

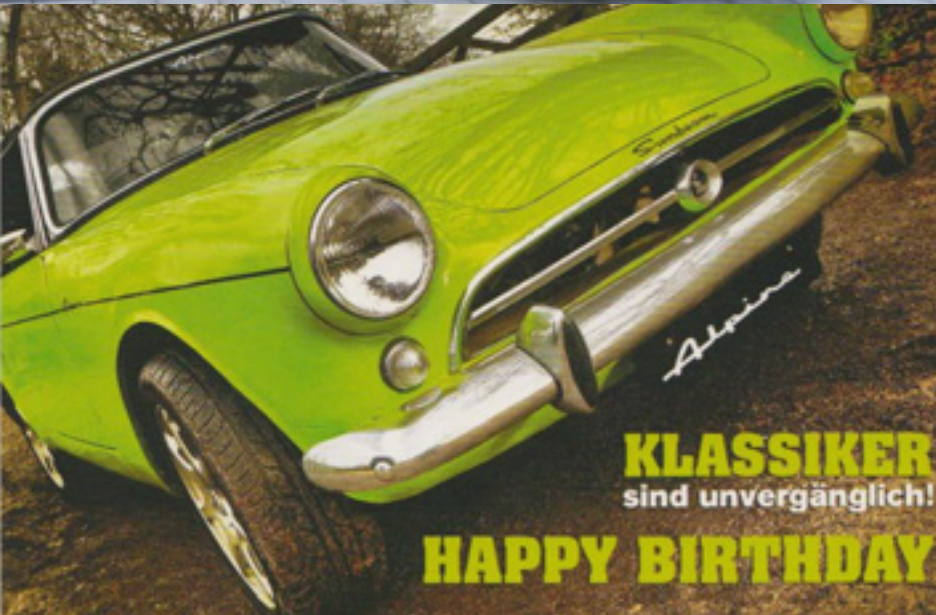


ECURIE Aix-la-Chapelle  
e.V. DMV, Aachen

X 2017



## ECURIE INFO



Ecurie :



## Jubilare



# Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1-2	Titelseite + Inhaltsverzeichnis
3	Editorial
4	Impressum und Titelbild
5	Vorstand
<b>Sport / Verschiedenes.....</b>	
6	Euregio-Classic-Cup 2017
7	Sportjahr Hans u. Klara Lautermann
8	Jahreshauptversammlung 23.1.17
9	Sportjahr Hans-J. Kirschbaum u. Kevin Schepeler
10	Der schnelle Prinz u.a.
11-13	20. Int. DMV Oldt. Rallye Aachen u. 7.Int. Ausfahrt
14	In memoriam Hanno Menne
15	H-Kennzeichen
16/17	Miwi's Rallyesaison 2017 / RKA
18/19/20	RAC früher (Tino) u. Miwis Kramkiste , S. 20 Klassiker
21	Präses' Sportjahr
22	Allerlei
23-24	Liebe z. „Mini-Stratos“(Rolf)
<b>Verschiedenes.</b>	
25	Pannenhilfe
26	Termine, Musée National
27	Andere Aktivitäten
28	Sportjahr Rolf Döhring
29	Sportjahr Rolf Tiggemann
30	Walter Röhr 70, spruchreif
31	Vogelsang
32	Sportjahr Martin u. Carina Landrock
33	Was es alles gibt
34	Clubmeistersch. u. DMV-Meistersch.
35-36	Witzig
37	Lichtschrankenüb. u Festival Daun
38	Ecurie in eigener Sache
39	Oldtimer-Grand Prix Nürburgring
40-43	Die guten alten Zeiten
	44 ALDA-Handkipper aus Aachen



Subaru-Legazy 4WD Oldi auf Spitzbergen



Die Spikes haben ihre Wirkung nicht verfehlt. Der Rost kommt jedenfalls nicht vom Salz!



Seltener Alfasud-Oldie

# Editorial



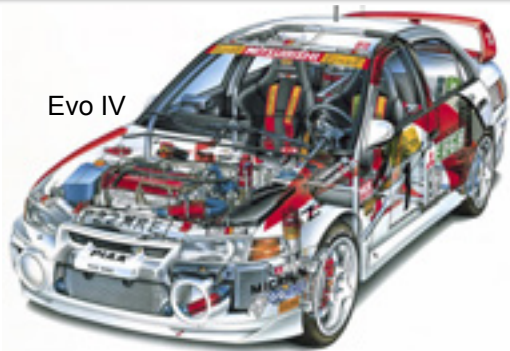
Liebe Ecurieler und Freunde, liebe Leser, was Ihr in den Händen haltet, ist die 10. Ausgabe des Ecurie-Infos in dieser Form in Folge seit 2008. Einhergehend mit dem **Clubjubiläum, nämlich 50 Jahre seit Gründung 1968**, feiert also auch das Club-Info in dieser Aufmachung ein -wenn auch kleines- Jubiläum. Hiermit stelle ich die neueste Ausgabe unter das Motto „**jubilare**“. Und zum Jubilieren gibt's ja 2018 einen triftigen Grund.

In jedem Heft steckt eine Menge Zeit. Nach dem Erscheinen ist immer vor dem Erscheinen. Wäre schön, wenn Ihr durch Zusendung von Fotos und Text sowie Leserbriefen zum Inhalt beitragen würdet.

Des Weiteren möchte ich im Namen aller Mitglieder dem Vorstand, insbesondere den neuen Kollegen für den letztjährigen Einsatz danken. Die ehrenamtliche Arbeit ist nicht selbstverständlich. Ebenso geht auch der Dank des Vorstandes an alle ehrenamtlich Tätigen und vielen Helfern, die unsere Veranstaltungen mitgetragen haben. Das hält den Club auch zusammen. Viel Spaß beim Lesen.

Euer MIWI (Red.) im Januar 2018

Evo IV



Auf den alten DDR-Spuren:  
Besuch am Schleizer Dreieck  
März 2017





# 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:

Heribert Cramer, Rolf Döhring, Rainer Keuser,  
Kirsche, Michael Krupke, Martin Landrock, Hans  
Lautermann, Bernhard Lutterbeck, Hans Münster,  
Herm. Offergeld, Herbert Thierbach, Dr. Rolf Tiggemann,  
Tino, Miwi **Gestaltung+Layout:** Lothar Winnen, MIWI

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

Das Ecurie-Info ist eine Dokumentation über Aktivitäten und Vergangenes. Es soll den Leser erfreuen und ist ideell wertvoll. Das Club-Info erscheint 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:

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.

## Zum Jubiläum:

Die Gründungsversammlung fand am 1.4.1968 statt. Ein eingetragener Verein war die Ecurie seit 1969. Der Präsident hat sich aber entschlossen, bereits am 21.4.2018 das Jubiläum feierlich zu begehen. Mehr dazu im Innenteil. Und bitte Termin freihalten. **Red.**



L.: 1951

U: 2017  
MB LKW  
L 312 im  
Glottertal



In allen Versicherungsfragen anrufen: Agentur Jörn Heiliger 0241 9039900

## 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

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

**Gesch.f.: Martin Landrock**  
Oppenhoffallee 133b  
52066 Aachen  
Tel. 0151 15777796

[graland@icloud.com](mailto:graland@icloud.com) oder  
[orga@ecurie-aachen.de](mailto:orga@ecurie-aachen.de)

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

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

**Jugendwart: vakant**



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



Vielleicht demnächst wieder in  
AC oder in Aldenhoven..?



1970 Verladung nach Sylt

**Ein großes Danke an alle:** Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahr 2016 bei unseren Veranstaltungen, insbesondere der 20. Int. Oldtimer-Rallye Aachen und der 7. Ausfahrt sowie der Rallye Köln-Ahrweiler 2017 dabei waren, bedanken. Ohne Eure Hilfe wäre so etwas nicht möglich und gäbe es solche Veranstaltungen auch nicht. Etwas zurückgeben von der Freude, die wir selbst als Teilnehmer bei anderen Veranstaltern erleben ist die Devise. Tatkräftig unterstützt wurde der Vorstand von Thomas Oberle (Homepage), Martin Landrock, der auch Walter Hörber als Geschäftsführer ablöste (HP, Flyer und Oldtimer-Rallye) sowie Familie Lautermann. Und bitte schon vormerken: 21.4.2018 Jubi-Feier u. **Sonntag 1. Juli 2018 Ecurie-Rallye** ! Für das Jahr 2018 wünschen wir Euch Gesundheit, vor allem aber auch eine ausgefüllte und erfolgreiche Sport-Saison 2018 und Spaß mit allem, was 2, 3 oder 4 Räder hat..... Der Vorstand

Manchmal zeigt der Stern auf der Ideallinie zwar geradeaus, aber die Hindernisse können auch einen Ecurie-Vorstand nicht im Ziel aufhalten.





# Euregio-Classic-Cup 2017 und Meisterfeier 18.11.2017 auf Gut Schwarzenbruch

konsolidierte Ergebnisliste										
Nr.	Name	Wohnort / Club	Pflichtlauf 1	Pflichtlauf 2	Pflichtlauf 3	Kürlauf 1	Kürlauf 2	Kürlauf 3	Gesamt Punkte	Platz
7	Stein, Bernhard	MSC Heßen	11,8098	11,8887	10,9181	11,8884	11,8761	10,7984	66,5719	1
27	Schewior, Klaus	MSC Gießen	11,7976	11,7976	10,2933	11,9333	10,7142	10,2987	67,0422	2
24	Beisak, Artur	Thunder Mountain-Classics	11,5041	11,1000	10,5722	10,7142	10,4983	10,3008	64,7731	3
19	Kraitz, Ernst-Wilf	MSC Heiligenhaus	11,6041	11,1000	10,5722	10,7142	10,4983	10,3008	64,4561	4
3	Kastmann, Marc	NAAC Eugen	10,4027	9,7000	8,8017	11,8884	11,8761	11,1041	63,5551	5
13	Lautermann, Hans	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,7887	11,1000	11,1833	10,2987	9,7102	9,2481	63,3793	6
14	Lautermann, Klara	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,7887	11,1000	11,1833	10,2987	9,7102	9,2481	63,3793	6
1	Carmin, Roberto	DMC Düren	10,2813	10,6181	9,7987	10,7222	10,4000	10,2008	63,6465	7
10	Krauser, Rainer	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,7887	10,7200	10,8333	10,2987	10,0776	9,3811	62,6446	8
42	Comandrea, Klaus	DMC Düren	11,4120	11,2811	9,7987	10,3008	9,2000	9,3000	62,6779	9
16	Hörber, Walter	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,7887	10,7200	10,8333	10,0776	9,3811	9,3712	61,7821	10
35	Grubisitz-Landrock, Carina	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,0000	10,1000	9,7100	10,9128	9,7900	7,2182	60,5835	11
37	Landrock, Martin	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,0000	10,1000	9,7100	10,9128	9,7900	7,2182	60,5835	11
44	Buth, Peter	Seitiger AG	11,7333	9,7700	8,7700	9,9999	9,8814	7,2000	60,3948	12
43	Witzenski, Reinhold	Young Club Remscheid	11,7333	9,7700	8,7700	9,9999	9,8814	7,2000	60,3948	12
4	Kastmann, Wolfgang	NAAC Eugen	10,4027	9,7000	8,8017	11,1261	7,8932	6,6413	60,3438	13
40	Oberle, Claudia	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,4414	10,4114	8,6019	8,2870	7,3200	7,2007	60,3583	14
41	Oberle, Thomas	Ecurie Aux-la-Chapelle	10,4414	10,4114	8,6019	8,2870	7,3200	7,2007	60,3583	14
6	Schäfers, Ralf	Thunder Mountain-Classics	9,7000	9,6000	9,1214	8,6038	7,9044	6,1300	51,3616	15
12	Jansen, Dieter	AC-Eschweiler	9,1987	8,7192	8,6033	10,9887	9,7878	8,5000	50,0662	16
25	Hübner, Peter	FAFV Aachen	8,9747	8,0973	7,2111	8,1386	8,4333	7,2111	49,8032	17
11	Hübner, Hans-Joel	AC-Eschweiler	9,1987	8,7200	8,6033	10,9887	9,7878	7,5709	49,1072	18
31	Luttmann, Bernhard	AC-Eschweiler	8,6006	8,1417	2,8033	10,8287	8,0833	3,8814	41,5373	19
21	Elsbartsch, Hermann	NAAC Eugen	8,9814	8,2300	8,5102	8,6872	8,4870	3,7411	39,6791	20
20	Emonts-gast, Ralph	NAAC Eugen	8,9814	8,2300	8,5102	8,6872	8,4870	3,7411	39,6791	20
8	Stein, Eva-Maria	MSC Heßen	11,1887	10,9181	8,4333	8,2817	8,0000	3,0000	38,5149	21
32	Haber, Oliver	Scuderia Classica Euregio	10,1822	8,6000	8,2812	7,8187	1,8887	3,0000	38,2825	22
36	Kraus, Joachim	Scuderia Classica Euregio	10,1822	8,6000	8,2812	7,8187	1,8887	3,0000	38,2825	22
33	Thiesen, Arnd	MG Düren	8,1180	7,3000	8,7812	8,0713	8,0000	3,0000	27,5725	23
34	Thiesen, Lothar	MG Düren	8,1180	7,3000	8,7812	8,0713	8,0000	3,0000	27,5725	23
5	Rehagen, Hans-Joel	Mercedes W123 Club	7,8881	5,8000	4,7000	2,4902	3,0000	3,0000	26,1452	24

Hinweis: In 1-6 die besten Ergebnisse aus allen Läufen der ECC-Veranstaltung. Die 10-Läufe sind Pflicht für alle Teilnehmer. Kürlauf 1 bis Kürlauf 3 = die drei besten Ergebnisse aus allen Läufen.



Der **Euregio-Classic-Cup (ECC)** etabliert sich in seiner 10. Runde als beliebteste Oldtimer-Meisterschaft linksrheinisch. 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 für gute Endplatzierungen. Bei den grenznahen Veranstaltungen vermisst man nach wie vor viele niederländische und belgische Teilnehmer. Insgesamt gab es 37 eingeschriebene Teilnehmer.

L.u.: V.I.n.R.: Claudia Oberle, Klaus Schewior, Thomas Oberle (mit Claudia 2. i.GS beim Tourensp.), 1. GS Bernhard Stein. Carina und Martin Landrock. Bestes Ecurie-Team: Hans u. Klara Lautermann (6.i.Gs, nicht i. Bild)

# Sportjahr 2017 Hans und Klara Lautermann mit Ihrem Porsche. Das Team schreibt uns



„Die Saison 2017 der Familie Lautermann“

Im Rückblick stellen wir auf den ersten Blick fest, dass wir das Jahr 2017 mit einer Nachtorientierung des Royal-Auto-Moto-Club Eupen sowohl begonnen als auch abgeschlossen haben. Gleich darauf blieben wir erst einmal im Dunkeln und nahmen an der Orientierungsfahrt Rund um den Indemann teil. Die Orientierungsfahrten haben, wie eigentlich jedes Jahr, viel Spannung und Spaß bereitet, da wir dort immer nur dazulernen können. Dieser Lernprozess wurde dieses Jahr sogar mit dem ersten Platz in der Klasse Neulinge in Huchem-Stammeln belohnt. Nächstes Jahr sind wir dann vielleicht nur noch Anfänger...

Insgesamt haben wir an elf Veranstaltungen teilgenommen. Davon nur vier Veranstaltungen der ECC-Veranstaltergemeinschaft, vier externe ECC-Veranstaltungen und die drei beschriebenen Orientierungsfahrten. Höhepunkt der Saison war der Gesamtsieg der Tourensportler bei der Eschweiler Classic Tour. Damit hätten wir nicht mehr gerechnet, nachdem wir beinahe den ganzen Tag auf drei Zylindern unterwegs waren und mehrmals abbrechen wollten.

Neben unseren aktiven Einsätzen waren wir auch als Helfer bei zwei Vollgasrallyes unterwegs. Bei der Rallye Oberehe besetzten wir mit der ganzen Familie eine Zeitkontrolle. Unser Saisonabschluss war auch in 2017 wieder ein Einsatz als Streckenposten bei der Rallye Köln-Ahrweiler. Natürlich, wie kann es anders sein, bei Dunkelheit.

Bei Versicherungsfragen Agentur Jörn Heiliger anrufen:  
0241 9039900



Klara und Hans Lautermann



## JHV Ecurie 23.1.17 (Clubmeisterschaft 2017 s. S.34)

Am 23. Januar 2017 fand bei Grief in Oberforstbach die Jahreshauptversammlung mit Ehrung der Clubmeister des Jahres 2016 statt. Die JHV war gut besucht. In gemütlicher Atmosphäre konnte das Programm ( Jahreshauptversammlung und Clubsiegerehrung) bewältigt werden. Mit Beamer- und Fotobeiträgen sorgte Rainer Keuser für lockere Abwechslung.

Eine besondere Ehrung erfuhr Walter Hörber für seine jahrzehntelange Vorstandsarbeit durch einen Sketchbeitrag von Miwi und Rainer mit Power Point-Bildern aus Waldis Vergangenheit. Waldi scheidet zwar aus dem Vorstand aus, bleibt aber dem Club tatkräftig erhalten.



L: Für die Plazierten gab es Ahrwein

Alle Teilnehmer der HV wurden zum Essen eingeladen.

M.R.: Clubmeister Hans Lautermann auf Porsche

L.u:  
Ehregast Bruno Hürttlen (DMV LG Niederrhein) fühlt sich wohl im Kreise der Ecurie und Neu-Geschäftsführer Martin Landrock



„Jubilare“ zum Image: Auf der HV 2015 wurde beschlossen, allen Clubmitgliedern die Einschreib-Gebühr (25,-) für d. ECC bei Teilnahme von mind. 2 Veranstaltungen. zu erstatten. Wir sollten konsequenter Gebrauch davon machen. Denn das Erscheinen des Namens „Ecurie“ sollte so oft wie möglich genutzt werden.



# Hans-J. Kirschbaum , Saison 2017 mit Enkel Kevin Schepeler. Kurzbericht



Eigentlich ein recht erfolgreiches Jahr. Neben diversen Oldtimerveranstaltungen gab es wieder zwei Ralleysprints und die Teilnahme an der Westfälischen Herbstfahrt. Es gab einen Gesamtsieg in Hagen mit einem Sonderpräsent als bester GLP-Fahrer. Die schlechteste Platzierung bei den Oldtimern war ein vierter und ein siebter Platz. Ansonsten immer unter den ersten drei. Die beste Veranstaltung war die Westfälische Herbstfahrt. An zwei Tagen 500km immer mit Zeitdruck. Kevin machte eine Super Arbeit. Leider gingen zwei Uhren kaputt, so das es zwei Maxzeiten gab. Trotzdem ein dritter Platz und das vor Rainer Keuser / Bernhard Stein. Am Jahresende sprang ein dritter Platz im Westfalen-Lippe-Pokal heraus.





# Der schnelle Prinz und Grüße vom Jochi Kleint RS FanClub durch Herbert Thierbach



**Ferdinand von Habsburg.**  
Der Kaiserurenkel kämpft als Rennfahrer um Ruhm und Ehre

## Der schnelle Prinz

PAUL LEONHARD *A.12.17*

Ein junger blonder Mann steht schlaksig vor einem goldenen Gespann, die das kaiserliche Zepter zielt. Er trägt Trainingsanzug und Sportschuhe, lächelt etwas verlegen in die Kamera. Wie einer, der wenig mit der hinter ihm stehenden Pracht anzufangen weiß, der lieber am Steuer eines Rennwagens sitzt als in schaukelnden Kutschen.

Der Name des Jünglings: Ferdinand Zvonimir Maria Balthus Keith Michael Otto Antal Bahnam Leonhard Habsburg-Lothringen. Dazu kommen traditionelle Titel: Kaiserlicher Prinz und Erzherzog von Österreich, Königlicher Prinz von Ungarn, Böhmen und Kroatien – allerdings nur im Ausland, in Österreich sind Adelstitel verboten. Dort heißt der 1997 in Salzburg geborene Sohn von Francesca und Karl Habsburg-Lothringen einfach: Ferdinand Habsburg.

Ein Name, der inzwischen aufhorchen läßt. Nicht weil der 20jährige als künftiges Oberhaupt des Hauses wie Großvater Otto von Habsburg Politik machen will, sondern weil er nach einer anderen „Krone“ greift. Er will an die Spitze der Formel 1.

„Schon mit zehn Jahren habe ich gespürt, daß Motorsport richtig für mich ist“, verrät der Prinz: „Ich bin ehrgeizig und wurde erzogen, immer hundert Prozent zu geben!“ Kein Wunder, daß er 2015 in Silverstone durch die Luft schleuderte – und sich einen Wirbel brach. Im neuseeländischen Christchurch gewann er 2016 sein erstes Formelsportrennen. In diesem Jahr startete er in der europäischen Formel-3-Meisterschaft und siegte im Juli beim zweiten Lauf von Spa-Francorchamps. Jüngst wurde er in Macao zum Helden des Grand Prix, als er mit seinem VW „wie ein Dämon“, so der Kommentator atemlos, zum „kühnen Sprung“ ansetzte und sich in einem Rad-an-Rad-Duell „mit unglaublichem Mut“ an die Spitze kämpfte – doch Meter vor dem Ziel in die Planke krachte. Als das „Wild Finish“ von Macao ist der Clip im Internet ein Hit.

Erfolgreich will Habsburg sein, „damit ich nicht nur mit meiner Familie, sondern auch mit dem Image eines guten Rennfahrers verbunden werde“. Und es sei ihm unangenehm, die Eltern um Geld zu bitten: „Ich hätte lieber, daß jemand an mich glaubt und in mich investiert.“

Als ihn die *Gala* fragte, ob der Urenkel Kaiser Karls I. von Österreich mitunter von der Thronfolge träume, winkte er ab: Diese Option bestehe nicht, daher denke er nicht darüber nach. Auch in die Politik will er nicht: „Ich schaue mit Respekt auf die Geschichte meiner Familie zurück, schreibe sie aber neu weiter.“

„Autorennen erinnern mich an Ritterturniere und damit an meine Vorfahren“, hat der legendäre Rennfahrer Graf Berghé von Trips einmal gesagt. Und etwas von ritterlichem Heldenmut strahlt auch Habsburg aus, wenn er seinen Helm mit dem extra für ihn neu gestalteten Doppeladler, dem Symbol der Doppelmonarchie, aufsetzt, ins Cockpit steigt, ein kurzes Gebet spricht und den Motor aufheulen läßt.



## Herbert Thierbach

KLEINT R.S. FAN CLUB

Hörlestraße 8  
D-35239 Steffenberg

Tel: 06464/8474 Fax: 06464/9130547

Handy: 0170/7674400

E-Mail: SchumiFreak2004@aol.com



Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr

wünscht Herbert Thierbach

KLEINT R.S. FAN CLUB

O: 3 Grüße von Röhl- und Jochen Kleint-Fan Herbert Thierbach

UR: Citroen Lieferwagen Typ H (Bj 1948-1981) als Flammkuchenstand auf Schloß Hohenlimburg



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



## KURZ NOTIERT

### Oldtimer starten in Aachen zur Rundfahrt

Aachen. Von alten „Enten“ und VW-Käfern über englische Roadster, Porsche und Mercedes bis hin zum Cadillac machen sich am Sonntag, 25. Juni, zahlreiche alte Automobile von Aachen, Neuenhofstraße, aus auf dem Weg durch Belgien und die Eifel. Das erste Fahrzeug der siebten Internationalen DMV-Oldtimer-Ausfahrt Aachen startet um 9.30 Uhr auf den circa 170 Kilometer langen Rundkurs. Organisiert vom Aachener Verein Ecurie Aix-la-Chapelle, werden alle Teams und ihre Fahrzeuge am Start fachkundig dem Publikum vorgestellt.

*Lokales*

AN - Freitag, 23. Juni 2017 - Nummer



OR: Rainer Altenheimer, seines Zeichens Deutscher Rallyemeister 1975 mit Hanno M., ließ es sich nicht nehmen, die Teilnehmer auf die Strecke zu schicken. Vor allem in technischer Hinsicht konnte er viele Details zu den Fahrzeugen beitragen. Am Start Bernhard Stein mit seiner Tochter auf seiner „Fair Lady“.



R.: Erasmus u. Willms vertreten durch Helmut Spangenberg

UR: Damenpreis wiederholt: Christl Kinkartz/Martina Niewiera



Fahrerbesprechung zur Ausfahrt durch Thomas Oberle





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

ECURIE Aix-La-Chapelle

## 20. internationale Oldtimer Rallye

Pünktlich um 9.30 Uhr schickte Reiner Altenheimer aus Selters/Taunus – seines Zeichens Deutscher Rallyemeister 1975 und zweimaliger Tour d'Europe-Gewinner mit Ecurie-Clubgründer Hanno Menne – insgesamt 80 Mal automobiles Kulturgut auf die abwechslungsreiche Strecke durch Eifel und Belgien.

Der Rallyeleiter forderte die Teilnehmer der sportlicheren Variante „Oldtimer-Rallye“ durch teilweise knifflige Kartenaufgaben, was einige Fahrer und Beifahrer ins Schwitzen brachte.

Bei den neun Zeitprüfungen mit Lichtschrankmessung kam es auf ein genaues Einhalten der Sollzeiten oder des Schnittes an. Der Wettergott war diesmal gnädig, was Veranstalter und Teilnehmern gleichermaßen entgegen kam.

Am besten kamen Lars und Michaela Maaßen vom MSC Adenau auf einem BMW 320 i Baur Cabrio (Baujahr 1985) zurecht. Auch sie hatten immerhin drei Kontrollstellen nicht gefunden, distanzierten aber Artur Beissel/Ernst-Willi Kreitz vom MSC Heiligenhaus (Triumph

TR6 Bj. 1972) und die Heimascaris Dominic Spicker/Klaus Derondeau aus Raeren (Triumph TR3 Bj. 1958) sowie Bernhard Stein/Eva Stein aus Monschau (Datsun Fairlady-Roadster Bj. 1969) und Holger Seeberger/Roberto Conego aus Düren (Alfa Romeo GTV Bertone Bj. 1976, Platz 5 gesamt).

Lars und Michaela Maaßen durften dafür als Gesamtsiegerpreis u.a. die nicht gerade leichte Erasmus- und Willms-Kur-

belwelle nach Hause tragen. Acht Teams erreichten das Ziel nicht in Wertung.

Die mehr touristische Oldtimer-Ausfahrt entschieden Alexander Kremer/Julia Kremer aus Jüchen (BMW 1802 Bj. 1971) für sich, vor den Heimfavoriten Marc Ile 41 Teams der Ausfahrt-Variante erreichten glücklich das Ziel bei Jacobs in Brand. Der Preis für den besten DMV-Fahrer ging an Dieter Nüsser (VW Jetta 16 V von 1987), seines Zeichens Sportleiter der Landesgruppe Niederrhein.

MICHAEL WINNEN  
ecurie-aachen.de

Die drei Ersten im Gesamt der tourensportlichen Oldtimer-Rallye Aachen, (von rechts) Gesamtsieger Maaßen/Maaßen; Beissel/Kreitz, Spicker/Derondeau, Präsident Rainer Keuser



R: RK mit den ersten 3 im Gesamt  
M: Frank Moonen/Peter Hones auf DAF 55 Coupe erhielten den Ehrenpreis von Skoda Automobile Jacobs



Eingeschleppt: Birth/Wisnewski vom TC Remscheid

# 20. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 7. Ausfahrt - am Rande erlebt



Oben vlnr.: Hermann Offergeld, Miwi, Hubs, Tino

Nette Erfahrungen am Rande der Oldtimer-Rallye.

Hermann Offergeld war als Zuschauer gekommen. Seine Begeisterung als ehemaliger Renn- und Rallyefahrer war ungebrochen. Fast wäre er früher Mitglied in der Ecurie geworden, welche ihm sehr wohl ein Begriff war. Er zeigte uns später als Zeitzeuge des Aachener Motorsports wie nach dem Krieg der Wunsch nach Betreiben von Motorsport umgesetzt wurde. ("Es gab ja nichts".)

S. S. 39 zum „2. Aachener Waldrennen“ 1949.

Ein ähnlich historisches Ereignis wie die DMV-Rallyes Aachen 1973-1978, aber Revival möglich !!!

U: Radrenn-Arena Krumerück. Seit 1924 feierten Die Steyer hier ihre Triumphe. 1945-1948 war sie noch eine Sportattraktion.





# In Memoriam Hanno Menne

## Sport Nachrichten



Ecurie-Präsident Hans Heiliger (ganz links) ehrte Hanno Menne, Dieter Schulte, Tino Schunk, René Ollfisch, Karl von Hoegen, Roland Reinehr, Rolf Spangenberg und Hans Münster (von links).

### Beifall für den Rallye-Film

#### Jahressiegerehrung der Clubbesten bei der „Ecurie“

Clubmitglieder und Gäste der Ecurie Aix-la-Chapelle trafen sich, um Bilanz der Sportsaison 1975 zu ziehen und die Clubmeister zu ehren. Das von Hubert Decker, Ronald Dentzer und Benno Hüberlein zusammengestellte Programm gab dem Abend eine gesellige und stimmungsvolle Atmosphäre und fand bei allen Anwesenden großen Anklang. Harald Frings führte seinen Film über die II. DMV-Rallye Aachen vor und wurde für seine Arbeit mit lebhaftem Beifall belohnt. Danach ging es zur Clubsiegerehrung, und hier lag Dieter Schulte mit großem Vorsprung an der Spitze, gefolgt von Karl von Hoegen und René Ollfisch. Die Clubmeisterschaft im Rallyesport gewann erwartungsgemäß der Deutsche Rallyemeister Hanno Menne vor Tino Schunk und Jürgen Böhmer.

Für ihre Verdienste um den Club wurden Dieter Schulte, Michael Winnen und Hans Keller von Präsident Hans Heiliger besonders ausgezeichnet. Den Abend rundete eine großzügige Tombola ab.

### Sport kurz notiert

Der... Mitte... einbe... Abtei... reich... Neus... Kass...

L.: Große Feier in den Katakomben L am Mikro: Hans Heiliger Daneben Hanno Menne, s.Text

### Totaler Erfolg der Ecurie-Mannschaften

Walheim. — Als letzter Lauf zur IG- und DMV-Meisterschaft veranstaltete der GMC Walheim seinen V. GMC-Eifelkurs. Diese Veranstaltung wurde zum totalen Erfolg der Ecurie Aix-La-Chapelle. Alle drei Ecurie-Mannschaften erreichten trotz starker Konkurrenz sowohl das Ziel als auch die ersten drei Plätze. Damit wurde der Vorjahrese Erfolg noch übertroffen. Die siegreiche Mannschaft setzte sich aus den Teams Zander/Menne, Jansen/Lammertz

**Schilder Dr. Kunze**  
**Stempel gegr. 1868**  
 Tel. 3 45 31 Körbergasse

und Münster/M. Schunk zusammen, von denen letztere mit nur einem Strafpunkt auch Gesamtsieger wurden. Dieser Erfolg verhalf Hans Münster, dem Fahrer des Teams zu den noch fehlenden Punkten für die Meisterschaft der IG der Motorsportclubs Aachen.

In der Klasse über 1,6 l lagen auf den Plätzen 1, 2, 4 die Teams Schauf/Nickels, Becker/Gründler und Zander/Menne. Nur in der Klasse bis 1,6 l konnten Thiel/Oepen vom MSC Burgling Nideggen den Teilnehmern der Ecurie den Klassensieg streitig machen.

### Sogar die Porsche-Jacken mußte Privatfahrer Altenheimer selbst bezahlen

## Runderneuert zum Rallye-Sieg

Von unserem Mitarbeiter Klaus Bume

WIESBADEN — Geld für neue Reifen hatte er nicht, also zog der zweifache Deutsche Rallye-Meister Rainer Altenheimer aus Wiesbaden bei der Tour d'Europe (11 000 km/15 elf Tagen) gebrauchte, runderneuerte Porschs auf die Fetzeln seines Porsche-Carrera. „Aber es war eine Gummimischung, die hervorragend war, denn bei dieser

Regenralie blieb das Auto immer schön auf dem Boden.“ Am Ende brachte es sogar so viel Piardestärken auf die meist spiegelglatten Straßen, daß der 28jährige Privatpilot und sein Aachener Beifahrer Hanno Menne nach 1974 nun schon zum zweiten Male diese Rallye gewinnen konnten.

Ende die Tour d'Europe, von West Norwegen über Monte Carlo nach Spitz, Istanbul und Östergötting, von den professionellen Rallye-Assen bisher als „Kaffeebrot“-vergnügen verachtet, ergreift die als Abenteuerbesessenem unterstrichenen Abenteuerbegeisterung besonders.

Als es dann bei Monte Carlo in die gefährlichen Bergpässe ging, lag auf dem Pflaster bereits Neuschnee, und die Haarradellkurven verschwand jeweils hinter einer schneebedeckten Notbremse. Altenheimer: „Bei der Rallye Monte Carlo sind wir auf einem Trübsack von Asphalt von 60 km/h gefahren. Dessen haben wir im Nebel 45 Minuten Sachen drauf gefahren. Es

braute sich die Speise von Weiss, die Tour d'Europe ist eine echte harte Rallye geworden und ist keine Kaffeebrot mehr.“ „Monte-Ar“ Altenheimer, der seinen Porsche „voll beiste“, wendete sich über einige Ungerechtigkeiten bei dieser hochtouristischen Rallye. Aus Istanbul wurde nicht er, sondern zuerst der Team-Gliedermann-Ulrich (Schwaben) Hall) vom Vordrüber als führende Mannschaft an die Nachschleifenstraten und Agnarien geschickt.

Altenheimer setzte sich eine Nacht lang hin und räumte von Hand alle Schleifen durch. Fast. Der Wiesbadener führt mit vier Minuten Vorsprung von Gliedermann

Zwei Tage später wurde Altenheimer in der Heimat sogar als „Gottkönig“ verehrt. Das geschah an der Etappe von Istanbul nach Danzig in der Nähe der Hohen Tauern im spiegelglatten Eis. Der Rallye-Mechaniker: „Wir fahren in einem bescheidenen Dreyerzug. Von der Wiesbadener Mannschaft aus Ancona dann Mercedes-Fahrer Ferry am Franchot und zum Schluß wir. Auf einmal machte Ferry dem Rausch von Heck. Wir bremsen sofort, rumpeln aus um zu helfen. Weil wir jedoch die Startnummer 18 hatten, auf dem Sauch-Jato aber die 14 aufgemalt war, verlor unser vollführender Mannschaften ein nächsten Kontrollpunkt, das nun beide Autos ausgeklammert waren.

Die Gruppe nach Danzig hatte ein Alternheimer in sich. 11 Fahrerinnen brauchte das Gegenwärtig, von denen Menne insgesamt sechs Stunden hinter dem Starter sah. Denn Ferry verlor nicht nur die Führung, sondern auch seinen Porsche. „Ich habe dann immer wieder nachgesehen, ob ich gefahren, um früh genug an die Kontrollpunkte zu kommen und dann zu helfen.“

„Ich war vollkommen überfordert“, sagt Menne. Der Wiesbadener Rallyefahrer war vorprogrammiert, sein Porsche lief im fünften Gang bei 5000 Umdrehungen/Min. „Das war ein Fehler“, sagt Menne. „Ich habe nachher einen schiefen Blick bekommen.“

Kontrollpunkt hatte der ehemalige Zehn-Kämpfer Altenheimer auch genügend. „Denn ich bin ein guter Fahrer“, sagt Menne. „Ich habe nachher einen schiefen Blick bekommen.“

Der Tüftler hat als Privatfahrer der Tour d'Europe den Typen Profis Fortwager/Berti (Kaiserstuhl) gewonnen. Zwar auf einem Porsche, doch von Werk in Zuffenhausen gab's dafür keine mehr. Nach 10 Stunden war er in der Warteschlange. In Garmisch, als er für seine Wiesbadener Liebe sollten doch endlich aussteigen? Vier Porsche-Jacken bestellte, schickte ihm der Werk prompt eine Rechnung über 100 Mark.



U.L.: Hanno Menne (mit Brille) in Spa-Francorchamps beim F1



(Tour d'Europe-Sieger: Rainer Altenheimer (links), Hanno Menne.)

# Voraussetzungen zum H-Kennzeichen



Winker waren eine Zeit lang verboten, heute sind sie wieder erlaubt. Sie müssen jedoch im Takt der Blinker arbeiten



## Checkliste H-Kennzeichen

Ganz klar: Schönheit ist kein Kriterium, auch nicht Seltenheit. Der Zustand dagegen schon

- Abgasanlage** Abgasreinigung sowie Edelstahlabgasanlagen sind zulässig, wenn sie Abgas- und Geräuschverhalten nicht verschlechtern.
- Abgasreinigung** Bei einer Nachrüstung gelten die Anforderungen zur 52. Ausnahmeverordnung zur StVZO.
- Änderungen** Zulässig, sofern sie üblich waren und in den ersten zehn Jahren hätten vorgenommen werden können oder vor mindestens 30 Jahren vorgenommen wurden. Zulässig sind auch Änderungen, die innerhalb der Fahrzeugbaureihe ab Werk erfolgten.
- Armaturenbrett** Nur aus Fahrzeugbaureihe oder mit zeitgenössischem Erscheinungsbild zulässig.
- Karosserieaufbau** Nur originales oder zeitgenössisches Erscheinungsbild, zudem Originalwerkstoffe, bei Anbauteilen auch andere, freigegebene Werkstoffe. Auch zulässig sind zeitgenössische Änderungen der Fahrzeug- und Aufbauart (zum Beispiel Umbau Coupé in Cabrio), sofern im Rahmen der Baureihe genehmigt.
- Lackierung** Nur zeitgenössische Farbgebung, Design oder Beschriftungen. Nicht zulässig: Angaben von Websites, QR-Codes oder Folieren.
- Lenkung** Nur Originalausführung oder Ausführung aus Fahrzeugbaureihe sind zulässig, ebenso zeitgenössisches Sonderlenkrad mit Prüfzeugnis.
- Behindertengerechte Bedienung** Fachgerechte Umbauten mit gültigem Prüfzeugnis in Verbindung mit Auflagen im Führerschein sind zulässig.
- Beleuchtung** Nur Original oder Anlagen aus Fahrzeugbaureihe. Umbauten zulässig, wenn zeitgenössisches Erscheinungsbild erhalten bleibt.
- Blinker** Pflicht ab Erstzulassung 1.4.1957. Warnblinkanlage Pflicht ab Erstzulassung 1.1.1969. Winker müssen im Takt der Blinker arbeiten, ohne Blinker zulässig bei Kleinwagen (Länge bis 400 cm, Breite bis 160 cm) bei Erstzulassung vor 1.4.1957.
- Bremsanlage** Neben Originalausführung auch Anlage aus Fahrzeugbaureihe zulässig, ebenso zeitgenössische Umbauten auf hydraulische Betätigung und Zweikreisanlage.
- Elektrik** Fachgerechte Umrüstung von 6 auf 12 Volt zulässig.
- Erstzulassung** Nachweis des Alters nötig, nicht jedoch einer Zulassung.
- Fahrwerk** Nur Originalausführung, Originalersatzteil oder zeitgenössische Umrüstungen mit Werksfreigabe oder Prüfzeugnis.
- Getriebe** Nur Originalausführung oder aus Fahrzeugbaureihe.
- Hauptuntersuchung** Eine Hauptuntersuchung nach § 29 ohne erkennbare technische Mängel unter Berücksichtigung des damaligen Standes der Technik und Vorschriftenlage ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Oldtimer-Prüfung nach § 23.
- Identität** Das Gesamtfahrzeug muss eindeutig zu identifizieren sein. Ist dies nicht möglich, teilt die Zulassungsbehörde oder der TÜV auf Antrag eine Nummer zu. Eigene Nummern sind nicht zulässig.
- Innenraum** Das Erscheinungsbild muss weitestgehend dem Originalzustand entsprechen, darf jedoch zeitgenössisch modifiziert sein.
- Instandsetzung** Instandsetzungen dürfen das Gesamterscheinungsbild nicht beeinträchtigen und müssen fachgerecht ausgeführt sein.
- Motor** Nur Originalausführung oder Motor aus der Baureihe, nachzuweisen durch Guss- oder Motornummer. In der Motor-Peripherie nur Originalbaugruppen oder zeitgenössische Änderungen mit Werksfreigabe oder Prüfzeugnis zulässig.
- Originalität** Originalkonfiguration, -zustand oder nachweislich zeitgenössischer Zustand muss in allen Hauptbaugruppen gegeben sein. Nur originales und zeitgenössisches Erscheinungsbild ist zulässig.
- Radio** Nur fachgerechter Einbau ohne wesentliche optische Veränderungen des Innenraums. Dies gilt insbesondere für moderne Radios.
- Rahmen** Nur Originalausführung, -ersatzteil oder vom Hersteller (!) freigegebene Nachfertigungen sind zulässig.
- Reifen und Räder** Originalausführung oder Rad-Reifen-Kombination aus Fahrzeugbaureihe. Zulässig sind zeitgenössische Umrüstungen mit Werksfreigabe oder Prüfzeugnis. Radial- statt Diagonalreifen sind bei vergleichbaren Abmessungen zulässig.
- Sicherheitsgefährdende Details** Trotz Originalität nicht zulässig, zum Beispiel scharfkantige Kühlerfiguren.
- Sicherheitsgurte** Pflicht ab Erstzulassung 1.4.1970, zudem ist eine fachgerechte Nachrüstung zulässig.
- Sitze** Nur Originalausführung oder zeitgenössische Umrüstung mit Prüfzeugnis zulässig, wahlweise auch Ausführung aus Fahrzeugbaureihe. Sitzbezüge nur original, ähnlich oder zeitgenössisch.
- Zustand** Guter Pflege- und Erhaltungszustand sind Voraussetzung. Nur leichte, für kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut angemessene Gebrauchsspuren sind zulässig - Patina ja, aber Fahrzeug darf nicht „verbraucht“ wirken. Eine konkrete Mindestzustandsnote ist jedoch nicht explizit vorgeschrieben.





# MIWI's Rallyesaison 2017



OL: Kempenich (WP Hausten)  
OR: Altenkirchen, WP Marienthal  
ML: Schottersprint Neandertal  
mit Felix Engels als Doppelstarter

MR: Westerwald mit Co Marco Laser

L: Oldifahrt Altkreis Schwelm mit  
Gerd Hüppen

UR: Köln-Ahrweiler in WP  
Müllenbach (alte Südschleife)

Wünsche mir für 2018 einen ständigen Co, der auch mithilft. - Die Vorbereitungen selbst für die 200er-Rallyes sind nicht zu unterschätzen. Nach jeder Rallye ist quasi ein Check u. Reparatur notwendig. Und man hat 3 Fahrzeuge vorzubereiten: Wettbewerbsauto, Anhänger und Servicewagen/Zugfahrzeug.. Für die RKA ist das rund 1 Woche. Passende Reifen und Werkzeug muß es auch geben.





# Rallye Köln-Ahrweiler 2017, auch aus Sicht der Helfer



O.L.: Magere Beteiligung nach der RKA im Wurstkessel, u.a. Udo Kogel. , R: Abschied Service Rainer Keck vor Gästehaus, M u. U: Traditioneller Apfelkauf am Sonntag in Gelsdorf /Grafschaft beim Biohof Nachtwey auf dem Heimweg. Sehr zu empfehlen, außer Weinkauf natürlich. U: Frau Nachtwey sen., immer noch dabei.





## Aus MIWI's Kramkiste



O.L.: „Scheunenfund“ im Schweizer Jura,  
R: Eine Amazone als Hochzeitskarosse in Steinfeldern,  
Mitte: Ecurie auch im Elsass

U.: Ein Willy ca. Bj 1941 als Mahnmal in Elsässer Wiese. Der Prototyp des Willi stammt von American Bantam. Willys Overland übernahm den Bau als Willys MB. Er wurde Standard-Fahrzeug der U.S. Army und bekam den Spitznamen Jeep. Heute gehört die Marke zu Fiat Chrysler



# RAC-Rallye England 1967 – eine Jagd über 3700 km (!) auch 50 Jahre her....

....wie die Ecurie Gründung - Ein Beitrag von Tino Schunk



1. In den Wäldern von Wales: Tom Trana, der die RAC-Rallye 1963 und 1964 gewonnen hatte und seinen Volvo 122 S in diesem Jahr auf den dritten Gesamtrang fuhr.

2. Ein Italiener in England: Leo Cella mit dem Lancia Fulvia HF, der sich bis zu seinem Ausscheiden hervorragend hielt und immer im Kampf um die Spitze mit dabei war.

3. Gesamtsieger unterwegs: Bengt Söderström mit Gunnar Palm und dem Lotus Cortina auf einer der 67 Spezialtappen. Die beiden Schweden feierten mit dem Gesamtsieg in der RAC-Rallye den zweiten großen Erfolg in diesem Jahr, nachdem sie schon die Akropolis Rallye 1966 gewonnen hatten.



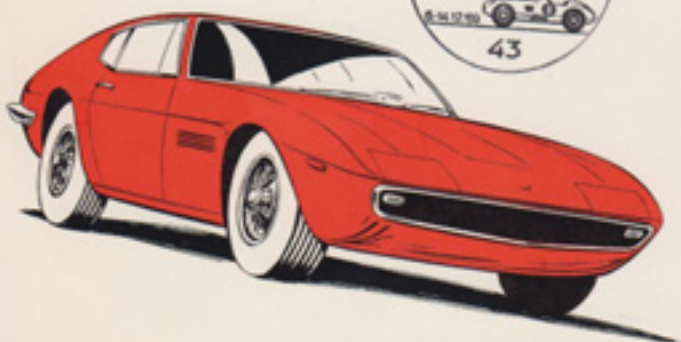
2



**Nordische Spezialisten dominierten die harte 3700-Kilometer-Jagd über Stock und Stein. Materialschäden und Überschläge an der Tagesordnung. Jim Clarks spektakulärer Abstecher in den Sport einer anderen Zunft. Animator Makinen (Mini Cooper) fiel aus, beständiger Söderström (Lotus Cortina) siegte. Von Dieter Stappert Bild «Autosport»**

Ersttagsbrief von der Post anl. der Jochen-Rindt-show In Essen, Heute bekannt als Motorshow Essen mit festem Termin immer Anfang Dezember. Auch 50 Jahre alt !!

## Internationale Sport- und Rennwagen-Ausstellung





**Gerrit Reichel,**  
Geschäftsführender  
Redakteur

# KLASSIKER AUS STUTTGART

Auf den ersten Blick sind es zwei grundverschiedene Automarken: **Mercedes und Porsche.** Doch in der Vergangenheit kreuzten sich die Wege immer wieder einmal. Das Ergebnis sind Klassiker, die erstaunlich nahe beieinanderliegen

**H**ier die Autos mit dem Stern, Inbegriff klassischer bis zeitloser Eleganz, vornehmlich berühmte Limousinen, edle Coupés und Cabriolets. Dort die Sportwagenschmiede mit ihren ewig heckgetriebenen Boxern. Gemeinsamkeiten? Außer der gemeinsamen Heimat in Stuttgart – keine. Denkst du Mercedes und Porsche haben mehr gemein, als man denkt. Das beginnt schon mit Ferdinand Porsche, der in jungen Jahren bei der österreichischen Daimler-Tochter Austro-Daimler arbeitete und in den Zwanzigerjahren immerhin Leiter des Konstruktionsbüros und später sogar Vorstandsmitglied bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft war. Und als Ferdinand Porsche später am neuen KdF-Wagen tüftelte, entwarfen parallel auch die Mercedes-Ingenieure einen heckgetriebenen Prototypen mit der Kennung W17. Der Motor: ein luftgekühlter Vierzylinder-Boxer. Fotos von 1933/34 zeigen

Fotos: Frank Röhner/ing (1), wikipedia (1), Daimler AG / Copyrighted Verlag



Anfang der 30er-Jahre baute Mercedes W17-Prototypen mit Vierzylinder-Boxer im Heck, die sogar in Rennen eingesetzt wurden. Unten der viertürige Porsche-Prototyp 989



Charakter her nahe am Porsche 928 S4, vor allem fahrdynamisch, wie unser Vergleich auf Seite 12 zeigt. Noch näher freilich war der sportliche W124 allerdings dem Porsche 989. Hinter diesem Code verbarg sich eine für das Jahr 1995 geplante Limousine mit Frontmotor – der erste Serien-Porsche mit vier Türen. Doch aus dem Projekt wurde nichts. Viele hundert Millionen Mark Entwicklungskosten verpufften, und der einzige Prototyp wurde wieder demontiert. 1992 zog der Vorstand den Stecker. Es dauerte weitere 17 Jahre, ehe Porsche mit dem Panamera endlich mit Erfolg ins Limousinen-Geschäft einsteigen konnte. Bleibt die Frage, welche Marke die besten Klassiker hervorbrachte. Eine schnelle Antwort fällt schwer. Wer es sportlich liebt, wird immer zum Porsche greifen – und sich so wohl in der Regel auch den größeren Wertzuwachs sichern, zumindest beim Elfer. Mercedes dagegen bietet mehr Vielfalt. Mehr Eleganz und Komfort sowieso. Und ein 300 SL (W198) ist als Geldanlage zweifellos auch eine sichere Bank. Und wie ist Ihre Meinung? Schreiben Sie uns wie immer an: [Redaktion@classicars-magazin.de](mailto:Redaktion@classicars-magazin.de) ■

# Sportjahr Keuser über Limburgia

## Trophaeum 2017 von Bernhard Lutterbeck, ein Bericht



Nach dem 2. Platz 2015 und dem 1. Platz 2016 in der Junior Klasse sind wir in diesem Jahr in die Masterklasse aufgestiegen. (ungeschriebenes Gesetz Klassensieg => eine Klasse höher). Hierbei muss auch das System der Limburgia erklärt werden. Junior, Master und Marathon erhalten jeweils das gleiche Roadbook (Start und Ziel einige Chinesenzeichen, der Rest nur Karten A 4, 1:100 000). Der Unterschied besteht in der Anzahl der eingetragenen Punkte und Pfeile wobei jeweils nur 5-10 Punkte, Pfeile oder Barrikaden je Seite eingetragen sind und somit die verbindenden Strecken sehr lang sein jeweils 1-2 zusätzliche Punkte, Pfeile bzw. Barrikaden anfahren. Dies ergibt eine jeweils längere Strecke bzw. einen höheren Schnitt (max. ca. 50 km/h) bei identischen

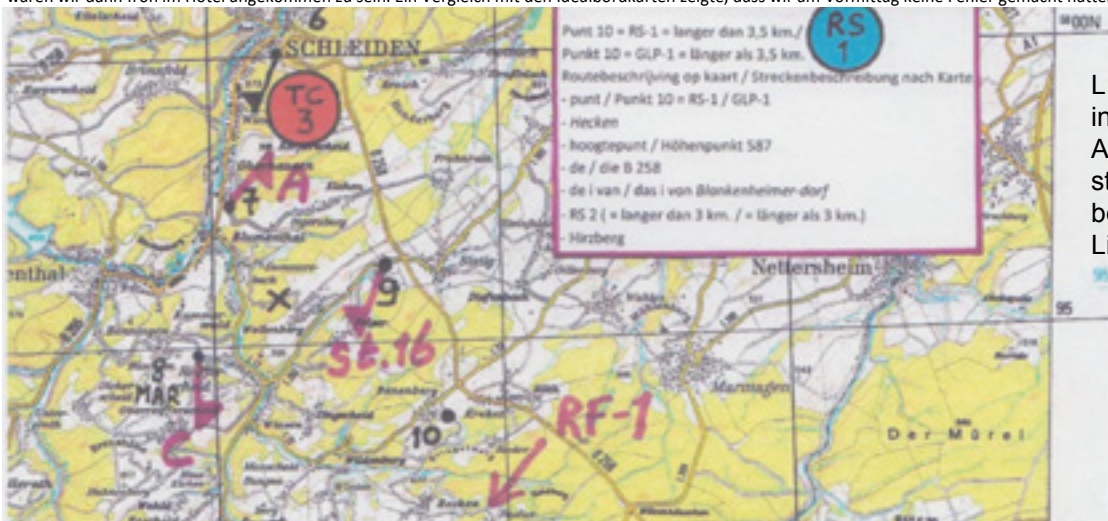


Etappenzeiten. Neben den in unserem Raum bekannten Aufgaben Punkte, Pfeile – kürzeste Strecke werden bei der Limburgia weitere Systeme zur Ausarbeitung der Idealstrecke vorgegeben. Barrikaden (gesperrte Strecke auf einem längeren Pfeil) sind so knapp wie möglich zu umfahren. Grenzannäherung, die gefahrene Strecke muss so nah wie möglich an der Grenzlinie liegen bzw. die hieraus resultierende Fläche muss so klein wie möglich sein. Streckenbeschreibung nach Karte, bestimmte Punkte in der Karte (Höhenpunkte Ortsnamen bzw. Buchstaben) sind zu durchfahren. Neu in diesem Jahr war die Auflage dass bei einigen Karten nur Strecken mit zwei bzw. mindestens einer dickeren Linie befahren werden durften. Hier war eine gute Lupe gefragt. Dies und einige mit x gesperrten Strecken erschwerte die Ausarbeitung der Idealstrecke. Zusätzlich standen fünf GLP's (Schnitt 50 km/h) mit Selbststart auf dem Programm, wobei die Strecken von GLP zu GLP immer länger wurden (GLP 5 ca. 16,5 km). Diese wiederum nur nach Karte und entsprechenden Aufgabenstellung (bzw. geforderten System) und leider auch durch kleine Ortschaften.

Nach einer kleinen Einführung zu den verschiedenen Aufgaben am Freitagabend ging es am Samstag gegen 8:30 Uhr in Kerkrade zum Start. Über die Autobahn bis Brand und anschließend bis Lammerdorf zur ersten ZK. Diese Zeit konnte ich schon sehr gut zur Ausarbeitung der ersten Karten nutzen, denn Zwischenstopps zur ruhigen Ausarbeitung der Karten sind aufgrund den engen Etappenzeiten nicht möglich. Mit Punkten, freie Strecke und Streckenbeschreibung ging es dann bis Schleiden bzw. Blankenheim, wo die ersten GLP's gestartet wurde. Natürlich wie bei der Limburgia üblich mit Selbststart. D.h. nach der ZK 3 hatten wir 25 Min. bzw. 45 Min Zeit die Kartenaufgaben zu lösen und rechtzeitig am Start zu sein. Mit 2-3 Min Vorzeit konnten wir uns auf den jeweiligen Start vorbereiten, wobei GLP 2 etwas knifflig war, da hier ein Kartenübergang vorlag und die Kartengrundlagen nicht identisch waren. Zudem wechselte die Aufgabenstellung von Punkten zur Grenzannäherung mit der oben beschriebenen begrenzten Streckenauswahl. Ich und auch andere Beifahrer hatten irgendwann mal das Gefühl evtl. die falsche Strecke gewählt zu haben. Doch dann nach über 8 Min. tauchte ein ORGA-Fahrzeug am Streckenrand auf, wo uns die Zeit in die Bordkarte eingetragen wurde.

Nach einer Mittagspause in Prüm, ging es weiter in Richtung Bitburg, Konz und Luxemburg. Das zweite Roadbook mit der ersten Kartenaufgabe (9 Barrikaden und eine GLP) war eine Herausforderung, die wir, wie die Strafpunkte am Abend zeigten, offensichtlich nicht alle richtig gelöst hatten. Die weiteren Kartenaufgaben waren überschaubar aber aufgrund der Streckenlänge musste Rainer deutlich Tempo geben da uns nach 80 bzw. 110 Min die letzten GLP's erwarteten. GLP 5 war hinsichtlich der Streckenfindung und Länge (16,5 km) eine echte Herausforderung. Wer hier nicht die richtige Strecke fand bzw. das Ziel nicht gefunden hat, konnte jedoch die Maximalpunktzahl mit dem Streichergebnis eliminieren. Ich hatte auch zwischenzeitlich ein un gutes Gefühl, da wir durch Igel fahren mussten und anschließend vor Wasserbillig einen kleinen Abzweig finden mussten. Dank Rainer, der alles aus seinem Triumph herausholen musste, lagen wir am Ziel der GLP 5 nur 3 Sekunden neben der Sollzeit. Insgesamt konnten wir trotz kleiner Probleme mit dem Trip-Controller mit den Ergebnissen der GLP's sehr zufrieden sein. Die Streckenauswahl war hervorragend, kleine schmale Straßen und vor allem bei den GLP's eine Herausforderung für den Fahrer. Aber Rainer hat dies meisterlich und sicher gelöst.

Wie bei der Limburgia üblich geht das Ende der ersten Etappe in die Dunkelheit über. Bei den letzten 20 km mit Kopflampe und Scheinwerferlicht haben wir eine Begradigung der Strecke, die Karten sind nicht immer aktuell, und somit auch einen stummen Wächter auf einem Parkplatz übersehen. Nach über 10 Stunden waren wir dann froh im Hotel angekommen zu sein. Ein Vergleich mit den Idealbordkarten zeigte, dass wir am Vormittag keine Fehler gemacht hatten,



L: Einblick in die Aufgabenstellung bei der Limburgia



**Allerlei:** Heidi Hetzer zurück; Ein BMW 328 Sportroadster 1938, 80 PS, 6 Zyl., 1972 cm<sup>3</sup> im Angebot für 324500,-- ; Werkzeug: Ordnung muß sein; U: Nicht nur ein 328 ist schön ! Schließlich gewann so etwas schon mal die Safari-Rallye



Zurück in Deutschland. Weltreisende Heidi Hetzer und ihr Auto „Hudi“ machten gestern Station in Essen, um alte Freunde zu treffen. FOTO: HELMUT HOFFMANN

## Eine Frau ist nicht zu bremsen

Heidi Hetzer ist mit ihrem Oldtimer 84 000 Kilometer um die Welt gefahren. Weder Pannen noch eine Krebserkrankung haben die 79-Jährige aufgehalten



# Rolf Döhrings Liebe zum „Mini Stratos“ S.1



1974, -75, -76 :

Der Lancia Stratos gewinnt 3x die Rallye-Marken-WM. Die Ecurie Aix-la-Chapelle ist gerade mal 4 Jahre jung und der Traum mancher Mitglieder heißt folglich „Lancia Stratos“

Heute ist der Stratos für uns, die wir damals von einem schwärmten, unbezahlbar. Das Preis-Tief Ende der 70er haben wir verpaßt, damals zumeist mangels „Masse“. Gab es eine Alternative?

Es gab eine, aber die haben wir „Oldtimer“ auch verpaßt, mangels Information.

1972 - eine Lancia Fulvia hatte gerade die Rallye Monte Carlo vor einem 911er und einem Datsun 240 Z gewonnen – stand im Fiat-Team die Frage nach einem Nachfolger für den Fiat Abarth 124 Spider an. Nach einer langen Nacht und intensivem Brainstorming entschieden die damaligen Fiat Werksfahrer, daß der X 1/9 mit Mittelmotor eine ideale Basis sei.



Fiat beauftragte Abarth mit dem Bau eines Prototypen. Man strippte u.a. das Innere der Motor-, Heckpartie und baute den größeren 2 Liter Motor des Lancia Beta Monte Carlo ein. Rennpremiere hatte der „Prototipo“ im März '73 auf Sizilien, damals noch ohne den Abarth-typischen „Periscopo“-Schnorchel (s.o).

4 weitere Chassis wurden erstellt. 1974 fuhr der Formel 1 Ferrari Fahrer Clay Regazzoni einen Prototipo beim Giro d'Italia, Bacchelli holte im Juni den 1. Gesamtsieg und im Dezember gewann Verini das winterliche Criterium de Chevennes in Frankreich. Bernard Darniche setzte den X 1/9 wiederholt erfolgreich ein und war, wie auch Cheftechniker Pianta, letztlich der Meinung, der Prototipo sei dem Stratos zumindest ebenbürtig, wenn nicht überlegen.

Abarth und Bertone bereiteten derweil die Homologation für die Gruppe 4 vor, die Herren in der Konzernleitung entschieden letztlich aber anders. 2 Bertone Produkte (X 1/9 und Stratos) und ein konzerninternes Match machten keinen Sinn, Stratos first!

Fiat wollte auch mehr Identifikation mit der Serie und favorisierte später den 131 Mirafiori, tuned



## Mein kleiner „Stratos“ – S. 2

konzerninternes Match machten keinen Sinn, Stratos first!

Fiat wollte auch mehr Identifikation mit der Serie und favorisierte später den 131 Mirafiori, tuned by Abarth, gefahren u.a. von Walter Röhrl.

Da die Homologation des Prototipo bereits angelaufen war, entwickelten Abarth und Bertone eine Straßenversion, genannt Prototipo Stradale - nur 1 Exemplar wurde gebaut (s.o.) .

Schade, der "Hausfrauen-Ferrari" X 1/9 hätte eine Erfolgsstory werden können.

Inzwischen gibt es einige Repliken des Rallye-Prototipo, weniger aber des schmaleren Stradale.

Eine läuft nun in der Ecurie, alternativ mit „Periscopio“ oder dem ursprünglichen Triangle, wie auf Sizilien 1973.



1972, FIAT Abarth X 1/9 Prototipo STRADALE  
nur 1x gebaut, das Original ist heute in USA

MON X 19 H ist eine RECREATION auf Basis eines 1500er



Rolfs „kleiner Stratos“ auf dem Katschhof





## HILFE BEI EINER PANNE - FOLGEN SIE DEM PFAD

Eine Batterie haucht selten plötzlich die Lebensgeister aus, in der Regel macht sich der nahende Akku-Tod früh bemerkbar. Dreht der Anlasser nur noch müde am Motor, oder fängt die Ladekontrollleuchte an zu flackern? Beides Warnzeichen - wer jetzt reagiert, vermeidet

eine morgendliche Panne. In vielen Fällen hilft das Nachladen mit einem Batterie-Ladegerät. Das hat einen weiteren Vorteil: Blei-Akkus mögen es nicht, wenn sie ständig tief entladen werden, sie atmen dann im Zeitraffer. Ein Ladegerät ist wie ein Jungbrunnen für sie.



**Kälte kostet Batterieleistung.**

### Nach dem Dreh am Zündschlüssel

**Alle Lampen im Cockpit bleiben aus.**

**Lampen leuchten, Anlasser dreht aber nicht.**

**Anlasser startet den Motor müde.**

Sie haben Licht oder Radio über Nacht angelassen.

Sie haben keine Verbraucher angelassen.

Batterie zu schwach, Starthilfe oder mit Ladegerät aufladen.

Anlasser hängt, Magnetschalter arbeitet nicht. Ein Symptom: Die Batterie hat volle Leistung, Gebläse, Licht und Co funktionieren normal. Schlag auf Magnetschalter kann helfen.

Viel Kurzstrecke, Fahrstrecke reicht nicht aus, Batterie voll zu laden.

Ladekontrollleuchte flackert oder leuchtet dauerhaft.

Keilriemen quillt sich: Die Lichtmaschine kann so nicht die volle Leistung erreichen.

Batterie ist nur leer. Starthilfe oder Aufladen mit einem Ladegerät müsste ausreichen.

Nach Starthilfe oder Aufladen der Batterie verliert sie schnell wieder an Leistung.

Leert sich die Batterie über Nacht wieder, nach versteckten Verbrauchern suchen. Tipp für die Fehlersuche: Zündung aus, Strom an Batterie messen. Eine Sicherung nach der anderen ziehen, bis der Übeltäter gefunden ist. Erste Hilfe: Batterie-trennschalter.

Verzichtbare Elektrik ausschalten. Eine längere Strecke fahren oder Batterie ans Ladegerät hängen.

Leuchtet sie, stimmt die Ladepannung nicht.

Keilriemen erneuern/spannen, dabei die Lichtmaschine auf Leichtigkeit prüfen.

Batterie ist wahrscheinlich defekt, muss getauscht werden. Ein Batterietest gibt Auskunft.

Hängt der Anlasser, kann ein leichter Schlag für den Motorstart sorgen.

Der Regler in der Lichtmaschine könnte schuld sein, wenn möglich tauschen. Test für verschlissene Kohlen: Geht die Lampe nach leichtem Schlag auf den Regler aus, sind die Kohlen hin.



Starthilfe: Bei vielen Autos gibt es im Motorraum extra Anschlüsse



Moderne Ladegeräte bieten zusätzliche Funktionen, sorgen für ein langes Batterieleben



Keilriemen: Nach ein paar Jahren ist der Tausch fällig



Ich weiß nicht, wie sie es macht, aber meine Freundin ist die Königin der leeren Batterie. Mehrfach im Jahr verweigert ihr Auto den Motorstart. Da ich keine Lust mehr aufs Überbrücken habe, hängt bei mir im Keller ein Akku dauerhaft am Ladegerät. Einfach gegen den leeren tauschen, perfekt für den Pannenfall.

AUTOBILD DE 13. JAN





# Termine 2018/ EEC Cup und 50-Jähriges / Musée National



## SPECTACLE « EN PISTE! »

Tous les week-ends et jours fériés  
d'avril à octobre

„Musée national / Collection Schlumpf“  
In Mülhausen/Elsass – sehr empfehlenswert



Jahreshauptversamml. Ecurie Samstag,  
den 20.1.2018 bei Grief/Oberforstbach !

Wertungsläufe der VG ECC e.V. 2018:

01.5.2018 ECC-Frühlingsfahrt

21.5.2018 O.-Classics Düren

8./9.6.2018, Eschweiler

17.6.18 RAMCE Eupen  
Oldtimerausf.



**Sonntag 1.7.2018 21. Int. DMV  
Oldtimer- Rallye Aachen und 8.  
Ausfahrt Ecurie**

11.8.2018 , MSC Huchen- Stammeln  
Int. Gold Race Jülich

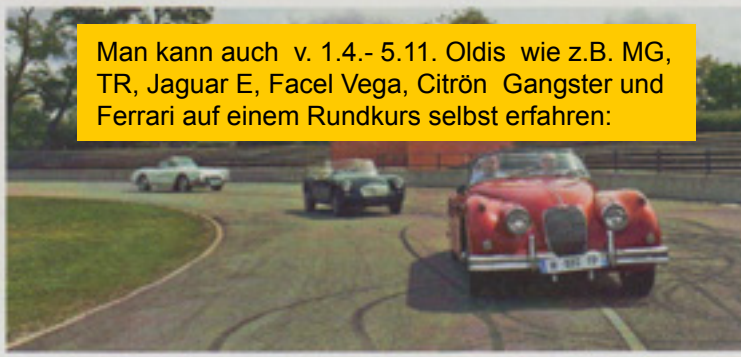
3.10.2018 ECC-Herbstausfahrt

21.10.2018, RAMCE ,  
Eupen-Rallye

21.- 25.3.2018 Techno Classica  
Essen

22.-25.3.2018 Coppa d'Europa  
(Start in Maastricht)

Man kann auch v. 1.4.- 5.11. Oldis wie z.B. MG,  
TR, Jaguar E, Facel Vega, Citrön Gangster und  
Ferrari auf einem Rundkurs selbst erfahren:



Ehrliche Meinung: Nie wieder Engländer, Red.



ALFA ROMEO  
GRAND SPY 16 1.8i  
1954 1500cc

# Andere Aktivitäten



Schleppertreffen  
Im Glottertal /  
Schwarzwald

L. Lanz Einzylinder

ML: Das 1:2-Modell

MR.: Steyer-Puch, 1964,  
24 PS

UR.: Walter Röhl  
signiert die Alpine 110  
von Ecurie-Mitglied  
Michael Krupke beim  
Eifel-Festival 2017





# Rolf Döhning schreibt uns (Saison 2017)

Nach 2 Nachtfahrten in Belgien mit mäßigen Ergebnissen und der kurzen Ausfahrt beim MSC Aachen stand Mitte Mai die Tour um den Indemann an. Mit Bernd Stein als Co ging es gut voran, ein 4. Platz bei 54 Teilnehmern war die Ausbeute.

Im März hatte der „Wochenspiegel“ über die Adenau Klassik berichtet und als Hauptsponsor eine Teilnahme auf einem Mercedes 450 SLC (in vollem Renntrimm!) als Preis ausgeschrieben. Mein Interesse war geweckt und ... ich habe die Teilnahme gewonnen! Meine Anfrage bei Bernd, ob er als Co mitfahre, ergab „Ja“. Am 12.5. ging es im Eifeldorf am Nürburgring auf die 460 km Strecke. Bei gutem Wetter warteten 1000 Eifelkurven auf uns. Der Mercedes, der von Seb Dörr von Eifel Classic Cars in Nideggen gestellt wurde, hatte eine 3-Stufen-Automatik. Automatik war Neuland für mich, aber bereits bei der Anfahrt habe ich das Schalten per Hand geübt. Das Runterschalten in die 1. Stufe war eine Pracht, so schnell kann ich bei einem Schaltgetriebe nicht agieren und die Power war enorm – sideways durch die Serpentina. Strecke und Lichtschranken haben wir gut gemeistert, ein 3. Platz von 70 im Gesamt (Touring) war der Lohn.

Am 5. Juni stand Düren an. Mein Datsun 240 Z-R (1972) war fit und Timo (Schunk) nahm den Co-Sitz ein. Wir endeten als 3. in der Klasse, weit wichtiger aber war uns unser Jubiläum: Vor 50 Jahren waren wir erstmals zusammen gefahren, damals als angehende Ecurie-Spunde (die Ecurie war in Gründung)

Vom 23.-25. Juni stand mein persönliches Highlight an, die „Volta do Madeira“.

Vor 31 Jahren war ich erstmals auf Madeira und hatte mit einem Leihwagen die gesamte Strecke der Rallye „Vinho do Madeira“ - damals Europameisterschaftslauf für die heißesten Geräte – abgefahren, danach stand „Rallye auf Madeira“ auf meiner Wunschliste. Der heimische Classic Automobil Club (CAC Madeira) besorgte mir einen Platz als Co in einem TR 6, unterstützt von einem deutschstämmigen Hotelier.

Die Fahrt war landschaftlich und streckenmäßig ein Traum, die sportliche Herausforderung aber war schwerstes Neuland für mich - „Regularity“ im wahrsten Sinne des Wortes. Die 13 Wertungsprüfungen verlangten sekundengenaues Schnitffahren, bei wechselnden Schnitten und gleichzeitiger Navigation, überprüft per GPS. Hinzu kam, daß der Wagen keinen Tripmeter hatte und das Handyprogramm bis zu 13% Abweichungen zeigte - da purzelten die Strafsekunden! Hinzu kam dann bei den steilen Anstiegen ein überhitzter Motor in einer 10 km SP und qualmende Bremsen auf eine Etappe mit bis zu 17% Gefälle. Als Neuling und Ortsfremder war das Ergebnis ok: 16. von 30. Und dann war da noch das Ambiente – einfach Klasse!

Ende Oktober rief Bernd an. Seine Stammfahrerin und Tochter Eva war erkrankt und so suchte er einen Fahrer für seine gemeldete Datsun 2000 Fairlady. Natürlich habe ich zugesagt, ging es für Bernd doch auch um Punkte zum Euregio Classic Cup (ECC). So saß ich also wieder in einem mir unbekanntem Wagen und wir nahmen die Eschweiler Herbstfahrt auf. Den Roadster zu fahren war urig und hat enorm viel Spaß gemacht. Als 2. von 33 erzielten wir eine hohe Punktzahl, die Bernd's 1. Platz im ECC absicherte.

Meine Saison endete mit der Nachtfahrt des RAMC Eupen. Da die belgischen Pfade erfahrungsgemäß matschig und tricky sind, wurde mein SUV eingesetzt. Mit Ronny als Co. war ich in besten Händen und so erzielten wir einen 2. Platz in der Klasse „Gäste“ und einen 4. im Gesamt.

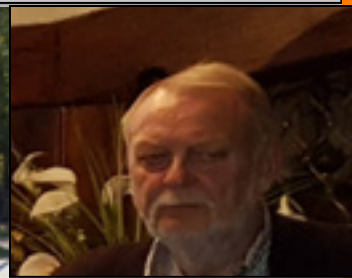


Adenau Classic: Hier im Ahrtal,



rechts am Ring

# Sportjahr der dottores von Rolf Tiggemann



## 11 Jahre erfolgreiche Partnerschaft: das Oldtimer-Rallye-Jahr 2017

vom Team Dr. Rolf Tiggemann und Dr. Michael Leyhe

Zwei begeisterte Oldtimer-Motorsportler, die 43 Lebensjahre trennt und die inzwischen 11 Jahre konfliktfrei ihr gemeinsames Hobby betreiben: auch das ist ja nicht selbstverständlich und will erst einmal gelingen ... Unsere persönliche Zielsetzung - wir nehmen an Oldtimer-Rallyes teil, weil uns der Sport Spaß macht und uns die vom jeweiligen Veranstalter vorgegebenen Aufgaben reizen - vor drei Jahren gemeinsam formuliert, hat die Auswahl der Veranstaltungen auch in diesem Jahr bestimmt. 10 Veranstaltungen standen zwischen April und Oktober auf unserem Programm.

Den Auftakt bildeten, wie in jedem Jahr, erneut die 77. Auflage der „ADAC Westfalen-Lippe-Fahrt“ (Start und Ziel in Paderborn) und die „14. ADAC Oldtimer-Rallye 'Rund um Oelde'“. Mit neuer inhaltlicher Konzeption und Fahrtleitung er„fuhren“ wir mit der „33. ADAC Hagen-Klassik“ im Vergleich zu den zurückliegenden Jahren sowohl organisatorisch als auch inhaltlich eine neue Qualität anspruchsvoller Rallye-Veranstaltung. Die diesjährige „Hasten Historic“ (Remscheid) und die traditionelle „24. Oberberg Klassik 'Tour der 1000 Kurven'“ erschlossen uns erneut mit zum Teil kniffligen, aber stets fairen Aufgabenstellungen und interessanten Streckenführungen schöne Teile des Bergischen und Sauerlandes.

Unser diesjähriger Höhepunkt war sicherlich die Teilnahme an der „VFFG Historik“ in Göttingen. Nach einjähriger Pause ist dies die „Nachfolge“ der über Jahrzehnte sehr bekannten Veranstaltung „Göttinger Gänseliesel“. Mit Trailer reisen wir hier am Freitag an, absolvieren Samstag eine - der früheren Tradition folgend - mit überdurchschnittlichem Schwierigkeitsgrad ausgezeichnete Rallye erfolgreich (Klassen- und Gesamtsieg) und fahren ausgeruht nach gutem Hotelfrühstück am Sonntag wieder heim.

Die „3. Historische Rallye Burg Altena“ war in diesem Jahr leider vom Wetter nicht unbedingt begünstigt und lässt uns darüber nachdenken, ob sie aufgrund ihrer völlig anderen Charakteristik, die man mögen muß (keine Orientierungsaufgaben, Wertung erfolgt ausschließlich über Lichtschrankenfahren), für künftige Teilnahmen noch einmal in Frage kommen wird. Im Spätsommer geht es noch einmal zur „28. ADAC Rallye Ostwestfalen Historic“ nach Gütersloh und zur Int. Niederrhein-Classic mit Start in diesem Jahr in Voerde. Der MSC Ruhrblitz führt uns mit unserem lokalen „Klassiker“, der Ruhrgebiet Klassik“ dieses Mal mit wieder mit anspruchsvollen Aufgabenstellungen über den Nordrand des Ruhrgebiets ins südliche Münsterland.

Obwohl der Spaß am Hobby im Vordergrund steht, verhehlen wir auch nicht die Freude an den eingefahrenen Ergebnissen: von 10 Veranstaltungen stehen wir 8 mal in der Klasse auf dem 1. und 2 mal auf dem 2. Platz. In der Gesamtwertung erreichen wir 1 mal den Sieg, belegen je 2 mal den 2. und 3. Rang und finden uns 5 mal auf den Rängen 4 bis 8 wieder.

Mein 40 PS Mercedes-Benz 170 S-D, Baujahr 1953 (unsere Klasse 1945-1960 ist bei den meisten Veranstaltungen leider nur sehr dünn besetzt) leistet in diesem Jahr 1.699 Rallye-Kilometer, kommt mit An- und Abreise zu den Veranstaltungen auf 2.693 Kilometer und zeigt auf dem Tacho eine Jahresleistung von 4.802 Kilometern. Nun freuen wir uns auf ein wieder spannendes und erfolgreiches Oldtimer-Rallye-Jahr 2018.

Dr. Rolf Tiggemann



# Walter wurde 70, „spruchreif“

## REPORTAGE | WALTER RÖHRL

» In den roten Porsche steigen, der in seiner Einfahrt parkt. 911 Turbo S, eine 580-PS-Rakete, 330 km/h schnell: „Alles andere wär ja auch Kindergeburtstag.“ Kater Max zieht den Schwanz ein und trollt sich schreckhaft um die Hausecke, als der Boxermotor zornig in den klaren Wintermorgen faucht.

Der Walter will uns seine Heimat zeigen, den Bayerischen Wald. Früher übte er im tiefen Tann das Linksbremsen. Heute schnauft er in der frischen Bergluft durch, wenn der Kalender eine Lücke lässt, oder steigt auf sein Rennrad. St. Englmar haben wir hinter uns gelassen. Rechts und links verschneite Fichten, die Sonne gleißt, ein Winterwunderland. Röhrls Fahrstil ähnelt einem Flow. Kein grobmotorisches Hantieren mit Lenkrad und Pedalen, kein abruptes Bremsen oder hektisches Beschleunigen. Stattdessen: sanfte, fast choreografisch-elegante Harmonie.

So ähnlich muss es bereits in den 60ern gewesen sein, als der junge Führerscheinbesitzer den Finanzchef des Regensburger Bischofs durch den Freistaat chauffierte, 120.000 Kilometer im Jahr, in einem behäbigen Mercedes Diesel, nicht mal ein Zehntel so stark wie unser Porsche. Während sich der Kirchenmann fühlte wie in Abrahams Schoß, blendete der Gegenverkehr erschrocken auf: „Die grüßen nur, weil



Die ewige Jugend hinter dem Steuer.



Özpflicht: Super plus für den Viter an der Dorf-tankstelle



Wolzackerbus: Röhrll sorgt für Kamin-nachschub



Neues Spielzeug: 911 R in Sonderlackierung „Oakgrün“



Winkelkind: Kater Max ist erst wenige Wochen im Haus

sie mich kennen“, flunkerte der Walter damals.

Heute stimmt es. Lichthupen blitzen, auch wenn er ausnahmsweise einmal langsam fährt. Die Leute mögen ihn, denn Röhrll ist einer von ihnen geblieben. Bodenständig. Ein Weltstar zum Anfassen, immer Zeit fürs Händeschütteln oder einen Plausch.

Mit ihm über das Altwerden sprechen, fällt schwer. Aber mit 70 kommt man nicht drumrum, das sieht auch der ewig junge Unruheständige ein. Vor der Zahl graut ihm weniger eher vor dem Hype deswegens, gibt zu. Da ist er wieder, der bescheidene Junge aus Regensburg, der auch die halb Rallye statt Rundstrecke fuhr.

## DIE BESTEN WALTER-SPRÜCHE

„Man kann ein Auto nicht wie ein menschliches Wesen behandeln - ein Auto braucht Liebe.“

„Autofahren beginnt für mich dort, wo ich den Wagen mit dem Gaspedal statt mit dem Lenkrad steuere. Alles andere heißt nur die Arbeit machen.“

„Ein Auto ist erst dann schnell genug, wenn man morgens davorsteht und Angst hat, es aufzuschließen.“

„Es ist mir egal, ob ich Erster oder Zwölfter bin. Wenn ich jemals das Gefühl bekomme, nicht mehr perfekt zu fahren, hänge ich den Helm an den Nagel.“

„Wenn du den Baum siehst, in den du reinfährst, hast Untersteuern. Wenn du ihn nur hörst, hast Übersteuern.“

Im Rallyesport wurde meine Vermutung bestätigt, daß ein Auto mit 2 angetriebenen Rädern nur eine Notlösung ist.

Beim Beschleunigen müssen Tränen der Ergriffenheit waagrecht zum Ohr abfließen.

Driften ist die Kunst, einen instabilen Zustand stabil zu halten.

Und noch mehr: Übersteuern ist, wenn der Beifahrer Angst hat. Untersteuern, wenn ich Angst habe. Für alles über 8 Minuten auf d. Nordschleife ziehe ich keinen Helm auf. Gute Fahrer haben die Fliegenreste auf der Beifahrerseite. Nachahmung empfohlen. Die Red.

# 1. DMV-Rallye Aachen 1973, auf Vogelsang - Nacherleben 2017



Foto o: Auf der Burg. Im Hintergrund der Urtsee.  
R: aus Top-Karte Kreis Aachen 1:50.000



Im Herbst 2017 besuchten wir die Burg Vogelsang und die Ausstellung. (Daneben gibt es noch eine DRK-Ausstellung)

Wenn ich nach 44 Jahren schon mal wieder da war, wollte ich dem Kurator auch ein Schreiben über die Nutzung des Platzes durch die Ecurie Im Rahmen der 1. DMV- Rallye Aachen 1973 für das Archiv dalassen. Er bedankte sich und sicherte zu, diese Daten selbstverständlich aufzunehmen.

Kurios am Rande: Der 1973 genehmigende belgische Platzkommandeur V. Neels (Es wurde im Ecurie-Info 9 berichtet) erfreut sich noch heute mit 93 bester Gesundheit und wohnt im nahen Belgien in Baelen. Er besucht noch heute häufig die Burg.

Nach ihm wurde auch die neue Fußgänger- und Radfahrbrücke über den Urtsee unterhalb von Vogelsang benannt.

Der Übungsplatz wurde 1946 von den Briten eingerichtet und war von 1950 bis 2005 zur Aufgabe unter belgischer Verwaltung. „Camp Vogelsang“ war vollkommen autark eingerichtet und konnte 3000 Soldaten beherbergen, incl. eines Kinos, welches heute von der Öffentlichkeit genutzt werden kann.

1954 schoss man 2 x/ Woche vom belgischen Truppenübungsplatz Eisenborn nach Wollseifen im nördlichen Teil des Platzes. Das Gebiet ist heute von Rad- und Wanderwegen durchzogen. Ranger bieten Führungen an.

Nach dem Museumsbesuch konnte ich es einfach nicht lassen, wenigstens die etwa 9 km lange Panzerstraße (s. Karte o.r.) um Dreibern herum mit meinem VITO und 3 vor Angst kreischenden weiblichen Mitfahrerinnen abzufahren. Diese Strecke befuhren wir 1975 (im Nebel). Den Gesichtern der Wanderer konnte ich entnehmen, daß das ein sehr ungewöhnliches Vorkommen zu sein schien.

Ein Foto der Ausstellung (aus dem Archiv) u:

Bereits im Winter 1939/40 waren Soldaten einer Sanitätseinheit der Wehrmacht in Vogelsang stationiert. Im Sommer 1940 landeten vermehrt Transportflugzeuge auf dem Flugplatz Walberhof, die Verletzte aus dem Krieg im Westen ins Lazarett in der Ordensburg brachten.





# Sportjahr 2017 Martin und Carina Landrock



L: Martin und Carina  
Am Start zur 9. AKV-Rallye  
vor dem Aachener  
Rathaus.

U: 2 Prüfungen auf dem  
IKA-Gelände in  
Aldenhoven, auf dem viele  
Stunts gedreht werden, u.a.  
auch „Alarm für Cobra 11“.

Carina und Martin fuhren  
2017 so wie die Termine  
passten. Dabei erlangten  
Sie den Gesamtsieg bei der



AKV-Rallye (von  
insgesamt 124 ! )  
auf der von Hans  
Keller  
ausgesuchten  
Strecke und  
Klassensiege in  
Düren und  
Eschweiler.

Nicht vergessen  
sollten wir Martins  
großes  
Engagement als  
neuer Ecurie-  
Geschäftsführer.



# Was es alles gibt

## Umweltauswirkungen von Reifenabrieb

Umwelt Magazin 9/17

Mikroplastik stellt ein globales Umweltproblem dar. Zu rund einem Drittel stammen die winzigen Partikel von Reifenabrieb, der durch Niederschlagswasser in die Kanalisation gespült wird. Klärwerke können die mikroskopisch kleinen Plastikeilchen bislang nicht herausfiltern. Mit Hochdruck arbeiten deshalb weltweit Wissenschaft und Industrie an der Erforschung von Lösungen, die den Eintrag dieser Partikel in die Gewässer verhindern. So auch die GKD – Gebr. Kufferath AG (GKD) aus Düren, die vom BMBF, einen Förderschick von rund 185 000 € für das Forschungsvorhaben „Reifenabrieb in der Umwelt (RAU)“ erhalten hat. Dieses hat das Ziel, den Eintrag von Mikroplastik aus Reifenabrieb im Abflusswasser der Straßen regelmäßig zu erfassen. Dazu sollen die Abriebsmengen mit Verschleißtests und Vor-Ort-Beprobungen ermittelt werden. Berücksichtigt werden dabei Einflussfaktoren wie Reifen-, Fahrzeug- und Straßentypen sowie Fahrsituationen. Eine zentrale Aufgabe besteht in der Entwicklung von Körben für die Probennahme. Diese müssen einerseits den aufkommenden Wassermengen gewachsen sein, andererseits die Mikroplastikpartikel zuverlässig zurückhalten. GKD ist bei der Auslegung

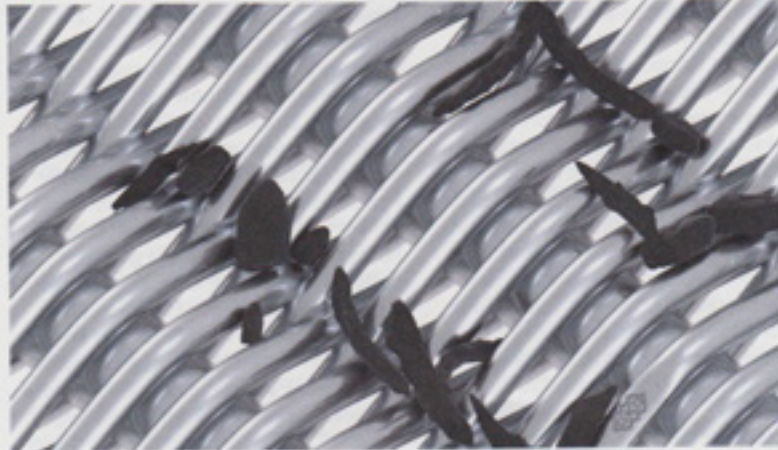


Bild GKD

GKD übernimmt im Forschungsprojekt „Reifenabrieb in der Umwelt (RAU)“ die Auslegung und Entwicklung geeigneter Gewebe für die Filtertöpfe.

und Entwicklung geeigneter Gewebe für die Filtertöpfe mit mehreren Abscheidern – von sehr grobmaschigen Konstruktionen mit 1 bis 2 cm großen Öffnungen bis hin zu Geweben mit Öffnungen von absolut 6 µm – miteinander verbunden. Anhand von Simulationen und umfangreichen Laboranalysen wird es geeignete Gewebekonstruktionen entwickeln, die dann in

der angeschlossenen Metallweberei auf Hightech-Webmaschinen gefertigt werden. Darüber hinaus begleitet das Unternehmen auch den Versuchsaufbau. Koordinator ist die Technische Universität Berlin, weitere Projektpartner sind das Prüflabor Wessling, die Ingenieurgesellschaft Prof. Dr. Sieker sowie die Continental Reifen Deutschland GmbH. [www.gkd.de](http://www.gkd.de)

Übrigens: „Stimmt es eigentlich, dass Oldtimer mit Dieselmotoren weniger gesundheitsgefährdend sind als moderne Dieselaautos?“ Ja, das ist zwar überraschend, aber es stimmt. „Rußpartikel moderner Dieselmotoren sind vermutlich gesundheitsschädlicher als die Rußteilchen aus älteren Motoren“, meldet die Max-Planck-Gesellschaft in einer Pressemitteilung vom 8. Februar 2008. Schon seit Jahren berichten Wissenschaftler übereinstimmend, dass die Kleinstpartikel eines modernen Dieselmotors schädlicher sind als die großen groben Dieselpartikel eines Oldtimers. Richtig ist, dass ein Oldtimer ohne Dieselpartikel große Rußpartikel ausstößt. Diese werden aber auf Grund ihrer Größe von den Makrophagen (Fresszellen), die den natürlichen Abwehrmechanismus der Lunge bilden, erkannt und entsorgt. Umweltmediziner Prof. Dr. Hans Schweisfurth urteilt: „Es ist tragisch, aber durch die Filtersysteme ist der Ruß gefährlicher geworden als früher. Bei den feinen und ultrafeinen Partikeln versagen die natürlichen Abwehrmechanismen der Lunge.“ Nach Ansicht von Experten sind kleinste Feinstaubpartikel wesentlich gefährlicher als große, die mit dem Motorenqualm älterer Fahrzeuge ausgestoßen aber von den natürlichen Abwehrmechanismen der Lunge erkannt und absorbiert werden.

### CHEMIKALIEN-RICHTLINIE

## Verchromen wird schwieriger

Die Europäische Chemikalienverordnung REACH droht, ab Ende September dieses Jahres das Restaurieren von Chromteilen zu erschweren. Auch das Arbeiten mit Blei könnte in Zukunft kompliziert werden. Hier werden entsprechende Beschlüsse für 2018 erwartet. Damit prallen im Oldtimerbereich erneut Gesundheits- und Kulturgutschutz aufeinander. Konkret verbietet die Europäische Chemikalienagentur (ECHA) ab dem 21. September 2017 die Herstellung und Verwendung von Chromtrioxid. Dieser Stoff ist für historisch korrekte Verchromungsverfahren nötig, allerdings stark krebserregend. Beim ebenfalls giftigen Blei sind noch keine Beschlüsse gefasst, der Stoff steht aber bereits auf einer Liste, über die im kommenden Jahr beraten werden dürfte.



Arbeiten mit Stoffen wie Chrom und Nickel ist schon bisher nur etwas für zertifizierte Fachbetriebe

Der Parlamentskreis Automobils Kulturgut versucht derzeit nach Angaben seines Vorsitzenden, des CDU-Bundestagsabgeordneten Carsten Müller, auf europäischer Ebene eine Ausnahmeregelung für beide Stoffe zu erwirken, „die eine Anwendung in kleinen Mengen für Ersatzteile oder alternative Verfahren zum Erhalt der Authentizität ermöglicht“. Bis voraussichtlich Anfang Juli soll das Europäische Parlament demnach über eine mögliche Aufweichung der Regeln zum Chromtrioxid abstimmen. Eine Vorlage sieht vor, die Fristen zu verlängern und ein komplettes Verbot des Stoffs abzuwenden: Nach dem 1. September 2019 würde Chromtrioxid demnach nur noch auf Antrag verwendet werden dürfen, nach dem 1. März 2021 nur noch in Ausnahmefällen. *a. W. H. H. H. H. H. H.*

O.: Aufgrund einer EU-Richtlinie geraten die Galvaniken in Schwierigkeiten, weil das bewährte und von Behörden streng überwachte Verchromen mit Cr6-Säure verboten wurde, obwohl es kein befriedigendes Ersatzverfahren gibt. Bis jetzt gelten noch Übergangsfristen von 1-10 Jahren. Danach wird man den Markt wohl den Chinesen überlassen!

L.: Ein Teilnehmer d. 2017er Oldtimer-Rallye schickte uns diesen interessanten Beitrag mit seiner Nennung zum Thema Diesel-Ruß.



# Clubmeisterschaft Ecurie 2017 und DMV-LG- Meisterschaft 2017

DMV-Ehrung v. 7.1.18 in Niederzier, je 7 beste Ergebnisse - Gratulation den Plazierten)

Clubmeisterschaft Regularity	2017	Σ 23 Platziert
Hans- Jürgen Kirschbaum	71,44	1
Rainer Keuser	69,81	2
Hans Lautermann	69,55	3
Klara Lautermann	69,55	3
Dr. Rolf Tiggemann	69,40	4
Carina Grabowski-Landrock	64,85	5
Martin Landrock	64,85	5
Walter Hörber	64,35	6
Kevin Schepeler	61,88	7
Thomas Oberle	61,81	8
Claudia Oberle	61,81	8
Rolf-Karl Döhning	61,62	9
Ronny Dentzer	60,64	10
Max Kirschbaum	59,03	11
Hans Peter Menke	45,91	12
Maren Menke	45,91	12
Lena Schepeler	44,8	13
Yvonne Wilden	17,67	14
Michael Winnen	17,39	15
Karl von Hoegen	12,35	16
Marita Dentzer	12,2	17
Tino Schunk	7,25	18
Michael Krupke	6,84	19



(9) Rallye + Ori 75 + Oldtimer

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	43,82
2	Kirschbaum, Hans-Jürgen	Ecurie Aix la Chapelle	43,25
3	Tiggemann Dr., Rolf	Ecurie Aix la Chapelle	41,87
4	Landrock, Martin	Ecurie Aix la Chapelle	41,40
4	<i>Landrock-Grabowski, Carina</i>	Ecurie Aix la Chapelle	41,40
6	<i>Menke, Maren</i>	Ecurie Aix la Chapelle	36,64
6	Menke, Hans-Peter	Ecurie Aix la Chapelle	36,64
8	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	34,59
9	Schepeler, Kevin	msj14	32,83
10	Kirschbaum, Max	Ecurie Aix la Chapelle	31,97
11	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	31,06
12	Döhning, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	30,62
13	Göbbels, Rene	DMV-Niederrhein	25,94
14	<i>Göbbels, Tina</i>	DMV-Niederrhein	21,34
15	Thelen, Hans	MSC-DomEsch	18,84
16	<i>Schepeler, Lena</i>	Ecurie Aix la Chapelle	18,74
17	Thiesen, Lothar	Renngemeinschaft Düren	18,00
18	<i>Wieland-Nüsser, Monika</i>	DMV-Niederrhein	1,60
18	Nüsser, Dieter	Renngemeinschaft Düren	1,60

(10) DMV NRW Classic-Cup

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Keuser, Rainer	Ecurie Aix la Chapelle	19,48
1	Hörber, Walter	Ecurie Aix la Chapelle	19,48
3	Landrock, Martin	Ecurie Aix la Chapelle	19,45
3	<i>Landrock-Grabowski, Carina</i>	Ecurie Aix la Chapelle	19,45
5	Thiesen, Lothar	Renngemeinschaft Düren	8,83
6	<i>Wieland-Nüsser, Monika</i>	DMV-Niederrhein	8,52
6	Nüsser, Dieter	Renngemeinschaft Düren	8,52
8	<i>Göbbels, Tina</i>	DMV-Niederrhein	4,60
8	Göbbels, Rene	DMV-Niederrhein	4,60
10	Döhning, Rolf-Karl	Ecurie Aix la Chapelle	4,35
11	Roels, David	Renngemeinschaft Düren	3,96
12	<i>Wolfram, Doris</i>	Renngemeinschaft Düren	3,00
13	Charlier, Norbert	Renngemeinschaft Düren	3,00
14	Thelen, Hans	MSC DomEsch	2,56

DMV-LG-Meisterschaft. Rallye+Ori+Oldtimer zusammen gewertet.

## Rallyesport Feuerfest

Michael Winnen 21,17

## Motorradsport Classic

Hans Peter Menke 2,00

Die Ecurie war bei der Ehrung der DMV-LG-Meisterschaft Niederr. 2017 am **7.1.2018** in Niederzier in jeder Hinsicht gut vertreten. Man beacht auch die Platzierung von **Hans-Peter Menke** im Motorradsport-(Chapeau!) und **Maren Menke** als beste Dame in der DMV „Rallye“ Meisterschaft sowie **Kevin Schepeler** als bester Nachwuchsfahrer im Westfalen-Lippe-Pokal. **Rainer Keuser** belegte den **2. Gesamtplatz** in der DMV Classic-Meisterschaft (da ist nächstes Jahr noch eine Steigerung in Sicht). DMV-Sportabzeichen erhielten **Kevin Schepeler (Bronze)**, **Maren Menke (Gold)**, **Dr. Rolf Tiggemann (Gold)** und **Kirsche (Groß Gold)**

Ein erfolgreiches Jahr geht für die Ecurie zu Ende. Zum Jubiläumsjahr 2018 darf noch mal richtig Gas gegeben werden.

# Witzig, „Dasselbe in Grün“ und mehr



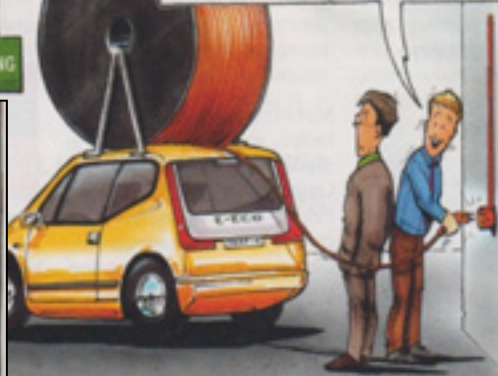
L: So werden Nüsse in Norwegen verpackt. Gefunden auf Spitsbergen



**Vor 90 Jahren ...**  
 ... gewann Opel am 25. Juni 1927 einen Platzstreit mit Citroën. Der Typ 4/12 PS war demnach wegen der unterschiedlichen Kühler keine Kopie des SHP (Typ C). Da Opels „Laubfrosch“ in Grün ausgeliefert wurde, etablierte sich im Volksmund der Satz „dasselbe in Grün“.

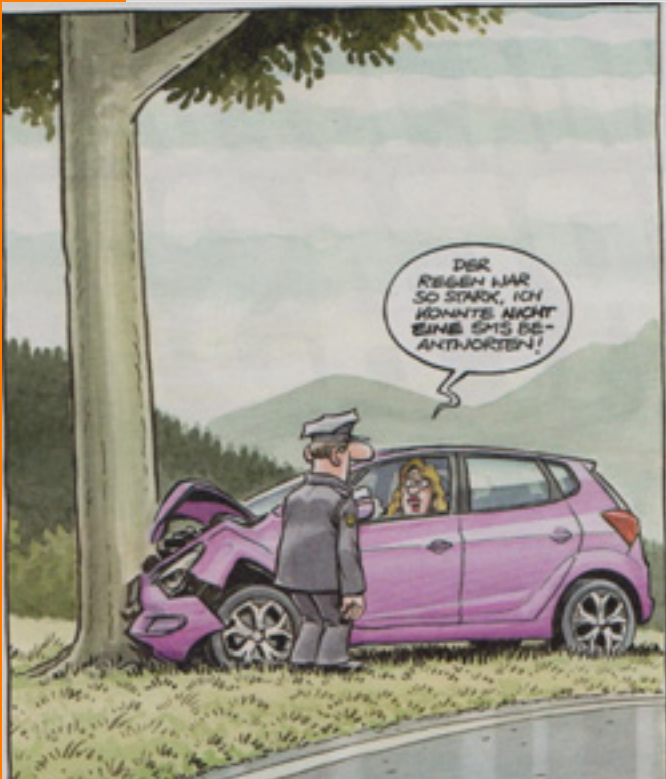


... DIE INNOVATION SCHLECHTIN: 1.200 KM KABEL - UND SCHON IST DAS REICHWEITENPROBLEM GELÖST!





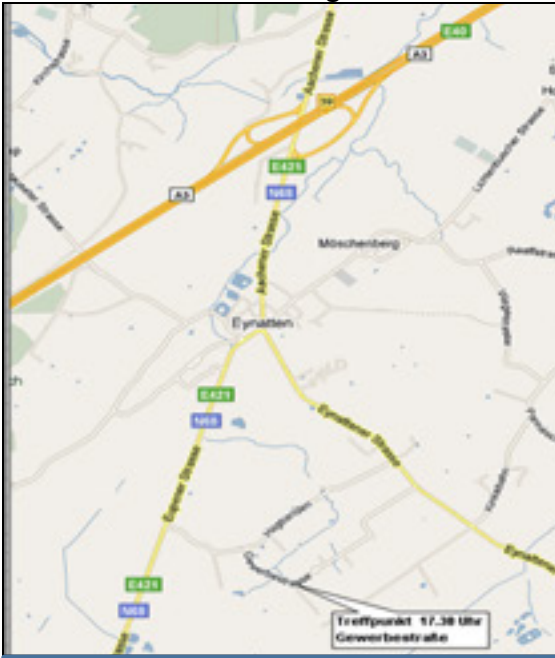
## Witzig II



# Einladung zum Lichtschranken-Training/ Verschiedenes



Bei Bedarf (Anmeldung!) werden am ersten Freitag des Monats ab April 2018 Lichtschrankenfahrten geübt! Das A+O der WP's !! Und so geht's dabei zu:



## Eifel-Festival in Daun.

O.R: Walter signiert Innenraum der Alpine 110 Flunder von Michael Krupke

L.: Hubsis neuer WRC Hyundai i20  
Fotografiert von Tino.  
Tino begleitete Hubs i 2 Tage lang durch Daun, dem Mekka der deutschen Rallyeszene. Nachdem man in Daun keine Rallye auf Bestzeit mehr durchführte, findet seit Jahren eine große Schau des Rallyesports statt.

Wettbewerbsfahrzeuge aus der gesamten Rallye-Geschichte werden vorgeführt, vom Käfer bis zum Audi S2 Gruppe B. Und eine Menge echter noch lebender Meister geben ihr Bestes auf abgesperrten Strecken (ohne Zeitwertung).





## Ecurie in eigener Sache zum 50-Jährigen

...wenn es um Rallyesport ging, war die **ECURIE Aix-la-Chapelle** linksrheinisch immer der erste Verein. Im April 1968 gegründet und Anfang 1969 ins Vereinsregister eingetragen, redete die „Ecurie“ -wie der Club kurz und knapp genannt wurde- in der wildesten Phase im deutschen Orientierungssport ein kräftiges Wörtchen mit. Und aus den Orientierungsfahrten und Rallyes mit Orientierungsaufgaben wurde nach und nach der heutige moderne Rallyesport mit Bestzeitprüfungen.

Mitglieder wie Gründungsmitglied **Hanno Menne** (Deutscher Rallyemeister 1975), Martin und Dieter Schunk, Jürgen Böhmer, Hans Keller, Hans-Joachim Schindewolf, Reni Ollfisch, Dieter Schulte, Michael Friedländer, Ronny Dentzer, Karl-Heinz Paeper, Walter Hörber wiesen ihren Fahrern den richtigen Weg und gehörten zu den besten Beifahrern der deutschen Rallye- und Orientierungssportszene. Sie infizierten etliche Fahrer und Beifahrer in der Ecurie mit dem Rallye-Virus.

Orientierungsfahrten fuhr man in den 60ern bis 80ern bis zu 2 Stück am Wochenende. Und Sonntagnachmittag schon mal zur Entspannung einen Auto-Slalom.

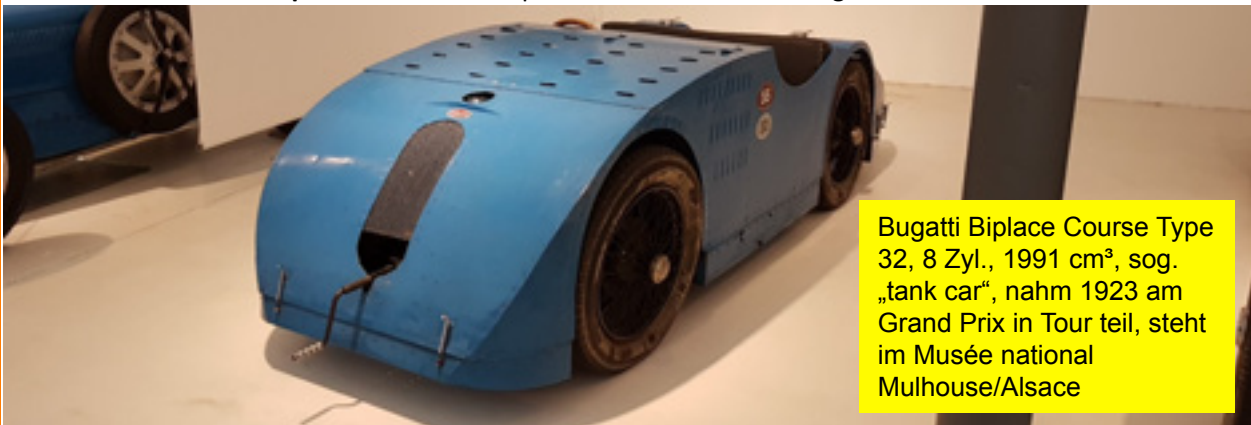
Fahrer wie Gernot Kretschmer, Harald Frings, Bodo Schmidt, Michael Winnen (noch heute auf Rallyepfaden mit EVOs unterwegs), Karl-Heinz Berkhard, Richard Baumann, Rolf Döhning, Wolfgang Ollfisch, Franz-Josef Wirths, Rolf Baum, Karl-Heinz Zander, Hans Münster, Karl von Hoegen, Udo Kogel, Marlies Weimar, Hubert Decker, Elmar Schauff, Roland Reinehr, Bodo Rösener waren stets bei Orientierungsfahrten oder Rallyes erfolgreich unterwegs.

Logische Konsequenz war auch die Organisation von meist sehr sportlichen Orientierungsfahrten und Slaloms. 1973 wagte sich die Ecurie erstmals mit viel Erfolg an die **Rallye Aachen**. 1978 wurde sie zum vierten Mal ausgetragen und war der Endlauf zur Deutscher Rallyemeisterschaft. Danach beteiligte sich die Ecurie bis 1984 an der **Rallye Düren-Aachen**. Ohne die strenge innere und finanzielle Ordnung eines **Hans Heiliger hätte es aber auch keine Basis für den Club gegeben**, auch nicht für künftige Zeiten.

Der wachsenden Genehmigungs-Problematik seitens der NRW-Behörden zollte man mangels personeller Möglichkeiten durch den Wegzug von Fahrleiter Michael Winnen Tribut. Für das damalige Team schienen die hohen behördlichen Auflagen mit vertretbarem Aufwand nicht mehr zu stemmbar. Nach einer Phase der Lethargie und dem Ergrauen der seinerzeit aktiven Mitglieder erwachte der Club aus seinem Dornröschenschlaf und besann sich seiner Qualitäten:

Der Oldtimer-Sport wurde als ein bis heute „problemloses“ Betätigungsfeld neu entdeckt. 2018 wird die ECURIE Aix-La-Chapelle die **21. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen / 8. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt Aachen** in Folge durchführen. Die Ecurie beteiligte sich an der AAA (Aachener Automobil Ausstellung) sowie der Mercure-Spring-Classic organisatorisch. Als es darum ging, eine **EUREGIO**-Meisterschaft auszufahren, war die ECURIE selbstverständlich unter der Leitung von **Rainer Keuser** in der ersten Reihe mit dabei. Inzwischen gibt es eine rege Teilnahme auch neuer Mitglieder im Oldtimersport.

2018 kann die ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. im DMV auf 50 erfolgreiche Jahre zurückblicken und dies wird am **21. April 2018** in den Kurpark Terrassen Burtscheid gefeiert.



Bugatti Biplance Course Type 32, 8 Zyl., 1991 cm<sup>3</sup>, sog. „tank car“, nahm 1923 am Grand Prix in Tour teil, steht im Musée national Mulhouse/Alsace

# Besuch beim Oldtimer Grand Prix Nürburgring, leider mit viel Regen



Holzvergaser im alten Fahrerlager



Unbekanntes Automobil. Wer kennt es?





# Die guten, alten Zeiten I



## Verhalten auf Übungsplatz

**AACHEN.** Der Standortälteste Aachen weist darauf hin, dass es Unbefugten verboten ist, den Standortübungsplatz Brand-Münsterbusch während der Übungszeit und bei Einbruch der Dunkelheit zu betreten.

Das Betreten außerhalb der Übungszeiten geschieht auf eigene Gefahr; das Verlassen der befestigten Wege ist verboten. Es ist verboten, Fundgegenstände zu berühren, aufzunehmen oder zu entwenden. Bei Munition und Munitionsteilen besteht Lebensgefahr. Das Befahren des Übungsgeländes mit zivilen Kraftfahrzeugen jeglicher Art ist ebenfalls nicht gestattet. Hunde sind immer an der Leine zu führen. Reiten oder Befahren mit Kutschen ist ebenfalls verboten. Während der Übungszeiten (bei gehisster roter Flagge) ist das Betreten des Übungsplatzes verboten. An folgenden Tagen ist der Standortübungsplatz gesperrt: 17. bis 20. Juli sowie am 31. Juli. (red)

*Handwritten note:* 7.10.52 feg... 5-pers...



OL: 20er Jahre im heutigen Tschechien

OR: Duldung des Betretens Von TrÜbpl. Münsterbusch

M: Hamü/Reni Ollfisch in Nideggen

U: Heribert Cramer auf TrÜbpl. Münsingen. „Heißer Schnee“, Unvorstellbare Bedingungen



*Small text:* Unvorstellbare Bedingungen beim Winterprüfungsauftritt in Münsingen auf dem Truppenübungsplatz Silber und S. Platz





# Die guten alten Zeiten II – kurz nach dem Krieg



## Englebert

Ein Qualitätsreifen  
für Anspruchsvolle

bewährt auf Rennstrecken und Strassen aller Welt

Hockenheim 8. 5. 1949

3 erste Siege

Eifelrennen 22. 5. 1949

2 zweite Siege

Avus-Berlin 29. 5. 1949

2 erste Siege

München-Riem 5. 6. 1949

3 erste Siege, 2 zweite Siege

Rund um Schotten 12. 6. 1949

1 erster Sieg, 4 zweite Siege

Tübingen 26. 6. 1949

1 erster Sieg, 1 zweiter Sieg

Alle Erfolge wurden auf Serien-Reifen aus normaler  
Produktion errungen.

Druck und Gestaltung: M. Stappertius — W. H. P. Jansen, Aachen.

## 2. AACHENER-WALD RENNEN

24. JULI 1949 10.30 UHR



8 METZMACHER

PREIS 80 Pf.

OFFIZIELLES  
PROGRAMM

MOTORSPORTVEREINIGUNG  
'GRENZLAND' v. AACHEN

### Auto-Licht / Diesel-Einspritzanlage



Bosch-Batterien

Bosch-Kühlschränke

Verkauf u. Kundendienst

**C. J. Schmitz, Aachen**

Rudolfstr. 65/67 - Tel. 31682

### Ihre Sparkasse

die

## Stadtparkasse Aachen

Münsterplatz

Zweigstellen: Theaterstr. 22 / Burscheid, Dammstr. 2-4 / Jülicher Straße 85  
Sammelrufnummer 30641.

### Aachener Autoverwertung

Gebr. Jacobi

Gross-Ersatzteil-Lager

Spez.: Abschleppdienst



AACHEN

Reichsweg 43-45

Ruf Nr. 30031

## H. u. F. Lieck, Aachen

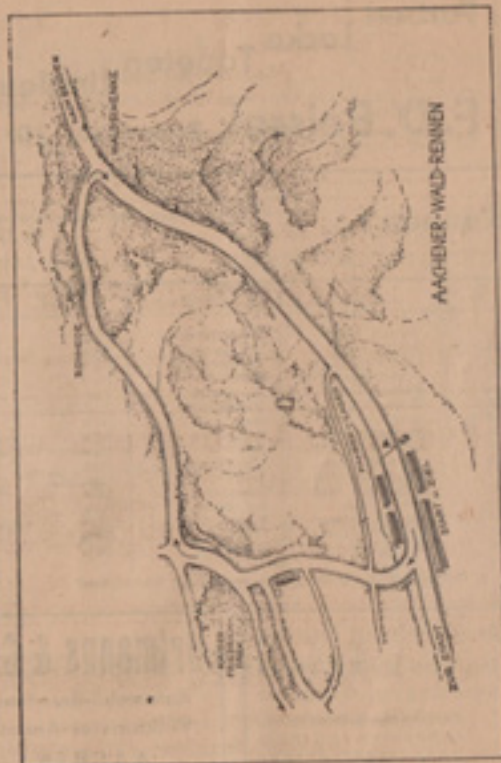
Teppiche, Dekorationen, Tapeten

Linoleum, Gardinen, Polstermöbel

Theaterstrasse 19

Fernsprecher 31662

Rennstrecke „2. Aachener Waldrennen“: 1 Runde = 3.610 km



AACHENER-WALD-RENNEN



# Die guten alten Zeiten III

## Slalom entschied über Sieg

Münster/Friedländer gewannen 16. Stolberger Winterfahrt

Als Auftakt der neuen Motorsportsaison führte der MSC Stolberg nunmehr zum 16. Male seine traditionelle Winterfahrt durch. Wie sehr die Motorsportler sich nach der Winterpause um eine erneute Betätigung bemühten, zeigen die 133 Teams, die sich zum Start eingefunden hatten. Diese große Starterszahl war in den beiden letzten Jahren nur noch im Kölner und Düsseldorfer Bezirk zu verzeichnen gewesen.

Die diesjährige Fahrt führte über 160 km durch die Landkreise Aachen, Jülich und Düren. Bei der Mammuthbesetzung war die Frage nach dem Gesamtsieger völlig offen, war doch alles am Start, was im Bezirk Rang und Namen hatte. Erstaunlich war indes doch, daß nach Abschluß der Fahrt nur die beiden Ecurie-Teams Münster/Friedländer und Frings/M. Schunk fehlerfrei den Parcours bewältigt hatten.

Nachdem die beiden Beifahrer sich somit als gleichwertig herausgestellt hatten, mußten die beiden Fahrer in einem Slalom als Sonderprüfung die Entscheidung über den Gesamtsieg treffen. Hierbei war Münster auf einem NSU 1900 TT gegenüber Frings auf

dem etwas weniger wendigen Rallye Kadett 1900 der schnellere. Das aus „der zweiten Reihe“ der Ecurie kommende Siegerteam durchbrach damit gleichzeitig das Gesetz der Serie, wonach die Gesamtsieger ständig der hubraumstärksten Klasse angehören. Die Ergebnisse:

**Klasse bis 1150 ccm:** 1. Münster/Friedländer (Ecurie), 2. Kessel/Heinen (GMC Walheim), 3. Strick/Westhoff (MSC Aachen).

**Klasse bis 1600 ccm:** 1. Croes/von Wirth (MSC Baesweiler), 2. Lauffs/Schilder R. (GMC Walheim), 3. Knauff/Hild (GMC Walheim).

**Klasse über 1600 ccm:** 1. Frings/Schunk M. (Ecurie), 2. Schnitzler/Schilder F. (GMC Walheim), 3. Höpkins/Nickels (Ecurie).

**Mannschaften:** 1. Ecurie II, 2. MSC Mausebach I, 3. Ecurie I.

Ecurie Aix-Sieger in

Ganz u: ADAC Sportabzeichen-Verleihung beim ADAC Nordrhein 1972 in der Villa Oppenheim in Köln, VLNR: Jürgen Siebel, Hanno Menne (Ecurie), Klaus Flieger, Harald Frings (Ecurie), Heribert Cramer, Hans Grimbach, N.N.

1972 fuhren etwa 7 Teams d. Ecurie Lizenz-pflichtige ONS-Rallyes. Mindestlänge 400 km bis 1500 km (i.a. ohne Service)

M: Lutherstadt-Wittenberg (EX-DDR) 1991 mit Wohnmobil und Audi als Service-Mobil.  
Miwi/Andreas Jacob auf Peugeot 1,3 GTI Gr.N



Service: Udo Kogel / Peter Böinger



O: Kuriosum auf BMW 2002-Basis zum Anhängen



# Die guten alten Zeiten II



## Erfolge bei Orientierungsfahrt

Ecurie Aix-la-Chapelle und Polizei-SV auf vorderen Plätzen

Bei der 5. Orientierungsfahrt der Motorsport-Gemeinschaft Drove (Kreis Düren), die als Doppelpunktlauf zur bundesweit ausgeschriebenen IGSAN-Meisterschaft zählte, konnten die Teams der Ecurie Aix-la-Chapelle und des Polizei-SV Aachen beachtliche Platzierungen herausfahren.

Nach langer Zeit ging die Ecurie noch einmal mit zwei Mannschaften an den Start, da acht Teams gemeldet werden konnten. Dabei wurde die erste Garnitur ihrer Favoritenrolle voll und ganz gerecht und verwies alle übrigen zwölf Mannschaften auf die Plätze. Auch die zweite Ecurie-Mannschaft konnte mit ihrem vierten Rang die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen. Obwohl nur mit drei Teams angetreten, verbuchte der PSV einen glänzenden fünften Platz.

Die Platzierungen der Aachener Teams: Klasse I (31 Starter) 2. Rösener/Denzer

auf unterlegenem Fahrzeug; 3. Baum/Winnen. — Klasse II (40 Starter) 1. Wantzen/Wolters (alle Ecurie); 5. Simon/Debetz (PSV). — Klasse III (34 Starter) 1. Münster/Ollrich (Ecurie), die bereits im Vorjahr siegreich waren; 5. Hanraat/Dackweiler (PSV). — Klasse IV (41 Starter) 2. Ollo/Schulte, die im Gesamtklassement auf Rang 3 kamen; 8. Hünerbein/von Hoegen (beide Ecurie). Zu den guten Plätzen in der Mannschaftswertung trugen bei der Ecurie Aix-la-Chapelle außerdem die Teams Becker/Spangenberg und Konik/Schillings sowie beim Polizei-SV das Team Grotzars/Helligers bei.

Der deutsche Rallye-Meister und zweifache Tour-d'Europe-Gewinner Hanno Menna (Ecurie Aix-la-Chapelle) bereitet sich zur Zeit intensiv auf die Sachs-Winter Rallye, den ersten Lauf der diesjährigen deutschen Titelkämpfe, vor.

## Ecurie Aix-la-Chapelle Sieger im GMC-Eifelkurs

Veranstaltung durch Grenzland-Motor-Club Waiheim

Aachen-Sief/Walheim. Der große Sieger beim GMC-Eifelkurs, Wertungslauf zur DMV Landesgruppenmeisterschaft Niederrhein und zur IG Meisterschaft Aachg, vom Motor-Grenzland-Club Waiheim veranstaltet, war der Motorsportclub Ecurie Aix-la-Chapelle. Ecurie stellte im Mannschaftswettbewerb die ersten drei Sieger. Im Einzelwettbewerb waren zwei der drei Klassensieger ebenfalls Mitglieder des Ecurie.

An den Start gingen in Aachen-Sief 74 Fahrzeuge. Gefahren wurden 137,2 Kilometer im Bereich der Nordeifel. 32 Kontrollpunkte mussten angefahren werden, hinzu kam eine Sonderprüfung. Diese Sonderprüfung bestand in einer Slalomfahrt, bei der die Fahrer ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen mussten. Ansonsten lag der Schwerpunkt bei den Befahrenen.

Die Streckenführung entsprach den Wünschen der Teilnehmer, der Kurs war einwandfrei, es gab keine Zwischenfälle. Die von den 74 Fahrzeugen gefahrenen Gesamtkilometer belaufen sich auf rund 10.150. Dem Veranstalter, Grenzland-Motor-Club Waiheim, kann man eine gute Organisation bescheinigen.

Hier die Ergebnisse des 5. GMC-Eifelkurs: Klasse 1 (Wagen bis 1150 ccm): 1. Hans Münster/Timo Schunk (Ecurie Aix-la-Chapelle) 1. Sturzpunkt — gleichmäßig Gesamt-sieger der Fahrt, 2. S. Bfuerer/W. Gerner 2000 km/h 28 Punkte

3. H. Schneider/G. Schmitz (PSV Aachen), 31 Punkte. Klasse B (Wagen über 1150 bis 1600 ccm): 1. Rolf Thiel/Toni Oepen (MSC Burgling Nidezzgen), 21 Punkte, 2. Wolf Wamuth/K. Prick (ohne Klubi), 26 Punkte, 3. Fr. Kolberg/H. Weber (TC Bardenberg), 36 Punkte. Klasse C (Wagen über 1600 ccm): 1. Josef Schaaf/Josef Nickels (Ecurie Aix-la-Chapelle), 26 Punkte, 2. L. Becker/Gründler (Ecurie), 28 Punkte, 3. N. Dürholz/W. Finks (ADAC Euskirchen), 31 Punkte. Mannschaften: 1. Ecurie Aix-la-Chapelle mit Münster/Schuck, 1 Punkt, Zander/Henne, 47 Punkte, Jansen/Lammertz, 58 Punkte, ins. 126 Punkte, 2. Ecurie 3 mit Schaaf/Nickels, 28, von Hoegen/Schindewolf, 63, Tombach/Winnen, 69, zusammen 158 158 Punkte, 3. Ecurie 2 mit Becker/Gründler, 28, Wilms/Wagner, 65, Zwick/Friedländer, 84, zusammen 177 Punkte. Den Siegern wurde bei einer Abendveranstaltung im Seelrestaurant Josef Lauchel in Aachen-Sief, Ehrenpreise aus Zinn überreicht.



### Deutscher Automobil-Rallye-Pokal (Region West)

1993	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	SUMME
1. Winnen, Michael, Hagen-Ermst, Mazda 323	13,0	20,0	20,0	15,0	20,0	12,0	20,0	120,0
2. Beermann, Lothar, Lage, Opel Kadett E CC	—	20,0	17,0	20,0	20,0	—	15,0	92,0
3. Rühl, Ralf, Cella-Scheuen, Audi Quattro	11,0	9,0	15,0	13,0	8,0	13,0	17,0	86,0
4. Garber, Udo, Melle, VW Jetta	11,0	9,0	15,0	13,0	8,0	13,0	17,0	86,0
5. Bredenkamp, Veronika, Buende, VW Jetta	12,0	10,0	12,0	17,0	7,0	10,0	11,0	79,0
6. Beermann, Rolf, Lage, Opel Kadett E CC	—	20,0	—	20,0	20,0	—	15,0	75,0
7. Meyer, Georg, Unna, Toyota Corolla	10,0	7,0	8,0	7,0	8,0	—	—	50,0
8. Reichmann, Jürgen, Zierenberg, Peugeot 309 GTI	—	17,0	9,0	—	—	—	—	26,0
9. Buchwald, Michael, Hoexter, Honda Civic	—	17,0	9,0	—	—	—	—	26,0
10. Jagielka, Dietmar, Marl, Opel Kadett GSI	—	—	—	12,0	—	—	—	12,0
11. Flock, Jörg, Grevenbroich, Alfa Romeo	—	—	—	—	—	—	—	—
12. Kowoll, Peter, Hoexter, Honda Civic	—	—	—	—	—	—	—	—
13. Klein, Hagen, Ratingen, Peugeot 309	—	—	—	—	—	—	—	—
14. Vatwies, Stefan, Herten, Audi 80	7,0	—	7,0	—	—	—	—	14,0

M.L.: Nach einer von Hannos berühmten Ardennen-Nacht-Rallyes 1970 in Belgien Crash in einem Notausgang mit 2002. (Man fuhr im Winter noch Spikes.) Co: Carlo Hansen

## Gesamtsieg für Roesener/Denzer

Der Motor-Club Raeren-Roetgen veranstaltete am Samstag, dem 14. September, seine II. Internationale Orientierungsfahrt „4 Stunden von Raeren-Roetgen“. Dieser Lauf war ausgeschrieben um den Wanderpokal des Bundesaußenministers. 25 belgische und 39 deutsche Rallye-Teams fanden sich am Startplatz in Raeren ein, um auf der 180 km langen Strecke ihr Können unter Beweis zu stellen. Die Aachener Motorsportler Bodo Roesener/Ronny Denzer fuhren mit ihrem Autobianchi A 112 Abarth Klassenbestzeit auf der Sonderprüfung und erreichten als einziges Team das Ziel ohne Fehlerpunkte. Zu erwähnen ist noch, daß sie die halbe Strecke mit de-

fekter Motoraufhängung zurückgelegt haben und dann mit einem verhältnismäßig kleinen Fahrzeug als Gesamtsieger geehrt wurden. Vierter wurde Hans Münster mit seiner Copilotin Reni Ollrich auf Ford Escort. Den fünften Platz belegten Roland Reinher/Arnold Oberthur auf NSU TT. Bei der Internationalen Texaco-Rallye am 7. September, die über 1500 km von Deutschland über Belgien nach Frankreich und wieder zurück führte, konnte sich das Team Bodo Roesener/Ronny Denzer ebenfalls mit einem 2. Platz in Klasse sehr gut platzieren. Helmut Marbase und Reni Ollrich erreichten auf Simca Rallye II den siebten Platz.

1201 24. ADAC-Rallye Sternweder Berg  
1202 ADAC-Reckenberg-Rallye Wiedenbrück  
1203 20. ADAC-Dortland-Rallye  
1204 ADAC-Rallye Ruhrgebiet

1205 24. ADAC-Ra  
1206 9. ADAC-Ra  
1207 ADAC-Rallye



## Rückseite

**LEICHTE BEDIENUNG  
ZUVERLÄSSIG**

**PREIS WERT**



O:  
Opel Blitz 1  
½-Tonner.  
Kann mich  
noch gut dran  
erinnern, als  
10-Jähriger  
selbst solch  
einen Klein-  
LKW Opel-  
Blitz mit  
Handkippvor-  
richtung auf  
dem Betriebs-  
gelände  
bewegt zu  
haben. Dieser  
fuhr mit  
Benzin und  
Flaschengas  
wahlweise.

# ADA

HINTERKIPPVORRICHTUNG · HANDMECHANISCH

**ADOLF AUTOR**

ADA KIPPERFABRIK · 51 AACHEN · FELDSTRASSE

