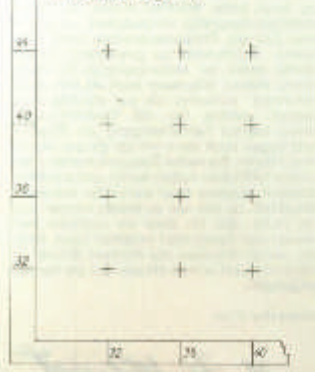
BEIFAHRER LEHRGANG (TEIL 4)

In den Rallye-Spitenteams sitzen die Köhner auf beiden Seiten, gute Fahrer, die es gewohnt sind ihr Auto hart und schonungslos einzusetzen, und Beifahrer, die aus der Ferne eine Wissenschaft gemacht haben und nicht müde werden, immer weiter an sich zu arbeiten. Beifahrer sind Spezialisten, gefragte Leute und oft kernische Kauze dazu. Gewiß aber haben sie den Vorteil, ihrem Hobby mit finanziellem Minimalaufwand nachkommen zu können, denn außer dem Starfgeld und dem finanziellen Aufwand für die eigene Ausrüstung entstehen kaum Kosten. Dies mag mit Grund dafür sein, daß der Orientierungs- und Rallyesport immer mehr Freunde und Anhänger findet.

Fahrt nach Koordinatenpunkten

Sowohl die Deutsche Generalkarte als auch die Topographische Karte 1:50000 lassen sich durch senkrechte und waagerechte Linien in quadratische Sektoren unterteilen. Das den Längs- und Breitengraden abgeleitete System entspringt hierbei dem UTM-Gitter (universelles, transversales, Mercatorgitternetz) bzw. dem System „Gauß/Krüger“. Während die erwähnten Linien bei der Generalkarte bereits vielfach eingezeichnet sind (Quadratgröße = 5 x 5 km = 10 x 10 km), sind die Gitterlinien der Top-Karte nur am Kartenrand vorgegeben und können mittels der im

Kartenrand einer Top-Karte mit Hauptkoordinaten und Fadenkreuzen (verkleinert)



Kartenbild eingezeichneten Hilfs-Kreuzchen durchgezogen werden (Quadrat-Größe hier = 6 x 6 cm = 4 x 4 km) (vgl. Abb. oben).

Hier sollte man einen ersten Probestrich einfügen. Wenn in der Ausschreibung unter dem Punkt Aufgabenzustellung der Hinweis erfolgt, daß einige Abschnitte auch nach Koordinatenpunkten gefahren werden, sollte man sich entsprechend vorbereiten und die Gitterlinien der ausgeschriebenen Karte bereits vor dem Start durchziehen. Während der Fahrt würde dies wertvolle Zeit kosten. Man bediene sich hierbei nur der unter Zuhör (siehe SF 1/76) erwähnten Taschenrechner, die bei der sehr feinen Strichstärke ein genaues Arbeiten möglich machen. Genauigkeit ist überhaupt Trumpf beim Ausmessen von Koordinatenpunkten und war bereits beim Durchzeichnen der Gitterlinien mit dem Zweimillimeterstrich eines schwarzen Filzschreibers arbeitet, wird sicherlich einige unliebsame Überraschungen erleben. Da alle Gitterlinien am Kartenrand nummeriert sind, kann man durch Angabe einer senkrechten (Rechtswert = Ordinate) und einer waagerechten Linien-Nummer (Hochwert = Abszisse) ein bestimmtes Quadrat auf der Karte definitiv festlegen.

Die Koordinaten-Angabe enthält daher zunächst die Nummern-Bezeichnung der senkrechten Linie (Ordinate) und der waagerechten Linie (Abszisse), die als linke (senkrechte) und untere (waagerechte) Seite des Quadrates stehen, in dem sich der gesuchte Punkt befinden muß.

Durch weitere Unterteilungen innerhalb der einzelnen Gitter-Quadrate lassen sich Punkte, sogenannte Koordinatenpunkte, innerhalb der Fläche eines Quadrates genau festlegen. Diese Unterteilungen werden als Millimeter-Angaben oder auf den Maßstab der jeweiligen Karte bezogen, als Kilometer-Angaben gegeben und werden als Zahlen ausgedrückt, die hinter der Nummer der betreffenden senkrechten und waagerechten Gitterlinie stehen.

Die angegebenen Gitterlinien sind dabei Ausgangspunkt für die Messung. Koordinatenpunkte werden ausgemessen nach dem Grundsatz „Rechtswert vor Hochwert“, also von der senkrechten Linie (Ordinate) nach rechts und von der waagerechten Linie (Abszisse) nach oben.

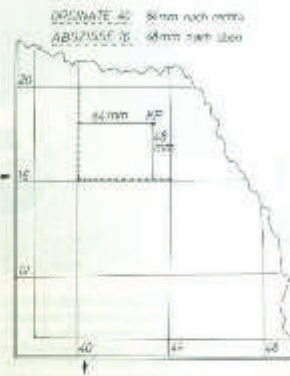
Die Angabe eines Koordinatenpunktes muß daher aus zwei Werten mit je zwei Teilen bestehen:

Wert A	Wert B
40 64,0 mm / Teil 1 Teil 2	16,48,0 mm Teil 1 Teil 2

Dabei kennzeichnet der Wert A in Teil 1 die senkrechte Linie und in Teil 2 die Abweichung nach rechts, der Wert B in Teil 1 die waagerechte Linie und in Teil 2 die Abweichung nach oben!

Ein Beispiel: Der Koordinatenpunkt 40 64,0 / 16,48,0 mm wird gesucht. Man lokalisiert zunächst laut Kartenrand die senkrechte Linie 40 und die waagerechte Linie 16, hat damit die linke (westliche) und untere (südliche) Begrenzung des Quadrates gefunden, in dem sich der gesuchte Punkt befinden muß. Zu der senkrechten Linie 40 wird nun im Abstand von 64 mm parallel nach rechts (Rechtswert) eine Hilfelinie gezogen. Ebenfalls eine Hilfelinie wird parallel im Abstand von 48 mm nach oben zur waagerechten Linie 16 gezogen

(Normalform)
KP 40. 64,0 16,48,0 mm



(Hochwert). Der gesuchte Koordinatenpunkt befindet sich exakt am Schnittpunkt der beiden Hilfelinien (vgl. Abb. oben).

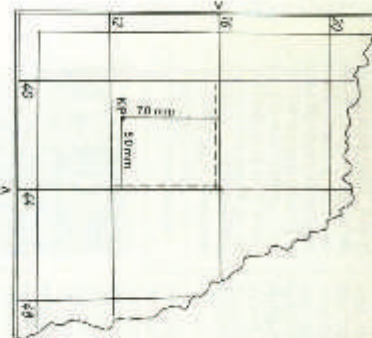
In gleicher Weise wird verfahren, wenn Rechts- und Hochwert als Kilometerangabe vorgegeben sind. Diese sind dann auf den Maßstab der jeweiligen Karte zu beziehen. Grundsätzlich handelt es sich immer dann um Kilometer-Angaben, wenn hinter dem Koordinatenwert keine Maßeinheit vermerkt ist. Bei einer Karte im Maßstab 1:50000 könnte demnach der Koordinatenpunkt in unserem Beispiel auch mit 40,3,2/16,2,4 angegeben werden.

Mit den für diesen Zweck entwickelten Hilfsmitteln (Planzeiger, Koordinatengitter usw.) lassen sich Koordinatenpunkte sehr schnell ausmessen. Beim Planzeiger z.B. wird der Rechtswert laut Strich-Skala an der senkrechten Gitterlinie angelegt und der Hochwert auf der dann senkrecht stehenden anderen Strichskala nach oben ausgezählt. Das Ziehen der im Beispiel erwähnten Hilfelinien entfällt.

Da viele Veranstalter von Natur aus extrem hinterlistig sind, gibt es Möglichkeiten, die Sache etwas zu komplizieren und mit sogenannten Minuskoordinaten zu arbeiten. Wir hören, daß im Normalfall die Nummerbezeichnungen (laut Kartenrand) der linken senkrechten und der unteren waagerechten Begrenzung eines Quadrates als Ausgangspunkt der Messung nach rechts und nach oben dienen.

Bei Minuskoordinaten jedoch wird zunächst die rechte senkrechte und die obere waagerechte Begrenzung des Quadrates vorgegeben, in dem sich der Punkt befinden muß. Dann wird, just als Gegenstück zum Normalfall, von der rechten senkrechten Linie nach links und von der oberen waagerechten Linie nach unten ausgemessen. Der Koordinatenpunkt in unserem Beispiel (Abb. oben rechts) würde demnach mit

44 ./. 50 mm / 16 ./. 70 mm
angegeben.



Minus-Koordinaten:

Und wer kennt sich noch mit Koordinaten aus? Hier kann man es lernen, aus Sportfahrer 7/1978.

Wenn man nur weiter an diesem Spielern teil, wird man unweigerlich herausfinden, daß es sich generell um höchster Polster auch Mischkoordinaten geben kann. Hier wird dann entweder von der waagerechten Linie nach oben und von der senkrechten Linie nach links oder aber von der waagerechten Linie nach unten und von der senkrechten Linie nach rechts ausgemessen. Die Verwendung wäre dann komplett, oder? Glücklicherweise werden heute nur noch sehr wenige Veranstalter derartige Tricks anzuwenden. Wenn man sich in dem Bereich der Koordinaten zu verorten muß, muß man auch in dem Bereich der Skizzen und der Chinesen-Halbe vorfinden. So ist es durchaus möglich und auch heute noch recht verbreitet, den Startpunkt von zwei Skizzen als Anhaltspunkt für eine Skizze zu wählen. Auch im Bereich der Chinesen-Halbe können Koordinaten eine gewisse Rolle spielen. Da diese Aufgabenstellung meistens ohne Karte, d.h. nach Natur, gefahren wird, gibt es immer wieder Probleme, die teilweise wieder zurückzuführen, hat man sie erst einmal durch einen fertigen Verfahren verlassen. Da dies unter Umständen auch als Auslasser einer ZK und damit den Wertungsausschluss führt zur Folge haben kann, gehen einige Veranstalter lieber dazu über, die auf der Abschrift Chinesen-Halbe folgende ZK auszufüllen durch eine Koordinatenangabe anzugeben. Man erinnert sich in hiesigen Breiten gerne an eine Orientierungshilfe, bei der die Teilnehmer das Ziel nicht finden können, weil man sie die Chinesen-Halbe verfahren, bezeichnet war und zudem der sogenannte vorgelagerte Koordinatenpunkt mitten auf einer Waage lag, auf der etwa vierzig Kilo Frachten standen. Ein Beweis dafür, daß oft auch eine doppelte Orientierung nicht ausreicht ist.

Durchsicherung der Aufgabenstellung „Fahrt nach Koordinatenpunkten“ gestellt ist, ist in der Praxis recht einfach. Nachdem wir uns ein Verfahren gibt, Fertigkeiten legen aus, die zum Koordinatenpunkt für den Abschnitt zwischen Start und ZK 1 nennen. Entschei-



Noch gute alte Zeiten 1977 (Sportfahrer Mobil SHC/Sachs-Pokal)

Sportfahrer-Schulung

chend dem vorausgegangenen Praxis-Tip hat der findige Beifahrer die Gitter-Linien der ausgeschriebenen Karte längst vor der Veranstaltung durchgezogen (wer dies bis dato nicht erledigt hat, wird wohl die ZK 1 mit erheblicher Verspätung erreichen).

Er beginnt nun damit, die Koordinatenpunkte in der angegebenen Reihenfolge nacheinander auszumessen, wobei er stets eine Straße treffen sollte (sonst stimmt irgend etwas nicht). Nachdem der Copilot nun alle Punkte durch Nadelstiche und kleine Markierungskreise gekennzeichnet hat, beginnt er damit, die Fahrtroute zwischen den Punkten festzulegen. Sofern gegenteilige Anweisungen durch den Veranstalter nicht erteilt wurden, ist zwischen zwei Punkten stets die kürzeste Verbindung laut Karte zu suchen und zu fahren.

Der Veranstalter muß jedoch dann in seinen Ausführungsbestimmungen vermerken, welche Wege befahren werden dürfen. Verzichtet er auf diesen Hinweis, wird die Gelegenheit insbesondere für alle ortsfremden Teams zum Lotteriespiel. Man lokalisiert einen Feldweg als kürzeste Verbindung, befährt diesen frohen Mutes, um dann, just in der Mitte, in einem Schlammloch steckenzubleiben. Man sollte solche Veranstalter auf Schadenersatz verklagen! Man sollte daher, besonders als Ortsfremder, Feldwege immer dann meiden, wenn sie nicht ausdrücklich erlaubt oder vorgeschrieben sind.

Man sollte abschließend noch einmal die Technik des Ausmessens und die erforderlichen Hilfsmittel ansprechen: Wenn man sich einen **Planzeiger** anschafft, sollte man darauf achten, daß die Schenkellänge mindestens acht Zentimeter beträgt, um auch auf jeder Top-Karte arbeiten zu können! Alles andere ist Spielerei.

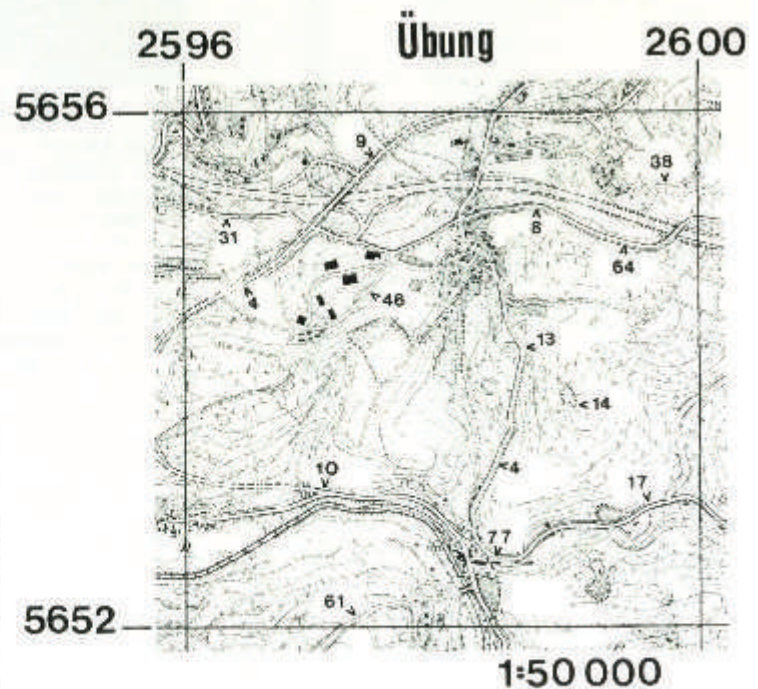
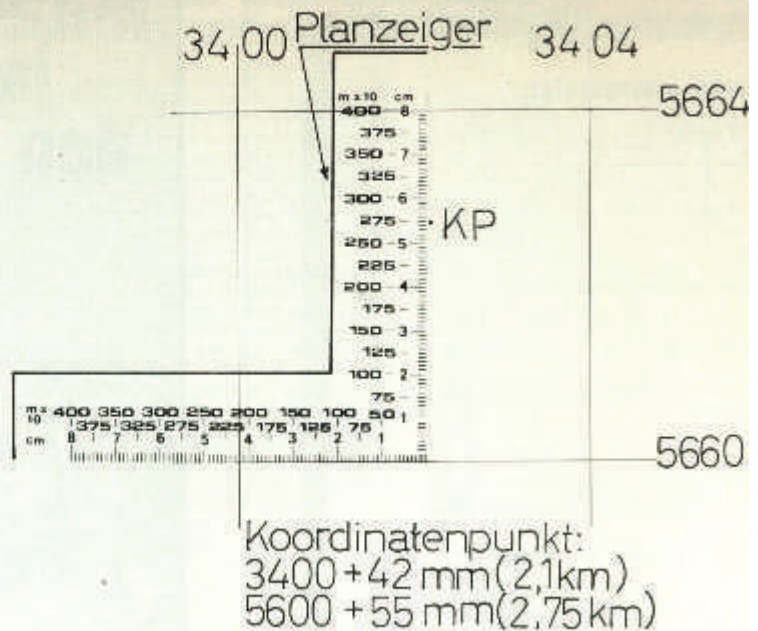
Einige der im Fachhandel erhältlichen Planzeiger entsprechen dieser Forderung nicht, so daß inzwischen für den Motorsport ausgelegte Spezialgeräte entwickelt wurden, die zudem den Vorteil haben, daß die Skala als Kombination von Zentimeter- und Kilometer-Werten eingerichtet ist (siehe Abbildung oben rechts).

Die Arbeitsweise mit derartigen Planzeigern ist sehr einfach: Der Rechtswert wird laut Strich-Skala an der linken senkrechten Gitterlinie angelegt. Der Hochwert wird dann auf der senkrecht stehenden Skala des anderen Schenkels nach oben ausgezählt.

Wer nun auch auf die Anschaffung eines Planzeigers verzichten möchte, kann Koordinatenpunkte auch mit Hilfe von transparentem Millimeterpapier ausmessen. Ein Blatt Millimeterpapier wird so auf die Karte gelegt, daß die Millimeter-Linien sich mit den Gitterlinien exakt decken. Der Koordinatenpunkt wird dann nach rechts und nach oben ausgezählt und durch einen Nadelstich markiert. In Anlehnung an dieses System wurden inzwischen spezielle Koordinatengitter auf Klarsichfolie entwickelt, die gegenüber dem Transparentpapier den Vorteil der größeren Durchsichtigkeit und Haltbarkeit besitzen.

Klaus Buhmann

Unter dem Titel „Fünfhundert – Neunzig Rechts“ wurde vom Autor dieses Berichts ein Leihzelt für Beifahrer zusammengestellt. Dieses behandelt den Bereich der „Beifahrerei“ von A bis Z. Anfragen und Bestellungen des Lehrheftes an: Klaus Buhmann, im Hänchen 8, 5276 Wiehl 2.



Messen Sie die folgenden Koordinatenpunkte aus. Wenn Sie richtig arbeiten, treffen Sie auf Punkte, die jeweils durch eine Zahl bezeichnet sind. Die Summe der richtigen Zahlen ergibt 61:

- a) 2596 + 9,0 mm / 5652 + 53,0 mm
- b) 2596 + 1,075 m / 5652 + 1,050 m
- c) 2596 + 29,5 mm / 5652 + 79,5 mm
- d) 2598 + 2,75 km / 5652 + 3,25 km
- e) 2596 + 53 mm / 5652 + 43 mm
- f) 2596 - 3,60 km / 5652 + 0,95 km

Neu in 2014

Wer schaut noch durch bei den vielen neuen Klassen im Motorsport?
Hier eine kurze Zusammenstellung aus MSA für die Rallye ab 2014:

Scheuer wird CSU-Generalsekretär

Andreas Scheuer (39, Foto) ist neuer Generalsekretär der CSU. Der Passauer gehört dem Bundestag seit elf Jahren an, war zuletzt Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Scheuer gründete den Parlamentskreis „Automobiles Kulturgut“ und besitzt drei Youngtimer.



20.12.13

Reglement

Neue FIA-Klassen

Kaum gewöhnte man sich an das neue R-System der FIA, passt der Weltverband das Bezeichnungssystem und die Fahrzeugklassen dem übrigen Motorsport an.

Es ist ein Schritt, den die FIA bei der Einführung der neuen R-Klassen verpasst hatte. Statt die EoI FIA-Veranstaltungen nur in der Rallye-WM startberechtigten World Rally Cars, kurz WRC, mit der Nummer 1 zu schmücken und die nächstschleunigen Fahrzeuge wie im Formel- oder Motorradsport mit einer 2 zu kennzeichnen, wurden Rallyeautos unter der Topserie in umgedrehter Reihenfolge vom serienahen R1-Fronttriebler bis zum für die zweithöchste Kategorie zugelassenen R5-Turbodiesel eingeteilt.

Ab 2014 sollen die kleinsten Fahrzeuge in der RC5 (für Rallye Cars 5) starten. Es folgt der Aufstieg von RC4 bis RC1, in der die WRC der Topliga sind.

Ohne Nummer bleiben die GT-Fahrzeuge, dessen Entwicklung die FIA immer wieder anschieben will. Doch das Interesse an der RGT hält sich weiterhin in Grenzen. ♦ RK



Fiesta RS: Künftig in der RC2



Fast beim Alten: R3 wird RC3

BEZEICHNUNGSSYSTEME DER RALLYE-FAHRZEUGKLASSEN

WRC-Rallye-Klassen bis 2013	Neue Rallye-Klassen ab 2014
World Rally Car (WRC): 1,6-l-Turbo mit 34-mm-Bremskörper	RC1 (Allradantrieb)
R5: 1,6-l-Turbo mit 52-mm-Bremskörper	RC2 (Allradantrieb)
R4: 2-l-Turbo mit 33-mm-Bremskörper (modifizierter Gruppe N)	
R3C: 1,6-l-Turbo mit 30-mm-Bremskörper	
S2000: 2-l-Sauger	
Gruppe N: serienmotore 2-l-Turbo 1,6-l-Turbo mit 52-mm-Bremskörper	
GT: serienmotore GT(S)-Autos	RGT (Heckantrieb)
R3T: Turbo, max. 1620 ccm mit 29-mm-Bremskörper	RC3 (Zweiradantrieb)
R2: Sauger, max. 2000 ccm	
R2D: Diesel, max. 2000 ccm	
Super 1600: 1,6-l-Sauger	
Gruppe A: Sauger, max. 2000 ccm	
R2: Sauger, max. 1600 ccm (modifiziert)	RC4 (Zweiradantrieb)
Gruppe A: Sauger, max. 1600 ccm	
Gruppe N: Sauger, max. 2000 ccm	
R1: Sauger, max. 1000 ccm (serienmot.)	RC5 (Zweiradantrieb)
Gruppe N: Sauger, max. 1600 ccm (serienmot.)	

Im neuen Jahr ändert sich vieles für die Autofahrer. Das Wichtigste: Ab 1. Mai gilt das neue Punktesystem aus Flensburg. Im Zuge dessen wird auch der Bußgeldkatalog umgebaut. Alle Neuerungen 2014 zeigen wir Ihnen hier

- **Die Kfz-Steuer** erhöht sich mit Jahresbeginn. Der steuerfreie Anteil der CO₂-basierten Kraftfahrzeugsteuer sinkt von 110 auf 95 Gramm pro Kilometer für Pkw, die seit dem 1. Juli 2009 neu zugelassen wurden. Jedes Gramm über dem Grenzwert erhöht die Steuerbelastung um zwei Euro pro Gramm.
- **Die Lichtpflicht am Tag** gilt ab 1. Januar in der Schweiz. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge, die vor

dem 1. Januar 1970 erstmals zugelassen worden sind.

- **Die Autobahnvignette** in Österreich wird mit Jahresbeginn um 2,6 Prozent teurer.
- **Theoretische Führerscheilprüfungen** werden ab 1. April um dynamische Filmsequenzen ergänzt. Das soll eine realistischere Verkehrsdarstellung ermöglichen.
- **Der EU-weite Halterdatenaustausch** soll vereinfacht werden. Bei acht verkehrssicherheitsrelevanten Verstößen wie Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Rotlichtverstößen soll die Zustellung von ausländischen Bußgeldbescheiden beschleunigt werden.
- **Der Bußgeldkatalog** ändert sich im Zuge der Punktreform auch. Teurer werden etwa die Benutzung des Mobiltelefons während der Fahrt, die Missachtung der Winter-

reifenpflicht oder Fahrten in Umkleekabinen ohne korrekte Plakette.

- **Warnwesten** sind ab 1. Juli in allen Fahrzeugen (Pkw, Lkw, Bus) mitzuführen. Ab diesem Datum gilt das Fehlen einer Warnweste als Mangel bei der Hauptuntersuchung. Gilt nicht für Motorradfahrer.
- **Das Fahrstabilitätssystem ESP** wird ab 22. Oktober für alle neu zugelassenen Pkw Pflicht.

Fahrerlaubnis bereits nach acht Punkten weg (siehe Grafik). Die Grenze, ab der Verstöße eingetragen werden, steigt von 40 auf 60 Euro.



EU-Knöllchen: In 2014 soll der Datenaustausch bei sicherheitsrelevanten Delikten wie Tempoverstößen besser werden. Das KBA soll Kontaktstelle werden

- **Luftdruck-Kontrollsysteme** sollen spätestens ab November in allen Neuwagen an Bord sein, um den Kraftstoffverbrauch zu senken und gefährliche Reifenplatzer zu vermeiden.
- **Die Medizinisch-Psychologische Untersuchung**, kurz MPU, soll reformiert werden, das Verfahren einheitlich und transparenter werden.
- **Das neue Punktesystem** in Flensburg tritt ab 1. Mai in Kraft. Anstatt wie bisher nach 10 Punkten ist die

Zudem werden nur sicherheitsgefährdende Verstöße gespeichert.

- **Für Dieselfahrzeuge** der Steuerklasse Euro 6 fällt ab 2014 die Steuererleichterung weg.
- **Die bundesweite Kennzeichennahme** kommt voraussichtlich erst am 1. Januar 2015.
- **Online-Autozulassungen** sollen ebenfalls mit Beginn des Jahres 2015 möglich sein.

BRK



Sprudelnde Vielfalt: DM-Lauf: Int.4.DMV-Rallye Aachen 1978

Hier die Annonce in ONS-Mitteilung 9/1978 vom bisher größten Ereignis, was die Ecurie in Eigenregie mit sehr viel Engagement organisiert hat. Alle 4 großen Rallyes 1973-1978 schlossen übrigens mit „saftigem“ Plus ab. Eine spätere Beteiligung an der Rallye Düren-Aachen 1982-1984 konnte daran leider nicht anknüpfen.



Int. 4. DMV-Rallye Aachen
13. – 15. Oktober 1978

aachen
sprudelnde vielfalt

Deutsche Automobil-Rallye-Meisterschaft

Nationaler Rallye-Pokal der ONS

Goldpokal des DMV-Sportpräsidenten

aachen
sprudelnde vielfalt

all das ist aachen
Ausschreibungen und sonstige Anfragen an:
Ecurie Aix-La-Chapelle e.V. im DMV
Postfach 971, 5100 Aachen

man muß da-gewesen sein

Strecke: Geheim, Trainingsverbot, 80 % Schotter
Streckenbuch mit Kartenausschnitten der WP's, Auspfeilung

Preise: Viele Sonderwertungen, Geldpreise auch für die besten Fahrer mit nationaler Lizenz

Nenngeld: DM 250,—

