



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

VIII 2015



## ECURIE INFO

**Unterschiedliche Navigationsarten:**



## NAVIGARE



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1-2	Titelseite + Inhaltsverzeichnis
3	Titelbild und Editorial
4	Impressum
5	Vorstand
<b>Sport</b>	
6-7, 8	Euregio-Classic-Cup 2015 , JHV 31.1.15
9	Hans-Jürgen Kirschbaum Saiso 2015
10-13	18. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen 2015 und 5. Ausfahrt
14-15	In Memoriam Hanno Menne
16	Sportjahr Landrock, Menke, Döhring
17-18	MIWI's Rallye-Saison 2015
19	RKA-Rallye Köln-Ahrweiler 2015 aus Sicht der Helfer
20	DMV-Inside über Ecurie
21	Gebetbuch und pace notes legend
22	Präses Sportjahr
23-25	Rolf Tiggemanns Saison 2015 – Clubmeister 2015
<b>Verschiedenes</b>	
26-27	Andere Aktivitäten, u.a. Gruß von Krzysztof Konik
28	Termine 2016 / EEC Cup
29	Ratgeber
30	Sportjahr Menke, DMV
31	Erinnerung an Erik Carlsson („Erik on the roof“)
32-34	Tour D' Europe 1977 mit und von Tino
35	Ecurie Clubmeisterschaftstabelle 2015 und DMV-LG-Meisterschaft
36-37	Witzig
38	Lichtschrankenübung u. Verschiedenes
39	Neu im Club: Familie Landrock und Lautermann
40	Portrait Hans Heiliger
41-43	Die guten alten Zeiten
44	Rückseite: Röhl, VW-WRC neu

# Editorial und Titelbild



## Titelbild

Oben:

Damenteam 2015 am Start der 18. Int. DMV-Oldtimer-Rallye Aachen bzw. der Ausfahrt

Unten:

Bodo Schmidt („Biba Bubu Bär“-mit Brille) auf der Rückfahrt vom Ring 1967 nach Überschlag Nähe Karussell (hier bei Einruhr) - Schorschi schaut aus dem Fenster.

Liebe Leser,

hiermit stelle ich das neueste Clubbrundschreiben unter das Motto „**navigare**“ (lat.) . Es hat mich mit meiner Verbundenheit zum Latein daran erinnert, daß dies auch für unsere Aktivitäten ganz besonders zutrifft:

**Navigare necesse est** - Navigieren ist notwendig. Noch muß man sagen. Denn die Oberen wollen uns dies durch allein fahrende Autos madig machen.

Ein weiterer Schritt zum Einheitsmenschen.

Des Weiteren möchte ich mich auch nochmals im Namen aller Mitglieder **beim Vorstand** für die letztjährige Arbeit **bedanken**. Die ehrenamtliche Arbeit sollten wir schätzen und ist nicht selbstverständlich.

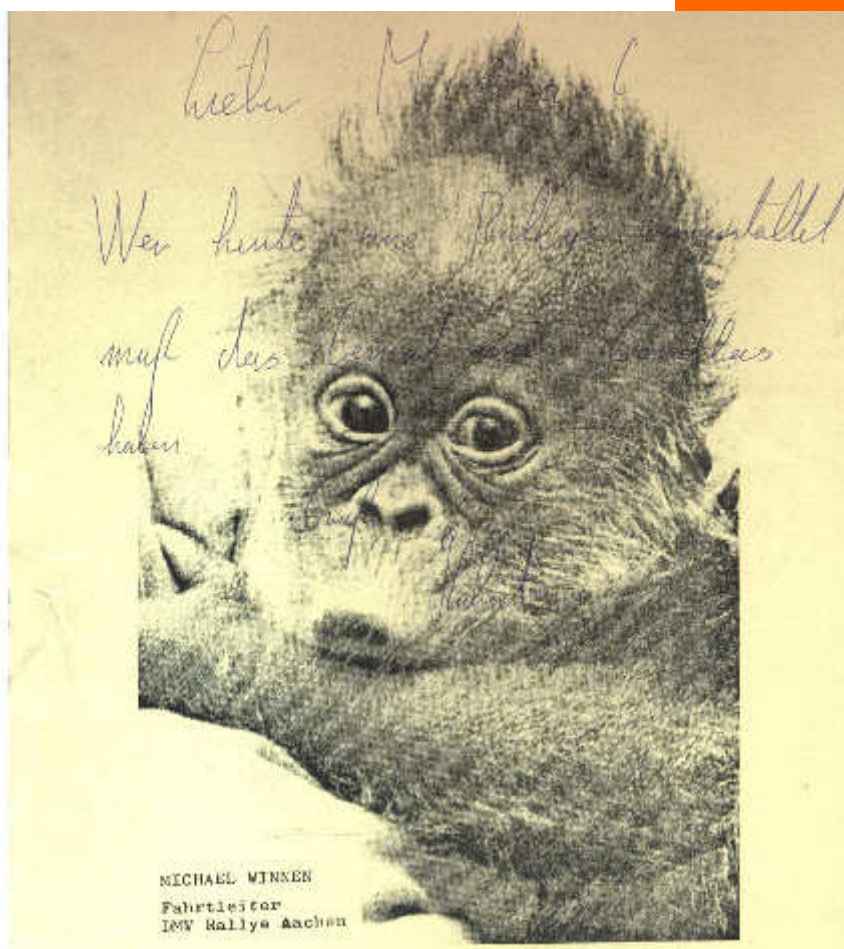
Ebenso aber geht auch der **Dank des Vorstandes** an alle ehrenamtlich Tätigen und die vielen Helfer, die unsere Veranstaltungen mit getragen und ermöglicht haben.

Euer MIWI (Red.)

Liebe Ecurieler und Freunde,

Was Ihr in den Händen haltet ist die 8. Ausgabe des Ecurie-Infos in dieser Form in Folge seit 2008. Unglaublich wie die Zeit verrinnt. Ein besonderer Dank geht an meinen Sohn Lothar, der mich EDV-technisch unterstützt hat. Ohne ihn wäre das Erscheinen so nicht möglich. In dem Heft steckt eine Menge Zeit. Nach dem Erscheinen ist immer vor dem Erscheinen. Material sammle ich kontinuierlich über das ganze Jahr. Wäre schön, wenn Ihr mich möglichst stark durch Zusendung von Fotos und Text unterstützen würdet.

Ich warte noch immer auf Eure Leserbriefe. Also los ! Euer Spaß beim Lesen und Eure Reaktionen sind für mich Motivation für ein nächstes Mal !



(Ein Geschenk von Hubschi 1978 an Miwi)



# Impressum

## Herausgeber & Redaktion

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

Michael Winnen, Schultenhardtstr. 11, 58093 Hagen

E-Mail: [michael.winnen@gmx.de](mailto:michael.winnen@gmx.de)

**Beiträge und Fotos durch:** Rolf Döhring, Jörn Heiliger, Karl von Hoegen, Rainer Keuser, Jürgen Kirschbaum, Martin Landrock, H.Lautermann, H. Peter Menke, Hans Münster, Martin Schunk, Miron Sernecki, Rolf Tiggemann, Krzysztof Konik, Udo Kogel und Michael Winnen (Redaktion)

**Gestaltung & Layout:** Lothar Winnen, Michael Winnen, Marcel Colley

**Druck:** Ruhrstadt-Medien, WINNEN-Metall GmbH & Co KG, Iserlohn

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



Miwi

Foto: von  
Krzysztof  
Konik

Bitburg  
1978.

Ecurie-  
Autos

Der gelbe  
City dürfte  
von Waldi  
stammen.

## 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](http://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 2015



**ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. im DMV** Sportleiter: **Karl von Hoegen**  
www.ecurie-aachen.de v. Hoegen@t-online.de  
kontakt@ecurie-aachen.de Telefon: +49(0)241 521680

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

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

Bankverbindung:  
Sparkasse Aachen  
BIC AACSD33  
IBAN: DE76 3905 0000 0000 0589 89

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

**Schriftführer: Max Kirschbaum**  
Max.Kirschbaum@yahoo..de  
**Jugendwart: vakant**

Re: Geschäftsführer  
Waldi hat alles fest im  
Blick, hier bei der  
DMV-LG-Niederrhein-  
Feier am 3.1.16 in  
Düren



## Ein großes Danke an alle

Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahr 2015 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 18. Int. Oldtimer-Rallye Aachen und der 5. 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 2016 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2016 und Spaß mit allem, was 2, 3 oder 4 Räder hat..... Der Vorstand



O.: Versprechungen

L.: Präses auf HV 31.1.15,  
geadelt mit RKA-Mütze



# Euregio-Classic-Cup 2015/ Euregio-Historic-Cup

Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** hat sich rund um die Euregio-Region fest etabliert, geht in die 8. Runde und ist inzwischen Tradition geworden, der Historic-Cup entfällt. Die touristische Wertung wird mit in eine Gesamtwertung eingearbeitet. Es gibt Veranstaltergemeinschafts-Rallyes und externe Veranstaltungen, wobei die VG-Rallyes höher bewertet werden.

Durch die Einführung der externen Veranstaltungen erhalten Vielfahrer zwar die Möglichkeit, ihre Punktzahl insofern zu verbessern, als nur eine beschränkte Anzahl bester Ergebnisse gewertet wird, nämlich 3 aus jeder Sparte, also insgesamt 6. Auch Vielfahrer können deshalb nur weit nach vorn fahren, wenn sie konstant gut abschneiden. Die Punkte rücken dadurch auch an der Spitze sehr eng zusammen.

Das Thema „Euregio“ müßte noch weiter bearbeitet und ausgebaut werden:

Einen niederländischen Veranstalter vermisst man nach wie vor. Wo bleiben die NI-u. B-Teams ? Die gegen Gebühr eingeschriebene Zahl von insgesamt 61 Fahrern und Beifahrern ist eine seit Jahren ziemlich stabile Größe.

**Kremer/Schewior vom MSC Dülken bestätigten ihre derzeit gute Dauer-Form, mußten sich aber dem Dreamteam Goebbels/Stange in der konsolidierten Wertung geschlagen geben, dicht gefolgt von Artur Beissel, Bernhard Stein und Rainer Keuser. Die Ecurie Neu-Mitglieder Landrock und Lautermann direkt auf Verfolgungsspur bewiesen als Familien-Team eine sehr gute Leistung. (s. untenstehende Tabelle).**

Der ECC-Cup ist im linksrheinischen Raum die beste existierende bekannte Meisterschaft.

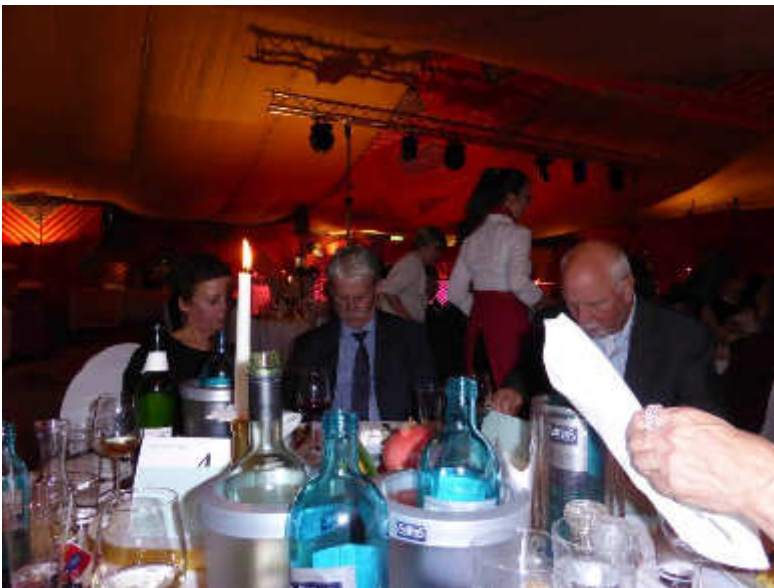
Nr.	Name	Wohnort / Club	VG-Lauf 1	VG-Lauf 2	VG-Lauf 3	Kürlauf 1	Kürlauf 2	Kürlauf 3	Gesamt Punkte	Platz
21	Goebbels, René	AC-Eschweiler	12,30167	11,87551	11,78571	11,36667	11,23158	10,39394	68,95508	1
22	Stange, Tina	AC-Eschweiler	12,30167	11,87551	11,78571	11,36667	11,23158	10,39394	68,95508	1
23	Kremer, Alexander	MSC Dülken	12,21000	11,81053	10,63333	10,28500	9,81892	9,75118	64,50896	2
24	Schewior, Klaus	MSC Dülken	12,21000	11,81053	10,63333	10,28500	9,81892	9,75118	64,50896	2
39	Beissel, Artur	Thunder-Mountain-Classics	11,31429	11,04231	10,65263	10,52657	10,47756	10,33333	64,34863	3
18	Stein, Bernhard	MSC-Höfen	11,52105	11,15714	10,83077	10,52143	9,63965	8,87879	63,00483	4
6	Keuser, Rainer	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,75625	11,62857	10,36098	10,39130	9,15000	8,87879	62,16590	5
10	Grabowski-Landrock, Carina	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,41250	11,00000	10,37755	10,65217	8,90000	7,02308	60,96530	6
9	Landrock, Martin	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,41250	11,00000	10,37755	10,65217	8,90000	7,02308	60,96530	6
50	Kreitz, Ernst-Willi	MSC Bonn-Duisdorf	10,65263	10,52657	10,00504	10,33333	10,24242	8,27273	60,03563	7
30	Hörber, Walter	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,75625	11,62857	9,75909	10,39130	7,63469	7,23462	58,61452	8
14	Lautermann, Hans	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,94286	9,56154	9,44516	9,37838	9,18182	7,16122	56,67098	9
15	Lautermann, Klara	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,94286	9,56154	9,44516	9,37838	9,18182	7,16122	56,67098	9
52	Heiber, Oliver	Aachen	10,61923	10,07959	9,42857	9,20526	7,63125	6,96667	53,93057	10
53	Derondeau, Klaus	DMC, Dären	10,36316	10,19615	8,43333	10,56922	7,70000	4,19375	51,45161	11
31	Hurtmann, Helmut	MSC Dülken	11,29333	8,91579	8,32765	9,57968	6,71224	6,50000	51,42469	12
32	Walendy, Ricarda	MSC Dülken	11,29333	8,91579	8,32765	9,57968	6,71224	6,50000	51,42469	12
25	Stein, Eva-Maria	MSC-Höfen	11,52105	11,15714	8,50810	7,23333	6,32677	4,76667	49,50713	13
17	Jansen, Klaus D.	Thunder-Mountain-Classics	8,48671	8,29231	8,04737	9,36429	7,38571	5,22500	46,80039	14
16	Schmitz, Willi	Thunder-Mountain-Classics	8,48671	8,29231	8,04737	9,36429	7,38571	5,22500	46,80039	14
34	Müller, Mario	MSC Aachen	8,38615	8,62632	7,44615	8,91304	5,56875	4,40847	43,94889	15
35	Müller, Petra	MSC Aachen	8,38615	8,62632	7,44615	8,91304	5,56875	4,40847	43,94889	15
33	Widdra, Peter	FART, Aachen	9,59375	9,49474	8,92692	9,43478	5,02857	0,30000	42,57876	16
20	Krombusch, Ernst	MSC Dülken	11,17471	6,31959	4,23500	11,36667	6,75758	1,88571	41,73019	17
3	Döhning, Rolf-Karl	Ecurie Aix-la-Chapelle	8,95714	8,64286	6,80245	6,65217	5,11923	5,90091	41,35478	18
36	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix-la-Chapelle	8,95714	8,64286	6,80245	6,65217	5,11923	5,90091	41,35478	18

# Euregio Classic-Cup Meisterfeier 2015 auf Gut Schwarzenbruch



O.L.: die siegreiche  
Ecurie-Mannschaft

R.o.: Bernhard  
Lutterbeck u.Frau



L.: Rechts im Bild Waldi.: Mehr  
Selters als Sekt ??

U: Bernh.Stein



L.:  
Dieter  
Heinen:  
Prost auf  
die Ecurie,  
Hannelie  
kommt  
gleich  
wieder und  
tröstet  
mich !

Unter Bezug auf unser Titelthema „Navigare“ (und um sich um möglichst viele eingeschriebene Ecurie-Teilnehmer zu sorgen) wurde auf der HV 2014 dafür gesorgt, daß auch alle Clubmitglieder die Einschreibgebühr (25,-) bei Teilnahme von mind. 2 Veranstaltungen des EEC erstattet wird. - Das Erscheinen des Namens „Ecurie“ sollte so oft wie möglich vorkommen, um uns präsent zu zeigen.



# JHV Ecurie 31.1.15 /Clubmeisterschaft s. S.35



Li.u.: Clubmeister 2014 Kirsche, geadelt mit RKA-Mütze  
O.: v.l.n.r.: Präses, Miwi, Kirsche (1.) , Max  
Li.Mi: Hubsi mit RKA-Mütze getauft



Kriminalität

## Oldtimerklau explodiert

Wertzuwächse auf dem Klassik-Markt und teure Teile sind die Ursache

**ICH BIN GESCHÖCKT, SPRACHLOS UND SAUER**", sagt Rechtsanwalt Stephan Bartels über den Diebstahl von „Calle“, seinem geliebten Porsche 911 Targa von 1987. Der Sportwagen wurde am 15. August in Hamburg geklaut. Obwohl sein topgepflegter und original erhaltener Jugendtraum 49 000 Euro wert ist, hat Bartels nur 30 000 Euro von seiner Versicherung bekommen. Grund: Sein letztes Gutachten stammt von 2008. Bartels: „Ich habe die Wertsteigerung von 911ern schlicht nicht mitbekommen.“

Allein in der Hansestadt wurden laut „Hamburger Morgenpost“ in diesem Jahr 20 klassische Porsche 911 gestohlen. Doch auch andere Oldtimer geraten ins Visier der Diebe. In Aachen, wo sonst ein oder zwei Klassiker jährlich verschwinden, waren es in den ersten neun Monaten zwölf – darunter u. a. Mercedes Pagoden-SL, Ford Mustang, Jaguar E-Type und ein VW Bulli T2. Viele direkt aus Garagen. Carsten Möller, Geschäftsführer des auf Oldtimer spezialisierten Versicherungsunternehmens OCC, schlägt Alarm: „Der Diebstahl von Oldtimern in Deutschland hat sich in diesem Jahr mehr als verdoppelt. Besondere Hochburgen sind Hamburg, Berlin und Nordrhein-Westfalen.“ Das liegt zum einen an den immensen Wertzuwächsen. Möller: „Einige Modelle kosten bis

zu 800 Prozent mehr als vor fünf Jahren. Oldtimer sind längst nicht nur Hobby, sondern Anlage. Seltene Modelle wie ein Porsche 911 Carrera RS werden im Auftrag gestohlen.“ Die zweite Ursache sind extrem teure Ersatzteile. Möller: „Neue Targa-Dächer kosten zwischen 17 000 und 25 000 Euro. Im Netz bekomme ich so ein Dach für die Hälfte.“

Wegen der begehrten Ersatzteile kommen auch viele Mercedes W 123 und W 124 abhanden. „Die stehen an der Straße, sind leicht zu knacken und werden zerlegt, weil sie auf dem Teilemarkt das Doppelte wert sind.“ Hinzu komme – mangels Polizeipersonal – häufig eine lasche Strafverfolgung.

Das kann Stefan Cunze bestätigen. Sein roter Porsche 930 Turbo von 1980 wurde vor zwei Jahren ebenfalls in Hamburg gestohlen. Obwohl Beweise vorlägen, wer das Auto entwendet habe, laufe der Dieb bis heute frei herum. Cunze hat über seinen Anwalt nun eine Dienstaufsichtsbeschwerde angedroht.

Klau-Opfer Bartels fühlt sich von seiner Versicherung schlecht betreut: „Wer sich auf Oldtimer spezialisiert, sollte seine Kunden auf immense Wertsteigerung und ein neues Gutachten hinweisen.“ Möller stimmt dem zu. Die ADAC Classic Car, Bartels' Versicherung, lehnt das ab – und verweist auf allgemeine Versicherungstipps im ADAC-Mitgliederblatt „Motorwelt“.

Über Nacht weg: In dieser Straße im Hamburger Stadtteil Eppendorf stand Stephan Bartels' Porsche zuletzt



**„Der Diebstahl von Oldtimern hat sich in diesem Jahr mehr als verdoppelt.“**

Carsten Möller, Geschäftsführer OCC



SCHREIBEN SIE UNS

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen?  
**AUTO BILD**,  
Griffnach 39/40,  
20350 Hamburg  
E-Mail:  
redaktion@autoBild.de  
Stichwort:  
**Klassikerklau**

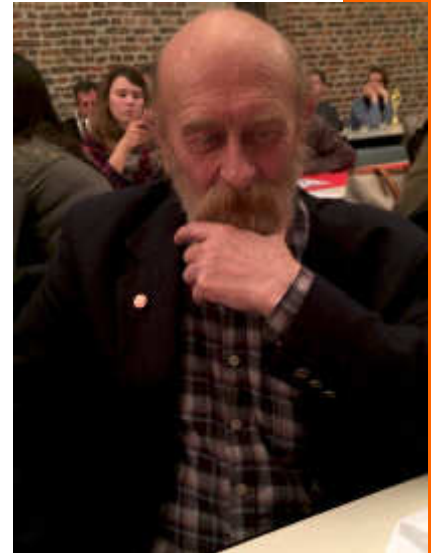




# Hans-J. Kirschbaum , Saison 2015



L.: Kirsche mit dem 12-jährigen Enkel Kevin Schepeler



O.R.: Kirsche bei der DMV-LG-Ehrung am 3.1.16 in Düren. Er stiftete auch diverse Preise.



Mi.Li.: Kirsche auf Opel Manta beim Sauerland Bergpreis mit **Navigator** Timo Schepeler, dem Nachwuchs von Greenfrog-Racing, Sprockhövel.

(Was will denn Kirsche mit NSU-Teilen ?)

Mal sehen, wo der Manta so 2016 noch überall auftaucht!



L.: Kirsche bei der Snow Rallye Luxemburg **Navigare** mit Peter Tintrup.

Nur der Schnee hielt sein Versprechen nicht. So'n Schlamm kann auch glatt sein! Der tuts ja auch.



## 18. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 28.6.2015 und 5. Ausfahrt

Die Papierabnahme im **Toyota-Center Aachen ( Jacobs sei Dank ! )** wurde von den vorwiegend weiblichen Helfern wie **Leo, Hannelore und Familie Dentzer** perfekt abgewickelt. Danach gab's für die Teilnehmer und Helfer das traditionelle Frühstücksbüffet, dann die Fahrerbesprechung. (s. Foto unten)



Für den Startpark-Platz wünschte man sich ein noch einheitlicheres Bild ! Nach der Fahrervorstellung durch MIWI wurden die Teams am Start wieder auf die kleine Sollzeit-Lichtschranken-WP1, s.u., losgelassen, und als WP7 im Ziel empfangen, hier: Damenteam Lorbach-Schulte (VW)



Die aufwändigste WP des Tages, als Zweite nach dem Start: WP 2 wieder auf dem **FKA/IKA-Gelände**, Samstag-Nachmittag unter tatkräftiger Mithilfe von 6-8 Freiwilligen aufgebaut. Der Aufbau dauert jedes mal etwa 4-5 Stunden, der Abbau etwa 2-3 Stunden.

Glücklicherweise ist der Platz so ausgestattet, dass die Zeitnahme ihre zuverlässige Arbeit geschützt vor jedem Wetter verrichten kann. **Miron** fungierte als WP-Leiter mit dem teilweise eingespielten Team und widmete sich nach dem Abbau zusammen **mit Carola** noch in professioneller Weise der Auswertung. Siegerehrung begann pünktlich.

O.: Aushang-Interessierte  
R.: Helfer auf WP 2

Danke:



# 18. Int. Oldtimer Rallye Aachen am 28.6.2015 und 5. Ausfahrt - S. 11



## Zeitnahme-Team auf WP2



St.nr. 39 auf WP 2 (Rundkurs)  
Tulodzieki/Poschmann



R.: Der Präsident entspannt:  
Hat alle auf der Strecke

L.: Strn. 62,  
Lothar Menn  
und Inge Dages  
auf Alfa Spider  
2000 Veloce  
1973



R.: Thomas  
Oberle und  
Miron Sernecki  
an WP1 (Start)/  
=7 Ziel)

L.: Fahrleiter  
Max und Präses  
sprechen es nicht  
aus, aber jetzt  
muß nur noch die  
Auswertung  
klappen.



L.: Warten auf  
Ergebnisse



R: GS f. Kremer/  
Schewior auf  
Audi Coupe GT





# 18. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 28.6.2015 und 5. Ausfahrt

Schmitz-Jansen Nr.12 auf Strecke



O.R.: Miesen-Breuer u. Euskirchen auf „Verfolgungsjagd“



Schmaul-Bode, Nr. 15



Burghardt-Burghardt Nr. 77 im Ziel

U: Präses denkt: Kommt noch einer?



FKA unter sich:



Janssen und Frau Schmitz

# 18. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 5. Ausfahrt



O.L.: Engels-Heier (32)

2. Damenpreis: Lorbach/Schulte ,  
6.GS bei Ausfahrt: drei Navigatorinnen



Bernhard: Endlich Ruhe, 2.Platz i.Gs bei der Rallye



U.: Lothar Menn (62) bei Siegerehrung, (7. GS der Ausfahrt). Die Ausfahrt gewannen Becker/Becker auf Porsche 911 SC vor Hürtgen/Hürtgen und Kistemann/Kistemann



U.L.: Gesamtsieger Rallye Kremer/Schewior, diesmal auf Audi Coupe GT 55 vor Stein/Stein und Goebels/Stange



L.: Amelie und Dieter Heinen traurig



U: DMV-Preis für Goebels-Stange



# In Memoriam Hanno Menne, Interview AN 1970

SPORTGESPRÄCH MIT H. MENNE

## Lieber „Franser“ als Rallye-Fahrer

Auch hinter dem Steuer erfolgreich - In diesem Jahr erste DMV- Rallye in Aachen?

Von AXEL KUTSCH

Zu den erfolgreichsten Automahtsportlern des Aachener Raumes gehört der 23-Jährige Buchhändler Hanno Menne. Als Beifahrer, im Fachjargon „Franser“ genannt, konnte er bei zahlreichen nationalen und internationalen Rallye- und Orientierungsfahrten Siege und hervorragende Platzierungen erkämpfen. Menne, der seit 1968 aktiver Motorsportler ist und 1968 zu den Mitbegründern des im vergangenen Jahr überaus erfolgreichen Aachener Motorsportclubs Kuris gehörte, wurde vor einigen Tagen - wir berichteten darüber - zum 1. Vorsitzenden seines Vereins gewählt. In einem „Nachrichten“-Interview kündigte er an, daß die Kuris am 11. und 14. November 1971 die 1. DMV-Rallye in Aachen mit Teilnehmern aus der gesamten Bundesrepublik durchzuführen gedenkt.

Frage: Wieviele Siege haben Sie in Ihrer bisherigen sportlichen Laufbahn errungen?

Menne: Etwa 45 Klassen Siege. Dabei belegte ich 8-mal im Gesamtklassement erste Plätze.

Frage: Welchen Erfolg betrachten Sie als Ihren wertvollsten?

Menne: Den Klassensieg bei der Siebenstages-Rallye 1969. Im Gesamtklassement halbierte ich bei diesem Lauf um die Deutsche Meisterschaft den zweiten Rang. Außerdem gewann ich 1969 bei der Rallye Wiesbaden, die als Europameisterschaftslauf etwa 2600 km durch die CSSR führte, eine Silberplakette. 1970 verlor ich man meinen Fahrer und mit dem „Fechtwagenpreis“. Bei dieser Wiesbaden-Rallye begab es für uns Pannen und Defekte.

Frage: Sie nehmen vorwiegend als Beifahrer oder „Franser“, wie es im Fachjargon heißt, an Rallye- und Orientierungsfahrten teil. Was sagt Sie an diesem Part der Teamarbeit?

Menne: Bei allen Orientierungsfahrten und auch bei einigen Rallyes kommt es nicht auf das Erzielen von Höchstgeschwindigkeiten und Beschleunigen an. Vielmehr ist es maßgebend, Kontrollstellen aufgrund einer verschlüsselten Streckenführung und unter Einhaltung einer bestimmten Durchschnittsgeschwindigkeit zu suchen. Die Verantwortung dafür liegt dabei größtenteils beim Beifahrer, der somit letzten Endes über Sieg und Platzierung des Teams entscheidet.

Frage: Fahren Sie stets mit demselben Partner?

Menne: Nein - bei fast jeder Rallye oder Orientierungsfahrt wechselt der Fahrer.

Frage: Haben Sie schon eine größere Rallye hinter dem Steuer bestanden?

Menne: Das Holland-Rallye 1970, die vom Nürnbergring über Zandvoort nach Bremen führte. In meiner Klasse belegte ich den vierten Platz.

Frage: Was unterscheidet einen guten Rallye-Fahrer von einem Berufsfahrer?

Menne: Das läßt sich am besten an einem Beispiel verdeutlichen. Wenn ein Rallye- und ein Rundstreckenspezialist eine unbekannte Strecke fahren, so ist der Rallyefahrer zunächst schneller. Er ist es eben gewohnt, immer neue Situationen vorzufinden. Nach einem



Als „Franser“ erfolgreich: Hanno Menne. Foto: Rotjuzak

Unseren Training auf dieser Strecke wird er allerdings kaum noch mit dem Berufsfahrer konkurrieren können.

Frage: Würden Sie in absehbarer Zeit beispielsweise gerne auf Formel V umsteigen?

Menne: Rallye- und Orientierungsfahrten reizen mich mehr.

Frage: Wozu besteht für Sie dieser Reiz?

Menne: Nun - daß man sich fast ununterbrochen auf neue Situationen einstellen muß.

Frage: Sie sind der Vorsitzende eines Clubs, der einmal als „Apo der Motorsports“ bezeichnet wurde.

Menne: Einige altgediente Motorsportler erpürten ich wahrhaftlich, daß die Kuris ihre jahrhinge Vorrangstellung im Aachener Bezirk in sportlicher Hinsicht durchbrochen hatte. Was das äußere Erscheinungsbild angeht, so setzt sich unser Club nicht nur aus Schülern und Studenten zusammen, die hauptsächlich aus den jüngeren Klassen hervorgehen, sondern gleichermaßen aus Beamten, Kaufleuten und Vertretern anderer Berufe. Unser erklärtes Ziel besteht jedoch darin, keine Vereinsmeierei aufkommen zu lassen.

Frage: Wird die Kuris in diesem Jahr größere Veranstaltungen durchführen?

Menne: Am 11. und 14. November die 1. DMV-Rallye mit Start und Ziel in Aachen. Solche Veranstaltungen sind im allgemeinen Zuschau-Geschäfte. Aber wir wollen gerne ein Risiko eingehen, um das Aachener Sportgeschehen etwas zu beleben und unseren Ruf als Motorsportclub zu stärken.

Frage: Wie sehen Ihre persönlichen sportlichen Ziele aus?

Menne: Als Nahziel habe ich mir ein gutes Abschneiden bei der Deutschen Rallye-Meisterschaft gesetzt. Ein ferneres Ziel: Erfolg bei den Europameisterschaften.

Mit der 1. (ONS-) DMV-Rallye Aachen

hat es dann noch bis 1973 gedauert, der letzten Rallye vor der Ölkrise in jenem Jahr. Auslöser der Ölkrise waren die drastisch erhöhten Rohölpreise, welche im späteren Verlauf zu Wirtschaftskrisen führten.

Ab 25.11.1973 gab es 4 autofreie Sonntage hintereinander.

Für 6 Monate wurde die Geschwindigkeit auf BAB's auf 100 gesenkt. Der Spareffekt war unbedeutend.

Aber unsere Rallye lief noch !

Die Rallye ging nicht nur über Buschmühle und Vogelsang (allein 3 WP-Strecken), sondern auch durch Belgien, was sehr „spezielle“ Reaktionen hervorrief. Zeitzeugen wie Miwi, Tino oder Hamü können berichten, im nächsten Heft mehr....

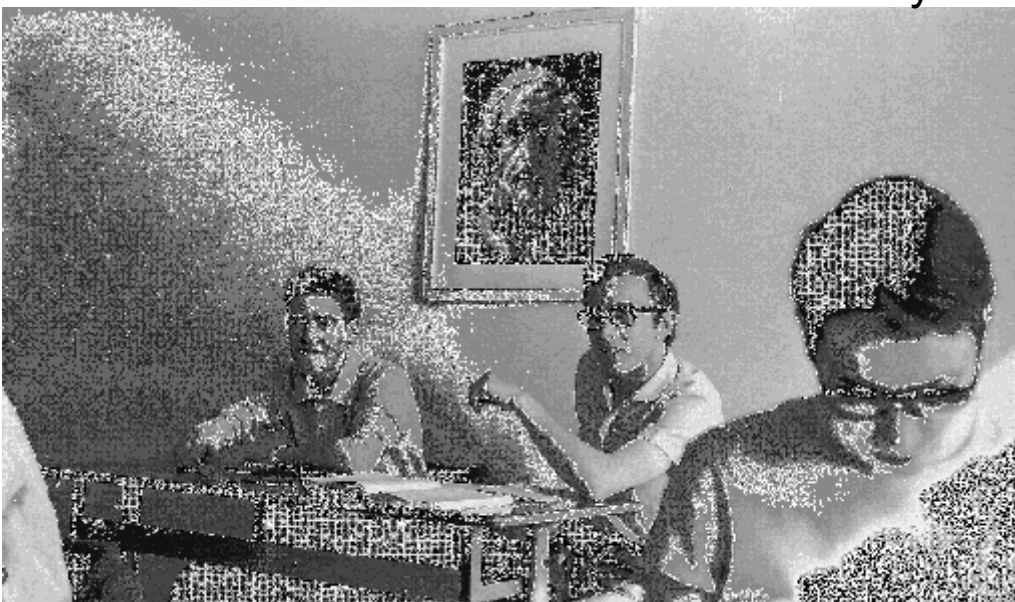
Hanno

# In mmemoriam Hanno Menne



O.L. links Hanno mit ?  
Mitte:  
Hanno als  
Deutscher  
Rallyemeister

U: Schorschi (Jürgen  
Böhmer) links im Bild  
und Hanno (re)  
Im Gymnasium





## Sportjahr 2015 Carina und Martin Landrock, u.a.



L.: Landrock/Landrock auf  
Ihrem Porsche 911

Carina und Martin Landrock  
schreiben uns:

In der Saison 2014 hatten wir  
im ECC Platz 12 belegt. Vor  
der Saison 2015 hatten wir  
uns eine Verbesserung  
gegenüber 2014  
vorgenommen. Dies ist uns  
mit Platz 6 und dem Gewinn  
der Tourensport-Klasse auch  
gelingen. Und wie das so ist,  
haben wir am Ende doch ein  
wenig mit der Platzierung  
gehadert. Beim ersten  
Wertungslauf in Eschweiler  
sind wir schlecht gestartet,  
hatten aber anschließend  
konstant gute Ergebnisse  
eingefahren. Leider haben wir  
es aus Zeit- und anderen  
Gründen versäumt, das  
schlechte Ergebnis noch durch  
eine andere Veranstaltung zu  
kompensieren.

Schauen wir deshalb vorwärts.  
Derzeit sind wir noch  
unschlüssig, ob wir uns 2016  
auf das Plazieren im ECC oder  
auf das Lernen fokussieren  
wollen. Fahren in der Klasse  
„Sport“ – soweit sie  
ausgeschrieben ist- bedeutet  
zwangsläufig auch erst einmal  
„Hinterherfahren“, fördert  
andererseits die Perspektiven  
für 2017 ff. Wir werden sehen,  
wie die interne Diskussion  
ausgehen wird.



Mi: Rolf Döhring bei der Bonn-Classic



Miwi/Gerd Hüppen bei  
der Siegerland-Classic  
Sparte Sport auf BMW  
2002 tii - jedes Jahr  
wieder, sportlich fair.



Li.: Maren Menke mit Pagode  
bei der Anfahrt zur ZK in der  
Einkaufsstraße bei der  
Fichtenhain-Rallye 2015



# MIWI's Rallyesaison 2015



Westerwald-  
Rallye  
Altenkirchen  
Miwi/(Dürholt),  
1.CTC



Mi: MIWI/Sernecki Kempenich Rallye 70 (1.CTC)  
Mi Re: MIWI/(Bemman) Mittelhessen Rallye 70  
U.Li.: Miwi/Sernecki Rallye Oberberg  
U.R.: Miwi/Sernecki Kempenich (Foto:U.Kogel)





# MIWI's Rallyesaison 2015



O.L./Mi.Li.: Oberberg Miwi/Sernecki (8.i.GS)

O.R./Mi.Re.: Kempenich kurz i. abseits, 2 sec



Die Rallye Köln-Ahrweiler, der traditionelle Saisonabschluß . U.L.: Vorbereitungen, u.R.: Im Service-Platz Meuspath. Service mit Rainer Keck (schnellster EVO-Fahrer in D). und Max. Nach WP 10 war Schluß. Nur das Poti der Armaturenbrettbeleutung drohte durchzuschmoren und roch verbrannt. Wir hätten durchaus zu Ende fahren können.

# Rally Köln-Ahrweiler 2015 aus Sicht der Helfer



Zuerst Zuschauen in Reifferscheid (o.L. u. O.R.),  
Dann Helfen auf WP 11 Heckenbach,  
Danach „ZK im Wurstkessel“ in Kreuzberg.  
Tino u. UK kamen auch..



# Aus DMV Inside 3/2015, Gedenken K.Fritzinger

## Ecurie-Aix-La-Chapelle

### „Rennstall“ nahe Belgien

Die Ecurie Aix-La-Chapelle in Aachen wurde 1969 gegründet und ist seitdem auch DMV-Club. Der Name stammt aus dem Französischen, heißt so viel wie Rennstall und ist dem nahen Belgien geschuldet.

Mit seinen 46 Jahren befindet sich der Club zwar im besten Mannesalter, aber ... Zwischen den 1960igern und 1980igern erfuhr in der Bundesrepublik Deutschland der Orientierungssport wohl seine wildesten und im Nachhinein gesehen auch schönsten Zeiten. Das war die Blütezeit und brachte viel Nachwuchs im Orientierungssport und bei lizenzpflichtigen ONS-Rallyes hervor.

Aus den Orientierungsfahrten (welche im Linksrheinischen die Ecurie beherrschte) entstanden die Rallyes mit Wertungsprüfungen auf Bestzeit und abgesperrten Strecken wie heute noch üblich. Die Ecurie hatte Zugpferde: Hanno Menne, Deutscher Rallyemeister 1975 und mehrfacher Tour d' Europe-Gewinner mit Reiner Altenheimer, aber auch u.a. Tino Schunk, Jürgen Böhmer, Hans Münster, Dieter Schulte, Karl von Hoegen, Reni Olfisch. Es gab viele Fahrer und Befahrer.

**Infiziert vom Rallyevirus.** Die Ecurie Aix-La-Chapelle war stark infiziert vom Rallyevirus und wollte selbst an die Aktiven zurückgeben, was sie erfahren durften: Von 1973 bis 1978 wurde unter Leitung des heute noch aktiven Michael Winnen die DMV-Rallye Aachen als 400er-Rallye durchgeführt. 1978 war es der Endlauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft mit Meister Reinhard Hainbach. Ein paar Mal noch lebte der Geist in der DMV-Rallye Düren-Aachen weiter, musste sich dann aber schließlich den bewusst restriktiven Genehmigungsbehörden beugen.

Wie man später erfuhr, hatten sich die fünf Regierungspräsidenten von NRW aufgrund der Initiative einiger Autohasser (Stichwort: Antwerpes/Köln) mit Rückenwind der aufkommenden Grünen in NRW im mit 18 Millionen einwohnerstärksten



Früher: Karl von Hoegen/Dieter Schulte auf einer B1-Club-Rallye mit Orientierung und Kurz-WPs 1977 auf Fiat 126

Heute: Clubmeister 2014 Hans-Jürgen Kirschbaum mit Enkel auf einer BMW 700-Limousine



Bundesland abgesprochen, um Genehmigungen (speziell § 46 der StVO-Ausnahme vom Rennverbot auf öffentlichen Straßen) für Sonderprüfungen nicht mehr zu erlauben.

Das zahlreiche Rallyesterben begann und damit die Auszehrung und Überalterung der wehrlosen, von den Dachverbänden ONS und voran dem mächtigen einflussreichen ADAC allein gelassenen Clubs bis zur Aufgabe. Zerstörung sozialer Strukturen wurde von den Strippenziehern vorausgesehen und bewusst betrieben!

**Keine Veranstaltung, kein Clubleben.** Einige Clubs begegnen dem durch Slalom, Kart und auch heute verstärkt Oldtimer-Sport. Mit Mühe werden wieder Mitglieder geworben und Strukturen aufgebaut.

So geschehen auch bei der Ecurie Aix-La-Chapelle e.V. in Aachen unter Leitung des nun schon langjährigen unermüdlich tätigen Präsidenten Rainer Keuser. Inzwischen führt man mit Erfolg am 28. Juni 2015 die 18. Int. DMV-Oldtimer Rallye-Aachen in Folge durch.

Aber im Hinterkopf bleibt der starke Wunsch: Ein Rallye-Aachen-Revival, bei dem sich auf einer WP die Rallye-Autos schon von weitem durch das Prasseln der Steine ankündigen, um in einer Wolke hinter der nächsten Kurve zu verschwinden ... - Wer macht mit?

Text und Fotos: MICHAEL WINNEN  
[www.ecurie-aachen.de](http://www.ecurie-aachen.de)



## Vom Fußballplatz auf den Fahrersitz Ex-Kicker und Rennfahrer Klaus Fritzingler verstorben 9.1.2015

› Eine Knieverletzung zwang Klaus Fritzingler Mitte der sechziger Jahre dazu, die Karriere als Fußballer an den Nagel zu hängen. Seine größten Erfolge als Sportler sollten aber erst noch kommen: Fortan widmete sich der gebürtige Kaiserslauterer ganz seiner Passion, dem Motorsport. Ab 1966 pilotierte er zunächst Tourenwagen wie Ford GT40 und Ford Capri RS 2600. In der Saison 1972 wurde Fritzingler hinter Hans-Joachim Stuck Zweiter der DRM-Gesamtwertung. Mitte der Siebziger wechselte er zunehmend auf unbefestigtes Terrain: Die meisten Triumphe erzielte der Pfälzer im Rallyesport. Insgesamt drei Mal – 1978, 1979 und 1985 – gewann er mit Co-Pilot Henning Wunsch die Tour d'Europe, jeweils auf Toyota. Bei 20 Teilnahmen an Rallye-Weltmeisterschaftsläufen war ein zwölfter Platz sein bestes Ergebnis. Neunmal startete Fritzingler auch bei der Rallye Monte Carlo, das letzte Mal 1990. Seine Beifahrerin war hier die Radio-Moderatorin Stefanie Tücking. Nach dem Ende seiner aktiven Laufbahn leitete der Mann mit den vielen Talenten ein Autohaus und betrieb eine Firma, die Kunststoff-Leitplanken für Indoor-Kartbahnen herstellte. Auf Oldtimer-Rallyes war er bis zuletzt häufiger Gast – gerne in seinen alten Rennern. Am 9. Januar, einen Tag nach seinem 78. Geburtstag, ist Klaus Fritzingler nach längerer Krankheit gestorben.



# Gebetbuch und paces notes /legend- Navigare necesse est



Rallyefahrer sind durchweg fromme Menschen - sie haben ihr Gebetbuch (fast) immer dabei. Der mondäne Ledereinband fehlt dabei ebenso wie der Goldschnitt oder das charakteristische Dünndruckpapier. Die "Bibel" der Rallyeteams besteht zumeist aus einer simplen DIN A-Kladde. Sie beinhaltet den exakten Streckenverlauf der Sonderprüfungen. Das Sagen hat dann während der Veranstaltung der Co., der seinen Chauffeur im wahrsten Sinne des Wortes über den Parcours lotst. Doch ehe es soweit ist, muß kräftig schulmeisterisch gearbeitet werden. Beim langsamen Abfahren der Wertungsprüfungen am Freitagmittag vor der Eifelralley (ein Training zuvor gibt es nicht - auch ein kleiner Beitrag zum Umweltschutz) diktiert der Wagenlenker seinem Copiloten die Charakteristik der Strecke. Es wird genau Buch geführt. Besondere Merkmale wie Bodenwellen, Schlaglöcher, Belagwechsel, Bremspunkte und und und werden penibel notiert. Die Schreibweise erfolgt übrigens von unten nach oben, damit beim späteren Vorlesen kein Zeichen verdeckt wird. Bei der Einstufung der Kurven hat sich bei den meisten Teams ein Zahlensystem etabliert von 1 (langsam) bis 5 (schnell). Das Rohgerüst des Gebetbuchs steht. Verfeinerungen stellen noch Orientierungshilfen (besonders wichtig bei Nebel) wie beispielsweise ein Haus, Abzweig oder Straßenschild dar. Bei der Rallye Monte Carlo

haben die sogenannten "Schriebe" einen Umfang von 400 und mehr Seiten. Die Stunde der Bewährung kommt dann beim Start der Wertungsprüfung. Sofort nach dem Losfahren beginnt das "Vorbeten" des Copiloten, der mit dem Wagenlenker durch eine Gegensprechanlage verbunden ist. Unser Beispiel (siehe weiter hinten) würde folgendermaßen kommentiert werden: rechts 4 plus an Haus, 50 (Meter) Achtung links drei sehr sehr lang, sofort rechts voll lang wird 4 an Lichtung, sofort 4 sehr sehr lang an Haus, 50 rechts drei, sofort links 3 plus wird voll ..... Kein Problem, oder? Es gehört schon eine Menge Übung dazu, nicht aus dem Rhythmus zu kommen und richtig zu kommentieren. Die Lesestunde wird ja nicht im Fernsehsessel abgehalten, sondern in einem Rallyeauto, daß permanent in Bewegung ist.

Eine falsche Angabe oder eine Fehleinschätzung des Piloten kann dabei ins Auge gehen. Für das Team eine unheimliche Konzentrationsarbeit und irre schnelle Reaktion. Das Vertrauen des Fahrers in seine eigenen Aufzeichnungen sowie in die zum richtigen Zeitpunkt kommenden Angaben des Navigators (zu schnelles herunterrattern bringt nichts, das Hirn des Befehlempfängers ist kein Computer) müssen Hundertprozentig sein. Die Person auf dem "heißen Sitz" ist also nicht nur Ballast, sondern ein gleichwertiger Partner/in.

Das Gebetbuch ist immer dabei –  
Der Vorbeter sitzt nebenan.



R 2 = 200  
 ∩ = Kruppe  
 200 = Rechts zwei

sof. = Sofort

⌘ = Haus

vor ⌘ = vor Haus

nach ⌘ = nach Haus

R 3  
 V a i = rechts 3  
 = von außen  
 nach innen

L 3 i = innen

! = Achtung

R 3 g l g l g = R 3 lang, lang, l

R 1 - ≙ Spitzekehre ≙



## Sportjahr Keuser 2015



Alte Zeiten brachen an:

In Eschweiler 2015  
Mannschaft 1+2 der  
Ecurie  
auf Position gebracht! !  
Glückwunsch.  
Die Redaktion ist stolz  
auf Euch.

Mitte L. und U.r.:  
Rainers TR 250 bei der  
Limburgia Trophaeum.

Mi.R.: Rainer m. Bernh.  
Lutterbeck 2. GS bei  
Experten beim OSR  
Walhorn Cup.



U.Li.: 1. Gesamtsieg beim Gold Race mit  
Walter Hörber

U.R.: Rainer mit Bernh. Lutterbeck 2. GS  
bei den Experten beim OSR Walhorn Cup



# Sportjahr 2015 Rolf Tiggemann und Clubmeister 2015



## Team Dr. Rolf Tiggemann - Dr. Michael Leyhe auch unter veränderten Bedingungen 2015 wieder erfolgreich im Oldtimer-Rallye-Sport

Rückblende. Anfang Dezember 2014 stehen wir, mein Co-Pilot Dr. Michael Leyhe und ich, auf Einladung des so genannten „Ortsclub“ ADAC Westfalen e.V. (die frühere Bezeichnung „Gau“ scheint abgeschafft, wird allerdings immer noch verwendet) im Rahmen der jährlichen Sportlerehrung auf der Bühne und nehmen - nach 2013 zum zweiten Mal - unsere Pokale für den Titel „Westfalenmeister im Oldtimer-Sport Automobil“ (Fahrer und Beifahrer) entgegen. Damit endet für uns erneut eine überaus erfolgreiche Saison, Zeit also, über das nächste Jahr nachzudenken. Michael, nach erfolgreichem Abschluss des Studiums und Erlangung des Dokortitels, steht inzwischen voll im Berufsleben. Er will aber auf jeden Fall auch 2015 wieder aktiv fahren, schlägt allerdings einige Änderungen vor.

Da wir in den zurückliegenden acht Jahren unserer Teampartnerschaft mit meinem Mercedes-Benz 170 S-D (Foto) sehr erfolgreich unterwegs waren (Einzelheiten dazu finden sich auf der Internet-Seite der „Ecurie Aix-la-Chapelle“ in meinem Steckbrief unter „Aktive Fahrer“), vereinbaren wir:



Hasten-Historic

- Wir werden uns nicht mehr zur Teilnahme an irgendwelchen Serien (z.B. Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe, Classic Revival Pokal, FIVA Historic Cup/Trophy oder andere) einschreiben.
- Die Jagd über einzelne Wertungsläufe nach Hundertstel Punkten hinter dem Komma erachten wir für uns nicht länger als erstrebenswert. Vor dem Hintergrund unserer langjährigen Erfahrungen und (Er-)Kenntnisse über einzelne Veranstaltungen und die jeweils lokal oder auch regional zuständigen
- Veranstalter wie etwa dem ADAC wollen wir uns „handverlesen“ jene Oldtimer-Rallyes aussuchen, die hinsichtlich der inhaltlichen Anforderungen an die zu lösenden Aufgaben und damit dem sportlichen Anspruch den größten „Gewinn“ versprechen.
- Lange Anreisen von deutlich mehr als 100 Kilometern und entsprechend hohem Zeitaufwand fallen weg. Ein oder zwei Ausnahmen im Jahr sollen in unser Programm aufgenommen werden.
- Räumlich wollen wir uns ein Stück mehr dem Rheinisch-Bergischen versuchsweise zuwenden.



## Sportjahr 2015 von Rolf Tiggemann

Mit dieser Neu- und Umorientierung konzipieren wir ein Programm von 11 Veranstaltungen zwischen Mitte April und Ende September 2015: Die *„Int. Westfalen-Lippe-Fahrt“* (Bielefeld) und unser „Klassiker“, die *Oldtimer Rallye „Rund um Oelde“* stehen zum Beispiel für Westfalen; die *„Hasten Historic“*, die *„TCR Bergisches Land“* und die Rallye *„Rund um Schalksmühle“* für das Sauerland und den Bergischen Raum; zum 27. *Int. Veteranentreffen „Rund um das Göttinger Gänseliesel“* reisen wir gern mit dem Gespann für zwei Tage nach Niedersachsen. Die *„Oldtimer Classics Düren“*, die *„Bonn Classic“* und am Ende der Saison die *„1. Köln Historic“* markieren unsere Ausflüge in den (links-)rheinischen Bereich. Die *„Eschweiler Classic Tour“* und die *„Gold-Race Indeland“* müssen wir wegen persönlicher Verpflichtungen in diesem Jahr als für uns neu zu testende Veranstaltung leider erst einmal streichen.

Unsere neue „Philosophie“ in der Wahrnehmung dieses schönen Hobbys hat sich bewährt. Jede Veranstaltung locker, entspannt und ohne Erfolgsdruck angegangen. Über Erfolge gefreut, nicht ganz so gute Ergebnisse abgehakt. Ach ja, Ergebnisse:

- Je vier Mal Platz 1 und 2 sowie
  - drei Mal Platz 3 in der Klasse.
  - Drei Mal der 1. Platz, ein Mal Platz 2 und
  - weitere fünf Plätze unter den ersten 10 in der Gesamtwertung markieren im Ergebnis die Erfolge für 2015. Einen besonderen Stellenwert nimmt dabei für uns der Sieg in der Klasse, in der Leistungsgruppe (Tourensport) und der Gesamtsieg (Tourensport/Sport) bei der traditionell als überdurchschnittlich schwierig bekannten Oldtimer-Rallye-Veranstaltung *„Rund um das Göttinger Gänseliesel“* ein.
- Fazit: Es war ein schönes und gutes Jahr unter diesen veränderten Bedingungen. 2016 kann kommen!

Dr. Rolf Tiggemann





## Rolf Tiggemanns Saison 2015



Team Tiggemann/ (Leyhe)  
Oben: Westfalen-Lippe  
Unten Westfalen-L., im Lenkwerk Bielefeld





# Andere Aktivitäten

Hier könnte man tolle Orientierungsaufgaben fahren, die Wertung für eine halbe Oldi-Rallye ist locker möglich ! Tipp für die Zukunft !



Es geht hoch hinaus: Die Steilkurve auf dem gestern offiziell eröffneten Aldenhoven Testing Center hat eine maximale Querneigung von 72 Prozent. Fotos: Harald Krömer

## Mit Vollgas in die steilste Kurve der Region

Das Aldenhoven Testing Center ist eröffnet. 16,5 Millionen Euro wurden auf dem ehemaligen Zechengelände verbaut.

VON THORSTEN FRÄCHT

**Aldenhoven.** Der Wunsch des Ministers wurde selbstverständlich erfüllt. Als Gernot Düin seine Rede anlässlich der Eröffnung des Aldenhoven Testing Centers (ATC) am Freitag beendet hatte, fügte er noch einen letzten Satz hinzu: „Ich bewirbe mich freiwillig für den Porsche.“ Und in den stieg der NRW-Wirtschaftsminister dann auch, als es nach dem offiziellen Teil zur Testfahrt auf die einzelnen Teilstücke der Anlage ging.

Auf dem Gelände der früheren Zeche Emil Mayrisch im Aldenhovener Gebiet Nordort ist auf einem 40 Hektar großen Areal ein einzigartiges Automobil-Testgelände entstanden. Das

Schmachtenberg. Sowohl die RWTH als Ganzes als auch die Institute für Kraftfahrzeuge (Ika), Verbrennungskraftmaschinen (VKA) und Regelungstechnik (RT) haben sich am ATC direkt finanziell beteiligt. Neben Sicherheit sind Energieeffizienz steht vor allem das Thema Vernetzung von Fahrzeugassistenzsystemen ganz oben auf der Agenda.

**Für Unternehmen offen**

Das neue Testzentrum wird aber nicht nur zu wissenschaftlichen Zwecken genutzt – im Gegenteil. Besonders kleine und mittelständische Unternehmen sollen die Strecke künftig unter die Räder

**Das Aldenhoven Testing Center**



### Deutscher Rallye-Meister

Ein siebter Platz beim letzten Lauf zur deutschen Rallye-Meisterschaft genügte Rainer Altenheimer (Foto) und Beifahrer Hanno Menne im Porsche Carrera zum Gewinn des diesjährigen Titels. Für das bis dahin führende Team Smolej/Pitz reichte es am Ende nur zu Platz zwei, weil ein gebrochener Kiphebel an ihrem Imscher-Ascona einen Austausch des Zylinderkopfs nötig machte. Dritte in der Meisterschaft wurden Achim Warmbold und John Davenport auf Renault Alpine A310, die sich vergeblich gegen die Porsche-Übermacht wehrten. Trotzdem kamen sie mit nur vier Sekunden Rückstand hinter den Siegern Hauck und Gollin – ebenfalls auf Porsche Carrera – ins Ziel.

194 22/2015 AHS

L:  
aus  
Auto  
Motor  
Sport 2015:

„Sport im  
Jahre 1975“

### Es gibt für alle Mitglieder Ecurie-Aufkleber:

Einmal gibt es die runden rot-gelb-schwarzen Aufkleber in Originalgröße (ca. 12 cm) und kleiner (ca. 9 cm) bei der JHV. Es gibt neue horizontale Ecurie-Aufkleber in schwarzen oder in weißen Lettern jeweils auf Transparent, s.u.. Zu beziehen bei Walter Hörber. Jedes Mitglied sollte auf seinem Auto einen Aufkleber fahren.



**ECURIE AIX - LA - CHAPELLE**

# Andere Aktivitäten: Besuch bei Krzysztof Konik in Herne



Am 28.3.15 war es endlich soweit: Nachdem mir Krzysztof seine sehr zahlreichen Rallye-Ergebnisse, meist aufgrund von erfolgreichen Starts bei großen und bekannten belgischen Rallyes auf Ford Escort und Peugeot nach Ausgrabungsarbeiten überlassen hatte, begann Bruno Hürtten eine akribische Aufarbeitung, welche nachträglich zu der hohen Auszeichnung des DMV-Sportabzeichens in Großgold führte, und Bruno offiziell im Auftrag des DMV überreichen konnte. Krzysztof und seiner Frau Uli bereiteten wir damit eine große Freude, wofür wir mit einem gemütlichen und langen Kaffee-Klatsch und leckerem Kuchen bei viel Rallye-Benzin-Gesprächen in Ihrer sehr schönen Wohnung belohnt wurden.

Krzysztof, der an den Rollstuhl gebunden ist, zeigte uns frohen Mutes und stolz u.a. seinen „Rallyealtar“.

MIWI





# Termine 2016 /ECC Cup



## Wertungsläufe der Veranstaltergemeinschaft ECC e.V. zum **EUREGIO-CLASSIC-CUP 2016**



Kategorien: **T** = Touristik | **TS** = Tourensport | **S** = Sport

	12. Aachener Oldtimertreffen Kategorie: <b>T</b>	<a href="http://www.msc-aachen.de">www.msc-aachen.de</a>	17.04.16
	23. Oldtimer-Classics Düren Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>	<a href="http://www.dmv-motorsport.de">www.dmv-motorsport.de</a>	16.05.16
	15. Eschweiler-Classic-Tour Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>   <b>S</b>	<a href="http://www.ac-eschweiler.de">www.ac-eschweiler.de</a>	20./21.05.16
	RAMCE-Oldtimerausfahrt Kategorie: <b>T</b>	<a href="http://www.ramce.be">www.ramce.be</a>	12.06.16
	6. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt 19. Int. DMV Oldtimer-Rallye Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>	<a href="http://www.ecurie-aachen.de">www.ecurie-aachen.de</a>	26.06.16
	20. Gold-Race Indeland Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>   <b>S</b>	<a href="http://www.ori-sport.de">www.ori-sport.de</a>	13.08.16
	18. Kaiser-Karl-Classic Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>	<a href="http://www.msc-aachen.de">www.msc-aachen.de</a>	24./25.09.16
	4. Eschweiler-Herbstfahrt Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>   <b>S</b>	<a href="http://www.ac-eschweiler.de">www.ac-eschweiler.de</a>	03.10.16
	RAMC Eupen Rallye Kategorie: <b>T</b>   <b>TS</b>	<a href="http://www.ramce.be">www.ramce.be</a>	16.10.16



Techno-Classica Essen 6.-10.4.2016

O.: Aus Oberle-Sicht 2015

Bitte alle Oldifahrer und Beifahrer beim ECC anmelden, damit der Ecurie-Name möglichst oft vertreten ist. Nenngeld wird ab 2 Fahrten erstattet. Es gibt den ECC, in den eine touristische Wertung eingebaut ist. Es werden stärker die Veranstaltungen der VG gewertet und sog. Externe Veranstaltungen (EV) Bitte die neuen Regelungen beachten, insbesondere die Wertung von Externen Veranstaltungen (EV) mit anderen Faktoren.

Die DMV-Landesgruppen-Siegerehrung war am 3.1.2016 in Düren-Niederau. Die Ecurie-HV mit Siegerehrung ist am Samstag 23.1.2016.

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

## Nachts tanken? Das kostet!

Allabendlich wird Sprit teurer – doch unterschiedlich stark und zu unterschiedlichen Zeiten. Der ADAC fand heraus: Jede Marke hat ihre typische Preiskurve

### GÜNSTIGER NACHMITTAG

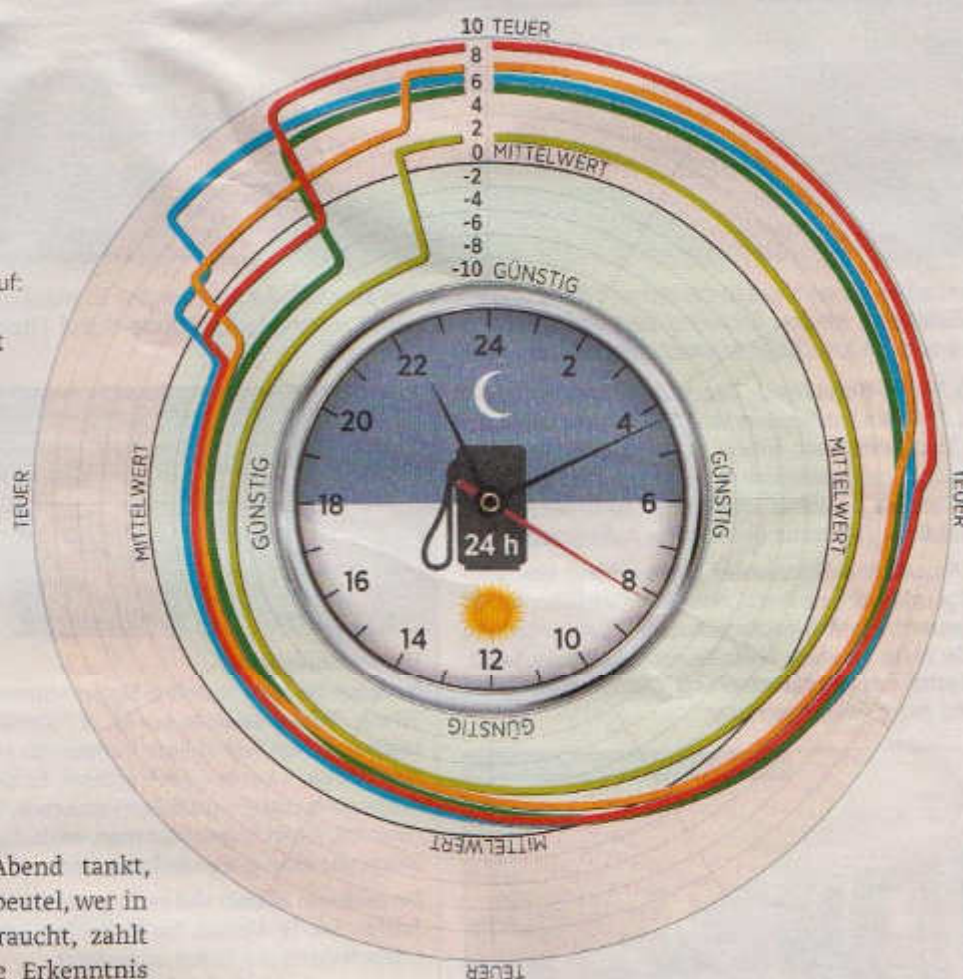
**Preiskurven** der fünf großen Mineralöl-Anbieter im Tagesverlauf: Im Prinzip ähnlich, bei Höhe und Zeitpunkt der Ausschläge aber sehr unterschiedlich.

### Abweichungen vom Mittelwert aller Tankstellen in Cent

Super E10, Untersuchungszeitraum: 1.1. – 31.5.15

- Shell —
- Esso —
- Aral —
- Total —
- Jet —

Quelle: ADAC



Wer am frühen Abend tankt, schont seinen Geldbeutel, wer in der Nacht Sprit braucht, zahlt kräftig drauf. Diese Erkenntnis dürfte den meisten Autofahrern mittlerweile geläufig sein. Doch die Nacht-Aufschläge unterscheiden sich nicht nur hinsichtlich des Zeitpunkts der Erhöhung, sondern auch im Umfang ganz erheblich. Das fand der ADAC heraus, als er jetzt die Preisgestaltung der fünf großen Marken Shell, Aral, Esso, Total und Jet drei Monate lang beobachtete. Ausgewertet wurden die Preise aller Stationen für Super E 10 und Diesel. Basis waren die amtlichen Daten der Markttransparenzstelle.

Während Aral und Shell bereits um 20 Uhr mit der Preisanhebung beginnen, kann man bei Total und vor allem bei Jet noch zwei bzw. drei Stunden länger günstig tanken. Der Nachtpreis liegt hier außerdem im Schnitt um höchstens 8,8 Cent (Benzin) bzw. 8,5 Cent (Diesel) über dem Tages-Niedrigstpreis. Bei Shell beträgt diese Spanne 14 Cent (Benzin) bzw. 14,6 Cent (Diesel), bei Esso rund 13 Cent. Doch auch die Durchschnittspreise der fünf

Marken weichen erheblich voneinander ab. Im 24-h-Check kostet Sprit bei Shell rund fünf Cent mehr als bei Jet; Aral liegt knapp unter Shell. ADAC Experte Jürgen Albrecht empfiehlt: Preisunterschiede konsequent nutzen. Dabei helfen der ADAC Online-Preisvergleich oder die Gratis-App „ADAC Spritpreise“.

► **Kraftstoffpreise** in Ihrer Nähe vergleichen: Online unter [www.adac.de/tanken](http://www.adac.de/tanken). Die Gratis-App „ADAC Spritpreise“ gibt es im App-Store bzw. Google Playstore



## Sportjahr Menke



O.Li.: Hans-Peter Menke beim Hamburger Stadtpark-Rivival auf NSU MAX Super OSB von 1959. Das Stadtpark-Rennen wird seit 1999 auf einem 1,7 km langen RK für Rennmaschinen u. Sportwagen ausgetragen in Erinnerung an die Rennen von 1930 bis in die 1950er. Es nehmen bekannte Renn-Legenden daran teil. 2016 wird Renn-Sport-Profi Tom Kristensen für Audi erwartet.

### MITGLIEDER FAHREN BESSER



**Unfallversicherung** für den Motorsport

**Ermäßigung der Lizenz-Gebühren**

**DMV Sportpaket** inklusive DMSB C-Lizenz

**24 Stunden Pannen-Unfall-Service**

**Beihilfe bei Wildschäden**

**Rechtsberatung** Erstberatung kostenlos



**Du bist interessiert?**

Dann kontaktiere uns telefonisch unter **069 / 695 0020** oder per E-Mail: [dmv@dmv-motorsport.de](mailto:dmv@dmv-motorsport.de)

# Erinnerungen an Erik Carlsson. Von MIWI



Im Sommerurlaub in Schweden mit dem Fahrrad unterwegs:

Wir besichtigten das Saab-Museum in Trollhättan - in Gedenken an „Carlsson pa taket“. „Carlsson on the roof“ – Man beachte die spartanische Ausrüstung in den 60 ern, innen auch die Monte Carlo-Stoppuhren, ein Flexilight, ganz rechts ein Trip. Das wars schon so ziemlich. Käfig war nicht nötig wegen der „statisch bestimmten Dachform“. Wir trafen auch Peter Böringer.



Vorher gings noch zum Volvo-Museum in Göteborg. L.: Hier der Buckel-Volvo von Joghinder Singh von der Safari-Rallye Kenia 1965



R.: Volvo Rallye Amazon 122 S



# Tour de Europe 1977 Tino, S. 1

## Tour d'Europe 1977

### Mein überraschender Tour-Einsatz

1976 hatte ich ziemlich abrupt als Co des damaligen Deutschen Meisters Rainer Allerheiner mit der Rallyeförderung aufgenommen. Das Studium sollte endlich Vorrang bekommen, ich hatte auch nicht mehr als Beifahrer in ein Auto zu steigen. Doch Hanno Menne kam Ende September 1977 mit dem Vorschlag, ich könne mit Werner Rauch die Tour d'Europe fahren. Wonnens Beifahrer Friedrich Eschhorn war kurzfristig verhindert und somit brauchte er Ersatz. Wenn man so ein Angebot bekommt, kann man schlecht „Nein“ sagen. Die Tour sollte damit genügend meine letzte Teilnahme an einer Rallye werden.

Also Tour d'Europe 37 Jahre ist das jetzt her und das Meiste habe ich längst vergessen. Da kam es passend, dass es inzwischen Leute gibt, die die Tour d'Europe in Erinnerung hatten und alle paar Jahre ein Treffen veranstalten organisieren. Diesmal war es Ende November in Essen. Und zum ersten Mal nach 37 Jahren traf ich dort meinen Fahrer Werner Rauch wieder. Werner brachte einen Ordner mit Unterlagen mit und als ich die durchblättern kammen die Erinnerungen. Die Bordkarte erzählt sie.

Es ist Sonntag, der 9. Oktober 1977 und wir rollen mit Startnummer 15 exakt um 18 Uhr über die Startlinie in Mainz, um die 10.000 km dieser Mannus-Rallye unter die Räder zu nehmen. Unser Auto ist ein fast serienmäßiger Renault RS Alpine. Werner Rauch ist Renault-Händler in Wiesbaden und da liegt dieses Auto, das von den Franzosen als Golf GTI herausgebracht wurde, natürlich nah. Aber mit magnum 90 PS reißt man nicht den Asphalt von der Straße. Niemand hat uns als Favoriten auf dem Schirm.

30 Minuten nach uns starten Horst Rack und Hanno Menne. Sie führen einen Porsche Carrera, genau wie Rainer Allerheiner mit Beifahrer Dieter Norwig. Hanno hatte mit Rainer die Tour d'Europe bereits 1975 und 76 gewonnen. Nun gehen sie getrennte Wege und beide Teams zählen natürlich zu den Top-Favoriten.

### Von Mainz nach Genua – Dichter Nebel und eine frühe Vorentscheidung

Die erste Etappe führt von Mainz nach Marktschweitz. Wenn ich mich nicht entsinnere, hatten wir im Odenwald eine erste WP. Kurz vor Mitternacht kommen wir in Marktschweitz an. Danach geht es über den Eisernen Vorhang in die damalige Tschechoslowakei. Eine für die Rallye entscheidende Etappe beginnt. Aber das weiß ich zu dem Zeitpunkt noch nicht.



Oberleitung eine echte Herausforderung darstellt. Hannos Bordbuch ist eine große Hilfe. Ich erinnere mich noch an ein Detail. Ich sage Werner: „In ungefähr 300 Metern müssen wir links abbiegen.“ Nach 300 Metern ist kein Abzweig zu sehen. Wir fahren kurz weiter. Nichts, kein Abzweig. Schließlich lösen ich wenden. Dann auf dem Rückweg, jetzt fahren wir auf der anderen Straßenseite, taucht der Abzweig aus dem

## Tour d'Europe 1977



Rauch und ich liegen auf Platz zwei. Die nächsten Verfolger und Favoriten haben mehr als 40 Minuten Rückstand und sind entsprechend enttäuscht. Für uns heißt das, keinen Schweiß machen, Auto heiß lassen, Vorsprung verwalten, um jeden Preis ankommen.

### Von Barcelona nach Algajeros – Der Zeitplan muss stimmen

Die Fahrt legt aus unerklärlichen Gründen viel zu spät ab und kommt erst mit vier Stunden Verspätung in Barcelona an. Inzwischen haben wir Mittwoch, den 12. Oktober. Um 14:15 strecken wir die Ausgangskontrolle. Die Tour d'Europe wäre nicht die Tour d'Europe, wenn die Verspätung jetzt nicht gradenlos wieder reingeholt werden müsste. Schon in Andorra – die Pause dort entfällt – haben wir fast zwei Stunden gutgemacht. Die Fahrt nach Zaragoza. Ich erinnere mich noch gut, ist ein einziges Straßennenn. Werner überholt teilweise im Karamlaze-Stil. Wieder eine Stunde! Die Pause dort wird gekürzt und schon stimmt der Zeitplan wieder. Zaragoza-Madrid ist dann wieder etwas entspannt. Auf der Rennstrecke von Jarama soll eine WP stattfinden, aber die fällt aus. Wir stehen also zwei Stunden auf der Landstraße vor der Rennstrecke herum und tauschen die bisherigen Erdbeere aus. Heute ist diese Landstraße eine veräugerte Autobahn und Madrid hat seine Vororte bis in die Nähe der Rennstrecke ausgebreitet. Damals stand Jarama in the middle of nowhere.

## 2

### Martin Schunk, Dezember 2014

Nebel auf. Wie gesagt, man kann sprachwörtlich die Hand nicht vor den Augen sehen. Wir müssen in der gesamten Tschechoslowakei einen Schnitt von 66 km/h fahren. Da darf man nicht rücheln. Werner gibt ordentlich Gas. Der RS läuft, ich mache keine Fehler. Wir kommen problemlos durch die Nacht.

Anderer nicht! Als wir acht Stunden später am Montagmorgen mit reichlich Vorrat auf dem großen Marktplatz von Znojmo rollen (das liegt nördlich von Wien an der tschech-slowakischen Grenze), steht dort nur einstimmig der Porsche von Horst und Hanno. Jemanden haben die uns in der Nacht überholt. Ich stiege aus. Hanno fragte: „Uhr?“ Ich: „Wir haben drei Minuten.“ Hanno grinste: „Wir haben Null.“ Die Stimmung ist prächtig.

Dann heißt es warten. Meine Bordkarte weist aus, dass wir 43 Minuten Vorrat haben. Kurz bevor wir wieder los müssen, truden plötzlich die nächsten Teilnehmer ein. Da wissen wir: Wir liegen weit vorne! Odenwald durchfahren wir ohne WP ziemlich relaxt. Um 15:38 überqueren wir die Grenze nach Jugoslawien. Bei Maribor und Zagreb fahren wir einige achte WP. Die dann folgende Strecke kenne ich nicht mehr genau. Wahrscheinlich aber ging es über Lubljana, Jesenice, Tomzevo, Bureck nach Bozen.

Aber ich erinnere mich noch an endlosen Regen in den slowenischen und norditalienischen Alpen und verdammt knappe Substanz. Am Dienstagmorgen, dem 11. Oktober kurz nach rechts sind wir in Bozen. Weiter geht es nun etwas entspannter Richtung Süden. Aber jetzt, nachdem wir schon den Sonntag und Montag in den Kriechen haben, setzt Müdigkeit ein. Die Fahrt nach Genua ist eine echte Tortur. Die Augen wollen einfach nicht mehr aufhalten.

Von Genua nach Barcelona ist eine Fahrt gepöblt. Endlich Zeit sich auszurufen. Und soviel steht jetzt schon fest: Horst Rack und Hanno Menne, Werner

und ich liegen auf Platz zwei. Die nächsten Verfolger und Favoriten haben mehr als 40 Minuten Rückstand und sind entsprechend enttäuscht. Für uns heißt das, keinen Schweiß machen, Auto heiß lassen, Vorsprung verwalten, um jeden Preis ankommen.

## Tour d'Europe 1977

## 1

### Martin Schunk, Dezember 2014

1976 hatte ich ziemlich abrupt als Co des damaligen Deutschen Meisters Rainer Allerheiner mit der Rallyeförderung aufgenommen. Das Studium sollte endlich Vorrang bekommen, ich hatte auch nicht mehr als Beifahrer in ein Auto zu steigen. Doch Hanno Menne kam Ende September 1977 mit dem Vorschlag, ich könne mit Werner Rauch die Tour d'Europe fahren. Wonnens Beifahrer Friedrich Eschhorn war kurzfristig verhindert und somit brauchte er Ersatz. Wenn man so ein Angebot bekommt, kann man schlecht „Nein“ sagen. Die Tour sollte damit genügend meine letzte Teilnahme an einer Rallye werden.



Es ist Sonntag, der 9. Oktober 1977 und wir rollen mit Startnummer 15 exakt um 18 Uhr über die Startlinie in Mainz, um die 10.000 km dieser Mannus-Rallye unter die Räder zu nehmen. Unser Auto ist ein fast serienmäßiger Renault RS Alpine. Werner Rauch ist Renault-Händler in Wiesbaden und da liegt dieses Auto, das von den Franzosen als Golf GTI herausgebracht wurde, natürlich nah. Aber mit magnum 90 PS reißt man nicht den Asphalt von der Straße. Niemand hat uns als Favoriten auf dem Schirm.

30 Minuten nach uns starten Horst Rack und Hanno Menne. Sie führen einen Porsche Carrera, genau wie Rainer Allerheiner mit Beifahrer Dieter Norwig. Hanno hatte mit Rainer die Tour d'Europe bereits 1975 und 76 gewonnen. Nun gehen sie getrennte Wege und beide Teams zählen natürlich zu den Top-Favoriten.

### Von Mainz nach Genua – Dichter Nebel und eine frühe Vorentscheidung

Die erste Etappe führt von Mainz nach Marktschweitz. Wenn ich mich nicht entsinnere, hatten wir im Odenwald eine erste WP. Kurz vor Mitternacht kommen wir in Marktschweitz an. Danach geht es über den Eisernen Vorhang in die damalige Tschechoslowakei. Eine für die Rallye entscheidende Etappe beginnt. Aber das weiß ich zu dem Zeitpunkt noch nicht.

Hanno hatte das gewusst. Die Streckenführung war seit Wochen bekannt und er hatte vorher einige wichtige Abschnitte abgefahren. Von dem Bordbuch, das er entlehrt, hat er mir eine Kopie gegeben.

An der Grenze gibt es einen kurzen Aufenthalt, aber kaum die üblichen strengen Kontrollen, die man sonst vom Odenwald in den Oden kennt. Inzwischen ist Nebel aufgekommen, so dicht, dass man die Hand nicht mehr vor den Augen sieht. Wer die Straßen in der Strecke von 1977 kennt – keine weißen Markierungen, keine Kabenzaugen an den Rändern, schmal und mit Schlaglöchern übersät – weiß, dass nicht nur das Fahren, sondern auch die Orientierung eine echte Herausforderung darstellt. Hannos Bordbuch ist eine große Hilfe. Ich erinnere mich noch an ein Detail. Ich sage Werner: „In ungefähr 300 Metern müssen wir links abbiegen.“ Nach 300 Metern ist kein Abzweig zu sehen. Wir fahren kurz weiter. Nichts, kein Abzweig. Schließlich lösen ich wenden. Dann auf dem Rückweg, jetzt fahren wir auf der anderen Straßenseite, taucht der Abzweig aus dem

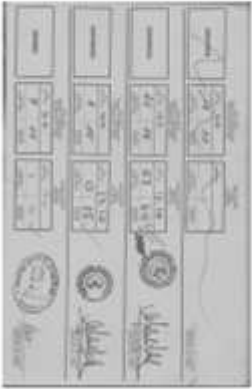


# Tour de Europe 1977, Tino S.2

3

Tour de Europe 1977

Martin Schunk, Dezember 2014



Madrid-Algorta steht auf dem Plan. Es ist Donnerstag, der 13. Oktober, ein derwändiger Tag. Wir fahren bis strahlendem Wetter über Ciudad Real, Cordoba, Ossa und das wunderschöne arabischen Bergstädtchen Ronda Richtung Maliznaer. Während wir diese Etappe genießen, entfalten polsterische Toppisten die in Malizna gestohlene Luftkur-Maschine Landstuhl, Höhepunkt des Paz-Terrazas der 70er Jahre. Doch davon erfahren wir nichts. Am Abend erreichen wir Algorta an der Straße von Gibraltar, die nächste Übernachtungsphase.

Von Ceuta nach Marrakech - Die Grenzen spielen ein undurchsichtiges Spiel

Freitag, der 14. Oktober. Ausgeschliffen überqueren wir mit der Firma der Straße von Gibraltar nach Ceuta, der spanischen Enklave auf afrikanischem Boden. Es ist kurz vor 11 Uhr, als wir die marktschreierische Grenze erreichen. Und dort geht plötzlich gar nichts mehr. Die Grenze wollen die Regeln nicht überlassen. Die Organisation verhandelt, legt Genehmigungen vor, Schreiben des Königs, macht und tut, aber es hilft sich nicht. Wahrscheinlich hat das Botschaft nicht gefehlt.

Nach sechs Stunden geht es immer kein Paul-Hans-Schüler, der mit Edgar Herrmann 1970 und 71 die Safari gewonnen hat und auch hier mit Hermanner Team bildet, urteilt uns schließlich mit vielen Auswüchsen und Witzchen, aber langjam gehen die Firm aus. Jetzt beginnt der Altes erfrische Hausdoggen uns aufzuwecken. "Wie wäre es, wenn wir deren die Grenzübergang zumachen?" Als nachmittags die Routine einsetzt, und die Mitarbeiter von Scansin wieder nach Hassan wollen, ist es soweit. Wir springen in die Autos fahren direkt an den Grenzübergang und stellen unsere Hagen quer. Beide Fahrtschlangen sind dort. Nichts geht mehr. Aber daraus nicht nur für die Fahlye.

Als die Schlinge immer länger wird, wählt die Aktion. Es dauert keine Viertelstunde, dann darf der ganze Team fahren. Aber der Zeichen ist vollkommen im Ernst. Der Veranstalter verkürzt die Strecke. Wir fahren auf dreihundert Weg nach Casablanca. Trotzdem zeigt die Bordkarte: Start um 16:35 und wir dort erst um 21:41. Bis Marrakech, dem Elitencamp haben wir noch eine Stunde auf.

Von Marrakech nach Lisabon - Wolkenbruch, Winds und eine pechschwarze Nacht

In Marrakech haben wir fast einen Tag Aufenthalt. Am nächsten Sonntag besuchen wir die Souks. Ein Teilnehmer weiß einen Geheimtip und lädt Werner, Horst, Hans, meine Wenigkeit und noch einige andere in ein typisch marokkanisches Restaurant mitten in der Altstadt. Das Essen schmeckt prima, aber natürlich haben wir alle die Bekörnung, uns eine Darmblase, vulgär: Scheissamer einzufüllen. Scheissen sollte man in Afrika mit dem Essen vorsichtig sein. Aber alles geht gut.

Mit Einbruch der Dämmerung starten wir in die nächste Etappe. Von nun an gibt es einen starrsternen 74er Schritt zu fahren. Die Strecke führt uns über den Hornen Atlas, zum südlichen Punkt der Fahlye. Auf dem Weg durch die vor der Pistenhöhe von Tis n'Test 2.100 m (Länderschicht) um ein Wolkenbruch mit stürzenden Wassermassen, handelte Blize zucken am Himmel, eine solche Schauerzeit. Doch von der grandiosen Landschaft des



4

Tour de Europe 1977

Martin Schunk, Dezember 2014



verschluderen head mitten in der Wüste, haben wir eine Stunde Pause. Dann geht es weiter über Midelt nach Fez, wo wir am Sonntagmorgen, dem 16.10, ankommen.

Die Halbzeit der Tour haben wir hinter uns. Bis wir wieder in Ceuta ankommen und dann den marktschreierischen Teil überwinden, müssen noch einige WP bewältigt werden. In der Nacht starten wir von Algorta Richtung Lisabon. Es ist die Nacht, in der die Passagen der Landst. von der GSCD in Mogadischu befristet werden. Bänder und Einflughänge im Kreis von Stammheim Selbstmord. Aber davon haben wir natürlich keine Ahnung.

Vorortage erreichen wir Lisabon. Das Feld der Teilnehmer hat sich inzwischen deutlich geändert. Zu den prominenten Ausfällen zählen Altkamer/Norway, die schon relativ früh kurz hinter Madrid mit hochtechnischem Deibel die Segel ersetzen mussten. Heidi Huber mit Befahrens Pilsa Rosen erwartet es jetzt in der Etappe nach Lisabon. Sie versetzen ihren Kadett 20 Meiler bei ihrem Abzug. Das Auto ist ein Totbucher, ich erkenne mich, dass Hanso de Puzas nutzt, um sich um Heidi und Petra zu kümmern, die das Malheur leicht verletzt und zerrückt geschlocht einjermann genötigt überstanden haben.

Von Lisabon nach San Sebastian - In Portugal sind die schönsten Wertungsgründungen

Am nächsten Morgen, es ist Dienstag, der 16. Oktober nehmen wir die Portug. Etappe unter die



Raber. Hier stellen einige der schönsten WP auf dem Programm, die man von der TAP-Fahlye her kennt. Menzja sind wir in Viana und fahren anschließend weiter nach Norden Richtung Spanien. Chemie erreichen wir kurz vor Mittelmeer. Wieder eine kurze Pause, dann geht es weiter durch Nordspanien Richtung San Sebastian. Die Etappe von Oporto nach Burgos ist eine neue Wertungsstappe mit reichlich



# Tour de Europe 1977, Tino, S.3

Tour d'Europe 1977

## 5

Martin Schunk, Dezember 2014

Ziel. Am frühen Morgen treffen wir auf Horst und Hanno. Wir beschließen kurz vor Burgis in einem Café am Straßenrand eine ausgiebige Frühstückspause zu machen, inwieweit sind die politischen Ereignisse zumindekt in Buchstaben auch bei uns angekommen und geben Stoff für die Diskussion beim Frühstück. San Sebastian heute Donatstag ist am frühen Nachmittag des 10. Oktober erreicht.

### Von San Sebastian nach Bad Pymont – Besuch der Ecurie und endlich am Ziel

Nach einer kurzen Nacht verlassen wir die baskische Stadt am Donnerstag um 5:15. Bis zum Ziel in Bad Pymont gibt es jetzt keine Übernachtung mehr. Mit der zweitlängsten Etappe findet die Tour ihren Abschluss. Aber für uns heißt das noch einmal fast zwei Tage am Stück wech und konzentriert bleiben. Am Zwischenergebnis hat sich nichts geändert. Horst und Hanno legen komfortabel vom 1.1tr Vorsprung wechste von WP zu WP. Wir legen nach wie vor auf Platz 2 und können unseren Vorsprung auf den Drittplatzierten Team Erbach/Schönnerbeck (Wulfrath) eingestrichelt, wie wir mit einem kleinen Auto Außenreiter, die man so weit vorne nicht erwartet hätte.

Frankreich durchfahren wir als reine Verbindungsetappe ohne WP. Als es dunkel wird verlassen wir die Pausen in Epervain, südlich von Reims. Im belgischen Masche en Farmee erwartet uns eine große Ecurie-Delegation. Natürlich haben unsere Clubkameraden von Hanno und meiner Platzierung in der Zielung erfahren und begrüßen uns entsprechend zahlreich. Direkt nach der Pause die erste WP nach fast 1.200 km Verbindungsetappe. In Belgien fahren wir anschließend noch einen Heben Richtung Ypern. Dort müssen wir bei Morlaix eine weitere WP absolvieren. Wir sind jetzt wieder fast 24 Stunden auf den Beinen und langsam wünschen wir uns nichts sehnlicher, als dass die Rallye zu Ende geht. Aus meiner Erinnerung weiß ich noch, die letzten 6-700 km waren eine Qualerei. Wir wollten unseren 2. Platz so schnell wie möglich nach Hause bringen. Mit jeder WP konnten Werner und ich uns nur noch verschlechtern, möglicherweise sogar ausfallen. Die europäischen Länder und Strecken hatten wir ja lange hinter uns. Hier in Belgien, Holland und Deutschland war bekanntes Terrain. Nichts, was einen noch reizen konnte.

Es ist Freitag, der 21. Oktober, als wir gegen Mittag wieder nach Deutschland zurückkehren. Der Grenzübertritt ist gesteuert von schwer bewaffneter Polizei. Jeder Wagen wird kontrolliert. Der „Deutsche Herbst“, wie man diese Zeit später nennen wird, hat seine Auswirkungen. Überall wird nach Terroristen gefahndet. Als Ergebnis der misslungenen Landeshul-Erfahrung ist die Leiche von Arbeitgeber-Präsident Hanno-Martin Schleyer kurz zuvor in Frankfurt gefunden worden.

Die letzte WP in der Nähe von Bremen absolvieren wir im Schongang. Die letzten Kilometer bis Bad Pymont sind ein Kohlenpakt. Dann ist es geschafft. Meine Ziel als Rallyefahrer ist zu Ende.

Am nächsten Tag ist die Siegerehrung im Kurhaus von Bad Pymont. Horst Rack und Hanno Menne gewinnen locker. Werner Rauch und ich werden für unseren 2. Gesamtplatz und den Klassensieg mit Pölslein überhauff und bekommen als Sachpreis eine kleine Honda Monkey. Die hat Werner bis heute und sie läuft noch immer.



Tour d'Europe 1977

## 6

Martin Schunk, Dezember 2014



# Clubmeisterschaft Ecurie 2015 und DMV-LG-Meisterschaft 2015 (Ehrung v. 3.1.16 in DN)



Orientierung u. Oldtimer (7 beste Veransth. gewertet)		Teilnahmen	Punkte
1	Dr. Tiggeman, Rolf	11	71,77
2	Keuser, Rainer	14	70,80
3	Hörber, Walter	8	59,93
4	Menke, Peter	18	59,17
5	Kirschbaum, Hans Jürgen	14	56,58
6	Dentzer, Ronny	7	55,61
7	Landrock, Carina	6	54,07
8	Landrock, Martin	6	54,07
9	Lautermann, Klara	9	53,48
10	Lautermann, Hans	10	53,48
11	Menke, Maren	8	51,21
12	Schepeler, Kevin	6	41,71
13	Döring, Rolf	6	36,13
14	von Hoegen, Karl	5	35,48
15	Oberle, Claudia	5	34,96
16	Oberle, Thomas	5	34,96
17	Wilden Yvonne	4	34,84
18	Keuser, Silvia	1	10,63
19	Winnen, Michael	1	6,20
20	Grieser, Christel	1	1,79
21	Grieser, Wolfgang	1	1,79
<b>Rallye</b>			
1.	Winnen, Michael	6	40,25
2.	Sernecki, Miron	2	13,67
3.	Mühlsiegel, Patrick	1	1
<b>Motorrad-Classic</b>			
1.	Hans-Peter Menke		
Starts insgesamt:		155	



(12) DMV-LG-Meisterschaft –  
Rallye+Ori+Oldtimer zusammen gewertet:

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	<i>Stange, Tina</i>	DMV-Niederrhein	46,51
1	<i>Göbbels, Rene</i>	DMV-Niederrhein	46,51
3	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	40,76
4	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	40,46
5	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	39,18
6	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	34,66
7	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	34,33
8	<i>Menke, Maren</i>	Ecurie Aix la Chapelle	34,18
9	<i>Oberle, Claudia</i>	Ecurie Aix la Chapelle	21,92
9	Oberle, Thomas	Ecurie Aix la Chapelle	21,92
11	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	19,87
12	Schepeler, Kevin	Ecurie Aix la Chapelle	17,03
13	Thelen, Hans	MSC-DomEsch	16,74
14	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	16,43
15	Sernecki, Miron	Ecurie Aix la Chapelle	13,67
16	Erbskorn, Stefan	Renngemeinschaft Düren	3,35

(13) DMV NRW Classic-C

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	<i>Stange, Tina</i>	DMV-Niederrhein	26,74
1	<i>Göbbels, Rene</i>	DMV-Niederrhein	26,74
3	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	14,74
4	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	14,51
5	<i>Oberle, Claudia</i>	Ecurie Aix la Chapelle	12,03
5	Oberle, Thomas	Ecurie Aix la Chapelle	12,03
7	Von Hoegen, Karl	Ecurie Aix la Chapelle	9,71
8	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	4,63
9	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	4,20
10	Thelen, Hans	MSC DomEsch	3,33



Die Ecurie bei der Ehrung der DMV-LG-Niederrhein am 3.1.16 in Düren





# Witzig



**Leichttransport-Steuer**

# 100

**Euro.** Diese Summe kasstiert die deutschsprachige belgische Stadt Eupen als Leichttransport-Steuer von den Angehörigen Verstorbener. Nun formiert sich Widerstand: Die Abgabe sei überzogen und moralisch fragwürdig. Überleben wird sie vermutlich nicht.

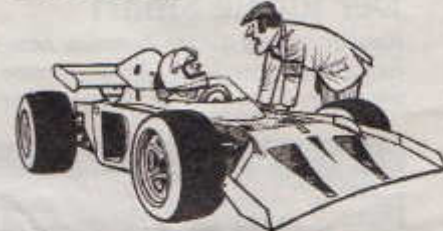
So bedauerlich es auch ist:  
**Nicht** alles, was Frauen tun,  
ist **logisch** zu erklären.



# Sehr witzig und ernst



„Entschuldigen Sie, erwarten Sie Schnee?“



## Günstiger versichert

Politiker und Pfarrer, aber auch Piloten und Landwirte zahlen weit weniger Haftpflicht- und Kaskoprämie für ihre Autos, weil sie seltener Unfälle verursachen als andere. Spezialversicherer erspähen als Erste diese Marktlücke und unterbieten seit Jahren mit ihren Tarifen die Konkurrenz. Offenbar meiden besonders Staatsbedienstete große Risiken und fürchten den Arm des Disziplinarrechts, doch der Pressesprecher im Berliner Bundesaufsichtsamt weiß noch einen anderen Grund: „Beamte fahren abends ausgeruhter nach Hause als Normalsterbliche.“

## »Den Citroën 11 CV nennt man Gangsterlimousine«

Eine Behauptung, die absolut unbestritten ist – aber trotzdem falsch. Natürlich ist richtig, dass die legendären *Traction-Avant*-Modelle mit 56 PS starkem 1,9-Liter-Vierzylinder so überlegene Fahreigenschaften hatten, dass sie vorzüglich als Fluchtwagen für die Unterwelt taugten. Doch dieses Privileg relativiert sich mittels der in diesem Zusammenhang gern ignorierten Tatsache, dass die Gendarmerie der *Grande Nation* in jener Ära gleichsam meist per Citroën 11 CV unterwegs war. Ein Pakt der Motorisierung, das Fragen aufwirft.

Etwa die, welches denn nun die echte, die wahre Gangsterlimousine ist. Knappe, korrekte Antwort: der Citroën 15 Six. Jener große *Traction Avant* unterscheidet sich vom Markenkollegen vor allem durch einen längeren Wagenbug und den darin verbauten 2,9-Liter-Sechszylinder, der mit 78 PS die Gang-

ster den Gendarmen lässig entschwinden ließ. Weshalb deren 22 PS schwächere 11 CV eher als *Gangsterverlustlimousinen* kursieren müsste.



Unschuldig kriminalisiert: Der Volksmund irrt, nennt er den 11 CV (hier das Stück von Leser Hagen Schäfer, der das Thema aufwarf) die *Gangsterlimousine*

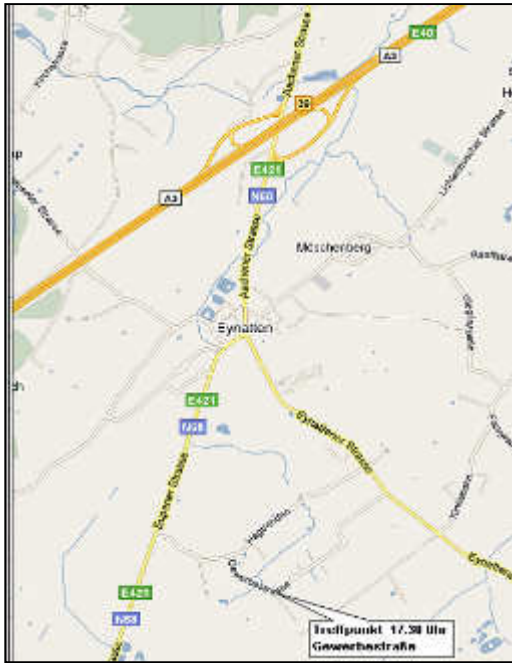
## VOGELZEIGER UND KOPFSCHÜTTLER

**ICH WOHNE IN EINER SPIELSTRASSE**, dort gibt es einen Kindergarten. Neulich bog ich mit einem auffälligen Auto – Mercedes CLS Shooting Brake in Weiß mit fetten Rädern – um die Ecke. Sofort warfen sich zwei Kindergartenmütter schützend vor ihren Nachwuchs. Ich fuhr Schritttempo und extrem vorsichtig. Doch sie schüttelten den Kopf, und in ihren Blicken las ich, dass sie mich für einen rücksichtslosen Edelproleten hielten. Wie ungerecht. Einen anderen Tag befuhr ich mit einem knallgelben Mini Cooper S eine Landstraße. Als ich am Ortsausgang aufs Gas drückte und die Automatik zwei Gänge zurückschaltete, zeigte mir ein Fußgänger mit Hund den Vogel. Warum, weiß ich nicht. Ach, manchmal möchte man unsichtbar sein!



# Clubübung Lichtschranke/ Verschiedenes

**Wir laden Euch zum Training ein!** Hier werden regelmäßig am ersten Freitag des Monats ab April 2016 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's !!



Die frühere Rallyefahrerin (78) und Opel-Haus-Besitzerin aus Berlin ist mit Ihrem „Hudo 1“ Bj 1930 seit Juni 2014 für 2 Jahre unterwegs auf den Spuren von Clärenore Stinnes mit ihrem „Adler Standard 6“ Bj 1927.

Wer Heidi's Reise um die Welt verfolgen möchte: [www.heidi-um-die-welt.com](http://www.heidi-um-die-welt.com)

Haltungsnote

## Die Heidi haut nichts um

18.9.2015

CHRISTIAN RUDOLF

half nichts, der kleine Finger mußte amputiert werden.

Seit weit mehr als einem Jahr ist die Olle auf Tour, mit keinem geringeren Plan, als alle fünf Kontinente zu bereisen (JF 8/14). Fine Energie, ein Lebensabenteuer – bevor einer kommt, ihr das Wasser zu reichen, ist die Hetzer schon hundert Kilometer weiter! Und nun? Die einst berühmteste Autoverkäuferin im geweiteten Berlin zeigt Charakter: Aufgeben kommt nicht in die Lüte. Heidi fährt weiter, zu den Niagarafällen, ihr Begleiter wird eine Weile das Secour übernehmen. Der Humor fährt mit: Aus dem Krankenhaus funkete sie über Instagram Aufnahmen der verbundenen Hand in die Welt. Ich sag nur: Tschaki!

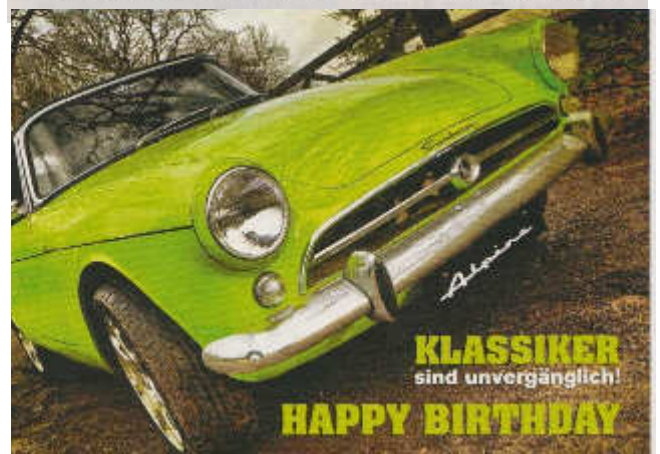
Heidi Hetzer



o.: Elektrotechnik-Ingenieur Herr Horst Linn (70, 2.v. R.) ist Unternehmer, Ex-Rallyefahrer und baut Industrieöfen. Er erfüllte sich seinen Traum mit einem Museum „Speedtreibhaus“ ([www.speedtreibhaus.de](http://www.speedtreibhaus.de)), welches am 12.2.2015 in D-92275 Eschenfelden (zwischen Amberg und Nürnberg) eröffnet wurde. Auf über 500m<sup>2</sup> werden Rallye-, Touren und andere Rennwagen ausgestellt. Allein 36 Fahrzeuge entstammen seiner eigenen Sammlung



R.: Linn sen.



# Neu im Club



Keine Angst:

Martin Landrock ist nicht reserviert. Er hält hier nur die Fahnen für die Ecurie Im „Wurstkessel“ in Kreuzberg/Ahrtal hoch. Willkommen im Club: Carina und Martin Landrock



**Carina und Martin** haben uns erzählt wie sie zur Ecurie kamen:

Martin fuhr schon im Twen-Alter Kart und vereinzelt Orientierungsveranstaltungen. Ein dauerhaftes Engagement scheiterte an der personellen Unterstützung und letztlich an der Zeit, weil die berufliche Karriere wichtiger war.

Carinas Beziehung zum Auto lässt sich mit der Geschichte veranschaulichen, dass sie die Autos der altehrwürdigen Marke „Alfa Romeo“ mit dem „Fluss im Logo“ umschrieb. Mit dem Fluss war natürlich die Schlange mit Drachenkopf und Krone gemeint. Autoverrückt war Martin schon immer, aber daß Carina und er jetzt an Oldtimer-Veranstaltungen teilnehmen, ist ausgerechnet einem Karnevalsverein zu verdanken. Sie saßen eines Samstags auf dem Markt beim Frühstück, als die erste Oldtimer-Rallye des AKV (The Race 2010) gestartet wurde. Während Martin noch wenige Tage vorher mit ihrem Opel Speedster allein auf Kurvensuche gehen mußte, fand Carina die Kombination altes Auto und Navigieren anscheinend reizvoll („Da will ich nächstes Jahr dabei sein“).

Seitdem sind sie inzwischen regelmäßig bei den EEC-Veranstaltungen dabei. Martin packte der Ehrgeiz etwas ausgeprägter als Carina, weshalb sie noch nicht so viele Veranstaltungen gefahren sind. Andererseits haben sie zwischenzeitlich mit einem Porsche 911, 944 und unserem Einstiegs-Zwerg MG Midget drei potentielle Einsatzfahrzeuge zur Auswahl, die auch alle bewegt werden wollen..... Viel Spaß dabei !



**L.: Klara, Hans und Agnes Lautermann** aus Roetgen sind eine dreifache Bereicherung für die Ecurie. Links im Bild die Familie im Einsatz bei der Ecurie. Mit ihrem Porsche 924 aus 1978 legten sie in der Saison 2015 beachtliche Einzelergebnisse vor. Im ECC Cup platzierten sich Hans und Klara

auf dem 9. Gesamtrang, mitten unter den alten Hasen. Über das Team wird man 2016 sicher noch einiges zu hören bekommen. Willkommen im Club .





## Portrait Hans Heiliger, MIWI August 2015

Als sich 1969 über 40 junge Wilde und Motorsportbegeisterte zur Gründungsversammlung einfanden, war **Hans Heiliger** mit dabei.

Als fransender Beifahrer wurde er regelmäßig im VW-Käfer von Carlo Hansen und im Austin-Mini von Uschi Schirbach gesichtet. Und was es hieß, in den 60gern und 70igern Beifahrer zu sein, kann sich heute kaum noch jemand vorstellen. Es waren die wirklich wilden Zeiten, auch bei der Ecurie, die im Orientierungssport an Klassen- und Gesamtsiegen, Mannschaftssiegen und Meisterschaften alles absahnte, was es im Umkreis von 100 km um Aachen gab.

Durch seine Tätigkeit als Versicherungskaufmann bei der Nürnberger war er manchmal auch ein sehr wichtiger „Vertragspartner“ von Mitgliedern und Club und wurde manches Mal in Anspruch genommen. Viele Verbindungen aus den Anfangsjahren des Clubs bestehen noch heute zu ihm. Schon früh kristallisierte sich Hans als der „Ruhende Pol“ inmitten der „Wilden“ heraus. Als mehr pedantischer und bürokratischer Typ im positiven Sinne gab er der Ecurie nötige und wichtige Formen und Strukturen und regierte sozusagen immer mit.

Er war lange Jahrzehnte der geborene Geschäftsführer und viele Jahre auch ein sehr würdiger Präsident der Ecurie.

Bei allen Veranstaltungen wie Slaloms, Orientierungsfahrten und der großen Rallye Aachen war Hans immer eine tragende Säule der Organisation, der an alles dachte und unentbehrlich war. Als in der Zeit von 1973 –1978 die große Rallye lief, hat er uns –insbesondere dem Schreiber- das Vertrauen geschenkt, das Risiko einer solchen Veranstaltung einzugehen und tatkräftig mitgeholfen, daß diese Großveranstaltungen auch ein Erfolg werden konnten.

Nicht zuletzt sind durch seine Mitwirkung als Versicherungsfachmann alle großen Rallyes mit einem saftigen finanziellen Erfolg abgelaufen, von dem die Ecurie noch heute in jeder Hinsicht profitiert. In logischer Konsequenz wurde Hans für Verdienste um den Club zum Ehrenmitglied ernannt und reiht sich somit in eine kleine Serie von Mitgliedern ein, welche man auch „Mister Ecurie“ nennen dürfte:

Immer da, immer hilfsbereit, immer kameradschaftlich, immer ansprechbar, wenn es um Unterstützung bei Veranstaltungen geht aus Verbundenheit zu unserem Club.

Aus dem aktiven Sport hat er sich zwar zurückgezogen. Sein Herz schlug aber zwischenzeitlich für alte Motorräder wie Zündapp KS 601, Express und NSU auch mit Beiwagen, in dem er seinen Sohn oft mitnahm. Er ließ es sich auch nicht nehmen, in eisiger Kälte mehrmals am Elefantentreffen teilzunehmen.

Somit teilt er sein Hobby mit dem bekannten Kölner Kabarettist Jürgen Becker.

Noch heute frönt unser Hans dem Fahren mit jüngeren Gebrauchtmotoren wie Kawasaki W 650 und darf endlich zu Recht sein Pensionsleben genießen.

Danke Hans, daß Du Dich für den Club so unermüdlich eingesetzt hast. Denn ohne Dich wäre die Ecurie nicht das gewesen, was sie einmal war und hätte vielleicht auch nicht überlebt. Deine Solidarität zum Club ist ein Vorbild für Viele und gibt uns heute die Kraft, den Club mit neuem Leben zu füllen.





# Die guten alten Zeiten – Buschmühle, wirklich schon Legende?



Truppenübungsplatz  
Münsterbusch:  
„Buschmühle:“ - Eine Erfindung  
der Ecurie. 1973 erstmals  
Genehmigung durch Major Bott.-

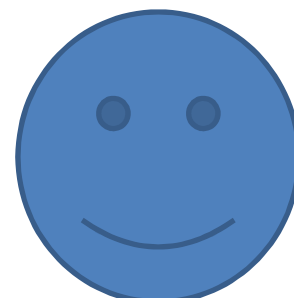
Später nutzten zahlreiche  
Veranstalter den Platz  
bis in die 80er.  
100 % Schotter über 5-8 km je  
nach Strecke und der berühmte  
Sprunghügel (I.)

L.: Die Fotografen warten  
schon am Sprunghügel



Mitte: das ging wohl  
daneben

L.: Hamü zeigt Ihnen auf  
seinem 1300er Serien-  
Escort wie's geht





# Die guten alten Zeiten I



Ein Filmabend im AUDI Max der TH brachte Geld in die Ecurie-Kasse. Filmleih kostenlos, alles noch in 16 mm Zelluloid, dem ersten thermoplastischen Kunststoff.

Damals gab es Filme von Texaco, Shell, Bilstein, usw zum Ausleihen.



R.Mitte: Karl v.Hoegen/Dieter Schulte 1977 auf Fiat 128 bei Clubrallye (800 m-WP)

u.R.: Miwi/Jacob Dottland-Rallye 1991 auf Peugeot Rallye 1,3 Gr. H/N - der einzige Ausfall mit dem 1,3er wg. Getriebegehänge



O. u. u.L.: Hamü/Reni Ollfisch 1976 bei O-Fahrt Mausbach, (copyright von WIGE eingeholt)  
U.: auch Buschmühle



## Die guten alten Zeiten II



B. ADAC-Rallye-Mayen-Nürburgring



B. ADAC-Rallye-Mayen-Nürburgring

Hubert Szameit/Miwi auf einer der 400 km-Rallye Nürburgring m. Ascona 1,6 ; 1973 auf Punktefahrt für die Gaumeisterschaft Nordrhein. Hubert Szameit: ein excellenter Kenner der Nordschleife, auch im Nebel und Schnee. Daß ich das durchgestanden habe- heute undenkbar, übrigens auch nur mit 3-Punkt-Gurten.



Hamü/Reni Ollfisch



NOF MSC Oberehe 23.7.77

Hamü mit Rolf Spangenberg Oberehe 1977

U.R.: Miwi mit Hamü als Co nach Rallye Stromberg bei Hans Hoppe in B. vor d. Waschen



Gruppenfoto 1977 gegenüber damaligem Clublokal, vl.nr.: Präses Helmut Tombach, Hanno(†) , Tino, Hajuschi, Miwi. Mit den Rallyeautos BMW 02 von Miwi, Ascona 1,9 von Richi Baurmann (†) und BMW 02 ti v. Karl-Heinz Berkhard (†)



# Rückseite WRC's 2017

World Rally Cars 2017

## Supersexy und supersicher

MSA  
3.11.2015

Von REINER KUHN

**Vorfreude auf das ab 2017 gültige Technische Reglement für World Rally Cars: Auch, weil trotz nochmals erhöhter Sicherheit die nächste WRC-Generation an die spektakulären Gruppe-B-Boliden erinnert.**

Zurück in die Zukunft. Stärker, breiter, leichter – in nur 14 Monaten soll es in der Rallye-WM nicht nur mehr auf die Ohren, sondern vor allem auf die Augen geben. «Motorsport ist eine Mischung aus Technologie und Show. Ich bin mir aber nicht so sicher, ob in 20 Jahren jemand ins Museum geht, um sich die jetzigen WRCs anzusehen. Dabei sollten die Leute von den Topautos träumen, so wie das bei der Gruppe B der Fall war», skizziert FIA-Präsident Jean Todt das ab 2017 gültige Technische Reglement. Und er scheint Recht zu haben. Stellvertretend für die Hersteller

sagt M-Sport-Boss Malcolm Wilson: «Das künftige Reglement ist genau der richtige Weg. Das Basismodell ist klar zu erkennen, dennoch werden die Autos supersexy.» Fest steht: Die Konstrukteure erhalten mehr Freiheiten. Der Luftmengenbegrenzer der direkt einspritzenden 1,6-L-Turbo-Motoren wird von 23 auf 36 Mil-

limeter vergrößert. Bei einem Ladedruck von maximal 2,5 bar sollen die aktuell knapp 320 PS leistenden Triebwerke um gut 60 PS zulegen. Das maximale Drehmoment bleibt dagegen weitgehend unverändert. Ein länderinterner Vergleich aus Frankreich zeigt die Richtung: Das 1,7-Liter große Triebwerk des weltmeisterlichen Gruppe-

B-Peugeot 205 Turbo 16 aus dem Jahr 1984 ging mit 360 PS bei 8000/min und mit 450 Nm bei 5000/min an den Start. Schon der aktuelle 1,6-L-Motor des DS 3 WRC soll rund 320 PS (bei 6250/min) und ebenfalls 450 Nm (bei 5000/min) liefern.

### Breiter als Audis Flügelmonster

Neben mehr Leistung werden die Autos um 25 auf 1175 Kilo abgespeckt. Und für eine noch bessere Traktion wieder mit einem elektronisch geregelten Mitteldifferenzial daherkommen. Um sich künftig auch optisch deutlicher von den anderen Rallye-Kategorien abzuheben, legen die WRCs ab 2017 in der Breite um insgesamt 55 Millimeter, ergo 27,5 mm je Seite auf 1875 Millimeter (aktuell 1820 mm) zu und weisen vorn wie hinten größere Überhänge auf. Die Mindestlänge wurde mit 39 Metern definiert. Auch hier ein direkter Vergleich, diesmal aus deutschen Ländern: Das berühmte Flügelmonster Audi

Quattro F2 von 1985 war zwar mit 4240 mm knapp 25 Zentimeter länger als der aktuelle VW Polo R WRC. Das wohl bekannteste Gruppe-B-Gerät kam mit 1860 mm Breite aber 1,5 Zentimeter schmäler dabei als die nächste Polo-Generation! Zusätzliche Öffnungen an den Kotflügeln, mehr Freiheiten bei der Gestaltung der vorderen und hinteren Schürzen und ein größerer Heckflügel werden den spektakulären Auftritt unterstreichen.

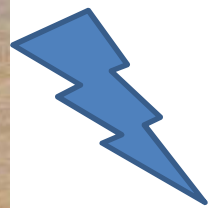
Wichtig ist auch, dass die künftigen WRCs zwar ebenso spektakulär, aber ungleich sicherer daherkommen sollen als die legendären Gruppe-B-Monster. Unter anderem wird im Türblatt noch mehr Raum für Aufprall-absorbierende Materialien Pflicht. Todt stellt klar: «Die Sicherheit ist essenziell.» Wohl wissend, wie gefährlich die irren Boliden der Gruppe B waren. Gut so. In diesem Punkt geht es nicht zurück in die Zukunft, sondern voran. ♦



Im direkten Vergleich: 2017er-WRC (links) gegen Audi Quattro E2



L.: Die neuen Hoffnungsträger aus Norwegen Andreas Mikkelsen (geb 1989) und Ola Fløene in ihrem Polo WRC 2015



Walter beim Eifel-Rallye Festival 2015: Was sagt er wohl dazu?



Und Tschüss!