



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

IX 2016



## ECURIE INFO



reparare



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1-2	Titelseite + Inhaltsverzeichnis
3	Editorial
4	Impressum und Titelbild
5	Vorstand
<b>Sport</b>	
6-7, 8	Euregio-Classic-Cup 2016 , JHV 23.1.2016
9	Hans-Jürgen Kirschbaum Saison 2016
10	Brennende Autos
11-13	19. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen 2016 und 6. Ausfahrt
13	Helferfrühstück
14-15	In Memoriam Hanno Menne
16-17, 17	MIWI's Rallye-Saison 2016 und Rallye Köln-Ahrweiler RKA
18	Aus Miwis Kramkiste
19	EVO - Investition
20	Sexistische Werbung verbieten ?
21	Präses' Sportjahr
22-23	Raserei und Beitrag WM-Lauf in D – Vorbereitung
24-25	Andere Aktivitäten, Walter Röhl
<b>Verschiedenes</b>	
26	Unimog und Oldi-Termine 2017
27, 28	Sportjahr Rolf Tiggemann, Rolf Döhring
29-30	Vogelsang gestern und heute
31-32	Für Euch entdeckt u. Kryzstof Konik u. Isi
33	Was es alles gibt
34	Clubmeisterschaft+DMV-Meisterschaft +Abschied
35-36	Witzig und ernst
37	Lichtschrankenübung und Verschiedenes
38-39	Der amtierende Rallye-Weltmeister 2016
40-43	Die guten alten Zeiten
44	Rückseite – Roadbook Hunsrück EM-Lauf 1978



# Editorial



Liebe Ecurieler und Freunde, liebe Leser,

Was Ihr in den Händen haltet ist die 9. Ausgabe des Ecurie-Infos in dieser Form in Folge seit 2008. Unglaublich wie die Zeit verrinnt. Hiermit stelle ich die neueste Ausgabe unter das Motto „reparare“. Und zu reparieren gibt's ja bei Oldies wohl immer genug.



Ein besonderer Dank geht an meinen Sohn Lothar, der mir seinerzeit die elektronischen Grundlagen für die Erstellung des Heftes erstellt hat. 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 durch Zusendung von Fotos und Text sowie Leserbriefen mitmachen würdet. Also los ! Euer Spaß beim Lesen und Eure Reaktionen sind für mich Motivation für ein nächstes Mal !

Des Weiteren möchte ich mich aber auch mal im Namen aller Mitglieder **beim Vorstand** für seine letztjährige Arbeit **bedanken**. Die ehrenamtliche Arbeit sollten wir schätzen. Sie 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. Besonders positiv ist auch das Engagement der „neuen“ Mitglieder. Euer MIWI (Red.)



Ein Betriebsausflug 1962. Redakteur = 3.von links



## Impressum und Titelbild

### Herausgeber & Redaktion

ECURI Aix-la-Chapelle e.V. DMV, Aachen

Michael Winnen, Schultenhardtstr. 11, 58093 Hagen

email: [michael.winnen@gmx.de](mailto:michael.winnen@gmx.de)

### Beiträge und Fotos durch:

Rolf Döhring, Karl von Hoegen, Rainer Keuser, Jürgen

Kirschbaum, Udo Kogel, Krzysztof Konik, Martin Landrock, H.Lautermann, Hans Münster, Thomas Oberle, Martin Schunk, Bernhard Stein, Rolf Tiggemann, Michael Winnen

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

**Druck:** WINNEN-Metall GmbH & Co KG, Iserlohn / Stolzenberg Druck GmbH & Co KG, Is.

Das Ecurie-Info ist eine Dokumentation über Aktivitäten und Vergangenes. Es soll den Leser erfreuen und ist ideell wertvoll. Das Club-Info erscheint in unregelmäßigen Abständen kostenlos für Mitglieder, zukünftige Mitglieder und Sponsoren. Gegen eine freiwillige Zahlung des Selbstkostenpreises von 10 € ist das Club-Info auch für Externe erhältlich.

Bisher erschienen: Ecurie-Info I- IX ab 2008 mit den Mottos: **Alt trifft neu, gestern und heute, conservare, transportare, Honorare, Legare, Curare, Navigare, reparare.**

### Titelbild:

**Oben: Carlos Sainz parkt beim Race of Champions am Ring 1989 seine Celica 4WD auf der Leitplanke. So viel zum Motto „reparare“.**

Zum Logo: Aachen ist nicht nur die Stadt des 1-PS-Sports, sondern auch des Mehr-PS-Sports! Übrigens beinhaltet unser Club-Logo die gleichen Farben wie der AC-Adler.

**Unten: Schauff-Hörber können's auch: Bei genauer Betrachtung hat der AUDI 80 gerade einen Roll over hinter sich ( RKA 1980) :**

**Die paar Knitter im Dach sind reparabel ! So viel zum Heft-Motto ! „reparare“ !**

**Dieser Ausgabe liegt als loses DIN A4-Blatt ein bemerkenswerter Beitrag von Christian Lindner bei, den ich so gar nicht von ihm erwartet hätte. Red.**

### 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 2016



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

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

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

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

**Design. Gesch.f.: Martin Landrock**  
Oppenhoffallee 133b  
52066 Aachen  
Tel. 0151 15777796  
[graland@icloud.com](mailto:graland@icloud.com)

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

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

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

Vielleicht demnächst wieder  
in AC oder in Aldenhoven..?



Quizfrage: Was ist  
das? Auflösung S. 32



**Ein großes Danke an alle:** Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahr 2016 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 19. Int. Oldtimer-Rallye Aachen und der 6. Ausfahrt sowie der Rallye Köln-Ahrweiler 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. Tatkräftig unterstützt wurde der Vorstand von Thomas Oberle (Homepage), Martin Landrock (HP, Flyer und Oldtimer-Rallye) sowie Familie Lautermann. Und bitte schon Termin vormerken: **Sonntag 25. Juni 2017 Ecurie-Rallye** !. Für das Jahr 2017 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber auch eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2017 und Spaß mit allem, was 2, 3 oder 4 Räder hat..... Der Vorstand



Möge dem Vorstand und unserem Club immer ein guter Stern leuchten

(copyright: Dr.Rolf Tiggemann)



# Euregio-Classic-Cup 2016 und Meisterfeier 19.11.2016 auf Gut Schwarzenbruch



L: Ecurie-Mannschaft 1. beim Gold-Race Indeland am 13.8.16

Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** etabliert sich in seiner 9. Runde als beste Oldtimer-Serie im linksrheinischen Raum. Es werden auch externe Veranstaltungen gewertet, welche nicht Mitglied im ECC sind. Da nur die 6 besten Ergebnisse eingehen, rückt die Spitze mit Punkten eng zusammen. Konstant gute Ergebnisse sind Voraussetzung f. gute Endplatzierungen. Deutsche starten zwar in B, auf deutscher Seite sind NI- und B-Fahrer eher selten. Warum eigentlich?



L.o.: Die reichlichen Pokale.

R: V.l.n.r.: „Prefinale“ Vorbereitungsarbeiten m. großem Engagement für d. ECC-Feier durch Dieter Heinen, Klaus Jansen, Jan Meesters, Rainer Keuser. (vor d. Ereignis fotografiert) Allein in der Vorbereitung der Feier steckt eine Menge Detailarbeit und zeitlicher Aufwand. (z.B. Einladungen, Buffet, Musik, Fotowand und Pokaltisch, Tischschmuck etc..... )

Der Dank geht hiermit an den ECC-Vorstand.

R.u.: Siegerauto Meinhard u. Marvin Rittmeier aus der Kategorie Tourensport.



Sieger Meinhard und Marvin Rittmeier

Platz 1 - Meinhard & Marvin Rittmeier  
Sieger Kategorie Tourensport



Durch die Blume



# Euregio Classic-Cup 2016 (Pflichtläufe 1-3= die 3

besten Ergebnisse aus allen Läufen der EEC-VG, Kürl. 1-3= die 3 besten aus allen übrigen Läufen, insges. 48 Bewerber)



Nr.	Name	Wohnort / Club	Pflichtlauf 1	Pflichtlauf 2	Pflichtlauf 3	Kürlauf 1	Kürlauf 2	Kürlauf 3	Gesamt Punkte	Platz
45	Rätmeier, Martin	MSC Düren	11,8558	11,7944	11,7574	11,5091	12,7778	10,7010	68,4023	1
46	Rätmeier, Michael	MSC Düren	11,8558	11,7944	11,7574	11,5091	12,7778	10,7010	68,4023	1
26	Brasel, Artur	Thunder-Mountain-Classics	11,78571	11,49899	11,31420	11,28502	13,27776	10,55963	67,34241	2
17	Kulz, Ernst-Wilf.	MSC Heiligenhaus	11,78571	11,46009	11,31420	11,28502	12,87778	10,58063	67,34241	2
42	Gockels, René	AC-Eschweiler	12,10000	11,88171	11,47143	11,18883	12,84238	10,21000	67,23933	3
43	Gockels, Tina	AC-Eschweiler	12,10000	11,85171	11,47143	11,18883	12,84238	10,21000	67,23933	3
23	Schweier, Klaus	MSC Dülken	11,28033	11,18700	11,11000	11,36667	11,03882	10,47778	66,85704	4
22	Kremer, Alexander	MSC Dülken	11,28033	11,18700	11,11000	11,36667	10,87778	10,28882	66,58449	5
1	Sten, Bernhard	MSC-Höfen	11,26341	10,87778	10,89288	10,43000	10,82343	10,48000	65,18982	6
2	Sten, Eva-Maria	MSC-Höfen	11,26341	10,87778	10,89288	10,43000	10,82343	10,48000	64,75874	7
14	Lauenmann, Clara	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,20143	10,31681	10,22000	10,47500	9,73768	9,71345	61,70726	8
13	Lauenmann, Hans	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,20143	10,31681	10,22000	10,47500	9,78768	9,62915	61,45293	9
19	Großweik-Landrock, Carina	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,00270	10,52857	10,28889	9,24313	9,50000	9,54933	59,61192	10
18	Landrock, Miriam	Ecurie Aix-la-Chapelle	11,00270	10,52857	10,28889	9,24313	9,50000	9,54933	59,61192	10
31	Kauer, Rainer	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,21429	9,66000	9,22222	11,25000	10,16667	9,70129	58,99596	11
51	Berger, Daniel	Eikrath	10,60000	10,58000	10,27125	9,90000	9,00429	7,70443	58,19199	12
50	Berger, Marcel	Köln	10,48000	10,23000	10,27125	9,50000	9,00429	7,70443	58,19199	12
10	Müller, Petra	MSC Aachen	10,72031	9,25000	9,25040	10,82144	9,31667	7,94444	58,30028	13
44	Derondeau, Klaus	DMC, Düren	10,52037	9,81973	9,07507	9,98933	9,34432	7,93794	56,29916	14
9	Müller, Mario	MSC Aachen	9,25000	9,25040	9,22507	10,47143	9,91667	7,94444	53,89354	15
20	Oberle, Claude	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,26498	10,24745	9,41100	9,20016	9,10568	9,00385	53,26395	16
21	Oberle, Thomas	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,26498	10,24745	9,41100	9,20016	9,10568	9,00385	53,26395	16
47	Kwak, Joachim	Scuderia Classica Euregio	11,16714	10,14444	9,22182	7,89222	7,30752	6,60000	53,25275	17
41	Vinckel, Will	AC-Eschweiler	9,89540	9,58400	9,60000	10,00000	9,44444	9,11394	52,80516	18
35	Hörber, Walter	Ecurie Aix-la-Chapelle	10,21429	9,82252	9,40122	10,19887	7,72557	9,46495	50,45593	19
40	Wälzli, Peter	FART, Aachen	10,53333	10,40351	9,70343	7,88031	6,90000	6,70410	50,07551	20
7	Heilmann, Rolf	Thunder-Mountain-Classics	10,28000	9,52916	9,91910	7,86900	7,82274	9,47994	48,45584	21
8	von Hoegaan, Karl	Ecurie Aix-la-Chapelle	1,82375	9,50714	7,94034	9,50000	7,20313	9,28999	48,30193	22
3	Kidemann, Marc	Scuderia Classica Euregio	9,27143	9,28000	9,55916	10,40000	9,78887	9,42141	47,14947	23
5	Krimmsoch, Ernst	MSC Dülken	12,21000	7,20000	1,21000	15,48428	9,43358	7,56217	47,12979	24
6	Keuzgens, Heinrich	Mercedes W123 Club	9,41340	4,54781	4,46633	9,20000	1,29000	0,99000	19,28307	38
56	Oberle, Anabeln	Ecurie Aix-la-Chapelle	6,40000	9,28936	9,28919	0,00000	0,00000	0,00000	14,14474	39
16	Alfmann, Ingrid	Capn Club Deutschland	4,75149	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	NIW	0
15	Behr, Hans-Jürgen	Capn Club Deutschland	7,11970	0,00000	0,00000	1,48256	0,00000	0,00000	NIW	0
52	Budwig, Ingo	Langerwehe	6,72260	8,29931	0,00000	9,02708	0,00000	0,00000	NIW	0
49	Hartmann, Raimund	MSC Dülken	9,91000	8,47950	0,00000	9,32857	9,43333	9,29100	NIW	0
30	Jansen, Klaus G.	Thunder-Mountain-Classics	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	0,00000	NIW	0
38	Reepel, Michael	DMC, Düren	4,24038	0,00000	0,00000	6,41541	4,79194	0,00000	NIW	0
9	Rütz, Wolfgang	Geldern	9,88071	0,00000	0,00000	9,50000	9,29900	7,84000	NIW	0



Felgenreparatur praktisch



Mercedes-Fans bei der Oldtimer-Rallye Aachen 2016





## JHV Ecurie 23.1.16 (Clubmeisterschaft 2016 s. S.34)

Am 23. Januar 2016 fand bei Grief in Oberforstbach die Jahreshauptversammlung mit Ehrung der Clubmeister des Jahres 2015 statt. Die JHV war gut besucht. In gemütlicher Atmosphäre konnte das Programm ( Jahreshauptversammlung und Clubsiegerehrung) bewältigt werden. In Gesprächen wurde auch deutlich, daß sich viele neu gewonnene Mitglieder bereits stark im Club engagieren und das Clubbild in Zukunft positiv beeinflussen werden. Mit Beamer-und Fotobeiträgen sorgte Rainer Keuser für lockere Abwechslung.

Im nächsten Jahr, am 21.1.2017 stehen wieder Vorstandswahlen an.



Clubmeister Sportjahr 2015



01/23/2016 20:46

L.: Präses Rainer zieht Resumee über das vergangene Jahr mit Bilder-Schau.

„Reparare“ am Image: Auf der HV 2015 wurde beschlossen, allen Clubmitgliedern die Einschreib-Gebühr (25,-) für d. ECC bei Teilnahme von mind. 2 Veranstaltungen. zu erstatten. - Das Erscheinen des Namens „Ecurie“ sollte so oft wie möglich vorkommen, um uns präsent zu zeigen, so wie es früher auch war.



01/23/2016 23:45

Endlich hatten wir einen Raum für uns selbst, ohne, daß andere Gäste störend den Saal durchqueren oder ungewünschte Musik den Raum erfüllte. Wir gehen wieder dort hin.



# Hans-J. Kirschbaum , Saison 2016 mit Enkel Kevin Schepeler



## Kevin schreibt uns:

In diesem Jahr durfte ich alle Orientierung alleine machen. Chinesen gingen sehr gut. Vor den Karten hatte ich Angst. Hat aber gut geklappt. Am Jahresanfang habe ich

bei Leuten in Ostwestfalen einen Beifahrerlehrgang gemacht. Ein 3. Platz in der Klasse und 5. Gesamt gelang in Herford, in Ahaus 4, in Lüdenscheid 4. Und wieder im Gesamt unter den ersten Zehn. Bei der Sälzer Klassik in Thüle gab es einen 8. im Gesamt von 43 trotz ein paar Fehlern. So habe ich Opa bei der Cherusker drei mal in die falsche Richtung geschickt. Na ja, rechts und links kann man ja mal verwechseln. Ich hoffe, dass es 2017 besser wird. In der DMV - Classik Meisterschaft bin ich 10. geworden. Im ADAC-Classic Revival-Pokal holte ich Platz 20. Und ich hoffe auf eine gute Platzierung bei der Landesgruppe Niederrhein. - Da kann man nur wünschen: Weiter so ... (Red.)



O., ul. u. o.r.: Carina und Martin Landrock auf ihren Porsche beim Punktesammeln für den ECC – am Ende wird zusammengezählt - Alte Rallyeweisheit: 10. Gesamt im ECC und 2. der Clubmeisterschaft



U.r. Oberles' Einsatzfahrzeug f. Eupen





# Brennende Autos - meist in Großstädten



Brandanschlag am 20. Mai 2016: Der Audi Q5 der Hamburger Jörn Wiemann (links) und Amin Huschi ist Schrott

Anschläge auf Luxusautos

## SIE BRENNEN WIEDER

Wer stoppt die Feuerteufel? Zwei Opfer berichten über den Wahnsinn der Zerstörung

**S**IEBEN ANSCHLÄGE in Fürstentfeldbruck sollen aufs Konto eines Serientäters gehen. Die letzten drei Autos brannten Mitte August, darunter ein Mercedes E 200 und ein Audi 100. Der Sachschaden in allen Fällen wird auf 100 000 Euro geschätzt. Einen Monat zuvor hatten Unbekannte in Berlin 17 Autos in einer Nacht angezündet, zehn Anschläge schreibt man Linksautonomen zu. Trauriger Rekord: Mit 213 Fällen in der Hauptstadt wurde die Zahl von 2015 schon jetzt übertroffen. Neben politisch motivierten Tätern gibt es laut Polizei auch Pyromanen und Trittbrettfahrer.

Im Fall des Audi Q5 von Jörn Wiemann und Amin Huschi aus Hamburg macht die Sonderkommission für Brandermittlung die linksradikale Szene verantwortlich; erkennbar sei das am typischen Brandsatz. Das Fahrzeug ging im Mai in Flammen auf – der Motorraum abgefackelt, eine Reparatur würde 29 000 Euro kosten. In der selben Nacht brannten noch zwei weitere

Wagen, alles sogenannte Luxusautos. „Was für ein Wahnsinn!“, sagt Jörn Wiemann. „Als würde danach keiner mehr einen Neuen kaufen. Im Gegenteil: Vor allem die Umwelt treffen die Chaoten damit! Die Fahrzeuge sind gut versichert. Die Geschädigten besorgen sich einen Neuwagen, bei dem neue Ressourcen geschluckt werden. Eine miese Ökobilanz!“

Natürlich war auch Amin Huschi klar, dass der Q5 zu den gefährdeten Modellen zählt, daher hat er einen Tiefgaragenstellplatz. Doch wegen einer montierten Dachgepäckbox passte der Wagen in dieser Nacht nicht hinein und blieb draußen stehen.

Der Q5 war eigentlich kein Wunschauto von Wiemann und Huschi gewesen, aber die erste Besichtigung überzeugte beide von Design und Komfort. Ein Traumauto auf den zweiten Blick. Amin Huschi zieht Bilanz einer sinnlosen Tat: „Sicher haben der oder die Täter gedacht, sie haben einem das Auto verbrannt, der egozentrisch und nur auf Profit aus ist. Tatsächlich haben wir den Q5 am Tag des Anschlags gebraucht, um Leute zu einem Netzwerktreffen der Initiative ‚Viva con Agua‘ zu bringen. Umweltfreundliche Fahrgemeinschaft, eine Aktion für den guten Zweck – prinzipiell ist das eher links. Und dann zünden Idioten einem das Auto an! Das ist schon paradox!“

  
**Jeder fünfte Brandanschlag in Hamburg gilt als politisch motiviert.**



**SCHREIBEN SIE UNS**

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen? **AUTO BILD**, Brieffach 55 70, 20350 Hamburg  
E-Mail: [redaktion@autobild.de](mailto:redaktion@autobild.de)  
Stichwort: **Brandanschläge**



15. August 2016: In Fürstentfeldbruck gingen in einer Nacht drei Autos in Flammen auf

# 19. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 26.6.2016 und 6. Int. Ausfahrt



L.: Eschmann/Eschmann auf Strecke m. MB 190 Bj 1956; O.r.: Stein/Stein

Ecurie Aix-La-Chapelle *DMV Motorsport 3/16*

## 19. Int. Oldtimer-Rallye Aachen

Nach der Teamvorstellung um 9.30 Uhr bei Jacobs Automobile Aachen in Aachen-Brand konnte der Präsident der Ecurie Aix-La-Chapelle, Rainer Keuser, 87 Teams auf die Reise schicken.

Die Kategorie Tourensportler hatte tells knifflige Fahraufträge auf Kartendruckern im Maßstab 1:25.000 zu lösen, während die Teilnehmer der „Genießer“-Ausfahrt sogenannte Chinesenzeichen ohne Kilometrierung entziffern mussten. Mittagspause war in Erkenstreu. Kontrollen im Verlauf bestätigten die Einhaltung der Idealstrecke und kleine Wertungsprüfungen sorgten für Strafpunkte. Trotz des am Nachmittag einsetzenden Regens wurde der schöne Streckenverlauf von allen Teilnehmern gelobt. Am Nachmittag trafen die Rallyeteams wieder wohl behalten bei Jacobs in Aachen-Brand ein.

Ein Chevrolet Special Deluxe von 1941 in Police-Aufmachung von Mario und Robin Müller war das älteste Fahrzeug bei der Oldtimer-Rallye



Einige der automobilen Schätze standen jedoch förmlich unter Wasser und mussten nach dem Ziel erst einmal trocken gelogt werden. Den Siegerkranz der Oldtimer-Rallye Aachen durften sich einmal mehr Rene Göbbels/Tina Stange umhängen lassen und fuhren somit wichtige Punkte für den Euregio-Classiv-Cup ein.



Den Gewinn der Ausfahrt ließ sich das junge Nachwuchsteam Marcel Berger und Daniel Berger nicht nehmen. Der Damenpreis blieb in Aachen bei Christl Kinkartz/Martina Niewera mit ihrem Triumph TR 4 A, Baujahr 1967.

Als ältestes Fahrzeug wurde ein Chevrolet Special Deluxe von 1941 in Police-Aufmachung von Mario Müller mit Sohn Robin Müller (9 Jahre) aus Herzogenrath ebenfalls geehrt. Der Mannschaftspreis ging nach Eschweiler.

Text und Foto: MICHAEL WINNEN  
www.ecurie-Aachen.de



# 19. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 26.6.2016 und 6. Ausfahrt



O.r.:  
Claudia bei  
der Arbeit

L: Aachener  
Zeitung

L.u.  
Diskussionen über  
Fahrtaufträge-  
keine Chance  
beim  
Fahrtleiter

U.r. Karl an  
Start-ZK

Heute wird man so manchen Oldtimer durch Aachen und sein Umland kurven sehen. Der Aachener Motorsportclub Ecurie Aix-La-Chapelle veranstaltet die 19. Internationale DMV-Oldtimer-Rallye Aachen. Start (ab 9.15 Uhr) ist bei Jacobs Automobile Aachen in der Neuenhofstraße. Mit Nr. 1 wird diesmal die Familie Bachmann aus Aachen auf ihrem BMW 700 Cabrio aus dem Jahre 1963 auf die schöne Strecke gehen. Das älteste Fahrzeug nach dem jetzigen Stand der Nennungen ist ein Mercedes 190 aus dem Jahre 1956 von der Familie Eschmann. Insgesamt erwartet man ca. 90 automobile Kostbarkeiten, die mindestens 30 Jahre alt sind. Während die Rallye mit einigen „sportlichen“ Prüfungen auf der Strecke aufwartet, ist die Ausfahrt eher für Genießer und Einsteiger gedacht, so der O-Ton von Präsident Rainer Keuser. Viele Teams fahren auch um Punkte in der Euregio-Classic-Cup-Meisterschaft 2016, wieder wohl behalten bei Jacobs in Aachen-Brand, Neuenhofstraße ankommt. Zuschauer und Gäste sind herzlich willkommen. Mehr Infos: [www.ecurie-aachen.de](http://www.ecurie-aachen.de)  
Fotos: privat



Klärungsbedarf



DGS-photo

# 19. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 6. Ausfahrt



O.l.: Glückliche Gesichter im Ziel trotz Regen.  
O.r.: Diskussionen und Warten auf Ergebnisse  
L.Mi.: Vater Mario Müller und Sohn Robin (9) auf ältestem (Polizei-)Auto  
Mi: Damenpreis f. Christel Kinkartz und Martina Niewera auf TR4

Helferfrühstück 31.7.2016





## In Memoriam Hanno Menne

### Der Lohn für viele Mühen

Erfolgreiche Motorsportler des Aachener Bezirks geehrt

Baesweiler. — Nun schon zum fünften Male veranstaltete der Motorsportclub Baesweiler einen großen Unterhaltungsabend mit Künstlern aus Funk und Fernsehen, in dessen Verlauf auch die Siegerehrung im Gesamtergebnis der Meisterschaftsläufe der Interessengemeinschaft der Motorsportclubs im Bezirk Aachen vorgenommen wurde.

16 Clubs gehören der IG Aachen an. In zehn Orientierungsfahrten, mit strengen Regeln und begrenzten Teilnehmerzahlen, kämpften die Motorsportler auf schwierigen Fahrtstrecken von 100 bis 120 Kilometern um Sieg und Placierung. Es ging dabei um Ehrenpreise, noch mehr aber um wertvolle Punkte für die IG-Meisterschaft. Herausragend in den Schwierigkeiten für Fahrer und Fahrzeug die harten Bedingungen und Anforderungen bei der „Stolberger Winterfahrt“ des MSC Stolberg, die „Nachtfahrt um die silberne Kurbelwelle“ der Ecurie Aix-la-Chapelle und der 6. Rur-Wurm-Kurs, eine Tagesfahrt des MSC Baesweiler, bei der es sogar einen Totalschaden gab. Entscheidend für die Meisterschaft war aber der vom GMC Walheim arrangierte „Eifelkurs“ als letzter Wertungslauf.

Neben diesen Orientierungsfahrten wurden aber auch auf asphaltierten Parkplätzen großer Kaufhäuser sogenannte Geschicklichkeitsturniere und Slalomfahrten ausgetragen, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen. Auch dabei ging es um Meisterehren in einer besonderen Wertungsklasse.

Bei Teilnahme zahlreicher Motorsportler aus dem ganzen Bezirk Aachen, unter denen sich auch der Vorsitzende der Landesgruppe

Rheinisch-Westfälisches Industriegebiet, Hans von Homeyer, befand, nahm IG-Vorsitzender Hans Birnbaum unter Assistenz von Arno Dackweiler die Ehrung der Sieger vor und überreichte ihnen den Meisterpokal der Interessengemeinschaft.

Das Ergebnis der Meisterschaft 1970: Gruppe I (Orientierungsfahrten — Fahrer): 1. und damit Meister Karl-Heinz Zander vom Ecurie Aix-la-Chapelle (58 Pkt.), 2. Rolf Laufs, GMC Walheim (54), 3. Hans Münster, Ecurie Aix-la-Chapelle (43), 4. Willi Höffgens, Ecurie (41) und 5. Mathias Schnitzler, GMC Walheim (40).

Gruppe II (Orientierungsfahrt — Beifahrer): 1. und Meister Hanno Menne, Ecurie Aix-la-Chapelle (58 Pkt.), 2. Hermann Westhoff, MSC Aachen (55), 3. Rudi Schilder, GMC Walheim (54), 4. Fred Schilder, GMC Walheim (45), 5. Josef von Wirth, MSC Baesweiler (42).

Gruppe III (Mannschaften — Orientierung): 1. TC Bardenberg (37 Pkt.), 2. Ecurie Aix-la-Chapelle II (34), 3. Ecurie I (28), 4. MSC Baesweiler (23) und 5. GMC Walheim I (19).

Gruppe IV (Geschicklichkeitsturniere und Slaloms): 1. und IG-Meister Josef Schumacher, MSC Aachen (27), 2. Leo Claassen, MSC Oberbruch (25), 3. Rolf Weyer, PMC Aachen (12).

Besonderen Beifall erhielt das älteste Mitglied im Deutschen Motorsport-Bund, der 73jährige W. Schultheiß aus Düsseldorf, der mit seiner schweren Beiwagenmaschine fünfmal Deutscher Meister in der Touristikkategorie war und erst vor wenigen Monaten noch quer durch Rußland fuhr. bb



IG-Vorsitzender Hans Birnbaum (links) überreichte die Pokale an die Meisterfahrer.

# Memoria tenere Hanno Menne



## Motorsport-As Menne tot



Der in Motorsport-Kreisen weithin bekannte Aachener Rallye-Fahrer Hanno Menne (unser Bild) kam in der Nacht zum Samstag bei einem schweren Unfall in Ludweiler in der Nähe von Saarbrücken ums Leben. Auch Dieter Scholl, der Frankfurter Team-Gefährte des 30-jährigen, der den Opel Kadett auf einer Sonderprüfung zur Saarland-Rallye steuerte, war auf der Stelle tot, als der Wagen bei Tempo 140 von der Straße kam und gegen einen



Hanno Menne (Aachen)

Opel-Foto 3971

## Gute Plätze für Hanno Menne und Tino Schunk

### Aachener Lizenzfahrer bei der Rallye-Meisterschaft

Fast die gesamte deutsche Fahrerspitze traf sich zur Internationalen Rallye Rüsselsheim, dem ersten Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft.

Opel scheint BMW nun mit Recht den Kampf angesagt zu haben, aufgrund der hervorragenden Placierungen im letzten Jahr auf internationaler Ebene, denn Vertragsfirmen wie Steinmetz und Irmscher schickten eine ganze Armada qualifizierter Spitzenfahrer an die Front. So standen die Fahrer Röhl, Miersch, Zweibäumer, Hainbach und der Schwede Lars Carlson nicht per Zufall auf der Startrampe.

Nicht so bekannt, aber kaum schlechter, gingen auch die Aachener Lizenzfahrer der Ecurie Aix-La-Chapelle Hanno Menne und Tino Schunk mit ihren Fahrern J. Lamers (Köln) und H. W. Dietz (Lang-Göns) bei schwierigsten Wetterbedingungen an den Start. Nachdem man 700 km durch die Rhön und den Taunus abgespült und 6 Sonderprüfungen und 14 Spezialstappen bewältigt hätte, standen Röhl/Berger (Opel Ascona Gr. 2) als Gesamtsieger fest, Miersch/Fröhlich, Hainbach/Biebinge fuhren als zweite bzw. dritte durch das Ziel, H. W. Dietz/Tino Schunk (BMW 2002 TI Gr. 1) und J. Lamers/H. Menne (Ford Escort) belegten in der Klasse Platz zwei und drei und sammelten somit die ersten wichtigen Punkte zur Meisterschaft.

Wem die Unkosten für die Rallye Monte Carlo zu hoch waren, der

fuhr eben vier Wochen später die Rheinisch-Bergische Winterrallye in Wuppertal. Denn eins hatten beide Veranstaltungen gemeinsam, viel Schnee und Eis, eine blockierte Anfahrt zu einer Zeitkontrolle durch ein paar zu wilde Schneehasen, die geknütt den Wagen in einige Schneeverwehungen einparkten. Zahlreiche Teilnehmer wurden somit aus der Wertung genommen, da es ihnen nicht mehr möglich war, in der gegebenen Zeit die Kontrolle anzufahren.

Als Entschädigung versprach man den Betroffenen einen Start zu ermäßigten Preisen im nächsten Jahr. Darunter fielen auch die Teams der Ecurie Aix-La-Chapelle, Michael Wienen/Jürgen Böhmer und Wolfgang Ollfisch/René Ollfisch, die bis dahin sehr gut im Rennen lagen. Glück dagegen hatten ihre Teamkollegen Richard Bauermann/Dieter Schulte, die von insgesamt 90 gestarteten Teilnehmern zu den 23 gehörten, die in Wertung die Rallye beenden und einen ausgezeichneten fünften Platz in der Klasse belegen konnten. Besonders erwähnenswert ist, daß Dieter Schulte seine erste Rallye bestritt und gleich eine Goldmedaille mit nach Hause nahm. Die Ecurie bewies, daß sie auch zur Schnee- und Eiszeit zu den führenden Klubs in NRW zählt.

### L.: Text von Autogrammkarte:

Hanno Menne (Aachen) Opel-Foto 3971  
geb. 20. 08. 1947; Buchhändler; Rallye-Beifahrer seit 1967;  
Dt. Meister 1976; Hobbys: Reisen  
Autogramm-Adresse:  
Opel Euro Händler Team  
Postfach  
6090 Rüsselsheim



U.R.: Warmbold/Menne Gesamtsieg auf Toyota 2000 GT Gr.B bei der Int. Sachs-Winter-Rallye 6.-8.2.1976, 1. Lauf zur DRM 1976, nach Ausfall von Röhl/Pitz vor Smoley/Geistdörfer (Kadett GT/E Gr.B u. Schewe/Druba (Porsche Carrera Gr.A sowie Kulläng/Anderson (Kadett GT/E Gr.A)



## MIWI's Rallyesaison 2016



R.o.: Erste Feuerfest-Rallye von Max mit MIWI 13.3.16 in Kempenich, WP 1 Hausten.



L.o.: mit RA Martin Kotzott bei der Reckenberg-Rallye 35. Mit Anwälten im Rallyeauto fühlt man sich viel sicherer. Man weiß ja nie..... beim DMSB



L.: 2.4.2016  
Westerwald-Rallye  
Altenkirchen ,  
RA Jan Brkowskis  
erste Rallye,  
Mitsubishi EVO IV,  
Gruppe CTC  
(Classic Touring  
Cars)

U.r.: Siegerland-  
Classic am 28.8.2016  
mit Michael Krupke,  
in Sport-Klasse mit  
BMW 02 tii , 6.von 12  
Kl., aber fairer Sport.

L.u.: Erstmals als Co bei der Rallye 70 „Auf nach Melsungen“ mit „Ziehsohn“ Felix Engels im eigenen EVO IV CTC-Klasse, 20 i Ges. : Ganz neue Erfahrungen mit 65 !





# Rallye Köln-Ahrweiler 2016, auch aus Sicht der Helfer



L.o.: Serviceplatz in Meuspath bei Gerd .  
 V.L.n.R.: Sven (Service Fa. Ruck), Rainer Keck (schnellster Evo-Fahrer D. auf Schotter, Dieter Walterscheid, Gerd Hüppen als Co, Heribert Cramer (Veranstalter), Miwi  
 R.o: MIWI/Gerd WP Reifferscheid

Traditionsgemäß helfen jedes Jahr zahlreiche Ecurie-Mitglieder als Streckenposten auf der vorletzten WP Heckenbach-Ramersbach, welche auch schon seit Jahren von Kalle Breidbach (MCR Roetgen) geleitet wird. Es ist eine der schönsten und längsten Start/Zielprüfungen. Wenn der Vorbeter hier aus dem Rhythmus kommt, ist der Spaß vorbei. Ebenso Tradition ist das anschließende Treffen der Ecurie mit Abendessen im „Wurstkessel“ bei Conny. Für die, die übernachten, zeigt sich am Sonntag Morgen ein wieder friedliches Ahrtal im November-Sonnenschein.



## Restaurant „IM WURSTKESSEL“

Für Freunde der regionalen Küche mit einem Hauch saisonaler Raffinesse 3/2016

Im schönen Kreuzberg in der Ballhofstraße liegt das Restaurant „Im Wurstkessel“. In dritter Familiengeneration führen Heind und Conny Schmitz das Haus, dessen Gründung als Restaurant auf das Jahr 1967 zurückgeht. In der lat.

Im kommenden Jahr feiern nicht nur Mann Heind und ich unser 20-jähriges Jubiläum als Inhaber des Restaurants, und gleichzeitig das 50-jährige Bestehen des Hauses. Da möchten wir heute schon unsere Gäste auf einen Besuch im Jubiläum-Jahr einladen“, gibt Conny Schmitz ihren Wortfreude Ausdruck.

Weder Name „Im Wurstkessel“ verriet, liegen die Wurzeln des Hauses in einer Metzgerei, die in den frühen 40er Jahren als letzten Jahrmarkts im selben wunderschönen Fachwergebäude, in dem heute das Restaurant Inhabert ist, von Großvater Schmitz eröffnet wurde.



## Aus MIWI's Kramkiste



O.I.: So sah 1968 noch der Flughafen Düsseldorf aus, vom Flugfeld aus fotografiert: harmlos und angenehm für Passagiere

M.I.: Der Redakteur ( gerade 17, neben 300 SE) wußte noch nichts von der Ecurie. Mit Besuch aus Norwegen (o.r.) vor dem MB 300 SE von „Whisky Willi“ ,wie man den späteren B.-Kanzler Willi Brandt schon mal nannte.

„Aber irgendwann muß der doch zu seinem Auto kommen“. (l.u.) Auch konnte der Redakteur noch nicht wissen, daß er 40 J. später mal selbst so ein „Bonzen-Auto“ Typ W 109 haben würde.



# EVO - Inbegriff des Rallyeautos...

zum Rallye-Fahren gebaut und homologiert.



Mitsubishi Carisma GT Evo VII

**AUTOS OHNE WERTVERLUST**

## Eine Limo mit Rallye-Genen

Selten und wild: Die Preise für den Mitsubishi Carisma GT Evo VII ziehen an, billiger wird er nicht mehr



Trotz gleichen Namens hat der Evo VII nichts mit dem Carisma gemein. Er basiert auf der Lancer-Limousine

### Mitsubishi Carisma GT Evo VII

So schnell, wie der Evo um die Kurven karhelt, mussten Fans auch beim Kauf sein. Gerade 250 Exemplare kamen über den Importeur nach Deutschland. Wie bei dieser Fahrzeuggattung üblich, dezimiert sich der Bestand auch noch selbst. Wer einen guten findet, sollte wieder schnell zuschlagen.

#### PREISSPIEGEL IN EURO



Quelle: Schwabe, AUTO BILD; Preisentwicklung Mitsubishi Carisma GT Evo VII. Bejahr 2001-2004, TÜV neu, unfrei

**D**EN FLÜGEL kennen Sie schon? Irrtum. Das war der Subaru Impreza (Heft 26/16). Hier kommt sein direkter Konkurrent von der Rallyepiste: der Mitsubishi Lancer Evo VII. Pardon, in Deutschland hieß er ja Carisma GT. Auch wenn ihn rein gar nichts mit dem braven Kompaktbruder verbindet.

Unter der Haube aus Aluminium steckt feinste Rallyetechnik. Dank zweistufiger Turboaufladung leistet der Vierventiler 280 PS bei 6500/min. Schon bei 3500/min liegt das maximale Drehmoment von 383 Newtonmetern an. Bei niedrigen Drehzahlen fehlt es etwas an Durchschlagskraft, dafür hängt er obenrum umso gieriger am

Gas. Permanenter Allrad sichert perfekte Traktion auf jedem Untergrund. Dabei unterstützt auch das Mitteldifferenzial, bei dem elektrohydraulisch die drei Stufen „Schnee“, „Schotter“ und „Asphalt“ zugeschaltet werden können. Nur das konventionelle Fünfganggetriebe wirkt in diesem PlayStation-Ambiente ein wenig altbacken. Und: Wer die Talente auskostet, muss mit Verbräuchen jenseits der 20 Liter rechnen. Auch die manuell zu betätigende Ladeluftkühlung verlangt häufig nach frischem Wasser. Etwas Abkühlung kann dann aber auch dem Fahrer nicht schaden, schließlich liefert der Evo VII reines Adrenalin und hochkarätige Rallyetechnik.



Kaninchendraht, Pommes-Theke und Kuchenblech-Kennzeichen. Dezent sind andere Autos



Braves Lancer-Cockpit, aaber: dieses Lenkrad! Und die Zusatzinstrumente an der A-Säule!



Diverse Modifikationen machen aus dem braven Carisma-Motor einen bösen Wolf



# Aus Audi Typenatlas Marc Bongers, Verlag Delius Klasing 2002

Ist das jetzt sexistische Werbung, welche (und nicht nur das) Heiko Maas uns am liebsten verbieten möchte? - Mir gefällt die alte Audi-Werbung. (Red.)

## AUDI 80

Der Audi 80 GL unterscheidet sich schon optisch von der Basis- oder der L-Ausführung. Im Kühlergrill sind Halogen-Doppelscheinwerfer eingebaut. Ein Wulst auf den Stoßfängern, Zierleisten an den Radausschnitten und eine verchromte Auspuffblende setzen weitere visuelle Akzente. Zusätzlich zur L-Ausstattung besitzt der Audi 80 GL Stahlgürtelreifen der Dimension 155 SR 13, einen Bremskraftverstärker, einen stärkeren Generator mit 630 Watt, eine 45 Ah Batterie, einen abschließbaren Tankdeckel, Strukturvelours-Polsterstoffe und eine Wisch-Wasch-Automatik der Scheibenwischer mit Intervallschaltung. Der mit einem Fallstrom-Registervergaser bestückte 1,5 Liter Motor leistet 85 PS. Ab September 1976 steigt der Hubraum auf 1,6 Liter, die Leistung bleibt unverändert. Mit dem Facelift im Herbst 1976 ändert sich auch die Typenbezeichnung des Audi 80 GL in Audi 80 LS und Audi 80 GLS. Preis 1975 4-türig: 12.470 DM. Stückzahl: GL: 85.456, GLS: 91.511.

### TECHNISCHE DATEN

<b>Modell:</b>	80 GL, ab MJ 1977: 80 LS, 80 GLS
<b>Bauzeit:</b>	MJ 1973 bis MJ 1978
<b>Motor:</b>	4-Zylinder-Reihenmotor
<b>Hubraum (cm³):</b>	1470
ab MJ 1976:	1588
<b>Bohrung x Hub (mm):</b>	76,5 x 80
ab MJ 1976:	79,5 x 80
<b>Leistung (kW/PS):</b>	63/85 bei 5800 1/min
ab MJ 1976:	63/85 bei 5600 1/min
<b>Drehmoment (Nm):</b>	123 bei 4000 1/min
ab MJ 1976:	127 bei 3200 1/min
<b>Verdichtung:</b>	9,7 : 1
ab MJ 1976:	8,2 : 1
<b>Ventilsteuerung:</b>	ohc, 2 Ventile pro Zylinder
<b>Gemischauflbereitung:</b>	1 Fallstrom-Registervergaser Solex 32/35 TDID-5
<b>Getriebe:</b>	4-Gang-Schaltgetriebe (3-Gang-Automatik)
<b>Antrieb:</b>	Frontantrieb
<b>Räder v/h:</b>	4 1/2 J x 13 (5 J x 13)
ab MJ 1977:	5 J x 13
<b>Reifen v/h:</b>	155 SR 13
ab MJ 1977:	175/70 SR 13
<b>Bremse v/h:</b>	Scheiben / Trommeln
<b>Spurweite v/h (mm):</b>	1340 / 1335
<b>Radstand (mm):</b>	2470
MJ 1978:	2456
<b>Maße (L x B x H (mm)):</b>	4175 x 1600 x 1372
ab MJ 1974:	4175 x 1600 x 1362
ab MJ 1977:	4245 x 1600 x 1360
<b>Leergewicht (kg):</b>	855 (875)
ab MJ 1977:	845
<b>Beschleunigung 0-100:</b>	11,3 s (12,5 s)
ab MJ 1976:	11,8 s (13,2 s)
<b>Höchstgeschw. (km/h):</b>	170 (165)
ab MJ 1976:	170 (166)



WEGEN DER KÖLNER  
SILVESTERNACHT:

HEIKO MAAS WILL SEXISTISCHE  
WERBUNG VERBIEKEN.  
ZUMINDEST IN DER WERBEPAUSE  
VOM „BACHELOR“ IST DIE WELT  
BALD IN ORDNUNG.

heute  
SHOW

# Sportjahr Keuser 2016



## Westfälische Herbstfahrt WHF500 vom 07.-09.10.2016

Als 7. Lauf zur Deutschen-Classic-Serie 2016 führte der Herforder Motorsport Club in der Zeit vom 07.-09.10.2016 die **Westfälische Herbstfahrt WHF500** durch, also Fahrstrecke von ca. 500 Km. Nach der Ausschreibung war alles nach Karten zu fahren ohne Chinesen o.a. Angeboten wurden zwei Gruppen, wobei für beide Gruppen die Aufgabenstellungen aus Pfeilskizzen, Grenzannäherung, Barrikaden, Wertungsprüfungen mit z.T. mehreren Sollzeitzielen und ähnlichem bestanden. In der schwereren Gruppe "advanced" gab es dann noch zusätzlich echte Gleichmäßigkeitsprüfungen mit geheimen



Zeitnahmen sowie Test- bzw. Slalomaufgaben und einen etwas höheren Gesamtschnitt von 45 km/h. St.nr. 22 für **Rainer Keuser und Bernhard Stein** im Triumph TR250. Für das Team war am ersten Tag um 17:01 Uhr Start zur Abendetappe, die geplante Ankunftszeit war 22:27 Uhr. Beim Start war die nahende Dunkelheit schon zu spüren und der Nachtetappe wurde schon mit gemischten Gefühlen entgegengesehen. Rainer hatte seinen Kofferraum so vollgestopft, daß er ihn nur noch mit Gewalt geschlossen bekam, was ihn aber in der Hektik vor dem Start nicht weiter belastete. Die Strecke führte überwiegend über kleine verkehrsarme Straßen, wobei Ortsdurchfahrten fast ganz vermieden werden konnten. Soweit die Teams keine Orientierungsprobleme hatten, konnte die Fahrt aufgrund der gut durchdachten Streckenführung sehr flüssig gefahren werden. Nach 5 1/2-stündiger Fahrt glücklich zur rechten Zeit am Ziel angekommen, ging es auf schnellstem Weg zum Abendessen und anschließend in die Koje.

Am nächsten Morgen staunte der Beifahrer doch sehr, als er den Wagen auf dem Parkplatz stehen sah: Klemmte doch zwischen Kotflügel und Kofferraumdeckel die Ecke einer roten Tüte mit einer Plane drin, die scheinbar während der ganzen Nachtfahrt dem nachfolgenden Team den Weg gewiesen hat! Jetzt wurde Rainer klar, warum die Klappe so störrisch gewesen ist... Aber viel Zeit blieb nicht, um 08.22 Uhr ging es schon wieder los mit drei langen Etappen, Zielankunft war für 17:22 Uhr geplant. Man soll es nicht glauben, die tiefstehende Sonne war so intensiv, daß sie stark blendete und der Beifahrer Mühe hatte, die Karte zu lesen. Das Orientierungskontrollen auch links hingen, bereitete einige Probleme. Nicht nur, daß man bei schneller Fahrt auf kleinsten Wegen beide Straßenränder im Auge behalten musste, dies führte auch noch zu Unklarheiten. War das nun eine von Spaziergängern umgedrehte SK oder fahren wir falsch, weil wir sie nur im Rückspiegel rechts hinter uns gesehen haben? Aber warum soll man es den Teams auch zu leicht machen? Die **Fahrt war jedenfalls bestens organisiert**, die Kontrollteams sehr kompetent und freundlich. Die WP's waren so plaziert, das keine Staus entstanden und man mit anderen Verkehrsteilnehmern kaum in Kontakt kam. Die ganze Fahrt über fiel angenehm auf, daß man weder mit Wandergruppen, noch mit Radfahrern, Reitern oder anderen sonst üblichen Freizeitaktivisten zu tun hatte. Sogar die Landwirtschaft schien schon weitgehendst in Winterpause zu sein.

Im Ziel waren wir nach zwei anstrengenden Tagen ziemlich erschöpft. Trotzdem war die Stimmung im Wagen stets gut, wozu die natürlich die gute Orga ihren Teil mit beigetragen hat. Keuser-Stein wurden 3. und konnten Kowalski-Bronny aus Baesweiler auf Platz 5 verweisen. Der sonst so erfolgsverwöhnte Peter Redel landete mit Gattin Heidi im Renault R5 Turbo Platz 10. So konnte man mit diesem Ergebnis mehr als zufrieden sein. **Im Gegensatz zu den "Lichtschrankenorgien" in Süddeutschland war diese eine Super-Fahrt, hier war Orientierung gefragt** und nun auch klar, weshalb einige der süddeutschen Lichtschrankenspezialisten in Westfalen fehlten. Eine tolle Veranstaltung, die man denjenigen wirklich empfehlen kann, die zwei Tage schnell und flüssig fahren möchten und beste Organisation erwarten. (Beitrag von Bernhard Stein)

Lesenswert übrigens auch der Bericht über RK'S Teilnahme an der 700 km langen Limburgia a Trophäum vom 29.-30.11.16 zusammen mit Bernhard Lutterbeck. RK meldete

Klassensieg

Nachzulesen auf der Ecurie-Homepage. Verfasser Martin Landrock.





## Raserei/Wilde Autorennen

### „Raserei ist russisches Roulette“

FAZ 6.7.16

Illegale Autorennen sollen Straftat werden / Von Reiner Burger

DÜSSELDORF, 5. Juli. Immer wieder werden in Deutschland bei illegalen Autorennen Unbeteiligte schwer verletzt, immer wieder gibt es auch Tote. Im Mai verurteilte das Landgericht Köln einen 27 Jahre alten Autofahrer wegen einer tödlichen Wettfahrt zu einer Freiheitsstrafe von zwei Jahren und neun Monaten. Wie in Köln gibt es unter anderem in Berlin, Hamburg, Frankfurt oder einigen Ruhrgebietsstädten eine aktive „Raser-Szene“, deren Angehörige sich in ihrer Freizeit nicht nur in organisierten illegalen Rennen, sondern auch bei spontanen Beschleunigungsfahrten in Innenstädten miteinander messen. Nach Unfällen werden regelmäßig Stimmen laut, auch Teilnehmer illegaler Rennen, bei denen niemand zu Schaden kommt, mit harten Strafen zu belegen. Der nordrhein-westfälische Justizminister Thomas Kutschaty (SPD) hat nun einen Gesetzentwurf ausgearbeitet, der genau das erreichen will. Am Freitag wird sich der Bundesrat zum ersten Mal mit dem Vorschlag befassen.

Mehrere Länder, darunter Bayern, Hessen oder Thüringen, haben sich schon positiv zu Kutschatys Vorhaben geäußert, weshalb mit einer Zustimmung des Bundesrats nach der Sommerpause zu rechnen ist. Im Anschluss muss sich dann der Bundestag mit dem Gesetzentwurf befassen, der es möglich machen soll, die Teilnahme oder Veranstaltung illegaler Autorennen mit Geldstrafe oder Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren zu ahnden. Zudem müssen Raser nach dem Willen Kutschatys künftig damit rechnen, dass der Führerschein bis zu fünf Jahre eingezogen und ihr Auto beschlagnahmt wird. Und wer bei einem illegalen Rennen Personen gefährdet, verletzt oder sogar tötet, soll mit einer Gefängnisstrafe von bis zu zehn Jahren rechnen müssen.

Seit Jahren monieren Polizei und Unfallforscher, dass die bestehenden Regeln auf die in der Regel 18 bis 24 Jahre alten Täter, die Selbstbewusstsein über ihre meist PS-starken Autos erlangen wollen, nicht abschreckend wirken. Tatsächlich werden illegale Autorennen gemäß Straßenverkehrsordnung bislang nur als „übermäßige Straßenbenutzung“ geahndet. Die Teilnahme an einem Rennen gilt wie der Verstoß gegen ein Parkverbot nur als Ordnungswidrigkeit; für Fahrer steht

der Bußgeldkatalog eine Geldbuße von 400 Euro und ein einmonatiges Fahrverbot vor, für Veranstalter ein Bußgeld von 500 Euro. Auch Fahrverbote können, allein schon wegen der gesetzlichen Höchstdauer von drei Monaten, Raser nicht beeindrucken. Darauf deuten auch Zahlen des Landesamts für Zentrale Polizeiliche Dienste in Duisburg hin. Demnach gab es im vergangenen Jahr allein in Nordrhein-Westfalen 230 Anzeigen wegen illegaler Rennen. Die tatsächliche Zahl der Rennen dürfte viel höher sein.

Als „wirklichkeitsfremd“ bezeichnet der nordrhein-westfälische Justizminister die bisherigen Regeln. „Die geltende Rechtslage ist lückenhaft“, sagt Kutschaty. Für andere Verkehrsteilnehmer bestünden schon allein wegen der bei illegalen Rennen gefahrenen Geschwindigkeiten und der Gefahr des Kontrollverlusts über die Fahrzeuge erhebliche Risiken. Trotzdem greift das Strafrecht bislang erst dann, wenn Menschen verletzt worden sind. Das soll sich nun ändern. „Denn Raserei ist russisches Roulette, allerdings ist der Spieleinsatz das Leben der anderen“, sagt Kutschaty.

Der nordrhein-westfälische Justizminister legt Wert auf die Feststellung, dass es ihm nicht darum geht, pauschal Autofahrer für zu schnelles Fahren härter zu bestrafen, sondern Rennfahrer im öffentlichen Straßenverkehr. Wer ein Rennen fahren wolle, könne das für 29 Euro auf dem Nürburgring tun. „Aber unsere Innenstädte sind keine Rennstrecken.“ Wer dort ein Rennen fahre, für den sei das Auto mehr als ein Verkehrsmittel, es sei ein Statussymbol. „Diese Leute haben deshalb natürlich besonders Angst davor, ihren Führerschein zu verlieren“, sagt Kutschaty.

Mit der Heraufstufung illegaler Rennen zur Straftat will es Kutschaty den Behörden ermöglichen, die Autos von Renn-Teilnehmern zu beschlagnahmen. Und damit das für Szene-Mitglieder schmerzhafteste Instrument seine Wirkung tatsächlich entfalten kann, hat der Justizminister in seinem Entwurf auch an mögliche Schlupflöcher gedacht: Um zu verhindern, dass Raser die Beschlagnahmung durch Tausch oder Veräußerung ihrer Autos umgehen, soll auch die sogenannte Dritteinziehung möglich sein.

### sportauto 4/2016 Kontraproduktive Kritik?

Ihren Artikel zum Thema illegale Straßenrennen finde ich überflüssig und vor allem kontraproduktiv. In den Medien wird schon genug Stimmung gegen das Autofahren insgesamt und insbesondere gegen schnelles Fahren gemacht. Dass es solche genannten Vorfälle gibt und dass es verantwortungslose Leute gibt, die andere durch rücksichtslose Fahrweise gefährden, ist klar. Dass dies inakzeptabel ist und rechtliche Konsequenzen haben soll, ist auch klar.

Aber mit solchen Berichten gießen Sie Wasser auf die Mühlen aller Autohasser, grünen Fanatiker und Blockierer, die zum Beispiel viele Kilometer auf einer dreispurigen leeren Autobahn mit Strich 120 km/h fahren, nur weil dort ein solches Tempolimit besteht. Bitte denken Sie in Zukunft mal über die Folgen solcher Berichte nach und schreiben Sie lieber mal über schikanöse und überflüssige Tempolimits auf gut ausgebauten Autobahnen, die allein der Gängelung der Autofahrer und der Abzockerei durch Blitzer dienen.

Peter Hanf, per E-Mail

### Kollateralschaden für den Sport

Gut, dass Sie als Autosport-Magazin dieses Thema aufgegriffen haben, da darüber zurzeit in den Mainstream-Medien nur sehr einseitig, aber auch auffallend oft berichtet wird.

Der Grund könnte sein, dass die grüne Lobby und stringente Autogegner (Autofahrer sind ja alle Raser!) mal wieder Rückenwind für die Forderung pauschaler 30er-Zonen in Stadtgebieten produzieren lassen.

Leider wirft man aufgrund der Art und Weise und der undifferenzierten Berichterstattung, verbunden mit einer gewollten Assoziation zum Begriff „Rennen“, diese Auswüchse mit den legalen, genehmigten

Motorsportveranstaltungen (wie Rallye oder Rundstrecke) in einen Topf.

Und das ist für uns Motorsportler ein nicht hinzunehmender Kollateralschaden. Wir distanzieren uns ausdrücklich von illegalen Rennen.

Michael Winnen, per E-Mail

# Vom Feldweg zur WP (bei der Deutschland). Die Vorbereitung einer Rallye ist harte Arbeit!



16

**AUTOMOBIL** RALLYE-WM

16. August 2016 / MOTORSPORT aktuell

Rallye Deutschland

## Vom Feldweg zur WP



Eine Monsteraufgabe mit viel Teamwork: Für die Rallye Deutschland werden über 300 Kilometer für die Wertungsprüfungen vorbereitet

von REINER KUHN

**Nach der Rallye ist vor der Rallye. Kaum sind die Teams im Ziel, analysieren die Organisatoren die Veranstaltung und planen die nächste Ausgabe. Die heiße Phase beginnt sechs Wochen vor dem WM-Lauf.**

Es ist angedacht: Die zum 34. Mal stattfindende und zum 14. Mal zur Weltmeisterschaft zählende Rallye Deutschland führt in diesem Jahr über eine Gesamtdistanz von 1196,78 Kilometern. Dabei geht es auf insgesamt 18 Wertungsprüfungen zur Sache. Das sind 306,80 WP-Kilometer, die perfekt vorbereitet sein müssen. Entsprechend akribisch gehen Rallye-Leiter Alfred Rommelfinger und sein Organisationsteam die Planung der Wertungsprüfungen (WP) an. Eine Mission, die viel Erfahrung, Fingerspitzengefühl und Detailgenauigkeit erfordert. „Vor allem bei neuen Prüfungen oder solchen, die wir länger nicht im Programm hatten, ist der Planungsaufwand sehr hoch,“ erläutert Rommelfinger.

### Monatelanger Vorlauf

Die konkreten Planungen beginnen direkt im Anschluss an den vorherigen WM-Lauf. Kommt eine WP in Betracht, folgen mehrere Ortstermine mit Beteiligung der verschiedenen Planungsgremien, zum Beispiel den Verantwortlichen für die Streckensicherung und der Zuschauerlenkung sowie mit der designierten WP-Leitung.

„Vor allem im Start- und Zielbereich gilt es, eine Infrastruktur zu schaffen, um das Teilnehmerfeld eines WM-Laufes managen zu können,“ weiß Kai Hantel, der seit 2013 bei der Rallye Deutschland als Leiter der Streckensicherung fungiert. „Ähnliches gilt für die Zuschauerbereiche, die Parkplätze und die An- und Abfahrtswege.“ Zeitgleich werden Vorgespräche mit den beteiligten Gemeinden und Behörden geführt. Mindestens fünf Monate vor Veranstaltungsbeginn muss der Streckenplan zur FIA-Abnahme eingereicht werden. Während der FIA-Prüfung gehen die Planungen unvermindert weiter: So wird unter anderem der Rallye Guide erarbeitet, das Road Book aufgenommen und weitere Planungunterlagen erstellt.

### Akribische Detailarbeit

„Auch diesmal haben wir neue Passagen in den Streckenplan aufgenommen. So steht mit der WP Ollmuth am Freitagabend ein komplett neues Highlight

auf dem Programm. Wir erwarten hier sehr viele Zuschauer, denn die Strecke liegt ganz in der Nähe von Trier und bietet wunderbare Naturtribünen,“ erklärt Hantel. Steht die Streckenplanung von Seiten des ADAC, folgt der Prozess der offiziellen behördlichen Genehmigung. In den vergangenen Jahren wurde gemeinsam mit der Polizei und den Genehmigungs-

Rally Cars über die Jahre immer schneller werden. Das heißt für uns Planer, dass wir immer wieder Streckenanpassungen vornehmen müssen und im Extremfall zugunsten der Sicherheit auch ganz auf eine Wertungsprüfung verzichten. Die Sicherheit von Fahrern und Zuschauern hat immer Vorfahrt.“

In den Wochen und Monaten vor der Veranstaltung richtet sich der Fokus der Planer auf den Personaleinsatz bei den Wertungsprüfungen. Wenige Tage vor Beginn der Rallye entsteht die WP schließlich durch die Arbeit der Auf- und Abbauteams. Zahlreiche freiwillige Helfer gehen unter der Führung des WP-Leiters exakt nach dem Plan der Streckensicherung vor. Dabei gilt es, kilometerlange Kunststoffzäune, zahlreiche Schilder und weitere Absperrungen aller Art zu den jeweiligen Punkten zu transportieren und dort zu installieren.

Fans dürfen sich nur auf ausgeschilderten Wegen und in den ausgewiesenen Zuschauerbereichen aufhalten. Die Anweisungen der Sportwarte sind strikt zu beachten. „Jeder Zuschauer ist auch Teil der Veranstaltung und trägt eine Mitverantwortung für den Erfolg. Darauf basiert auch unser Konzept zum Schutz der Umwelt, appelliert Rallye-Leiter Rommelfinger an die Fans. Nach Durchfahrt des letzten Rallyeautos beginnt bereits der vollständige Rückbau. Die Natur soll nach einer WP möglichst so intakt sein wie zuvor.“

## «Sicherheit von Fahrern und Zuschauern hat Vorfahrt.»

KAI HANTEL



Hier nicht: Freiwillige Helfer errichten eine Sperrzone für Fans

### ZUM THEMA

#### Zahlen & Fakten

» **Sicherheit** 350 Kilometer Absperrband, 45 Kilometer Zwiebelzaun und knapp 16 Kilometer Absperrgitter sorgen dieses Jahr dafür, dass die Besucher des deutschen WM-Laufes immer auf der sicheren Seite sind.

» **Material** Fast 100.000 Kabelbinder gehören zur Ausstattung der Auf- und Abbauteams. Die Befestigungen werden unter anderem gebraucht, um 7500 Hinweis- und Richtungsschilder für die optimale Zuschauerführung anzubringen.

» **Umwelt** 6500 Müllbeutel tragen neben vielen weiteren Maßnahmen zum vorbildlichen Umweltschutz bei. Der Veranstalter verfolgt seit jeher erfolgreich das Ziel, dass die Natur in der Rallye-Region nach der Großveranstaltung so intakt sein soll wie zuvor.

» **Helfer** 3000 freiwillige Helfer bilden das Fundament für den Erfolg der Rallye Deutschland. Zu ihnen gehören u.a. rund 2000 Sportwarte, die als ehrenamtliche Streckenposten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit leisten. Sie stammen aus allen 18 deutschen Regionalclubs des ADAC.

» **Zuschauer** 39 Zuschauerzonen unterschiedlicher Größe sind bei der diesjährigen Ausgabe ausgewiesen. Sie alle vereinen bestmögliche und maximale Sicherheit. Jeder Zuschauerzone ist dabei mindestens ein Parkplatzbereich zugeordnet.

» **TV** Zwölf Kilometer Kabel werden allein für die offizielle TV-Produktion verlegt. Insgesamt sind rund sechs Tonnen TV-Equipment im Einsatz. Ein TV-Helikopter wird an allen Rallyetagen jeweils mehrere Stunden in der Luft sein. Weltweit werden über 50 TV-Stationen bewegte Bilder von der Rallye Deutschland zeigen. ♦ RK



Materialschlacht für die Macher



# Andere Aktivitäten 1

## NACHGEHAKT BEI Walter Röhl

MSA 14616  
Pikes Peak 1987



(S&D) Der zweifache Rallye-Weltmeister über die ganz besondere Herausforderung beim «Rennen zu den Wolken». Und warum er den Pikes Peak lieber alleine und auf Schotter hochstümt.

Von REINER KUHN

**?** Was macht die Faszination Pikes Peak aus? Das habe ich mich damals auch gefragt. Eine 20-Kilometer-Schotterstrecke im Quattro war für mich ja nichts Besonderes. Und acht Tage rumstehen, um zehn Minuten zu fahren, war auch nicht mein Ding. Aber Audi wollte das unbedingt. Erst als ich da war, und noch mehr im Nachhinein, habe ich verstanden, wie wichtig und bedeutend dieses Rennen ist. Auch wenn mir ein Monte-Sieg mehr gibt, sportlich ist Pikes Peak eine gewaltige Nummer.

**?** Wo liegt die größte Herausforderung? Du hast nur einen Schuss – der muss passen!

**?** Was war bei deinem Start 1987 so besonders? Das Duell

mit Peugeot. Die Franzosen wollten einen Erfolg für den Einstieg auf dem amerikanischen Markt und brachten drei 205er an den Start. Die haben die Strecke zuvor zwei Wochen exklusiv gemietet. Allerdings hatte Audi mit der Michèle (Mouton) und Bobby Unser ja auch schon gewonnen und etwas Erfahrung. Aber das waren bessere Rallyeautos. Ich dagegen hatte einen speziellen Quattro mit richtigem Abtrieb. Ich werde nie vergessen, als den Peugeot über Nacht größere Flügel wachsen (wacht). Meine Vorbereitung war überschaubar: Ich bin mit meiner Monika sieben Mal hochgefahren, hab' einen Aufschrieb gemacht und mir den dann eingepflegt.

**?** Andere waren mit Beifahrer am Start, du nicht. Warum?

Weil ich keine Lust hatte, 70 Extra-Kilos den Berg hoch zu fahren. Zudem war die Strecke meist sehr breit und die Linie wichtiger als der Aufschrieb. Ich war als Zweitplatzierter dran und merkte schnell, dass sich die Autos nicht trauten, bis ganz nach außen zu fahren. Ich bin dann oft in den losen Sand gekommen und musste wie beim Rallyefahren zwischen schnellster Linie und bester Spur entscheiden.

**?** Würst du lieber auf Asphalt gefahren? Auf keinen Fall. Auf Schotter macht es nicht nur mehr Spaß, sondern ist auch viel sicherer. Wenn du auf Asphalt den Grip verlierst, hast du keine Chance und gehst über die Tischkante. Das Rennen war immer etwas extrem und verrückt, heute womöglich aber noch mehr.

L.o. Interview mit Walter über Pikes Peak, s. auch R.U.

R.: Film „Rush“ über den Kampf zwischen James Hunt und Niki Lauda 1976

U.r. Bestzeitenliste Pikes Peak 1916-1993

## «Rush» - der Film Ganz nah an der Realität

Selten hat ein F1-Streifen für so viel Aufsehen gesorgt wie «Rush». Und noch wichtiger war ein Spielfilm so nah an der Realität dran.

Die Formel 1 hat schon viele spannende Storys geliefert. Doch keine können es so in den Köpfen hängen gelassen wie «Rush». Der Zweikampf zwischen Niki Lauda und James Hunt hat Kaskaden erzeugt – weit über die Formel-1-Fangemeinde hinaus. Und das liegt zu einem großen Teil am Film «Rush», der 2013 in die Kinos kam. «Rush» ist keine Dokumantation. «Rush» ist ein Spielfilm. Doch der Master Regisseur und Filmmaker macht es aus. Selbst Lauda war begeistert, aber der Film war zuerst Mal sehr «Entscheidend». Das ist als Genuss funktioniert. Und das ist es. «Völliglich haben sich die Filmemacher um Realismus und Howard Beiberen vorgenommen. Das verblüffende Gespräch zwischen Lauda und Hunt am Filmende hat auch in Wahrheit etwas anders angeklungen. Weil Lauda die WM gewinnen wollte, hatte er nicht wirklich Interesse mit Hunt zu reden, «ich war in diesem Gespräch primär als in der Film dargestellt», sagt Lauda. Der Film betont die unterschiedlichen Charaktere von Lauda und Hunt. Der Dramaturgie zufolge können beide nach etwas zusammen rücken, als sie in Wirklichkeit waren, «ich war lustiger, mehr Lauda, «trotzdem habe ich mich immer blödsinnig nicht geschämt. Aber ich kann damit leben». Die wichtigste Erkenntnis des Wesens: «Ich war froh, mich mal aus der Perspektive des Zuschauers zu sehen. Dank dem Film verhalte ich mich besser, dass ich die Leute mit meinen Aussagen anpacke, ich habe».

«Rush - Alles für den Sieg», 118 Minuten, auf DVD und Blu-ray, erhältlich bei amazon.de



## Neue Motorworld Köln

Eine neue Motorworld soll im denkmalgeschützten früheren Flughafen Köln-Butzweilerhof entstehen. Der Flugbetrieb wurde dort 1980 eingestellt; die 1936 errichteten Hallen sollen ab 2017 das neue Oldtimerzentrum des als „Meilenwerk“ gestarteten Unternehmens beherbergen. Mehr Infos unter [www.motorworld.de](http://www.motorworld.de)



L.u.: Ecurie-Mitglied Michael Krupke im Gespräch mit Walter in Schloss Dyk 2016



Erster Sieger am Pikes Peak: Ree Lantz im Romano Special 1916



Am Finish auf 4301 m ü.M.: Bobby Unser bei seinem Sieg 1951

Jahr	Zeit	Fahrer	Auto
1916	20:55:00 min	Ree Lantz (USA)	Romano Special, OWC*
1923	18:47:00 min	Glen Shultz (USA)	Hudson Essex, OWC
1924	18:25:00 min	Otto Loesche (USA)	1 eringman Special, OWC
1925	17:45:40 min	Charles Myers (USA)	Chandler Special, OWC
1928	17:45:00 min	Glen Shultz (USA)	Stutz Special, OWC
1931	17:50:30 min	Charles H. Myers (USA)	Hunk Special, OWC
1932	16:47:20 min	Glen Shultz (USA)	Shultz/Stutz Spec., OWC
1934	16:01:00 min	Louis Unser (USA)	Stutz Special, OWC
1938	15:48:50 min	Louis Unser (USA)	Loop Cafe Special, OWC
1939	15:39:40 min	Louis Unser (USA)	Snowberger Spec., OWC
1941	15:35:20 min	Louis Unser (USA)	Burd Special, OWC
1946	15:28:70 min	Louis Unser (USA)	Maserati, OWC
1953	15:15:40 min	Louis Unser (USA)	Federal Lightner, OWC
1954	14:39:30 min	Keith Andrews (USA)	Joe Hunt, OWC
1955	14:07:30 min	Bob Finney (USA)	Dick Frenzel Spec., OWC
1956	14:07:00 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1957	14:11:70 min	Bob Finney (USA)	Dick Frenzel Special, OWC
1958	13:47:90 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1959	13:36:50 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1960	13:28:50 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1961	12:56:70 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1962	12:05:00 min	Bobby Unser (USA)	Unser Special, OWC
1968	11:54:90 min	Bobby Unser (USA)	Rislove Special, OWC
1979	11:54:18 min	Dick Dodge Jr. (USA)	Hoffpauer Chevy, OWC
1982	11:44:82 min	BieBister (USA)	Wozwodzki Chevy, OWC
1983	11:38:30 min	Al Unser Jr. (USA)	Wozwodzki Chevy, OWC
1984	11:25:38 min	Michèle Mouton (F)	Audi Quattro, ORC**
1986	11:09:22 min	Bobby Unser (USA)	Audi Quattro, ORC
1987	10:47:05 min	Walter Röhl (D)	Audi Quattro, ORC
1988	10:47:22 min	Arvi Vatanen (FIN)	Peugeot 405, ORC
1993	10:43:13 min	Ralf Dillenschäfer (USA)	Dew's Chevrolet, OWC

\*Open Wheel Category  
\*\*Open Rally Category (heute Unlimited Category)



## Andere Aktivitäten 2

u.a. von Herbert Thierbach, einem waschechten, unheilbar infizierten Rallye-Fan, den man häufig auf den Rallyepisten antrifft.



Hallo Herr Winnen,

hier ein Bild von mir und Walter von dem Eifel Rallye Festival 2016.

Montag 22.8.2016

Dann haben Sie auch mal ein Bild zu meinem Namen.

Dort habe ich Walter ein Modell(eines von 6 Stück) des Ford Capri KLEINT R.S. überreicht.

Die anderen 5 haben bekommen: Christian Geistdörfer, Jochi Kleint, Klaus Hartjen, Klaus Frieg und ....Ich.

Als Dank für seinen Einsatz, für den Wiederaufbau des Capris.

Walter liest gerade den Text, der auf dem Inlett steht.

Den Audi Gruppe S hat Walter bei der Eifel gefahren, hier schon als Modell in 1:43.

Beste Grüße  
Herbert Thierbach



" EIN AUTO IST ERST  
DANN SCHNELL GENUG,  
WENN MAN MORGENS  
DAVOR STEHT UND  
ANGST HAT ES AUF-  
ZUSCHLIESSEN. "

WIRDEHRE



# Unimog u. Termine 2017 / EEC Cup



**Der Unimog.** Deutsche Tugenden auf vier Rädern: Das Lkw-Wunder wird siebzig

## Der Kraftklotz

CHRISTIAN VOLLRADT

Er mäht die Grünstreifen am Straßenrand und räumt im Winter den Schnee, er steht im Feuerwehrhaus um die Ecke, dient beim Katastrophenschutz oder durchpflügt den Wüstensand in den entlegensten Winkeln dieser Erde: der Unimog. Diese automobiler Kreuzung aus Arbeitspferd, Packesel und Bergziege – vor siebzig Jahren „geboren“ – gilt damit nicht zu Unrecht als das vielseitigste aller Nutzfahrzeuge. Er was wie ihn gibt es kein zweites Mal, ein Stück deutscher Industrie- und Erfolgsgeschichte.

Dabei verdankt der Unimog seine Existenz der Not und Entbehrung nach dem Krieg. Albert Friedrich, ein Flugzeugmotorenentwickler bei Daimler-Benz, sah, wie in der Landwirtschaft hart von Mensch und Tier geackert werden mußte. Der Ingenieur erinnerte sich an die starken und schnellen Schlepper auf den Flugplätzen der Luftwaffe. So etwas bräuchten die Bauern: eine Maschine zum Bestellen der Felder, mit der man aber auch die Ernte zügig zum Markt bringen kann. Gemeinsam mit dem Fabrikanten Eduard Köhler ging Friedrich ans Werk. Die amerikanische Besatzungsmacht mußte vom rein zivilen Charakter des Fahrzeugs überzeugt werden. Nicht zuletzt deshalb entsprach dessen Spurweite genau der Breite zweier deutscher Kartoffelfreihen: 1.270 Millimeter.

Vor siebzig Jahren, im Oktober 1946, brach dann das erste „Universal Motor Gerät“, kurz Unimog, zur Testfahrt an den Berghängen bei Schwäbisch Gmünd auf. Mit seiner kleinen Ladeeffäche war es mehr als ein Traktor; Zapfwellen für Anbaugeräte vorne, hinten und in der Mitte unterschieden es vom reinen Lkw. Was es schon damals auszeichnete, ist bis heute charakteristisch: vier gleich große Räder, Allradantrieb und Schraubenfedern. Ausgerechnet die friedliebende Schweiz entdeckte zuerst das militärische Potential des Unimog. Ein eidgenössischer Oberst soll – mit Schokolade – die Schwaben bestochen haben, ihm fünfzig Exemplare zu verkaufen; die dann, unbemerkt von den Amerikanern, in Tarnanstrich über die Berge kraxelten. Die Bundeswehr war später ein Hauptabnehmer, minengeschützt unter dem Namen „Dingo“ dient der Unimog deutschen Soldaten auch heutzutage im Auslandseinsatz.

Seit 1951 fertigt Daimler-Benz den Fast-Alleskönner, zunächst in Gaggenau, seit 2002 in Wörth. Unschlagbar geländegängig – Steigungen bis 110 Prozent, Verwindungen bis 50 Zentimeter, Wassertiefe von über einem Meter sind machbar – ist der Unimog vor allem durch seine Portalachsen: Normale Achsen führen zur Mitte der Räder. Beim Unimog liegen sie oberhalb der Radmitte an und sind durch ein „Vorgelege“ mit ihnen verbunden. Das gibt jede Menge Bodenfreiheit.

Dreißig Baureihen mit fast 300 Baumustern gibt es vom Unimog bis heute. Sie machen den Veteranen alterslos, an Ruhestand ist nicht zu denken. Was würde man ihm in seiner schwäbischen Geburtsstätte zum Jubiläum wohl wünschen? „Schaff' no' schön weiter, Moggele!“



Unimog 1955 am 21.10.16 in Gelsdorf beim Apfelfest

11.3.2017 - ORI  
MSC Huchen St.I

5.-9.4.2017 Techno  
Classica Essen



6.-9.4.2017, Coppa d'Europa

9./10.6.2017, Eschweiler



18.6.17 RAMCE Eupen  
Oldtimerausf.

25.6.2017  
20. Int. DMV  
Oldtimer-  
Rallye  
Aachen und  
7. Ausfahrt  
Ecurie



12.8.2017 ,  
MSC Huchen- Stammeln Int. Gold  
Race Inland

27.8.2017 , RAMCE Eupen  
Barbecue Rallye

15.10.2017, RAMCE ,  
Eupen-Rallye



Und 2017 nicht vergessen: Ein echter  
TR 250 In Rallye-Version sollte auch  
einen richtigen Alu-Unterschutz haben !



# Sportjahr Rolf Tiggemann



## Wieder ein erfolgreiches Jahr im Oldtimer-Rallye-Sport für das Team Dr. Rolf Tiggemann - Dr. Michael Leyhe

In der letzten Ausgabe (VIII 2015) der ECURIE INFO hatte ich über unser Oldtimer-Rallye-Sportjahr 2015 berichtet. Im Vergleich zu den bis dahin gemeinsam erfolgreich gestalteten acht zurückliegenden Jahren konnten wir unter den uns selbst auferlegten veränderten Rahmenbedingungen auch 2015 mit sehr gutem Erfolg abschließen. An diesem Rahmen (Einzelheiten dazu und zu den Ergebnissen 2015 im genannten Beitrag und auch auf der Internet-Seite der „ECURIE Aix-la-Chapelle“ im Steckbrief unter „Aktive Fahrer“) haben wir auch 2016 festgehalten. Erneut konnten wir uns einen bunten Strauß von 11 Veranstaltungen aus dem vielfältigen Angebot für die Zeit zwischen April und Mitte Oktober zusammenstellen.

Mit der „76. Int. ADAC Westfalen-Lippe-Fahrt“ (Start und Ziel in Bielefeld) und der „13. ADAC Oldtimer-Rallye 'Rund um Oelde'“ standen erneut zwei unserer „Klassiker“ auf dem Programm. Der diesjährige Ausflug in den Großraum Aachen zur Teilnahme an der „15. Eschweiler Classic Tour“ hat uns ebenso wenig enttäuscht wie die an der „Premierenveranstaltung“, der „1. Int. ADAC Classic Rallye Ahaus“. Ebenfalls in der angebotenen Form neu die „ADAC Volmetal Klassik“: sie sollte die früher selbständigen Veranstaltungen „Rund um Schalksmühle“ des OC Schalksmühle und die traditionelle Oldtimer-Rallye des HAC 1905 (Hagen) ersetzen; als dritter (Mit-)Veranstalter kam der MSC Lüdenscheid hinzu. (An dieser Stelle sei auf eine inhaltlich differenziertere Darstellung der in vielen Bereichen erkennbar gewordenen Diskrepanz zwischen einem mit erheblichem publizistischen Aufwand postulierten Qualitätsanspruch und der Veranstaltungsrealität verzichtet!). Ins nahe gelegene Bergische bzw. Sauerland zogen uns die seit Jahren vertraute „Hasten Historic“ (Remscheid), die „Oberberg Klassik 'Tour der 1000 Kurven'“ und – für uns neu – die „2. Historische Rallye Burg Altena“. Unser geschätzter Kollege und Freund Dr. Wolfgang Ruhs, selbst aktiver Oldtimer-Rallye Teilnehmer (mit seinem Porsche 356 ... auf Veranstaltungen in der sportlich schnelleren Klasse unterwegs) richtete als Fahrleiter zum zweiten Mal mit und für den Rotary Club Kevelaer am Niederrhein eine touristische Veranstaltung aus. Wir erweisen ihm mit unserer Teilnahme die kollegial-sportliche Referenz, zumal der Reinerlös der Veranstaltung einem caritativen Zweck zugeführt wird.

Mit der „Niederrhein Classic“ in Schermbeck geht's noch einmal ins Münsterland, bevor dann der MSC Ruhrblitz (Bochum) nach zweijähriger Pause seine Oldtimer-Rallye-Aktivitäten mit einer Neuauflage der „Ruhrgebiet Classic“ in diesem Jahr wieder aufgenommen hat.

Die alte Weisheit über die herausgehobene Rolle des „Co“ spiegelt sich im Ergebnis in zwei Veranstaltungen wider, die ich mit jeweils einem anderen Partner fahren muß. Da aber bei uns der Spaßfaktor verbunden mit der sportlichen Anforderung und nicht der Erfolgswang im Vordergrund steht, nehme ich diese beiden Ausreißer mit der gebotenen Gelassenheit hin. Im Übrigen ist die Bilanz dieses Jahres völlig in Ordnung:

L.u.: neben R.K.'s TR 250



- 5x Platz 1
- 3x Platz 2
- und
- 1x Platz 3
- und 6
- in d. Klasse



## Sportjahr Rolf Döhring

Begonnen hat das Jahr mit der **3-Könige-Winterfahrt**. Bernd Stein und ich erreichten mit dem schweren Nissan Pathfinder den 2. Platz in der Klasse. Mit Bernd als Co erzielten wir mit dem Pathfinder dann den Gesamtsieg beim „**Indemann**“. Auf uns fremdem Territorium der **Rallye Trifels Historic** fuhren wir dann mit meinem roten 72er Datsun 240 Z-R den 5. Platz im Gesamt (Sport) ein – damit hatten wir nicht gerechnet.

Dieser Z kam wenig später auch bei der **Heidelberg Histo** zum Einsatz, wo ein unaufmerksamer Streckenposten Ann und mir ein besseres Ergebnis völlig vermasselte.

In **Eschweiler** und bei der **Barbeque-Rallye in Eupen** habe ich Ann's Fiat x 1/9 eingesetzt, mit recht jungen, ambitionierten Beifahrerinnen. Nachwuchsarbeit macht auch Sinn.

Als Beifahrer war ich ebenfalls aktiv. Beim „Race“ des AKV habe ich in einem Porsche 356 S agiert. Ganz kurzfristig bekam ich dann die Chance, bei den **Monschauer Rotary Oldtimer Days** den wirklich heißen Beifahrersitz in einer über 500 PS starken Cobra, gesteuert von dem Höfener Ralf Kirch, zu übernehmen. Am 2. Tag war die Strecke überwiegend nass; bei fast jedem Beschleunigen ging der Wagen quer – hat aber viel Spaß gemacht. 2 Dreher waren auch dabei.

Völlig neu waren für mich 3 Einladungen zu Ausstellungen.

Das **Kölner Museumsamt** schrieb mich an, ob ich meinen 240 Z-R bei dem Kölner Oldtimer Tag ausstellen könne. Natürlich habe ich zugesagt.

Bei der **Techno Classica** in Essen zierte dann mein 82er Datsun 280 ZX den Stand des Z&ZX Club Deutschland.

Höhepunkt des Jahres war für mich dann aber die Einladung meines 240 Z-R zu den „**Schloß Dyck Classic Days**“. Die Einladung bezog sich auf den Concour „Jewels in the parc“, zu dem 55 Wagen ausgewählt waren. Die Juroren dieses FIA-A-Events (weltweit hatten nur 7 Concours dieses Prädikat) hoben den Daumen hoch: 5. Platz in der Altersklasse, noch vor einem Stratos oder einem Lagonda. War das der „Adelsschlag“ für die 240er Datsun Zs, wie ein Münchner Journalist mir schrieb?

Euer **Rolf-Karl Döhring**



# 1. DMV-Rallye Aachen 1973, WP's auf Vogelsang ( aus „Der Steuerzahler“, Copyright liegt vor )



## Teures altes Gemäuer *aus "Der Steuerzahler" Mai 2015* Umbau von Burg Vogelsang mindestens 3 Millionen Euro teurer.

Bei Sanierung und Umbau von Burg Vogelsang in der Eifel explodieren die Kosten. Wie so oft bei Baumaßnahmen an alten Gemäuern. Ein Teil konnte durch Einsparungen aufgefangen werden, doch nun wurde bekannt, dass mindestens weitere drei Millionen Euro fehlen. Unklar ist bislang, wer die Mehrkosten zahlt.

**M**itten im Nationalpark Eifel liegt die ehemalige NS-Ordensburg Vogelsang. Die NSDAP bildete dort ihren Führungsnachwuchs aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie Truppenübungsplatz der Belgier und Briten. Seit Januar 2006 ist die Anlage wieder der Öffentlichkeit zugänglich. Heute ist Vogelsang eine Großbaustelle. Dort sollen ein neues Besucherzentrum, ein NS-Dokumentationszentrum und eine Nationalpark-Ausstellung entstehen. Bezahlt wird dieses Projekt zu 90 Prozent vom Land NRW, vom Bund und der EU. Zehn Prozent der Kosten übernehmen als Gesellschafter der Landschaftsverband Rheinland, die Kreise Euskirchen, Düren, Heinsberg, die Städteregion Aachen, die Stadt Schleiden und die Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens.

Die Baukosten für dieses Projekt sollten eigentlich 35,1 Millionen Euro betragen. Risikopuffer und Preissteigerungen konnten in die Kostenermittlung nicht einkalkuliert werden. Die Fördervorschriften würden dies nicht zulassen, denn die Haushalte der Fördermittegeber bräuchten Planungssicherheit. Zulässig wäre daher nur eine Kostenberechnung, die die Erkenntnisse des Moments abbilden würde. „Ein echtes Dilemma“, erklärt Albert Moritz, der Geschäftsführer der Vogelsang ip gGmbH, die für die Baumaßnahmen verantwortlich ist. Mittlerweile liegen die Kosten bei über 38 Millionen Euro. Grund für die Mehrkosten war unter anderem eine zu knapp kalkulierte Bauzeit. Begonnen wurde im Mai 2012. Im September 2014 sollte eigentlich alles fertig sein. In diesem Zeitfenster hätten aber auch die Voruntersuchungen (vor den Ausschreibungen) stattfinden müssen, weil der Komplex bis dahin genutzt worden sei. Zudem sei die Bausubstanz viel sanierungsbedürftiger gewesen als man dachte und wies „haarsträubende Qualitätsschwankungen auf, was bei den Voruntersuchun-



Schlechtere Bausubstanz als gedacht und eine zu knapp kalkulierte Bauzeit führten auf Burg Vogelsang zu millionenschweren Mehrkosten. (Foto: vogelsang ip/Roman Hövel)

gen nicht in realistischem Maße erkannt wurde“. Die Kostensteigerungen im Projekt entfielen daher durchgängig auf die Altbauanteile, während die Neubauanteile exakt im Rahmen der Kostenberechnungen lagen. Weitere Kostensteigerungen sind nicht auszuschließen. Im schlimmsten Fall rechnet man mit bis zu zwei Millionen Euro an weiteren Kosten für Restarbeiten und Nachbesserungen, die dann nicht förderfähig wären und von den Gesellschaftern getragen werden müssten.

### Erste Hinweise schon 2012

Dass die Baukostenberechnung nicht realistisch war, zeigte sich aber schon viel früher. Von Beginn der Baumaßnahme an hätten sich Kostensteigerungen ergeben. Nach Berichten der lokalen Medien seien drei Millionen Euro Mehrkosten bereits 2012 erkennbar gewesen. Da die Baukostenberechnung brutto erfolgt sei, man aber für einen Teil der Kosten einen Vorsteuerabzug habe geltend machen können, hätte es in den 35,1 Millionen Euro eine Reserve von drei Millionen Euro gegeben. Diese sei mit Zustimmung des Landes verwendet worden, um die ersten drei Millionen Euro Mehrkosten abzufangen.

Einen weitere Million wurde eingespart, indem auf den Neubau eines Besucher-

parkplatzes und den Außenaufzug am Turm verzichtet wurde. Aber auch beim Bröfningstermin kommt man auf Vogelsang ins Schwitzen, denn die Zeitfenster der Fördergeber müssen eingehalten werden. Eigentlich sollte Eröfning im Mai 2014 sein. Nun wird es wohl eher August 2015 werden. Die Gesamtmaßnahme muss allerdings aufgrund der föderrechtlichen Bestimmungen bis Ende Juni 2015 fertiggestellt und schlussgerechnet sein. Ein Antrag auf Fristverlängerung ist beim Land gestellt. Ein Bescheid steht jedoch noch aus. Alle Maßnahmen, die bis zum Zeitpunkt der Schlussverwendung noch nicht abgeschlossen sind, muss dann die Vogelsang ip gGmbH aus eigener Tasche finanzieren.

Wer zahlt nun die Mehrkosten von mindestens drei Millionen Euro, die gebraucht werden, um das Projekt abzuschließen? Die Gesellschafter haben bereits beschlossen, den 10-prozentigen Eigenanteil aufzubringen. Offen ist bislang, ob das Land die fehlenden 2,7 Millionen Euro zahlen wird. Falls nicht, muss Plan B der Gesellschafter umgesetzt werden. Im schlimmsten Fall müsste dann die Vogelsang ip gGmbH die drei Millionen Euro und eventuell sogar weitere Mehrkosten über ein Darlehen finanzieren, für das die Hauptgesellschafter bürgen.

Def



# 1. DMV-Rallye Aachen 10.11.1973 Wertungsprüfungen auf Vogelsang

Die Bundesrepublik Deutschland ( Bundes/Ländervertrag ), vertreten durch  
den Bundesverband Deutscher Automobil-Clubs in 51 Aachen, Oppenstraße 14a.

- Eigentümer -

z z z

Der Herr Dr. Leo-Dieter v.d. in 107 in 51 Aachen, postfach 377,  
vertreten durch:

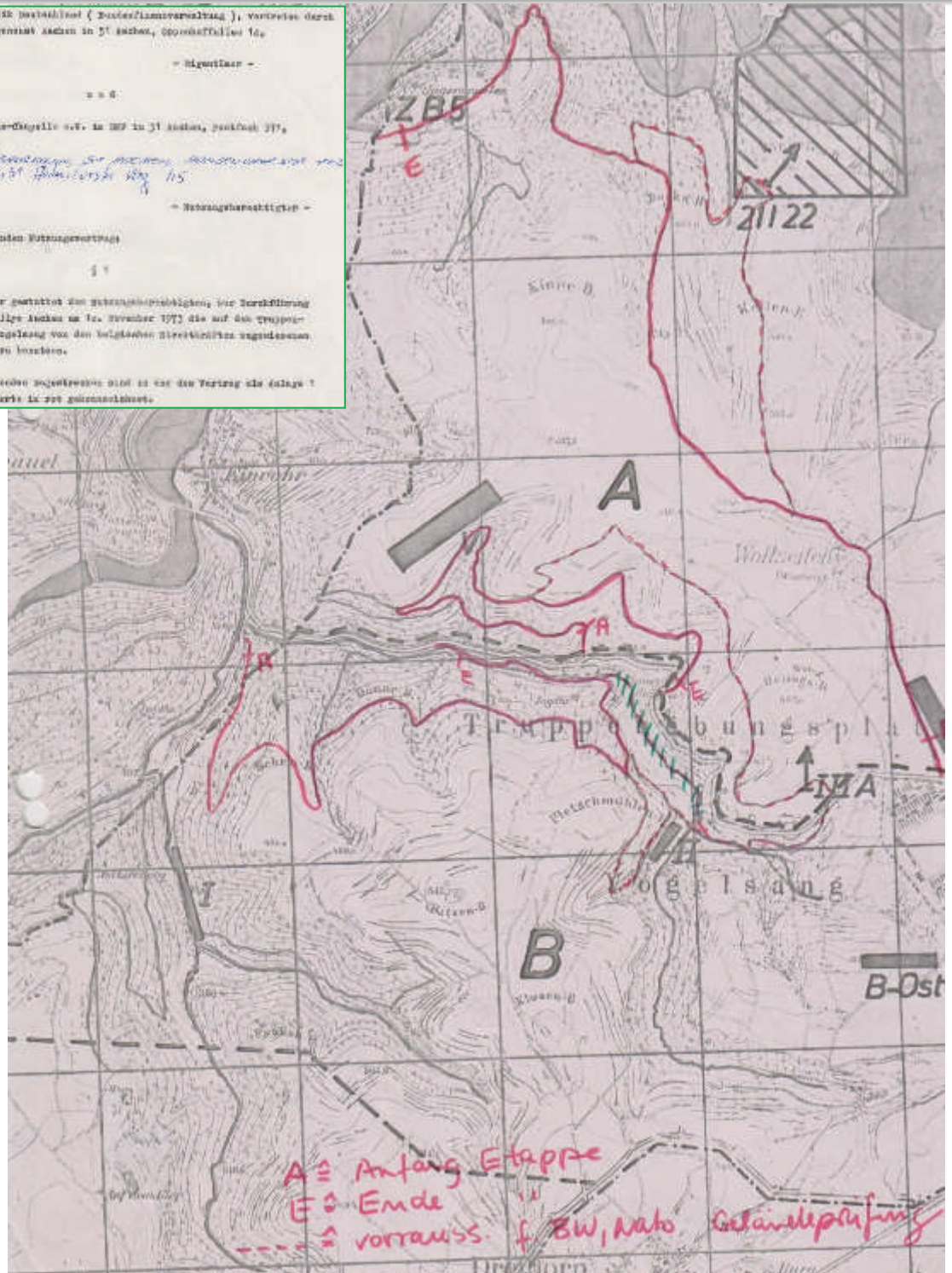
1. *Dr. Leo-Dieter v.d. in 107 in 51 Aachen, postfach 377*  
2. *Herrn Wolfgang v.d. in 107 in 51 Aachen, postfach 377*

- Beauftragter -

schließen folgenden Forderungsvertrag

1. Der Eigentümer gestattet dem Beauftragten, die Durchführung  
der 1. DMV-Rallye Aachen am 10. November 1973 die auf dem Truppen-  
Übungsplatz Vogelsang von den beteiligten Vereinen organisiert  
werden zu lassen.

2. Die zu bezeichnende Beauftragter sind in der Anlage 1  
beigefügten Karte in der gezeichneten Weise.



Erstmals in der Geschichte von Vogelsang erreichte die Ecurie die Erlaubnis, auf dem Truppenübungsplatz Vogelsang 3 Wertungsprüfungen für die 1. DMV-Rallye-Aachen 1973 durchzuführen und in das Innerste des Geländes vorzudringen. Es war damals auch üblich, eine Klasse für Geländewagen der BW zuzulassen. Eine Prüfung startete auf dem alten Postweg, der auf dem Weg von Einruhr nach Erkensruhr abzweigt und sich nach Vogelsang parallel der B 266 bewegt.

Leider gelang es danach nie wieder einem Club, Ähnliches dort zu veranstalten, wenn man mal von einem Slalom auf der Betonstraße bei Dreibern absieht.

Diese historische Einmaligkeit geht auf das Ecurie-Konto und nimmt uns keiner !

# Für Euch entdeckt





78

Hajo Freunde klassischer Rennsportfahrzeuge

„Wenn ein kleiner Junge war ich von schnellen Motorrädern und Autos fasziniert. Diese Faszination hat bis zum heutigen Tag für mich immer vorrangig Platz verdient und hat mich dazu bewogen die ein oder anderen Honda, Yamaha, Kawasaki im Laufe der letzten Jahrzehnte zu denen ich häufig auf der Rennstrecke aktiv war, habe ich viele klassische Grand-Prix Motorräder, von Z wie Art 5 bis Z wie Zündapp bekommen und restauriert. Aus diesem Hobby ist mittlerweile eine beachtliche Sammlung von über 150 Fahrzeugen geworden. Diese ist in diesem Umfang in Deutschland wohl einmalig. Jetzt, wo ich mehr Zeit habe, möchte ich diese jetzt anderen „Freunden“ klassischer Rennsportfahrzeuge zeigen und zugänglich machen.“

Sich freue ich auf Euren Besuch in meinem Classic-Race-Museum

Hajo

Freizeit Erpelding



www.classic-race.de

www.classic-race.de

80 Jahre  
Rennsport  
Geschichte

MALEY Werbung  
Köln 0221-590 59 58

O. u. Ur.: Race Museum Familie Erpelding, Kirchstraße 9, 53520 Kaltenborn/ Jammelshofen, Tel 02691-9329173, Fax 9329174 mob.0171 1224 182 - Besuch und Kaffee nach Vereinbarung



L.: Beim Besuch von Krzysztof Konik und Ulli in Herne 9/2016: Hubschi, MIWI, Krzysztof, Rolf Spangenberg. Wir sagen ganz herzlichen Dank Für den schönen Nachmittag. Krzysztof (einfacher Chris gen. ) hat sich sehr gefreut. Rechts seine Rallye-Vitrine. „Die guten, alten Zeiten“.

Hier ein Hinweis für den „Büssing-Film“ von Tino – sehenswert die alten LKW  
[www.youtube.com/watch?v=bTne37lwrYs](http://www.youtube.com/watch?v=bTne37lwrYs) oder medien-schuck googeln



## für Euch entdeckt



Was macht eigentlich.....

# ISOLDE HOLDERIED

Freitags Aufklärungsunterricht in der Grundschule, samstags Bergsteigen in den Ammergauer Alpen und sonntags mit der Blaskapelle auf einer Hochzeitsfeier – auch so kann das Wochenende einer zweifachen Damen-Weltmeisterin aussehen. Isolde Holderied ist eine Frau mit vielen Facetten. **TEXT** SEBASTIAN KLEIN **FOTOS** MCKLEIN



**E**s gibt Menschen, deren Jahr mehr Tage zu haben scheint als das des Normalsterblichen. Manche Menschen sind berufstätig, andere kümmern sich um ihre Kinder und wieder andere engagieren sich ehrenamtlich oder spielen in einer Band. Isolde Holderied bringt all das unter einen Hut – und das stets mit einem freundlichen Lächeln auf den Lippen.

Die Weltmeisterin von 1994 und 1995 (auf Mitsubishi) feiert dieses Jahr ihr 20-jähriges bei Toyota – jene Marke, die sie 1996 unter ihre Fittiche nahm und noch heute für allherhand von Events als Botschafterin einsetzt. So wird Isolde für die Präsentation eines neuen Lexus-Modells gebucht, nimmt im seltenen Toyota 2000GT an der Silvette Classic teil und macht den Vorwagen bei der Rallye Deutschland, wenn TMG mal wieder ein neues Modell aus dem Ärmel zaubert.

„Isi“ lässt sich aber auch ohne Toyota-Logo gerne im Rallyezirkus blicken – als Fahrerverbindungsfrau bei der 3-Städte-Rallye oder Rallye Oberland und durch ihre Funktion im Sichtungsrat der ADAC Stiftung Sport. Dabei macht ihr vor allem die Arbeit mit jungen Fahrern Freude, denen sie durch ihre Tätigkeit „das zurückgeben kann, was mir früher auch ermöglicht wurde“. Holderieds Nachwuchsarbeit beschränkt aber nicht nur auf die künftigen Rallyestars, für die Aktion „ADAC

Sicherheitswesten“ tingelt Isolde von einer Grundschule zur nächsten und klärt Kinder über die Gefahren auf dem Schulweg auf.

So sehr ihr solche ehrenamtlichen Aufgaben gefallen, für Isolde gibt es trotzdem „nichts Schöneres als oben auf einem Berggipfel zu stehen und ins Tal zu schauen. Das ist mein Ruhepol“, verrät die waschechte Bayerin, die Zeit ihres Lebens im idyllischen Bad Bayersoien in den Ammergauer Alpen gelebt hat. Hier hat sie mit Mann Andi und Sohn Niklas ihr Glück gefunden. Ein Umzug kam nie in Frage. „Ohne Berge will ich nicht leben. Da fahre ich lieber ein bisschen weiter.“

Bei einem Ortswechsel müsste die gelernte Anwaltsgehilfin vermutlich auch ihren „zweiten Ruhepol“ aufgeben. Wenn die Blaskapelle von Bad Bayersoien bei Hochzeiten, Konzerten oder Festzügen auftritt, ist die Rallyepilotin mit ihrer Klarinette mittendrin. Und falls sie doch mal durch die Weltgeschichte reist? „Ist das auch kein Problem. Unsere Kapelle besteht aus 40 Mann, da sind sowieso nie alle dabei.“

Isi feierte am 31.10.2016 ihr 50. Wiegenfest. (Red.)



Sehenswert: „Meines Vaters Büssing - Eine Hommage“ - von Martin Schunk (Tino). Und Vieles mehr – einfach googeln. Lohnt sich.

Quizfrage von S.5: Das ist der Verschluß-Deckel von einem Weber-Doppelvergaser





# Was es alles gibt



## Kreisverkehr auf hoher See



Die „Norwegian Joy“ wird das erste Kreuzfahrtschiff der Welt, das auf dem Dach eine komplette Kart-Rennstrecke hat. Der über 750 Millionen teure Dampfer wird derzeit in Papenburg gebaut und soll ab 2017 vor allem chinesische Touristen mit allem erdenklichen Luxus verwöhnen.

## TIPP DER REDAKTION



**Eine Sekunde ist eine Welt.** Der Finne Antti Kalhola produziert seit vielen Jahren Videofilme über seine Leidenschaft, den Motorsport. «Motorsport – Time» ist erschienen – ein wie gewohnt sehr stimmiges Werk. Die Formel 1 und Rallye bestimmen seine Bilder. «The Racers», «Lap of Life», «Love for Life» sind weitere Werke, auch auf [anttikalhola.com](http://anttikalhola.com).

[Youtube.com Motorsport – Time – Antti Kalhola](http://Youtube.com/Motorsport-Time-AnttiKalhola)

## Good girls go to heaven, bad girls go everywhere



## Volksmagen

**Für Eingefeischte:** Wie die Volkswagen AG jetzt bekanntgab, verkaufte sie vergangenes Jahr 7,2 Millionen Currywürste – und damit 1,38 Millionen mehr „C-Schläuche“ als Autos der Marke VW. So gesehen sind die Wolfsburger eigentlich ein Wurstkonzern mit angeschlossener Kfz-Fertigung. Ob da etwa auch beim Ketchup-Verbrauch geschummelt wurde?

WE DELIVER TO YOUR  
HOTEL ON REQUEST



The Trabant 601 is THE Berlin vintage car. These legendary vehicles were the original wheels of the East. Like nothing else the Trabi is associated with German reunification. Get your original Trabi ride in Berlin today!



### CONTACT

☎ 030 688 35 372

✉ [info@trabantberlin.de](mailto:info@trabantberlin.de)

TRABANT  
SIGHTSEEING



[www.trabantberlin.de](http://www.trabantberlin.de)

TrabantBerlin.de  
Inh. Patrick von Khenke  
Wiesenweg 1-4  
10365 Berlin



# Clubmeisterschaft Ecurie 2015/16 und DMV-LG-Meisterschaft 2016 (DMV-Ehrung v. 8.1.17 in Niederzier, je 7 beste Ergebnisse- Gratulation den „Lautermännern- und Frauen zur Clubmeisterschaft)

## Oldtimer und Ori (20 Gewertete Mitglieder)

1. Lautermann	Hans	69,58
2. Landrock-Grabowski	Carina	68,27
2. Landrock	Martin	68,27
3. Lautermann	Klara	67,74
4. Tiggemann	Rolf	66,97
5. Kirschbaum	Hans-J.	66,66
6. Keuser	Rainer	66,52
7. Hörber	Walter	63,92
8. Oberle	Claudia	60,82
9. Oberle	Thomas	60,82
10. Schepeler	Kevin	56,79
11. Döring	Rolf	55,89
12. Kirschbaum	Max	50,40
13. Menke	Maren	29,22
13. Menke	Hans-P.	29,22
14. Lautermann	Agnes	10,84
15. Krupke	Michael	6,00
15. Winnen	Michael	6,00
16. Dr. Grieser	Christel	1,59
16. Dr. Grieser	Wolfgang	1,59

## Rallye (Feuerfest)

1. Winnen	Michael	25,21
2. Kirschbaum	Max	7,50

## Motorrad Classic

1. Menke	Hans-P.	
----------	---------	--

Die Ecurie war bei der Ehrung der DMV-LG-Meisterschaft Niederr. 2016 am **8.1.2017** in Niederzier in jeder Hinsicht gut vertreten. Man beachte auch die Platzierung von **Hans-Peter Menke** im Motorsport Chapeau ! **Waldi und Max** erhielten das **DMV-Sportabzeichen in Gold**.

DMV-LG-Meisterschaft. Rallye+Ori+Oldtimer zus. gewertet:

## (12) Rallye + Ori 75 + Oldtimer

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Göbbels, Tina	DMV-Niederrhein	44,77
1	Göbbels, Rene	DMV-Niederrhein	44,77
3	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	42,06
4	Lautermann, Hans	Ecurie Aix la Chapelle	41,91
5	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	40,36
6	Landrock, Martin	Ecurie Aix la Chapelle	36,28
6	Landrock-Grabowski, Carina	Ecurie Aix la Chapelle	36,28
8	Schepeler, Kevin	msj13 Ecurie Aix la Chapelle	34,11
9	Döring, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	32,87
10	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	32,06
11	Lautermann, Clara	Ecurie Aix la Chapelle	31,36
12	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	31,30
13	Menke, Maren	Ecurie Aix la Chapelle	29,22
13	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	29,22
15	Thelen, Hans	MSC-Dorn-Esch	27,73
16	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	24,54
17	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	21,08
18	Thiesen, Lutz	Renngemeinschaft Dören	18,60
19	Wieland-Nüsser, Monika	DMV-Niederrhein	9,23
19	Nüsser, Dieter	Renngemeinschaft Dören	9,23
21	Wolfram, Doris	Renngemeinschaft Dören	5,27
21	Charlier, Norbert	Renngemeinschaft Dören	5,27
23	Erbskorn, Stefan	Renngemeinschaft Dören	3,35
24	Wingens, Petra	Renngemeinschaft Dören	1,40
24	Langen, Werner	Renngemeinschaft Dören	1,40

## Motorradsport

### (7) Motorradsport Classic

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Stirski, Bernd	MSIG-Gressenich	80,26
2	Thelen, Hans	MSC-Dorn-Esch	67,46
3	Emmerich, Robert	MSIG-Gressenich	61,37
4	Trentow, Klaus	MSIG-Gressenich	34,42
5	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	16,69

## Abschied

...when will those clouds all disappear?  
Where will it lead us from here?  
Rolling Stones

Du hinterlässt eine große Lücke.



## Uwe Materlik

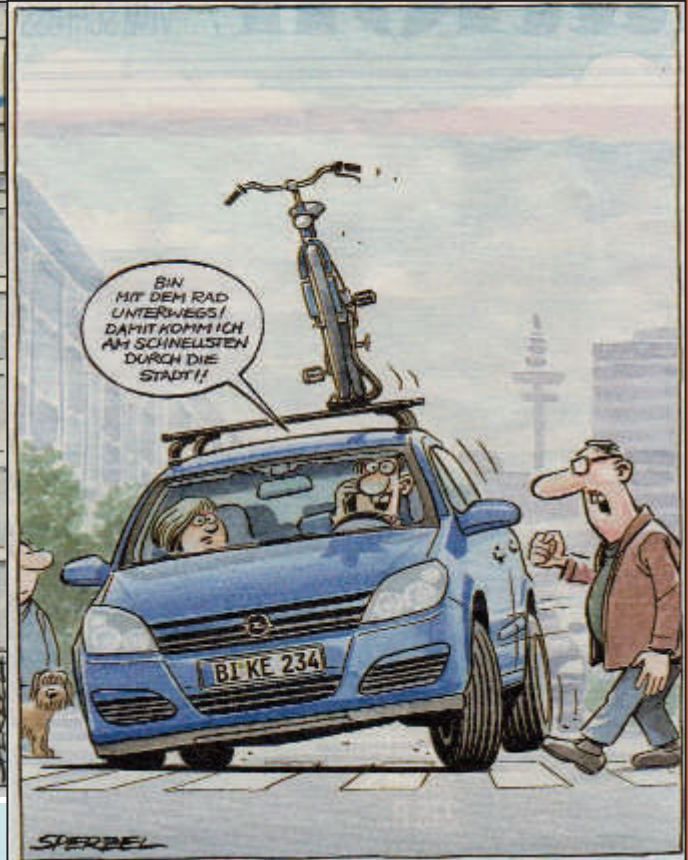
\* 19.6.1951 † 30.10.2016

Der Autosport war sein Leben:  
O-Fahren und Rallye

L.: Clubmeister 2016  
Hans Lautermann  
Gratulation !



# Witzig





## Sehr witzig und ernst

### Greenpeace fordert Abschaffprämie

**DIE UMWELTORGANISATION**  
Greenpeace setzt sich für die Einführung einer Prämie ein, die Autofahrer für die Abschaffung ihres privaten Pkw belohnt. Diese Prämie, die zwischen 2021 und 2025 gezahlt werden könnte, ist Teil eines Elektromobilitätskonzepts, das das Berliner Unternehmen InnoZ für Greenpeace erstellt hat. Weitere Forderungen des Papiers, das AUTO BILD exklusiv vorliegt, sind die Deckelung des Gewichts von Neuwagen auf eine Tonne im Jahr 2025 sowie die Schaffung eines „bedingungslosen Mobilitätsgrundbudgets“, das unter anderem für elektrisches Carsharing genutzt werden kann.



O.I.L.: Nach Bevormundung, was wir zu essen und zu denken haben nun auch ein anderer „Bevormundungsverein“, der uns. Gesellschaft verändern will. (AUTO Bild 2.12.16)

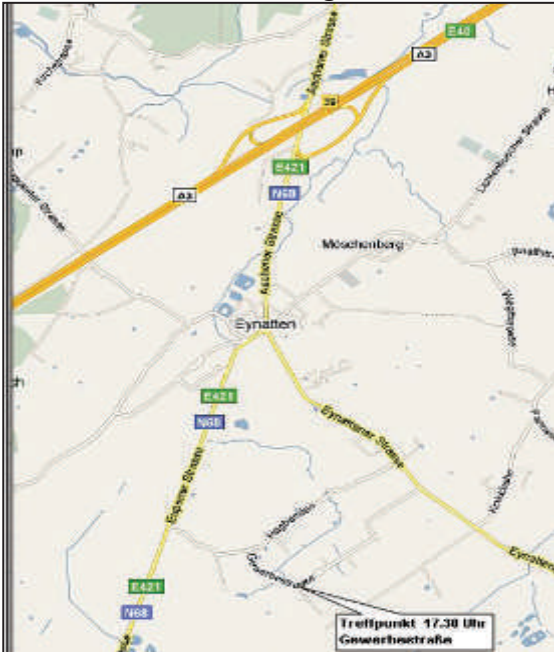


„Horror-Hagel“

# Einladung zum Lichtschranken-Training/ Verschiedenes

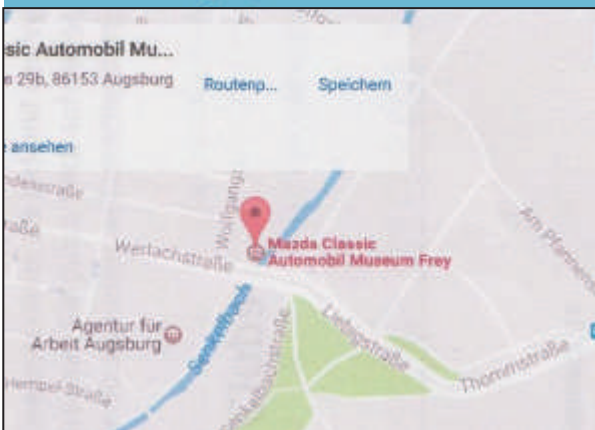


Hier werden regelmäßig am ersten Freitag des Monats ab April 2017 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's !! Und so geht's dabei zu:



R.: Die frühere Rallyefahrerin und Opel-Haus-Besitzerin aus Berlin (79) ist mit Ihrem „HUDO 1“ Bj 1930 seit Juni 2015 für 2 Jahre unterwegs auf den Spuren von Clärenore Stinnes mit Ihrem „Adler Standard 6“ Bj. 1927  
[www.heidi-um-die-Welt.com](http://www.heidi-um-die-Welt.com)

L.U.: Neues Mazda-Museum



O: Die Japaner Oldies sind im Kommen:  
MAZDA Classic – Automobil-Museum Frey, Wetachstraße 29b  
86153 Augsburg  
[info@mazda-classic-frey.de](mailto:info@mazda-classic-frey.de)

**Schwein gehabt!**



So viel Glück hat kein Schwein: Bei der Rallye de Santa Cruz in Bolivien spaziert ein kleiner Hund nichts ahnend über die Rennpiste, als mit einem Affenzahn ein Mitsubishi Lancer heranfährt und - oh Wunder - über den Vierbeiner springt. Unbedingt das Video auf [autobild.de/lucky-dog](http://autobild.de/lucky-dog) angucken.



# Doppelrolle für den Champion Sébastien Ogier S. 38-39

## Die Weltmeister



**Sébastien Ogier**

**Geboren:**  
17. Dezember 1983 in Gap/Frankreich

34 WM-Siege (erster in Portugal 2010), Weltmeister 2013, 2014 und 2015 mit Volkswagen. Der gelernte Skilehrer fährt seit 2006 Rallies, gewann 2008 die Junioren-WM. Seit 2014 verheiratet mit der deutschen Fernsehmoderatorin Andrea Kaiser. Im Juni 2016 wurde der gemeinsame Sohn Tim geboren.



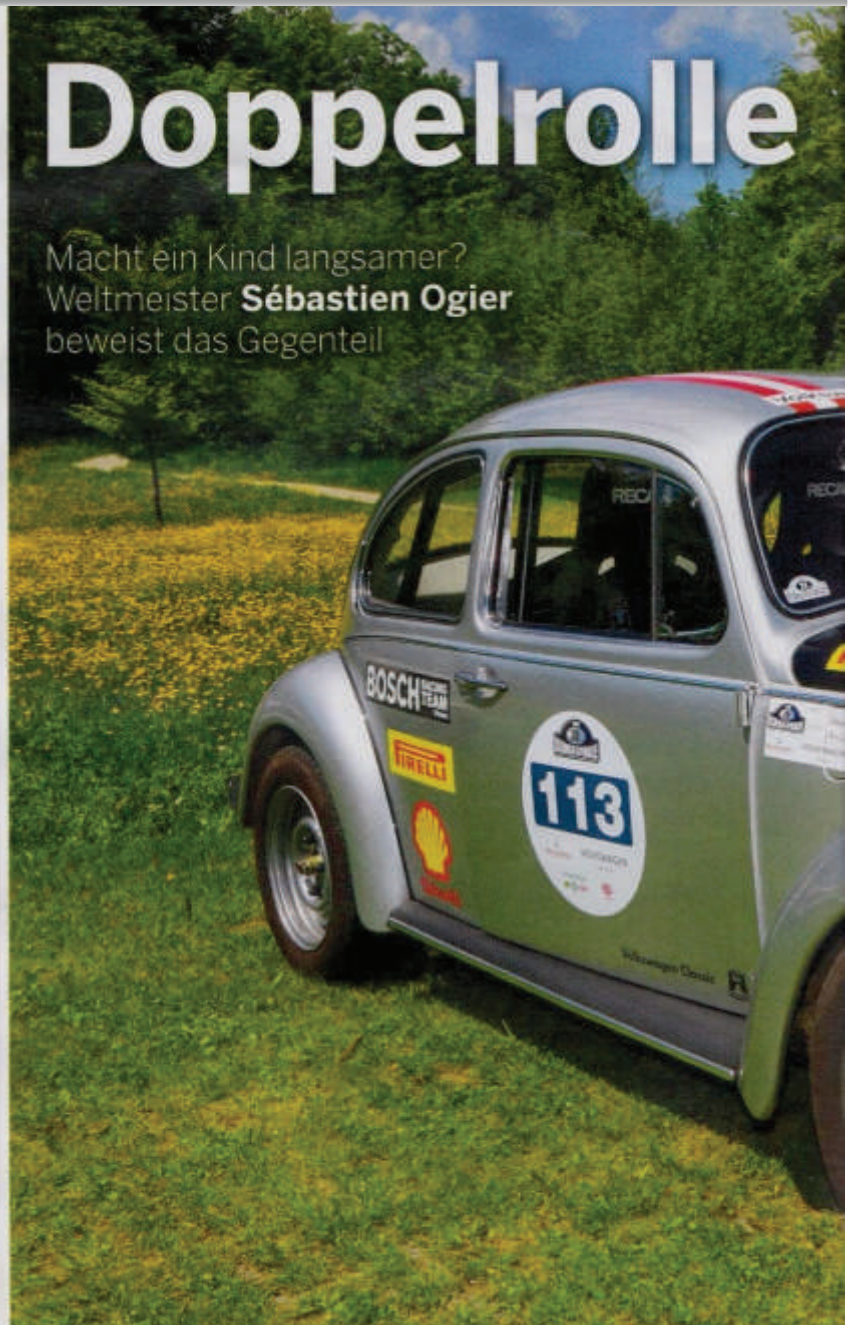
**Julien Ingrassia**

**Geboren:**  
26. November 1979 in Aix-en-Provence/Frankreich

Gab 2006 für die Profikarriere als Beifahrer an der Seite von Ogier einen Job als Verkaufsrepräsentant auf. War bei allen WM-Siegen von Ogier mit dabei. Der ledige Hardrock-Fan vertritt häufig öffentlich die Meinung der Fahrerkollegen.

■ Einen dreimaligen Weltmeister kann so schnell nichts erschüttern. Zumindest nicht auf den Rallyepisten. Im Privatleben allerdings schon. „Er hat geheult wie ein Schloßhund“, verrät Gattin Andrea Kaiser (34) die Reaktion von Sébastien Ogier (32), als er zum ersten Mal den gemeinsamen Sohn Tim im Arm hielt. „Seine Geburt war der emotional stärkste Moment meines Lebens“, bestätigt der stolze Vater, der seit 2014 mit der deutschen Fernsehmoderatorin verheiratet ist.

Der aus dem Wintersportort Gap stammende Franzose verbringt viel Zeit bei seiner Frau in München. „Von hier



# Doppelrolle

Macht ein Kind langsamer?  
Weltmeister **Sébastien Ogier**  
beweist das Gegenteil

aus ist es auch nicht weit in die Alpen“, sagt der begeisterte Skiläufer. Als Jugendlicher war er einer der besten Boule-Spieler seines Heimatlandes. Heute lässt er es etwa bei einer Oldtimer-Rallye zusammen mit Gattin An-

## „Der emotional stärkste Moment meines Lebens“

drea auch schon mal ruhiger angehen. Macht ihn die neue Doppelrolle als Rallye-Profi und Vater langsamer, wie man das im zweifellos riskanten Motorsport gelegentlich behauptet? „Ich denke, als Vater nehme ich nicht we-



# Doppelrolle für den Rallye-Weltmeister Sébastien Ogier



## für den **Champion**



niger Risiken in Kauf als bisher“, sagt der Volkswagen-Pilot, der als Tabellenführer zur Rallye Deutschland kommt. Und schiebt hinterher: „Aber auch nicht mehr.“ Das als Hinweis an die Konkurrenz, die nicht auf nachlassendes Tempo des Dreifach-Champions zu hoffen braucht.

„Ich war ohnehin noch nie ein Freund unvernünftiger Risiken. Mein oberstes Ziel ist immer, die Kontrolle zu behalten“, stellt Ogier klar. Nicht umsonst ist er als Perfektionist bekannt, der sich bei einer Rallye auch um kleinste Details kümmert. „Sogar in den Situationen, in denen ich neben

der Piste gelandet bin, war ich nach meiner eigenen Einschätzung nie mit einem komplett unsinnigen Tempo unterwegs“, behauptet der ehemalige Skilehrer, der auch als Motorsportler bisher von schweren Unfällen weitgehend verschont blieb.

Einen davon hatte er ausgerechnet bei der Rallye Deutschland vor zwei Jahren. Ogier und Beifahrer Julien Ingrassia (36) überstanden den Abflug unverletzt. Zwölf Monate später standen die beiden Franzosen bei der „Deutschland“ ganz oben auf dem Podium – einer der letzten WM-Siege, die noch in ihrer Sammlung fehlten. „Die

Rallye Deutschland ist einer der schwierigsten WM-Läufe“, bestätigt Ogier.

„Ich muss mich auf unterschiedlichste Fahrbahnoberflächen mit ständig wechselndem Grip einstellen.“

Doch speziell diese Übung beherrscht der dreimalige Champion besser als jeder andere. Je komplizierter die Bedingungen, desto deutlicher setzt sich der als „Reifenflüsterer“ berühmte Volkswagen-Pilot von der Konkurrenz ab. Daran wird auch die Geburt von Söhnchen Tim rein gar nichts ändern.

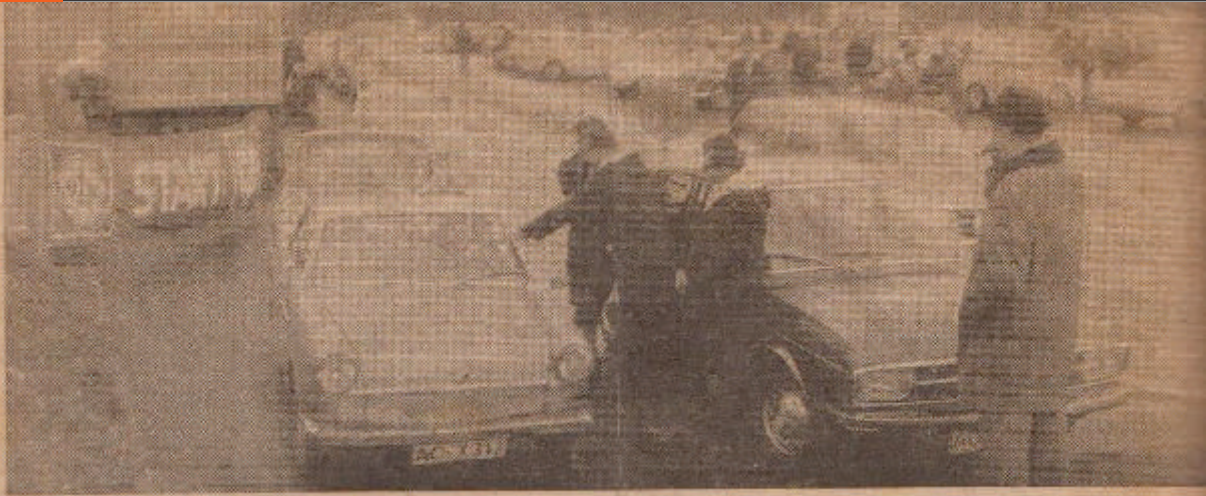
2015  
gewann  
Ogier die Rallye  
Deutschland.  
Der Sieg fehlte  
ihm noch

Für 2017 hat Ogier nach Ausscheiden von VW bei Ford angeheuert.



# Die guten, alten Zeiten

L.:  
Aus  
AN  
,78



## Winterfahrt des MSC bei Frühlingswetter

Stolberg. – Der Vorsitzende des Stolberger Motorsportclubs, Franz von der Meulen, schickte am Sonntag auf dem Krautladenplatz in Minutenebenen 110 große und kleine Wagen auf die Reise, die sich auf dem idealen Startplatz eingefunden hatten. Genauer gesagt: Deren Fahrer und Beifahrer, die bei Frühlingswetter an der 17. ADAC-Winterfahrt des MSC Stolberg teilnahmen und auf einer 165 Kilometer langen Strecke durch die Kreise Aachen, Moncheau, Schleiden und Düren 9 Zeitkontrollen und 16 Durchfahrtskontrollen ansteuern mußten. In Gillenberg (Kreis Schleiden) hatte der Veranstalter eine Sonderprüfung eingelegt, und zwar mußte dort die Straßenbreite zwischen zwei aufgestellten Fahnen mit bloßem Auge geschätzt werden. Jeder Zentimeter zuviel oder zu wenig taxiert galt als Strafpunkt. Gestartet wurde in den Klassen bis 1150 ccm, von 1150 bis 1600 ccm und über 1600 ccm Hubraum. Abends war in der Stadthalle die Siegerehrung. Über deren Verlauf und die Platzierungen berichten wir in der morgigen Ausgabe. Foto: Ohst



## MERCEDES-BENZ 300 SEL AMG

Wie die „Rote Sau“ zur Legende wurde

ab 2. November im Handel



M.u.u.r.: Kritische Zuschauer beim Rallye-EM-Lauf in Ypern 1988



L.u.: Die „Rote Sau“ mit 428 PS V-8 1971 bei d. 24 h von Spa - 2.GS (TW-EM-Lauf)



# Die guten alten Zeiten – Die Siebziger Hochzeit der O-Fahrerei



## 4. Joe-Siffert- Gedächtnisfahrt 7.2.1976 MSG Drove

EP-Lauf um die  
Sportfahrer-Mobil SHC-Pokale

Mit 107 Startern lag das Nennergebnis um 128 % höher als bei der zuletzt durchgeführten Veranstaltung.

Mit Startnummer 1 gingen Ollfisch/Schulte von der Ecurie Aix La Chapelle auf die 140 km lange Strecke. Mit 12 Strafpunkten und der jeweils zweit schnellsten Zeit aller Teilnehmer in den beiden Sonderaufgaben (SA) erkämpften sie Platz 6 in der Klasse über 1600 ccm. Obwohl Merchel/Sahl vom AMC Hamm in beiden SA die absolut schnellste Zeit aller Teilnehmer fuhren, blieb ihnen „nur“ Platz 17.

Matthias Schnitzler und Rudi Schilder vom GMC Walheim sicherten sich den Klassensieg und Platz 2 im Gesamt vor Strick/Westhoff vom MSC Aachen. Hinter Peters/Brezinski vom MSC Aldenhoven folgte bereits Siegfried Huppertz mit der Beifahrerin Renate Schilder vom GMC Walheim vor Lorenz/Peterelt vom PSV Aachen und Chorus/Pütz vom MSC Aldenhoven, alle nur durch geringe Strafpunktunterschiede getrennt.



3

Zusätzlich zur Klarsichtfolie hatte Fahrleiter Reinhold Becker einen Streckenplan ausgegeben, in dem genau erklärt wurde, wo er ernst macht und wo man in erhöhtem Maße sich als vorbildlicher Straßenverkehrsteilnehmer zu bewegen hatte.

In Klasse 3 buchten Hans Münster und Reni Ollfisch von der Ecurie Aachen mit 3 Sekunden Vorsprung den Klassensieg und Platz 4 im Gesamt vor Roos/Ganser von dem RT Norddelfel. Lauscher/Schilder vom GMC Walheim, Hoffmann/Karek vom EMC Bilburg und Schröder/Falter vom MSC Burgring Nideggen belegten Platz 3 bis 5. Auf den Plätzen 6 bis 8 entschied jeweils eine Sekunde zugunsten von Gruntz/Rohe vom MSC Burgr. Nideggen vor Widdig/Winkelkemper vom MSC Rodenkirchen und Czarnetzky/Sassmannshausen vom BTC Ratingen.

Hatte der Veranstalter außer der Sonderaufgabe über den 3 km langen Gemeindeverbindungsweg zwischen Thum und Frotzheim auf Schotter noch nicht richtig ernst gemacht, so ging es nach einer Schlappetappe zur DK 2 richtig los. 19,9 km ohne



## Gesamtsieg für Roesener/Denzer

Der Motor-Club Haaren-Roetgen veranstaltete am Samstag, dem 14. September, seine II. Internationale Orientierungsfahrt „1 Stunden von Haaren-Roetgen“. Dieser Lauf war ausgeschrieben im den Wanderpokal der Bundesaußenminister. 23 belgisch und 39 deutsche Rallye-Teams fanden sich am Startplatz in Roetgen ein, um auf der 180 km langen Strecke ihr Können unter Beweis zu stellen. Die Aachener Motorsportler Bodo Roesener/Ronny Denzer fuhren mit ihrem Autobüchse A 113 Aharthi-Klassenbutzet auf der Sonderprüfung und erreichten als einziges Team das Ziel ohne Fehlerpunkte. Zu erwähnen ist noch, daß sie die halbe Strecke mit de-

fehler Motorabwählung zurückgelegt haben und dann mit einem verhältnismäßig kleinen Fahrzeug als Gesamtstieger geehrt wurden. Vierter wurde Hans Münster mit seiner Copilotin Reni Ollfisch auf Ford Escort. Den fünften Platz belegten Roland Reinsh/Arnold Oberbüchse auf NSU TT. Bei der internationalen Texaco-Rallye am 7. September, die über 1300 km von Deutschland über Belgien nach Frankreich und wieder zurück führte, konnte sich das Team Bodo Roesener/Ronny Denzer ebenfalls mit einem 3. Platz in Klasse sehr gut platzieren. Helmut Mörhates und Reni Ollfisch erreichten auf Simca Rallye II den siebten Platz.



(1) Münster/Ollfisch driften zum Klassensieg.

(2) Huppertz/Schilder erkämpften Platz 4. (3) „Einsatzkäfer“.

Fotos: WIGE-Foto

Ortsberührung, wo Fahrer und Beifahrer gleichermaßen gefordert wurden. Am Ende dieser Etappe war nur noch ein Team ohne Strafpunkte.

Mit Zeitstrafpunkten folgten Doifen/Lindemann vom RT Norddelfel vor Macherey/Chwolka vom MSC Aldenhoven und Grunenberg/Becker vom RT Norddelfel.

In der 14,3 km langen Etappe rund um Kelz und Vettweiß, wo fast keiner der Wege mehr in der Karte ist, hatten es nicht nur die auswärtigen Teams schwer. Die abschließende 2. SA, ebenfalls vorbildlich mit Krankenwagen und Helfern des Roten Kreuzes abgesichert, wurde in Klasse I erneut von Schumann/Kallombach vom Team Wichern gewonnen, was aber nur zum 5. Platz reichte. Bodo Roesener und Ronny Denzer von der Ecurie Aachen gewannen jedoch die Klasse klar vor Simon/Debetz vom PSV Aachen, die in der 2. SA zeitgleich mit Schumann waren.

Da Mattner/Eismar vom MSC Burgring Nideggen in der 1. SA zuviel Zeit auf die Klassenrichtzeit verloren, mußten sie hinter Schiffer/Girkens von der SFG Kommern mit Platz 4 vorlieb nehmen.

Da weder ein Einpruch der Teilnehmer, noch irgendwelche Beschwerden der Polizei oder Bevölkerung bekannt wurden, ist wieder eine Veranstaltung positiv beendet worden. Dafür sei allen, auch den Behörden und Gemeinden für die Genehmigung, zu danken, und auf ein Neues 1977.

H.St./V

**Klasse 1, 25 Starter:** 1. Roesener/Denzer, Ecurie Aachen, 2. Simon/Debetz, PSV Aachen, 3. Schiffer/Girkens, SFG Kommern, 4. Mattner/Eismar, MSC Burgr. Nideggen, 5. Schumann/Kallombach, Team Wichern, 6. Wilden/Wilden, MSC Aldenhoven, 7. Delahaye/Theisen, AMC Saikart, 8. Wills/Huppertz, RT Norddelfel, 9. Glasmacher/Breuer, SFG Kommern, 10. Stoffens/Latzel, MSC Raaren-Roetgen; **Klasse 2, 25 Starter:** 1. Pauken/Oepen, MSC Burgring Nideggen, 2. Dollen/Lindemann, RT Norddelfel, 3. Macherey/Chwolka, MSC Aldenhoven, 4. Grunenberg/Becker, RT Norddelfel, 5. Heiligers/Hofmann, PSV Aachen, 6. Wählen/Nickels, MSC Basweiler, 7. Steimann/Keller, SFG Kommern, 8. Kluber/Girkens, MSC Raaren-Roetgen, 9. Amkrenz/Pompejus, RT Norddelfel, 10. Lenz/Weber, TC Bardenberg; **Klasse 3, 31 Starter:** 1. Münster/Ollfisch, Ecurie Aachen, 2. Roos/Ganser, RT Norddelfel, 3. Lauscher/Schilder, GMC Walheim, 4. Hoffmann/Karek, EMC Bilburg, 5. Schröder/Falter, MSC Burgring Nideggen, 6. Gruntz/Rohe, MSC Burgr. Nideggen, 7. Widdig/Winkelkemper, MSC Rodenkirchen, 8. Czarnetzky/Sassmannshausen, BTC Ratingen, 9. Peters/Heinen, GMC Walheim, 10. Gösling/Focker, MSC Vettweiß; **Klasse**



## Die guten alten Zeiten I



Kritische Beobachter beim WM-Lauf Rallye San Remo 1983



Dreamteam Münster-Olfisch

U.: Olympia-Rallye 1972 am Ring, links Dieter Schunk, Tino, Hans Laven, Wolfgang Olfisch



# Die guten alten Zeiten II



O.I.: Schauff/Hörber im Steinbruch Hoven  
Tour D' Eifel April 1980, R.O: nach Roll over

## Wieder gewann Martin Schunk eine Goldmedaille

**Boller überschritt die Sollzeit um nur 8 Sekunden**

Martin Schunk, wohl der bekannteste Aachener Lizenzfahrer im Rallye-Sport, startet mit Horst Boller aus Lang-Göns und dessen BMW 1600 II Gr. II zur DMV Siegfried-Rallye des MSC Roßdorf/Darmstadt. Die 650 km lange Strecke durch den Odenwald, die Rhön und den Taunus bot für Fahrer und Beifahrer gleiche Schwierigkeiten, so daß beide auf ihre Kosten kamen.

Von den sechs zu absolvierenden Sonderprüfungen konnte das Team bei den ersten fünf die gesetzte Sollzeit einhalten, bei der sechsten war dies unmöglich. Horst Boller öffnete hier den Gashahn bis zum Äußersten und überschritt die vorgeschriebene Sollzeit um nur acht

Sekunden, womit er hier die Tagesbestzeit gefahren hatte.

Auf der Strecke holte sich das Eclairie-Team nur eine Strafminute. Am Ziel in Usingen konnte dann das Team mit nur 1,8 Strafpunkten bei der anschließenden Siegerehrung den Preis für den wohlverdienten Gesamtsieg, verbunden mit einer Goldmedaille, in Empfang nehmen.

Es ist Martin Schunk zu wünschen, daß endlich einmal ein Sponsor auf seine in letzter Zeit sich häufenden großartigen Erfolge aufmerksam wird, und ihm hilft, sich im internationalen Rallyegeschäft einen Namen zu machen oder sich ernsthaft um die deutsche Rallye-Meisterschaft zu bemühen.

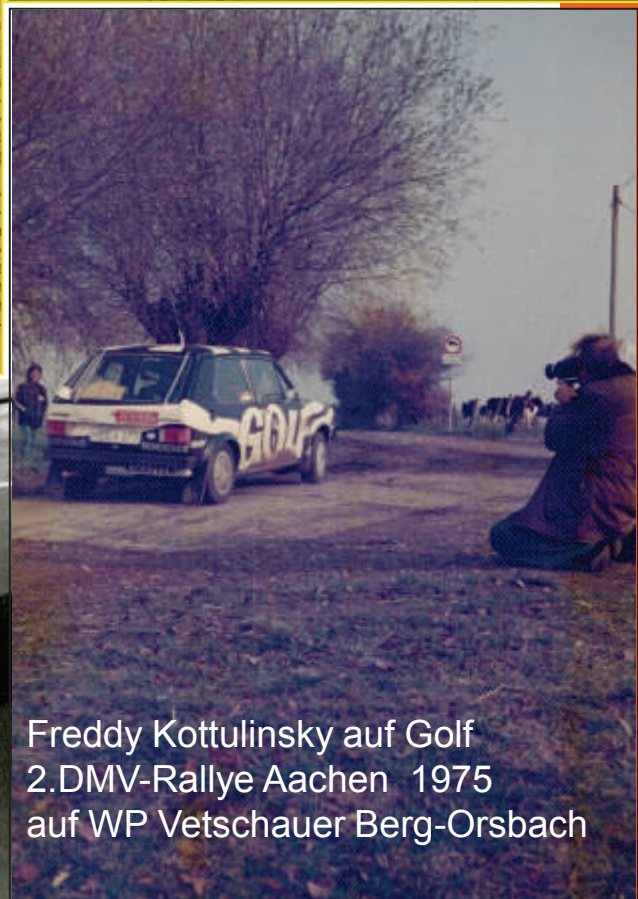


Münster/Oilfish in Paffrath 1974

U.I.: Hubert Szameit /MIWI auf 400 km-Rallye am Ring



8. ADAC-Rallye-Moyen-Nürburgring



Freddy Kottulinsky auf Golf  
2.DMV-Rallye Aachen 1975  
auf WP Vetschauer Berg-Orsbach

