

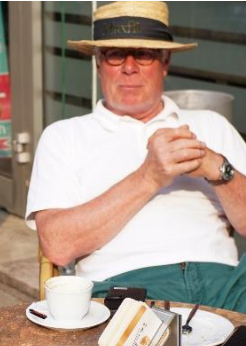
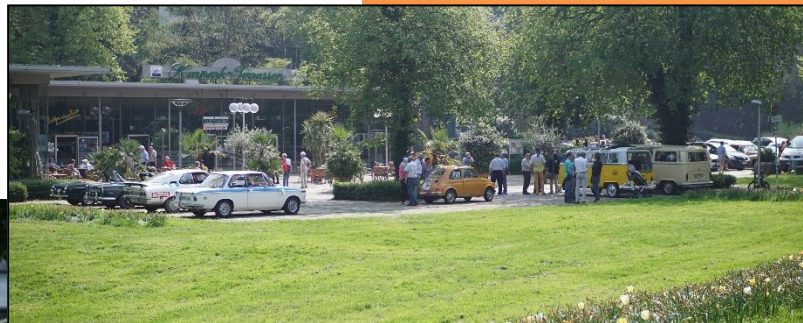


ECURIE Aix-la-Chapelle  
e.V. DMV Aachen

XI 2018

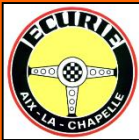


# ECURIE INFO



Das wars: Pro sit Ecurie 50





# Inhaltsverzeichnis

| Seite                       | Thema   |
|-----------------------------|---|
| 1-2                         | Titelseite + Inhaltsverzeichnis                                   |
| 3                           | Editorial   |
| 4                           | Impressum und Titelbild   |
| 5                           | Vorstand  |
| <b>Sport / Verschiedene</b> |   |
| 6                           | Coppa 2018 – Ein Bericht von Rainer Keuser                        |
| 7                           | „ „   |
| 8                           | In Memoriam Leo + Ecurie 50                                       |
| 9-11                        | Ecurie 50 u. DMV  |
| 12-14                       | 21.Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen + 8.Int. Ausfahrt              |
| 15-16(17)                   | In Memoriam 1. DMV Rallye Aachen 1973 u. Miwis Rallye-Saison 2018 |
| 18                          | Aus Miwis Kramkiste   |
| 19                          | Für Euch entdeckt   |
| 20                          | Eisrennen mit E-Autos ab 2019                                     |
| 21                          | Eifel-Rallye-Festival Daun + Kirsches Saison                      |
| 22-23                       | Safety car in F1  |
| <b>Verschiedenes.</b>       |   |
| 24                          | Saison 2018 Klara und Hans Lautermann                             |
| 25                          | Oldtimer-Rallye Warendorf - Raritäten + Martins Saison            |
| 26                          | Unterwegs am Rande und Carina+Martin                              |
| 27                          | RKA 2018 + Ecurie   |
| 28                          | Dieselthema   |
| 29                          | Sport versus Moral  |
| 30                          | Pobacken zusammen u. ECC-Ergebnisse                               |
| 31-32                       | Pikes Peak  |
| 33                          | Hannu Mikkola+Audi 200 Q  |
| 34                          | Clubmeisterschaft 2018 u. Termine 2019                            |
| 35-36                       | Witzig u. mehr  |
| 37                          | Lichtschrankenübung u. mehr                                       |
| 38                          | Rolf Döhring schreibt uns + Luftf.-Mus.                           |
| 39                          | Ford  |
| 40-43                       | Die guten alten Zeiten incl. WP-Club                              |
| 44                          | Rückseite Opel-Kadett-Cup   |



# Editorial



Liebe Ecurieler und Freunde, liebe Leser,  
Willkommen auf den Seiten des 11. Ecurie-Infos in Folge in dieser Form seit 2008. - Das Jahr 2018 stand natürlich ganz im Zeichen unserer Jubiläumsfeier zum 50sten Bestehen. Die Ecurie hatte sich mächtig ins Zeug gelegt mit dem, was alles geboten wurde. Die meiste Vorbereitungsarbeit hatten Rainer Keuser, Martin Landrock und Carina, die auch alle Banner entwarf und drucken ließ. Nahezu 130 Gäste trafen sich am 21.4.18 schon lange vor 14.00 Uhr zur relativ anspruchsvollen Clubfahrt, die Bernhard Stein ausgearbeitet hatte (Danke an alle Helfer und Organisatoren !). „to ralli“ heißt ja auch: to come together, sich sammeln ! Ein Samba-Bus kutscherte die Teilnehmer zur Stadtführung.



An lauten und intensiven Unterhaltungen mangelte es jedenfalls nicht, welche noch nicht einmal von der Verstärkeranlage übertönt werden konnten, was leider dazu führte, daß die Reden nicht im ganzen Saal ankamen. Trotzdem war die Stimmung ausgezeichnet. Am Schluß gab es noch eine Spende für einen guten Zweck.

Hiermit stelle ich die neueste Ausgabe unter das Motto „**Prosit Ecurie**“ . Und zum Prosit gab es ja 2018 einen triftigen Grund.

In jedem Heft steckt eine Menge Zeit. Nach dem Erscheinen ist immer vor dem Erscheinen. Allerdings werde ich das Heft nur solange herausgeben können wie es finanzierbar ist und ich Freude an der Produktion habe. Deshalb wäre es auch sehr schön, wenn Ihr durch Zusendung von Fotos und Text sowie Leserbriefen zum Inhalt beitragen könntet.... Für die erhaltenen Beiträge vielen Dank.

Des Weiteren möchte ich im Namen aller Mitglieder dem Vorstand für den vergangenen Einsatz danken. Die ehrenamtliche Arbeit ist nicht selbstverständlich, soll aber auch Freude bereiten. (s.o.) Ebenso geht auch der Dank des Vorstandes an alle ehrenamtlich Tätigen und viele Helfer, die unsere Veranstaltungen mitgetragen haben. Veranstaltungen sind der Grundstein für den sozialen Zusammenhalt des Clubs. Viel Spaß beim Lesen.

Euer **MIWI (Red.)** im Januar 2019



L: Röntgen-Museum in Remscheid-Lennep, sehr empfehlenswert mit einer Führung. Ausflug lohnt sich.

L auch:  
Nobelpreisverleihung,





# Impressum und Titelbild

## Herausgeber & Redaktion

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

( Gegr. 1.4.1968, eingetr. als e.V. 1969 )

Michael Winnen, Schultenhardtstr. 11,

58093 Hagen, email: [michael.winnen@gmx.de](mailto:michael.winnen@gmx.de)

**Beiträge und Fotos durch:** Walter Butter, Heribert Cramer,

M.Krupke, Martin Landrock, Hans Lautermann, Hermann

Leon, Hans Münster, Rolf Spangenberg, 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

kostenlos für Mitglieder, zukünftige Mitglieder und Sponsoren. Gegen eine freiwillige Zahlung des Selbstkostenpreises von 10 € ist das Club-Info auch für Externe erhältlich.

Dem Heft liegt ein Brief in Kopie von Albrecht Wantzen anlässlich des Jubiläums bei, den er gern selbst vorgelesen hätte.

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

Redakteur 1967



## 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:** Ein Foto- Querschnitt vom 21.4.2018



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 2017



**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 1577796

[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  
Designierter Sportleiter:  
Hans Lautermann:  
[h.lautermann@gmx.de](mailto:h.lautermann@gmx.de)

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

**Jugendwart: vakant**



**Schriftführer (bis 27.1.19):**  
Max.Kirschbaum@yahoo..de

➔ Vielleicht demnächst wieder in AC oder in Aldenhoven..? ➔



## Foto des Monats



Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahre 2018 bei vielen Einsätzen geholfen haben, bedanken.

Bei der 50-Jahr-Feier, der Oldi-Rallye am 1.7.2018 und der RKA im November.

Wir wünschen allen Mitgliedern, Helfern, Sponsoren und Gleichgesinnten für 2019 Gesundheit und viel Spaß auf dem Sport mit 2 oder 4 Rädern (ganz gleich, ob alt oder neuzeitlich).

*Der DMV Sportpräsident Automobilsport, Dr. Gunther David, überreichte der Ecurie Aix-La-Chapelle zum 50. Clubjubiläum eine Trophäe. Mehr dazu auf Seite 40.*

*Foto: Angela Zohlen*



# Coppa d'Europa 2018 von Maastricht/NL nach Budweis/CZ – Ein Beitrag vom Präsi

## Über ganz und gar ungeplante Teilnahme an einer internationalen Oldi-Rallye

Am Dienstag, dem 20. März 2018 erhielt ich von meinem Oldtimerfreund Bernhard Stein abends gegen 19 Uhr einen Anruf: „Hast Du Zeit und Lust, die Coppa zu fahren? Mein Fahrer bei der Rallye, Marc Kistemann hat eben abgesagt, weil die Bremsen an seinem Wagen bei einer letzten Probefahrt ausgefallen sind und die Ersatzteile bis morgen nicht beschafft werden können. Und morgen soll es losgehen.“

Mein Triumph stand eigentlich noch im Winterschlaf in der Garage. Und für die nächsten Tage hatte ich auch schon einige andere Termine eingeplant. Und losgehen sollte es schon am nächsten Nachmittag nach Maastricht, um den Tripcheck dort durchzuführen und die Papierabnahme zur Rallye mit Fahrer- und Fahrzeugwechsel zu organisieren.

„Das versuche ich hinzubekommen! Ich melde mich wieder.“ Zuerst mit Gattin Silvia die Sache beraten, dann alle Termine verlegt und sofort zum Wagen, um ihn vorzubereiten. Oh Schreck, da war dann doch noch einiges zu machen. Und ein Blinker wollte absolut nicht mehr, da wurde mir schnellste nächtliche Nothilfe durch Ralph Emonts-gast geleistet, einfach toll.



So konnten wir tatsächlich am nächsten Nachmittag losfahren, eine der wohl schwierigsten Oldtimerrallyes vor Augen. Bei der Papierabnahme wurde dann gefragt, ob wir wirklich in der Superklasse starten. Ja, wir wollen! Bernhard Stein hatte letztes Jahr mit Marc Kistemann die Sportklasse gewonnen und daher dieses Mal die Superklasse genannt. Aber ich war bei der Coppa d'Europa noch nie dabei gewesen! Bei anderen großen Oldtimerfahrten wie der Vorderpfalz-Classic, der Südwest-Classic, der Westfälischen Herbstfahrt und der Limburgia-Trophaeum hatte ich wohl schon einige Erfahrungen sammeln können. Nun kamen wir hier in der Superklasse mit Spitzenleuten zusammen für die wir beide Neulinge waren, Kanonenfutter eben.

Die Rallye begann am Donnerstagmorgen, wir hatten Start-Nr. 4. Das Wetter konnte kaum schlechter sein, starker Schneefall. Für solche Bedingungen ist der tiefliegende 1968er Triumph nicht gebaut worden, und dann der ständige Kampf mit den stets beschlagenen Scheiben. Da hatten andere Teilnehmer es in ihren zum Teil wesentlich jüngeren Fahrzeugen mit gutem Belüftungssystem bzw. funktionierender Heizung oder gar Klimaanlage doch etwas leichter. Und der Triumph mit seinen zum Glück Alljahresreifen hatte noch keine Winterrallye erlebt, während andere mit nagelneuen Winter-Rallyereifen unterwegs waren.



Bei Val Dieu die erste von 13 Wertungsprüfungen (WP). Alle WP größtenteils mit Selbststart zu einem vorgegebenen Zeitpunkt, stets mit 50er Schnitt auf kleinsten Wegen, einer Länge von bis zu 20 Kilometern und ein bis zwei geheimen Zeitnahmen. Welche Freude, wenn man am zuvor unbekanntem Ende der WP den Zeiteintrag bekommt. Das war der Beweis, dass man den richtigen Weg gefunden hatte. Bei den allgemein sehr schwierigen Orientierungsaufgaben war das nicht selbstverständlich. Also nie trödeln, immer am Ball bleiben, damit man die nächste Zeitkontrolle oder den nächsten Start in der vorgegebenen Zeit erreicht.

Und im Hohen Venn bekamen wir dann tatsächlich auf den stark verschneiten kleinen Feldwegen erhebliche Zeitprobleme. Mit der Start Nr. 4 waren wir zeitweise vorne weg unterwegs und mussten die noch nicht geräumten Wege quasi freifahren. Da wir kein Risiko eingehen wollten, sind wir defensiv gefahren und ließen unterwegs einige wintertauglichere Fahrzeuge vor. Bei der ersten Zeitkontrolle in Rohren bei Monschau hatten wir so eine 4-minütigen Verspätung. Aber egal, besser zu spät, als im Graben zu landen.

Die Straßen im Rurtal waren dann schneefrei, sodass wir zügig Richtung Nürburgring weiterfahren konnten. Zuvor gab es aber bei Bad Münstereifel noch eine Wertungsprüfung, die uns erhebliche Probleme bereiten sollte. Für den Selbststart einer WP gibt es klare Zeitvorgaben,



# Sportjahr Präsi 2018. Das Team Keuser/Stein berichtet von der Coppa



z.B. 30 Minuten nach der letzten Zeitkontrolle. Wir hatten aber das Pech, dass bei dieser letzten Zeitkontrolle wegen Verspätungen drei Autos in der gleichen Minute ankamen und insofern diese drei Fahrzeuge am Selbststart der WP auch gleichzeitig abfahren mussten. Wir standen dort als Zweiter in der Reihe. Als dann der Sekundenzeiger auf Null sprang, machte der dritte Fahrer einen Kavaliertstart und überholte uns und den ersten Wagen auf der engen Straße. Glück gehabt, es gab keinen Unfall. Aber jetzt drei Autos direkt hintereinander auf engsten Wegen, um möglichst in der richtigen Zeit die Kontrollpunkte zu erreichen. Tja und dann sind wir alle dem Herdentrieb verfallen. Die nach Karte kürzeste Strecke war für Kraftfahrzeuge gesperrt, was wir nicht schnell genug sahen... Der erste Wagen fuhr da hinein und alle hinterher... Wir hätten nicht diesen, sondern den nächsten Weg nehmen müssen, der war nicht gesperrt. Ehe wir dann aus diesem Weg wieder raus waren, war einige Zeit verloren und die Nerven waren natürlich am Flattern. So erzielten wir in der WP unser schlechtestes Ergebnis mit 34 Sekunden Differenz. Alle anderen Wertungsprüfungen sind wir mit null bis fünf Sekunden Differenz gefahren.

Nachmittags ging es vom Nürburgring nach rund 470 km zum Tagesziel in Weinheim bei Heidelberg. Am zweiten Tag fand die Mittagpause in Rothenburg ob der Tauber statt und wurde nach 460 km Rothenburg ob der Tauber als Ziel erreicht. Am 3. Tag ging es durch den Bayrischen Wald auf über 1000 m Höhe an belebten Skipisten vorbei nach Tschechien hinein. Im Böhmerwald ging es über kleinste, vielfach wieder schneebedeckte und teilweise vereiste Waldstraßen, bei denen das ganze Können der Fahrer gefordert war. Ich wollte teilweise gar nicht glauben, wo mein Beifahrer mich immer hinschickte. „Wenn wir da reinfahren, kommen wir nie mehr raus!“ Aber es stimmte immer. Nach 420 km wurde das Tages- und Gesamtziel in Budweis erreicht.

Insgesamt nahmen rund 90 Fahrzeuge teil, die auf den überwiegend kleinen Nebenstrecken in drei Tagen rund 1.350 Kilometer zurücklegen mussten. Bei einem Schnitt von 50 Km/h entspricht dies einer Fahrzeit von 27 Stunden, für Fahrer und Beifahrer, aber auch für die alten Fahrzeuge eine echte Herausforderung. Das Teilnehmerfeld war von Norwegen bis zur Schweiz international besetzt. Das älteste Fahrzeug, ein Triumph TR 2 aus dem Jahr 1952 wurde von einem englischen Team gefahren.

Bei diesen Strapazen verwundert es nicht, dass einige der alten Fahrzeuge wegen technischer Probleme ausfielen. Ein Fahrzeug war sogar in einer vereisten Kurve in den tief verschneiten Graben gerutscht, konnte aber durch einen zu Hilfe kommenden Traktorfahrer herausgezogen werden. Das Team konnte so ohne Schäden am Fahrzeug wieder weiterfahren. Das sonst nichts passiert ist, beweist die Umsichtigkeit der Fahrer im Umgang mit ihren Oldtimern.

Während wir am 1. u. 2.Tag noch auf dem 6. Platz lagen, sind wir am 3. Tag auf den 7. Platz gerutscht. Und dies liegt an dem besonderen Wertungssystem, wonach einem die schlechteste WP gestrichen wird. So kam es, dass wir zwei Teams plötzlich vor uns hatten, die jeweils 150 Punkte für deren schlechteste WP gestrichen bekamen. Eines dieser beiden Teams hatte sich in einer WP in Tschechien verfahren und war von uns freundlicherweise vorbeigelassen worden, sonst hätten sie diese WP auch noch versemelt gehabt. Andererseits überrundeten wir durch die Streichregelung das vor uns liegende Team Mutter und Tochter Wurth, da deren schlechteste WP nur elf Punkte und unsere schlechteste WP 34 Punkte ausmachte.

Insgesamt ist dies wohl ein starkes Ergebnis für uns beiden Neulinge in der Superklasse, der 7. Platz von 23 angekommenen Teams in diesem starken Teilnehmerfeld. Und Hans Keller aus Aachen landete auf dem elften Platz, also 4 Plätze hinter uns. Wenn das kein Grund zum Feiern war! So waren wir mit bei den allerletzten, die in der Nacht nach der Siegerehrung den Festsaal verließen. Und die rund 800 Kilometer Heimfahrt am nächsten Tag waren schon fast Routine. Der Triumph schnurrte über die Autobahn, dass es eine Freude war.

Rainer Keuser, Hauset





# In Memoriam Leo + Ecurie 50

## 21.4.2018 Kurparkterrassen Burtscheid

In diesem Jahr haben wir in **Leo Becker** ein langjähriges Ehrenmitglied verloren. Seine „wilde Zeit“ verbrachte er erfolgreich als Fahrer auf Ford 15 M, Manta und dem grünen Kadett C, den er mal zerlegte, und Beifahrern wie Dieter Schunk, Tino, Rolf Spangenberg. In den letzten Jahren engagierte sich Leo stets bei Oldtimer-Veranstaltungen als wertvoller Helfer. Vielen Dank, daß Du dabei warst. Wir werden Dich nicht vergessen.



O: So werden wir Leo in Erinnerung behalten

L.: Info-Wand und Banner von Carina Landrock, Statistiken von Tino

Die **Jubiläumsfeier am 21. April 2018 in den Kurparkterrassen Burtscheid** war ein rundum großes Ereignis. Bei Kaiserwetter gab es ein sehr lebhaftes Treffen. Die Wiedersehensfreude vieler früherer Mitglieder war wirklich herzergreifend. Die neueren Mitglieder mögen das vielleicht nicht so empfunden haben. Aber für uns „Alte“ war es schon ein sehr bereicherndes Gefühl. So ließ es sich z.B. Hermann Leon aus Stuttgart nicht nehmen, für 2 Tage die weite Anfahrt von Stuttgart nach Aachen in Kauf zu nehmen.

Hermann war es übrigens auch, der im Nachhinein anregte, eine „Passive Mitgliedschaft“ sozusagen für Ehemalige zu ermöglichen. Ich finde das eine gute Idee, die zu einer WIN-WIN-Situation werden könnte. Das sollten wir nicht auf die lange Bank schieben.

Die gute Stimmung ließ auch erst recht nicht wegen der 60 km-Clubfahrt nach, obwohl einige der gut 30 Teams abrechnen mußten und sich im Ziel wieder einfanden.

Bernhard Stein hatte sich schon was einfallen lassen. Seine als einfach eingestufte Fischgräte war dann doch einigen im Hals stecken geblieben.

Das gute Essen mit Siegerehrung versöhnte alle wieder. Tinos Couch-Gespräch eröffnete auch ehemaligen Protagonisten wie Hans Keller, Hubert Lüttgens, Hans Münster und Miwi die Möglichkeit, von alten Heldentaten zu erzählen. Dabei kam natürlich auch Mitbegründer und Hauptinitiator **Hanno Menne** vor, **ohne den es die Ecurie wahrscheinlich nie gegeben hätte !**

Am späten Abend konnte sich das Orga-Team um Rainer Keuser und Martin Landrock entspannt zurücklehnen: Geschafft! Vielen dank dafür.

Auf den nächsten Seiten findet Ihr noch einige Berichte und Fotos zum 21.4.

MW



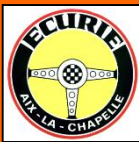
# Ecurie 50



O.L.: Fahrerbesprechung  
O.R. Couch-Gespräch  
G.R. Sieger Fam. Lutterbeck  
L.: Treffen im Kurpark  
L.U.: Carina und Martin Landrock  
U.R.: Präsi mit Vorstand







# Zum Jubiläum in DMV INSIDE 2–18 erschienen

Ecurie Aix-La-Chapelle e.V.

## Ecurie Aix-La-Chapelle, Aachen wird 50 Jahre

Im April 1968 fanden sich mehrere Dutzend Motorsportbegeisterte zusammen, um die Ecurie Aix-La-Chapelle e.V. im DMV zu gründen.

Der Name kommt aus dem Französischen und heißt so viel wie Rennstall.

Gründungsmitglieder Gernot Kretschmer und Hanno Menne, Hans Keller, Hans Heiliger u.v. mehr verstanden es, die

feiern: Die 20. Int. DMV-Oldtimer-Rallye Aachen. Am 1. Juli 2018 gibt es die 21. Auflage in ununterbrochener Reihenfolge und ist seit Jahren auch eine tragende Säule für den im Euregio-Gebiet ausgetragenen Euregio Classic Cup. Die Geschicke des Clubs werden heute von Rainer Keuser und Martin Landrock geleitet und führen den Club mit vielen jüngeren Mitgliedern in eine gesicherte Zukunft. Mitmachen lohnt sich.



Michael Winnen und Hanno Menne 1972 bei der Int. Rallye Trifels über 1500 km

motorsportlichen Aktivitäten bei Rallyes, Orientierungsfahrten und Slaloms zu bündeln und zu intensivieren. So war die Ecurie im links- und rechtsrheinischen Motorsport bald ein fester Begriff bei den Mitstreitern und ein gefürchteter Gegner.

Hanno Menne wurde schließlich 1975 mit Reiner Altenheimer Deutscher Rallyemeister und gewann 2 x die Tour de Europe. 1976 wurde er Aachener Stadtsportmeister.

1978 führte die Ecurie, genehmigungstechnisch stark unterstützt durch die Stadt Aachen und die Bundeswehr, einen Endlauf zur Deutschen Rallyemeisterschaft durch: Die Int. DMV-Rallye Aachen, welche der Motivator Hanno Menne leider nicht mehr selbst miterleben konnte.

Mit dem Altern von Mitgliedern und Wettbewerbsfahrzeugen wurde auch das Engagement im Oldtimersport entdeckt, auch wenn es daneben die Teilnahme an sog. „Feuerfest-Rallyes“ gibt. So konnte man bereits 2017 ein weiteres Jubiläum

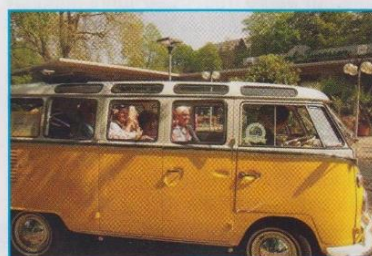
**Am 21.4.18 feierte die Ecurie in gebührender Weise ihr 50-Jähriges.** Beim Eintreffen der Gäste gab es rege Begrüßungsszenen nach zum Teil 20 oder 30 Jahren Wiedersehen. Als Auftakt wurde eine 60 km lange Orientierungsfahrt im alten Stil von Bernhard Stein vorbereitet. Diese führte auch zum Teil durchs benachbarte Belgien. 32 Teams nahmen bei bestem Wetter und Sonnenschein an der Fahrt teil, welche Bernhard Lutterbeck mit Frau vor Max Kirschbaum für sich entscheiden konnte. Alternativ wurde eine Stadtführung durch Aachen angeboten. Die Teilnehmer wurden stillgerecht mit einem Oldtimer-Samba-Bus zum Treffpunkt am Elisenbrunnen gefahren.

Insgesamt konnten 130 Gäste, bestehend aus Ehemaligen, Aktiven und Vertretern befreundeter Clubs beim Empfang in den Kurpark-Terrassen Burtscheid begrüßt werden, darunter der DMV-Sportpräsident für Deutschland Dr. Gunther David, der einen wertvollen Pokal aus Frankfurt zum Jubiläum überreichte sowie Jürgen Müllem (Vorsitzender d. Verwaltungsrats des DMV). Hans-Jürgen Kirschbaum und weitere Platzierte wurden für den Gewinn der Clubmeisterschaft 2017 geehrt.

400,- konnten als Spende an „breakfast für kids“ überwiesen werden. In den Ansprachen wurde auch betont, wie wichtig die Durchführung von Veranstaltungen für die soziale Funktion eines Vereins sind. Es wäre für Redner und Gäste schön gewesen, wenn die Reden akustisch auch bei allen im Saal angekommen wären. Daraus sollte man lernen.

Insgesamt verfügt die Ecurie über eine gesicherte Existenz und blickt positiv in die Zukunft.

*Text und Fotos:  
Ecurie Aix-La-Chapelle  
① ecurie-aachen.de*



Samba-Bus Shuttle zur Stadtführung

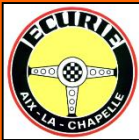
Hans-Jürgen Kirschbaum Clubmeister 2014 und 2017 mit Enkel auf einem BMW 700











# 21. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 1.7.2018 und 8. Ausfahrt

Ecurie Aix-la-Chapelle

## Die 21. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen in Folge und die 8. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt Aachen.

Im 50. Jahr des Bestehens der Ecurie Aix-La-Chapelle hatten sich Nachwuchs-Fahrtleiterin Klara Lautermann (Oldtimer-Rallye) und Thomas Oberle (Oldtimer-Ausfahrt) die schönsten Strecken durch D, B und NI im Euregio-Raum Aachen ausgesucht.



René u. Tina Goebbels  
(Gesamtsieger auf Golf 1 Diesel 54 PS)

Klara drückt schon seit 3 Jahren als Co bei ihrem Vater erfolgreich den Beifahrersitz. In den Ergebnislisten ist sie immer ganz vorn zu finden, ebenso bei der Jahresendwertung des Euregio-Classic-Cup, zu der auch diese Veranstaltung zählte.

### VERSCHIEDENES

Ecurie Aix-la-Chapelle e.V., 21. Internationale DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 8. Internationale DMV Oldtimer-Ausfahrt; mit Fahrzeugvorstellung, Start: 9.15 Uhr, ab Automobile Jacobs, Neuenhofstraße 100.

Organisationsleiter und Vorsitzender Rainer Keuser hatte alle Fäden fest in der Hand und konnte nach einem opulenten Buffet pünktlich zur Siegerehrung aufrufen. Zum wiederholten Male wurden Gesamtsieger und Gewinner des DMV-Pokals René und Tina Goebbels aus Aachen auf einem Golf 1-Diesel von 1980 mit 54 PS. Die Beiden sind inzwischen nicht nur im Auto, sondern auch privat ein Super-Team.

Nur 1 SK-Fehler trennte den Zweiten im Gesamt und vorjährigen Gesamtsieger Lars Maaßen/Michaela Maaßen vom



Hans Hintzen/Heinz Thießen vom Rheydter Club für Motorsport auf ihrem BMW E30 318i M2 von 1991 („Der M3 des einfachen Mannes“) verbuchten den Gewinn der Youngtimer-Klasse für sich. Die Beiden betreiben seit 1970 Motorsport und nahmen schon 1973 und 1975 bei der großen Feuerfest-DMV-Rallye Aachen teil.

Nun wollte sie als erste Frau in der Geschichte der Ecurie-Fahrtleiter für einen reibungslosen Ablauf und zufriedene Teilnehmer sorgen.

Die Autos mußten mindestens 30 Jahre alt sein. Die Teilnehmer konnten zwischen 2 Schwierigkeitsgraden wählen. Bei der Rallye überwogen Kartenaufgaben und Chinesenzeichen mit insgesamt 8 WP's auf Sollzeit und Gleichmäßigkeit.

Bei der Ausfahrt ging es etwas gemütlicher mit vorwiegend unkilometrierten Chinesen zu.

Eine idyllische Mittagspause gestattete man sich bei bestem Wetter im niederländischen Süd-Limburg. Insgesamt hatten sich fast 90 Teams mit ihren blitzblanken alten Schätzchen eingefunden und erreichten auch alle wieder das Ziel. DGS-photo lieferte im Ziel bereits die ersten Papierfotos oder auch digital von der Strecke.

Einer von 20 Rennwagen Alfa Romeo 2000 GTAm aus 1976, welche Alfa für die 2ltr-WM und EM baute, von Heinz-B. Dannhäuser/Sabine Dannhäuser aus Mönchengladbach.



Die Ausfahrt entschieden die Heimas-caris aus dem nahen Belgien Marc Kistemann/Walburga Kistemann auf ihrem zitronengelben Transaxle-Alfa GTV6 für sich.

### DMV INSIDE | CLUBS

MSC Adenau mit einem BMW Baur Cabrio (1985), gefolgt von Eva-Maria Stein/Bernhard Stein aus Monschau auf einem sehr seltenen und tadellosen Datsun Fairlady Roadster 2000 (1969), Frank Kuchhäuser/Roberto Conego aus Düren mit Saab 90 (1984) und dem 5. im Gesamt Bernd Schmitz/Guido Lethert aus Blankenheim auf Alfa Romeo Giulia Sprint GT (sog. «Kantenhaube», 1964).

Text: Ecurie Aix-la-Chapelle  
Fotos: DGS-photo  
© ecurie-aachen.de

Orientierungsfahrt Nov. 72  
Ecurie Aix-La-Chapelle



L: Walter Butter (langjähriger Macher der Rallye Köln-Ahrweiler seit 1971, erstmals Oldi-Rallye-Starter bei der Ecurie), brachte uns dieses Foto von der berühmten Ecurie-O-Fahrt 1972 mit, es zeigt Walter u. Co Horst Krämer v. MSC Wachtberg. - Rechts im Bild Walter +Doris Butter auf Porsche in Rügen jetzt.





# 21. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 8. Ausfahrt - am Rande erlebt



Rene Göbbels / Tina Göbbels Gesamtsieger



Hans Hintzen / Heinz Thießen

DGS-photo



Heinz-Bernd Dannhüser / Sabine Dannhüser



Marc Kistemann / Walburga Kistemann  
(1. GS Ausfahrt)

DGS-photo



Frank Moonen / Peter Hoens



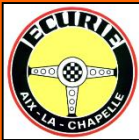
Stein / Stein (3.GS)

DGS-photo



DGS-photo  
www.dgs-photo.de





# 21. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 8. DMV Oldtimer-Ausfahrt

## LOKALES

AZ · Montag, 9. Juli 2018 · Nummer 15



Start zur großen Oldtimerausfahrt: Für insgesamt 90 Teilnehmer ging es mit ihren alten Schätzchen, die zwischen 1957 und Mitte der 80er Jahre gebaut wurden, durchs Aachener Umland, durch Belgien und die Niederlande.

FOTO: ANDREAS STEINDL

## Traum von der „feuerfesten“ Fahrt

Oldtimerausfahrt der Ecurie Aix-La-Chapelle erinnert an alte Zeiten. 90 Fahrzeuge der Jahrgänge zwischen 1957 und 1985 gehen an den Start. 170 Kilometer lange Jubiläumsfahrt.

VON DIETER SPOO

**AACHEN** Start zu großen Oldtimerausfahrt der Ecurie Aix-La-Chapelle. An der Startlinie steht ein Jaguar E Type von 1964. Der Motor holt sonoren Sound aus zwölf Zylindern. Der Lack glänzt in der Sonne, viel Chrom blitzt. Das Armaturenbrett funkelt in poliertem Wurzelholz, die Sitze imponieren mit edel gealtertem Leder. Ein automobiler Traum von hohem Wert. So wie der ebenfalls startende, perfekt restaurierte Mercedes Benz 230 SL Cabrio von 1963. Aber es sind nicht nur Edelkarossen am Start zur Jubiläumsausfahrt des nun 50 Jahre alten Clubs.

### Einst als Rallyeclub gegründet

Unter den 90 teilnehmenden Fahrzeugen von 1957 bis in die Mitte der achtziger Jahre befinden sich auch frühe VW Golfs, und sogar ein russischer Lada mit 29 Jahren auf dem Buckel ist dabei. Ein Querschnitt durch die automobile Nachkriegsgeschichte fährt auf und davon zur Orientierungsfahrt.

Moderator Michael Winnen hat zu

jedem Oldtimer etwas zu erzählen und ist froh über die vielen Teilnehmer. 1968 wurde die Ecurie Aix-La-Chapelle gegründet. Der vornehme Name heißt nichts anderes als Rennstall Aachen. Vor 50 Jahren wurde er als Rallyeclub eröffnet und diente der Ausrichtung von sportlichen Straßenrennen.

Diese Rennen hießen damals feuerfeste Fahrten, weil die risikofreudigen Teilnehmer feuerfeste Overalls trugen. Die Wagen, die damals zu zünftigen Straßenrennen genutzt wurden, gibt es teilweise immer noch. Heute sind sie begehrte Oldtimer, die eher gemächlich bewegt werden.

Ein Teilnehmer der Ausfahrt meint etwas melancholisch: „Den Autos kann man den Zahn der Zeit wegpolieren. Bei den Fahrern geht das nicht.“

Tatsächlich sind es viele Gründungsmitglieder der Ecurie, die heute dabei sind und von früheren sportlicheren Zeiten schwärmen, als

die Sicherheitsbestimmungen noch angemeldete und abgesperrte Straßenrennen möglich machten.

Der Rennstall gehört zum deutschen Automobilverein, dem renommierten Dachverband vieler guter Clubs. Er holte bei den wilden Orientierungsrallyes früherer Jahre manche Pokale und hatte großen Zulauf.

### Keine Spazierfahrt

Inzwischen hat sich die Ecurie Aix-La-Chapelle vom Rallye- zum Oldtimerclub entwickelt. Die 170 Kilometer lange Jubiläumsausfahrt ist dennoch keine Spazierfahrt. Jeder Fahrer startet mit Beifahrer, der die Karten liest und die Streckenführung erkennen

muss. Die Fahrt durch Aachen, Ostbelgien und Südlöbiching erfordert hohe Aufmerksamkeit. Die anzufahrenden Pflichtorte sind manchmal kaum zu erkennen und schwer zu finden. Schnell können sich die

Teams verfransen. Gewinner ist, weil alle Aufgaben auf der Fahrt gelöst hat und heil wieder zum Ziel in der Neuenhofstraße zurückgekehrt ist. Die Schnelligkeit der Fahrzeuge und Teams spielt nur bei Punktegleichheit eine Rolle.

Am späten Nachmittag, wenn all die alten Alfas, BMWs, Mercedeswagen, die englischen Roadster und anderen Exoten heil wieder zurück sind, wird gefeiert.

Die Sieger des Tages stehen fest, und bei einem festlichen Essen wird erzählt und von alten Zeiten geträumt. Als Massen von Zuschauern die Straßenränder säumten, die Autos um die Kurven driften, sich durch das Prasseln der Steine auf unbefestigten Straßen ankündigten und in einer Staubwolke wieder verschwanden.

Oldtimer sind Kult und machen viel Freude. Doch die alten Hasen unter den Clubmitgliedern der Ecurie Aix-La-Chapelle träumen immer noch von der Genehmigung eines Rallye-Aachen-Revivals, wo die Fähigkeiten sportlicher Fahrer gefordert sind und es wieder „feuerfest“ zur Sache geht.

**„Den Autos kann man den Zahn der Zeit wegpolieren. Bei den Fahrern geht das nicht.“**

Ein Teilnehmer der Oldtimerrallye

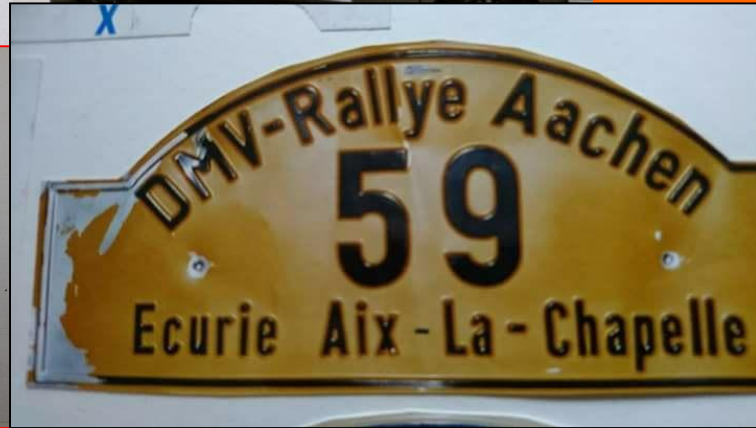


# In Memoriam 1. DMV-Rallye Aachen 1973

( von Rolf Döhring erhalten, Übersendung vom damaligen Co Rainer Wakup , s. ONS-Mitteilungen 1974. Man beachte auch: Das Rallyeschild war noch aus echtem Aluminium ☺ )



|     |      |         |   |
|-----|------|---------|---|
| 325 | 0,6  | Y       |   |
| 324 | 0,4  | ! ↘ ↙ ! | ! Vorsicht !  |
| 323 | 1,2  | Y       | Schranke  |
| 322 | 0,4  | ↑       |   |
| 321 | 0,7  | ↘ ↙     |   |
| 320 | 1,2  | Y       |   |
| 319 | 0,05 | ↑       | SE A<br>SE 14 Vogelsang III<br>Sollzeit: 4 min, für 6,25 km |



## 1. DMV-Rallye Aachen 10./11. November 1973 (Reg.-Nr.574)

Streckenlänge: 510 km — Bw.: 420 km

### Gruppe: Serien-Tourenwagen

#### Klasse bis 1150 ccm

Gestartet 11 Fahrzeuge

|                                      |   |                    |             |
|--------------------------------------|---|--------------------|-------------|
| 1. B.: MST Lufthansa, Frankfurt      | / Dieter Norwig, Baunatal . . . . .             | Opel Kadett        | Gold, KS    |
| F.: Hermann Schäfer, Frankfurt       | / Günter Tews, Köln . . . . .                   | Opel Rallye Kadett | Gold        |
| 2. Bernhard Tews, Burscheid          | / Gerd Ottenburger, Köln . . . . .              | Opel Kadett        | Silber      |
| 3. Günter Unger, Köln                |   |                    |             |
| 4. B.: MSC Siegerland, Siegen        | / Peter Ascherfeld, Siegen . . . . .            | Fiat 128           | Silber      |
| F.: Karl-Josef Theile, Hof Rosenthal | / Heinrich Testroet, Bedburg-Hau . . . . .      | Opel Kadett        | Silber      |
| 5. Norbert Morgenroth, Emmerich      | / Karl-Heinz Kater, Rengsdorf . . . . .         | Opel Kadett        | Bronze      |
| 6. Hermann Kurz, Melsbach            | / Bernd Wiemann, Kapellen . . . . .             | Fiat 850 SC        | Bronze      |
| 7. Hans-Peter Franzen, Krefeld       |   |                    |             |
| B.: MSF Nord-West, Frankfurt         | / Jürgen Höhle, Frankfurt . . . . .             | Opel Rallye Kadett | ausgefallen |
| F.: Friedel Merz, Frankfurt          |   |                    |             |
| B.: SFG Köln                         | / Joe Dung, Köln . . . . .                      | Fiat 128           | ausgefallen |
| F.: Friedhelm Przyklenk, Fischenich  | / Egon Meurer, Brühl . . . . .                  | Opel Kadett        | ausgefallen |
| Willi Kleesattel, Wesseling          | / Hans-Helmut Diederichs, Vettelschoß . . . . . | Fiat 128           | ausgefallen |
| Dieter Kleinemann, Rengsdorf         |   |                    |             |

#### Klasse bis 1500 ccm

Gestartet 9 Fahrzeuge

|                                    |   |               |                    |
|------------------------------------|---|---------------|--------------------|
| 1. B.: AMC Gießen                  | / Helmut Erhard, Coburg . . . . .             | Ford Escort   | Gold, KS           |
| F.: Eberhard Kromm, Ramstadt       | / Ewald Klein, Morscheid . . . . .            | Ford Escort   | Gold               |
| 2. Leo Klassen, Thalfang           |   |               |                    |
| 3. B.: AC Radevormwald             | / Gerhard Helduser, Remscheid . . . . .       | NSU TT        | Silber             |
| F.: Fritz Tillmanns, Bergisch-Born | / Bernd Brückner, Aachen . . . . .            | NSU TT        | Silber             |
| 4. Gerd Fleischauer, Aachen        | / Ralf Clevers, Kamp-Lintfort . . . . .       | Fiat 128 AC   | ausgefallen        |
| Alfred Greven, Kerken              |   |               |                    |
| B.: Reifag RT, Darmstadt           | / Horst zur Mühl, Wuppertal . . . . .         | Simca 1100 S  | ausgefallen        |
| F.: Werner Kindler, Troisdorf      | / Max-Peter Ratzel, Dillingen . . . . .       | Ford Escort S | ausgefallen        |
| Manfred Volz, Schaffhausen         | / <u>Rainer Wakup, Heiligenhaus</u> . . . . . | <u>NSU TT</u> | <u>ausgefallen</u> |
| <u>Roland Fürst, Mülheim</u>       | / Willi Arens, Bocholt . . . . .              | Fiat 128 SL C | ausgefallen        |
| Jochen Verfürth, Kleve             |   |               |                    |





## Ein Beitrag von Heribert Cramer: Erinnerungen an 1. DMV-Rallye Aachen am 10./11. November 1973

Der Rallyesport in Deutschland erlangte Anfang der 1970er Jahre eine große Blütezeit, 1972 wurde die viel beachtete Olympiarallye von Kiel nach München durchgeführt, 1974 wurden Walter Röhl, Jochen Berger Rallye-Europameister und in dieser Zeit gab es im west-deutschen Bereich viele Vereine, die entsprechende Rallyes veranstalteten, so auch die Ecurie.

•Die Mitglieder der Ecurie hatten schon Ende der 60er Jahre bei allen möglichen Orientierungsfahrten immer hervorragende Ergebnisse erzielt. Ich erinnere mich gerne an folgende Episode: Bei der anspruchsvollen Orientierungsfahrt MSC Heiligenhaus waren die Aachener auch wieder sehr erfolgreich und der Vorsitzende Hans-Josef Kalsbach (selbst ein erfolgreicher Orientierungsfahrer) hatte bei der Siegerehrung das Problem mit der Aus-sprache. Für ihn war es geradezu ein Zungenbrecher "Ecurie Aix la Chapelle" auszusprechen. Nachdem er dies einmal versucht hatte, sagte er beim zweiten und dritten Mal "Die Ecurie aus Aachen" bzw. "Das Team von der Ecurie aus Aachen!" Das hatte allgemeine Lacher zur Folge und man wartete schon wieder bei der Siegerehrung auf einen ähnlichen Ausspruch, die Jungs von der Ecurie wurden nämlich häufig zum Pokale abholen nach vorne gerufen!

•Meine aktive Rallyezeit begann 1969 als ONS-Ausweisfahrer, in den Jahren vorher haben wir, insbesondere mein langjähriger Driver Hans Grimbach, an vielen Orientierungsfahrten mit einem Rallyekadett mit stetig wachsendem Erfolg teilgenommen, so dass wir uns 1969 für die "Großen Rallyes" über 400 km angemeldet haben. Zur gleichen Zeit begannen auch die Jungs von der Ecurie in den großen Motorsport einzusteigen, durch die Verbindung SFG Köln / Ecurie gab es einige Gemeinsamkeiten:

•Tino Schunk war Copilot von Stefan Lamers von der SFG Köln, der 1971 mit einem Ford Taunus GT die "Deutsche Meisterschaft für Ausweisfahrer", zum Ziel hatte. In derselben Zeit entstand auch bei der Sportfahrgemeinschaft Köln ein sehr aktives Rallye-Leben und man entschied sich ebenfalls, den ONS (Pokal für Ausweisfahrer) 1971 unter die Räder zu nehmen. Veranstaltungen waren u. a. die Niederrhein Rallye in Wesel, die Rallye Münster-land, die Rallye Polaris, die Rallye Heidelberg, die Ostmark Rallye in Weiden (Oberpfalz) etc. So trafen sich die Teams der Ecurie regelmäßig bei den Veranstaltungen mit den SFG Teams.

•Durch meine Kontakte zu den Jungs der Ecurie konnte ich zu Beginn meines Studiums an der RWTH im Herbst 1972 ein Dachgeschosszimmer bei Jürgen Böhmers Eltern an der Maria-Theresia-Allee beziehen. Dass ich beruflich gut 30 Jahre später Schallgutachten für den Tivoli Neubau u. v. a. in Aachen machen sollte, war damals natürlich nicht abzusehen!

•Die Ecurie veranstaltete damals clubinterne Orientierungsfahrten freitags abends, die immer einen guten Zuspruch hatten. Bei einem dieser Treffen machte ich dann auch die Bekanntschaft von Hubschi, der mich als Copilot im Ascona dirigierte und dabei erstmals eine Handbremswende erlebte!

Nachdem die aktiven Rallyefahrer der SFG Köln in den 60er Jahren Orientierungsfahrten veranstalteten, wurde auch hier der Plan in Angriff genommen, eine ONS-Rallye über 450 km zu veranstalten. Diese 1. ADAC SFG Rallye Köln fand 1971 statt, wobei am Autokino Pulheim gestartet wurde. Während diese 1. ADAC Rallye Köln weitestgehend auf Orientierung ausgelegt war, wurde die 2. Rallye Köln 1972 ausschließlich auf Spezialetappen entschieden. 1973 standen dann mit der ersten DMV Rallye Aachen und der 2 Wochen später geplanten 3. ADAC SFG Rallye Köln 2 Großereignisse im Spätherbst auf dem Terminkalender.

Da ich mittlerweile in Aachen wohnte, sollte ich auch für die 3. SFG Rallye Köln 1973 entsprechende Streckenabschnitte in der Eifel und in Ostbelgien auskundschaften, die wir dann für die Wertungsprüfungen nutzen wollten. Ich habe dadurch viele Strecken und Wege im Bereich der Ardennen und im Hohen Venn abgefahren. Dabei war auch das Thema Truppenübungsplatz Vogelsang ganz oben auf der Agenda, da bekannt war, dass die 1. DMV Rallye Aachen Sonderprüfungen auf dem Militärgelände veranstaltet, welches seinerzeit natürlich militärisches Sperrgebiet war.

Mit dem damaligen Vorsitzenden der SFG Köln (Peter Geishecker) bekam ich einen Termin mit Colonel Neels, dem Kommandierenden der belgischen Streitkräfte und tatsächlich die Genehmigung, für die Rallye Köln, die vom 23. - 25. November 1973 geplant war, Sonderprüfungen analog zur DMV Rallye Aachen durchzuführen. Bekanntlich kam es jedoch nicht zu der 3. ADAC SFG Rallye Köln, da unmittelbar nach der 1. DMV Rallye Aachen die Energiekrise begann und sämtliche Motorsportveranstaltungen abgesagt wurden und in Deutschland statt der 3. Rallye Köln am 25.11.1973 der erste autofreie Sonntag durchgeführt wurde.

Nun aber zur 1. DMV Rallye Aachen:

Die Spannung bei uns war natürlich im Hinblick auf die 1. DMV Rallye Aachen sehr groß, da unser 2 Liter Ascona Gr. 2 nach dem Unfall bei der Rallye Trifels im März 1973 wieder auf-gebaut war und fit für die 1. DMV Rallye Aachen war (übrigens hatte ich 1972 die sehr anspruchsvolle Ecurie Nacht-Orientierungsfahrt mit Helmut Daab als Co. mit einem Klassensieg und 2. GS beendet). Einige nationale Cracks hatten sich auf den Weg nach Aachen gemacht, um die vom Fahrleiter Michael Winnen organisierte Veranstaltung unter die Räder zu nehmen. Die Fahrt verlief im Wesentlichen mittels Bordbuch und Chinesenzeichen in das Rheinbraun Gebiet westlich von Köln, dann zum Truppenübungsplatz Drovener Heide / Schavener Heide / Buschmühle und diverse wunderschöne Abschnitte, letztlich als Höhe-punkt die WPs in Vogelsang. Wie damals üblich, ging die Veranstaltung in der Nacht über die Bühne und verlangte Einiges ab, da dichter Nebel gegen Ende der Veranstaltung bzw. am frühen Sonntagmorgen im Hohen Venn herrschte und die Sicht gleich Null war.

Durch meine Streckenerkundungen für die Rallye Köln war ich im Vorteil, da ich verschiedene Fahrtabschnitte ganz gut zuordnen konnte und die Kilometrierung der Chinesenzeichen im Bordbuch in die Natur umsetzen konnte. So kam es auf der letzten Spezialetappe "Vennkreuz" (im Prinzip von Eupen - Nispert über die Vennstraße Richtung Grenzübergang Petergensfeld) zu folgendem Erlebnis:

**MITGLIEDERFAHREN BESSER**



In Versicherungsfragen  
Nürnberger Jörn Heiliger  
anrufen: 0241 9039900



# Noch 1.DMV-Rallye Aachen 1973 von Heribert Cramer/ Miwi's Rallyesaison 2018

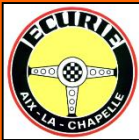


Diese Spezialetappe war im Bordbuch mit nur 6 Chinesenzeichen versehen und 7,7 km lang! Nach dem dritten Pfeil hieß es 3,3 km geradeaus und dann 90° Rechtskurve. Ich wusste jedoch aus meiner Streckenerkundung für die Rallye Köln, dass diese 3,3 km schnurrgerade waren (lässt sich auf Google Maps heutzutage leicht prüfen). Hans Grimbach gab ordentlich Gas und so konnten wir 3 Autos überholen, die langsam durch den Nebel stocherten!! Dadurch konnten wir Eberhard Kromm auf seinem bekannt schnellen Escort überholen und belegten so hinter dem Porschefahrer Rommerskirchen/Lankers den 2. Gesamtrang mit unserem Gr. 2 Ascona. Ich bin dann noch 1975 und 1976 bei der DMV Rallye Aachen am Start gewesen, jedoch ohne großen Erfolg, einmal mit Josef Schimm und einmal mit Egon Meurer. Heute trifft man sich bei Oldtimer Rallyes und schwärmt dabei von alten Zeiten!  
 ( von Heribert Cramer)



O.L+R.: Schottersprint im Neandertal  
 L.M.: Rallye Kempenich 70 - WP Hausten  
 R.M.: Blick auf Stern u. Schloß Harkotten im Rahmen d. Münsterland Classic, R.: Daimler W 109 als Hochzeitskutsche. L.U.: Mit dem tii in Heiligenhaus, R: Evo in Bad Emstal





# Aus MIWI's Kramkiste



Am 29.4.2018 in Vettelhoven/Grafschaft gefunden



„Mit einem Frontantrieb sieht jede Kurve aus wie ein Unfall.“  
**Walter Röhrl**

**HOESCH-ERZEUGNISSE FÜR DEN KRAFTFAHRZEUGBAU**

Karosseriebleche  
Kaltgewalzte Bänder  
Baustähle, Profile blank und schwarz  
Federn aller Art, veredelte Bänder

**HOESCH-STAHL DORTMUND**



Für Euch besucht: **Hoesch-Museum** in Dortmund. Hinfahren und Führung buchen. Wird von ehemaligen Hoesch-Werkern ehrenamtlich geführt, lohnt sich.  
RU: **Improvisation** ist alles. (RKA 2018)



# Für Euch entdeckt



Automobilensammlung Volkswagen Osnabrück

### Volkswagen Karmann Ghia Typ 34 TL Designstudie 1965

In Wolfsburg stellt man 1965 dem Volkswagen 1600 Typ 3 der Limousine und dem Variant ein Schrägheck mit dem Kürzel TL zur Seite.

Diese Karosserievariante inspiriert die Osnabrücker Entwickler, auch einen „Großen Karmann Ghia“ mit Schrägheck zu entwerfen. Die schräge Dachlinie mit dem Schwung im Seitenfenster, dessen Form später beim Fiat Dino Coupé wieder auftaucht, steht dem Wagen ebenso gut wie die Front mit den markanten Doppelscheinwerfern.

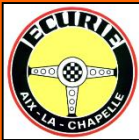
Anders als der Wolfsburger TL hat der Namensvetter aus Osnabrück eine große Heckklappe – ein Karosseriemerkmal, das Mitte der 60er-Jahre seine Erfolgsgeschichte beginnt. Zu einer Serienfertigung des Schrägheck-Karmann kommt es dennoch nie.



O: VW-Prototypen von Karmann, welche niemand kennt, anl. d. Münsterland-Classic  
U.:typischer Feuerwehr-Löschzug in Washington DC 2018







# Trophée Andros (Eisrennen) stellt auf E-Antrieb um.

Eisrennen | Elektroantrieb



Das grundsätzliche Konzept des Trophée-Andros-Renners steht

## Zwei Schritte voraus

Die Rallycross-WM hängt nach vollmundigen Ankündigungen über eine elektrische Zukunft in der Luft, die Wintervariante der Trophée Andros arbeitet dagegen mit Vollgas am Debüt der ersten vollelektrischen Driftserie.

Von: **Bernhard Schoke**

**Z**ugegeben, es hilft, wenn man sich nur mit sich selbst einigen muss. Anders als in der Rallycross-WM, wo Promoter und FIA die Wünsche und Befindlichkeiten diverser Hersteller unter einen Hut bringen müssen. In der Trophée Andros herrscht eine süße Diktatur. Der französische Marmeladen-Mogul Max Mamers zahlt die Zechen, also hat er auch das Sagen. Der Motorsportfan gab bei Zulieferer Exagon ein vollelektrisches Rennauto in Auftrag, das schon

weit gediehen ist, denn anders als in der Rallycross-WM gibt es keinen Plan B, der eine Verschiebung vorsieht.

### Schlüsselthema Kühlung

Als Schlüsselthema und knifflige Herausforderung erwies sich bald das Thema Kühlung. Dabei hilft es nur bedingt, dass bei einer Eisrennserie die Umgebungstemperatur um oder deutlich unter dem Gefrierpunkt liegt. Elektrische und elektronische Bauteile produzieren eben auch viel Wärme, wenn sie richtig Leistung bringen sollen. Unsere Laptops und PCs sind leicht nachvollziehbare Belege. Nutzt man sie als Schreibmaschine, arbeiten sie fast im Leerlauf, fordert man sie aber mit Bild- oder Video-Aufgaben, schalten sich ganz schnell Lüfter ein.

Im High-End-Bereich, der gern von Gamern eingesetzt wird, kommen dann auch flüssigkeitsgekühlte Systeme zum Einsatz. Auch die Leistungselektronik, insbesondere der Inverter, entwi-

### DER LITHIUM-POLYMER-AKKU SCHAFFTE SCHON BEIM ERSTEN TEST 45 MINUTEN IM RENNSPEED OHNE AUFLADUNG.

kelt, wenn er wie im Motorsport üblich hart arbeitet, spricht die Vollgasbefehle des Gasfußes umzusetzen hat, richtig Wärme. Bei Exagon überlegte man, eine Luftkühlung wie VW im Pikes-Peak-Auto zu verwenden, aber durch die längeren Standzeiten vor dem Start favorisierten die Mannen um Chefkonstrukteur Luca Marchetti eine Wasserkühlung

Anders als beim Bergrenner oder den Hybrid-Prototypen, die in Le Mans zum Einsatz kommen, legt man bei Exagon großen Wert auf Servicefreundlichkeit, um Batterie und Inverter gegebenenfalls zügig wechseln zu kön-

nen. Die Batterie sitzt zur ausgewogenen Gewichtsverteilung quasi als Beifahrer im Auto. Testfahrer Franck Lagorce konnte unter Real-Bedingungen auf Eis die von den High-End-Werks-Boliden aus den Anfangsjahren der Trophée Andros aufgestellten Streckenrekorde pulverisieren.

### Hektik durch Urlaub

Es ist nicht so, dass es bei Exagon nicht auch hektisch würde. Durch die Sommerferien in Frankreich, die im August nahezu die gesamte Grande Nation lahmlegen, verzögerte sich die Lieferung einiger Komponenten.

In Sachen Batteriegröße und Leistung wollte man sich bisher nicht festlegen. Immerhin ergab schon der erste Test im abgelauenen Winter, dass der Einheitsrenner ohne Probleme 45 Minuten im Renntempo durchstehen kann. Die letzten Entscheidungen über das Design muss Marchetti zügig treffen. Saisonstart ist Ende November, dann müssen die Autos laufen. ■



Elektrobaukasten: Batterie, Inverter, Elektromotoren mit Ausgangswelle



Den ersten Prototyp testete Franck Lagorce unlängst in einem Industriegebiet



Eifel-Rallye Festival in Daun 2018, Foto: Die Hauptstraße in der Stadt ist ein einziges Fahrerlager. Alles hautnah zum Anfassen.  
U: Kirsches Saison 2018



Kirsches Saison 2018:

Nachdem mir in diesem Jahr kein Stammbefahrer zur Verfügung stand, habe ich aus der Not eine Tugend gemacht und bin teilweise wieder selbst als Beifahrer gefahren. Es gab zwar keinen Sieg, aber einige gute Platzierungen.

Dann hatte ich das Glück, bei drei Retro-Rallyes mit einem alten Bekannten fahren zu können. Auf einem BMW 2002 TI sprang ein 2. Platz beim Rallyesprint in Bremerhaven und ein 3. Platz bei der Reckenberg-Rallye raus. (Retro)

Hinzu kam als Fahrer das beste Ergebnis auf der Stewweder-Berg. Hier bin ich mit Max gefahren. Die schlechteste Zeit an der Lichtschranke lag bei 0,05 Abweichung. Trotzdem sprang nur der zweite Gesamtrang raus, da ein Berliner Team Zeiten an den Uhren fuhr, die fast überirdisch waren. Alles in allem eine durchwachsene Saison.

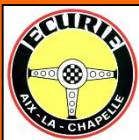
L.U.: Westfälische Herbstfahrt (bei 500 km 15 WPs) mit Regina Henning Platz 6(T)

R.U.: Kirsche mit Bernd Lutat beim MSC Altena, Platz 4

Hans-Jürgen Kirschbaum







# Safetycar in der Formel 1 S.1

## TECHNISCHE DATEN

### Mercedes-AMG GT R

- Motor**  
V8-Biturbo
- Hubraum**  
3982 cm<sup>3</sup>
- Leistung**  
430 kW (585 PS)  
bei 6250 Nm
- max. Drehmoment**  
700 Nm
- Antrieb**  
Hinterrad
- Getriebe**  
7-Gang-Doppelkupplung
- L/B/H**  
4551/1996/  
1304 mm
- Leergewicht**  
1630 kg
- Kofferraum**  
285 - 350 l
- 0-100 km/h**  
3,6 s
- Spitze**  
318 km/h
- Verbrauch**  
11,4 l (EG-Gesamtverbrauch/100 km)
- Preis**  
170 000 Euro

Safetycar-Pilot Bernd Mayländer

„Bei Hamilton muss ich verdammst aufpassen“



Bernd Mayländer beeinflusste 2018 drei von fünf Rennen mit seinem Safetycar. Grund genug, den Deutschen GT R-Fahrer mal auszufragen

**B**ernd Mayländer hat ein chronisches Problem. Obwohl er so schnell fährt, wie er kann, motzen die Formel-1-Piloten ständig über sein Tempo. Mit diesem Schicksal muss der Schwabe leben. Dabei hat der ehemalige DTM-Pilot mit über siebenhundert Führungskilometern mehr Zeit an der Spitze eines Formel-1-Feldes verbracht als die meisten aktuellen Fahrer. Allein in dieser Saison kam er schon in vier der fünf Rennen zum Einsatz. Wohl auch beim GP durch die Straßenschluchten von Monaco.

*Herr Mayländer, verstehen Sie die Piloten, die nie mit Ihrem Speed zufrieden sind?*

**Bernd Mayländer (46):** Ich habe volles Verständnis. Die Fahrer wollen immer volles Tempo, damit ihre Reifen nicht so sehr abkühlen. Sie

motzen dann über Funk, aber danach nicht mehr. Da sind sie halt auch voll auf Adrenalin. Offiziell hat sich noch niemand bei mir beschwert. Sie wissen ja während des Rennens auch nicht immer, was los ist. Manchmal muss ich das Feld ja auch zusammenführen.

*Was ist Ihre Lieblings-Safetycar-Phase?*

Wenn es heißt: volles Rohr! Aber selbst in diesem Jahr – mit dem neuen Mercedes-AMG GT R – bin ich nie schnell genug für die Kollegen. Obwohl wir das schnellste Auto haben, das man als Safetycar nehmen kann. Pro Kilometer sind wir nur acht Sekunden weg von der Formel 1.

*Wie viel schneller ist der GT R als 2017?*

Wir sprechen von einer Sekunde pro Kilometer im Vergleich zum Vorjahr. Das ist eine Men-



## Safetycar in der Formel 1 S. 2



Bernd Mayländer und sein neues Safetycar, der AMG GT R

ge. Das Auto hat 165 PS mehr als der GT S, Allradlenkung, mehr Abtrieb, breitere Reifen, ist sportlicher.

### **Fahren Sie eigentlich am Limit?**

Nie, sondern immer mit 99 Prozent. Das musst du auch. Ein Safetycar in der Mauer wäre das Letzte, was man gebrauchen kann. Ich würde dann aus Scham wahrscheinlich gleich nach Hause fliegen.

### **Welche Fahrer machen am meisten Druck?**

Lewis Hamilton zackt extrem hinter mir umher. Er ist oft im toten Winkel, und ich muss verdammt aufpassen, weil ich manchmal nicht weiß, wo er ist. Er motzt auch über Funk am meisten über das Safetycar. Ich höre das aber erst später, weil ich mich während meines Einsatzes nicht von Funkgesprächen ablenken lassen will. Auch Sebastian Vettel spielt in dieser Bezie-

hung in einer ähnlichen Liga. Er lässt sich gerne extrem zurückfallen und beschleunigt dann wieder. Er hat aber auch den meisten Humor. 2009 in Schanghai wäre ich vor ihm auf Aquaplaning fast mal abgeflogen. Später kam er grinsend zu mir: „Mayländer, da warst du aber an der Grenze!“

### **Wer sind die entspannteren Zeitgenossen?**

Nico Rosberg war so einer: Er war sehr smart. Ich wusste immer, wo er gerade ist. Auch Michael Schumacher war angenehm im Rückspiegel. Damals waren die Safetycar-Phasen aber auch viel langsamer.

### **Ihr heftigster Moment?**

Am Nürburgring 2007. Ein Gewitterregen machte den Großen Preis von Deutschland damals zur Lotterie. Ich wartete mal wieder am Ende der Boxenausfahrt, um das Feld einzu-

sammeln. Plötzlich sehe ich Liuzzi im Toro Rosso rückwärts auf mich zufliegen. Ich gab Vollgas und habe mein Heil in der Flucht gesucht. Er wäre sonst frontal in mich eingeschlagen. Fuji 2008 war aus anderen Gründen brutal. Ich musste so lange fahren, dass mir fast der Sprit ausging. Zwei Runden länger und ich hätte das Auto tauschen müssen.

### **Ihr lustigster Moment?**

Ebenfalls am Nürburgring 2007. Mein Freund Markus Winkelhock führte plötzlich in seinem ersten und letzten Formel-1-Rennen das Feld an, weil er als Einziger beim Start mit Regenreifen losfuhr und die anderen wechseln mussten, als der heftige Regen kam. Ich warf die Safetycar-Etikette über Bord, weil ich mich über ihn so freute. Wir winkten uns zu und gestikulierten wie wild. **bg/rb**





# Erfahrungen mal von der anderen Seite, von Hans und Klara Lautermann



Bisher waren uns die Oldtimerveranstaltungen nur aus der Teilnehmerperspektive bekannt. Das sollte sich 2018 ändern. Plötzlich waren wir Sportleiter und Fahrtleiterin... Schon früh warnten uns andere erfahrene Fahrtleiter, dass man sich mit dieser Aufgabe häufig nicht besonders beliebt macht. So begannen wir mit Rainer an unserer Seite die Planung der 21. Int. DMV Oldtimer Rallye Aachen. Die Rallye sollte ja etwas einfacher werden als in 2017. Nur, was heißt das? Wenn die Aufgabenstellungen zu einfach sind, wird es vielen Teilnehmern langweilig und man hat keine Differenzierung in der Wertung. Also gilt es einen Mittelweg zu finden. Erfahrungen hatten wir bisher nur bei der Planung von einzelnen Wertungsprüfungen, meist mit ORI-Charakter.

Los ging es mit der Suche nach einer Location für die Mittagspause. Dabei stießen wir auf das Lokal Bernardushoeve in den Niederlanden, das wir von nun an öfters ansteuerten. Die grobe Strecke der ersten Etappe ging durch Belgien nach Holland und wurde erst mal auf der Karte festgelegt. Dann eine Erkundungsfahrt, bei der die Streckenführung in Natur begutachtet wurde und überlegt wurde, wo evtl. welche Art von WP eingebaut werden könnte. Dabei brachte Klara ihre Erfahrungen als Beifahrerin ein. Die Planung der zweiten Etappe war vom Ablauf her gleich, d.h. zuerst Festlegung der groben Streckenführung nach Karte, Erkundungsfahrt und Festlegung der exakten Strecke mit Wertungsprüfungen. Wieder ging es über Belgien zurück zum Start und Ziel bei Skoda Automobile Jacobs in Aachen. Dann waren die behördlichen Genehmigungen in den einzelnen Ländern einzuholen. Einen Kritikpunkt des Vorjahres, nämlich der teilweise nicht so gute Straßenzustand - manche Teilnehmer bezeichneten ihn als miserabel - wollten wir uns nicht anlasten lassen. Die praktische Umsetzung der Planung erforderte ein X-maliges Abfahren der Strecke. Eine ganz schön zeitaufwendige Arbeit, die am Ende doch großen Spaß gemacht hat. Die überwiegend positiven Kritiken der Teilnehmer waren für uns der größte Ansporn es im nächsten Jahr wieder zu versuchen.

Im Übrigen, nach der Rallye ist vor der Rallye, d.h. wir sind aktuell schon seit mehreren Monaten bei der Planung und Vorbereitung der 22. Int. DMV Oldtimer Rallye Aachen 2019.



L.: ECC-Siegerehrung in Gut Schwarzenberuch, Klara Lautermann und Hans ( Die beiden belegten den 6. i.Gs von 65 abgegebenen Nennungen, rechts Klaus Schewior aus Jüchen (8.i.Gs.) U.R In Eupen. Im Hintergrund Thomas Oberle U.L.: in Düren





# Oldtimer-Rallye in Warendorf gesichtet, Raritäten in der Pferdestadt. Martins Saisonbericht 2018



Bei Versicherungsfragen: Nürnberger Jörn Heiliger  
anrufen: 0049(0) 241 / 9039900

Martin und Carina Landrock schreiben uns:

hier unserer Bericht 2018:

Smart 2018

2018 lagen die Schwerpunkte nicht beim Motorsport, sondern bei den beruflichen Projekten sowie im ersten Halbjahr auf der Vorbereitung der 50 Jahre-Feier und der ECURIE Oldtimer-Veranstaltung. So haben wir lediglich Anfang des Oldtimer-Jahres einige wenige Veranstaltungen gefahren. Aber im Herbst 2019 wollen wir dann wieder stärker einsteigen. Bis dahin nehmen wir höchsten mal spontan an einer Ori oder Halbtagesveranstaltung teil.

Und so sahen wir 2018 unsere Fahrzeuge fast nur in unserer Halle - und hoffen, dass sie zumindest auch jetzt noch da sind.



Die Pferde im Landrock-Stall



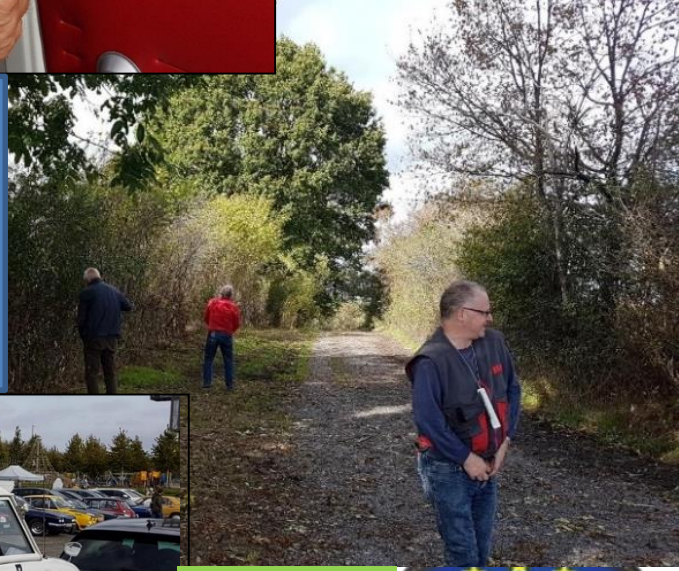


# Unterwegs am Rande... und Carina+Martin Landrock



O: Blumenpflücken während der Fahrt verboten...  
U.R.: Aber... das muß schon mal sein

U: Etwa 1/3 der Strecke am Haken vom 2002 tii, trotzdem noch in den Pokalrängen, Zugwagen nicht. Da hat man gut Lachen. Ehrlich gesagt: Das Goggo hat man vorn kaum gemerkt. Nur der negative Sturz passte manchmal nicht zu den Kurvengeschwindigkeiten.



L u. OR: Am Indemann  
ECC-  
Herbstfahrt



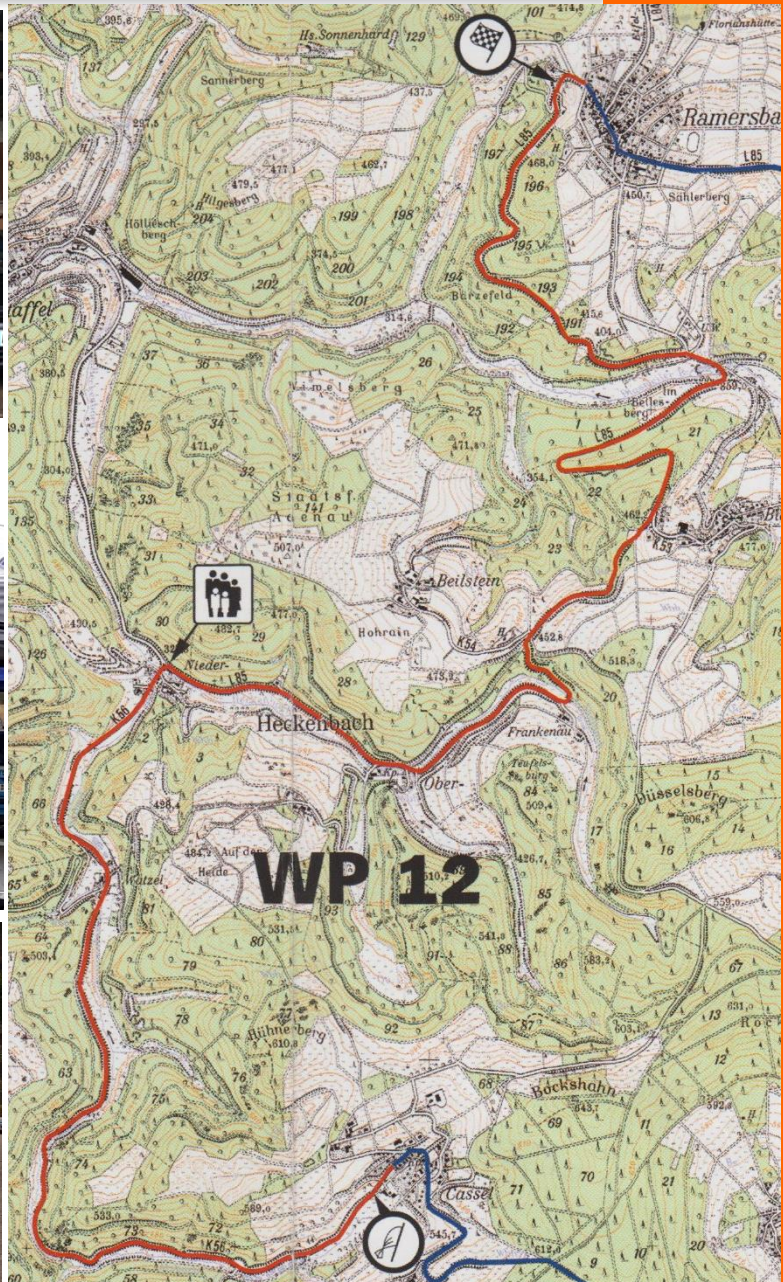
R.: Gut Lachen hatten auch Carina und Martin Landrock: Sie gewannen nicht nur die am stärksten besetzte Klasse D, sondern auch den Gesamtsieg bei der 9. AKV-Rallye ! (2017)

Die Streckenführung der AKV wurde 2018 von Hans Keller ausgearbeitet. Mit einem solchen Verein im Rücken hat man auch als Fahrleiter gut Lachen. Start und Ziel wie immer am Aachener Markt.





# RKA 2018 und Ecurie



O.L.: Service mir Rainer Keck in Meuspath Individuell bei Hüppens  
 M:L: Hauptstraße in Meuspath: Servicezone „zum Anfassen“ für Zuschauer.  
 L: Sonntags nach Aufladen in Mayschoß  
 L.U.: Die klassische Zuschauerstrecke in Reifferscheid. Fly off packt nicht wegen Umbau auf kleine Serienbremse in CTC = Classic-Touring cars.  
 O.R.: Das ist die vorletzte Prüfung samstags „Heckenbach“, wo seit vielen Jahren die Ecurie aushilft unter Leitung von Kalle Breidbach als WP-Leiter bevor es zum Essen in den **Wurstkessel bei Conni** geht.





Beim **Dieselt**thema ist so einiges in D. schief gelaufen. Das Thema hat mich sehr bewegt, so daß ich eine Zusammenfassung (Stand 18.11.18) erstellt habe, die der Sachlichkeit dienen sollte und als Leserbrief an mehrere Printmedien ging. Motorsport sollte zwar unpolitisch sein, aber überlegen wir doch mal: Alles was mit dem Allgemeinwohl oder auch mit Sport zu tun hat, ist doch Politik. Es geht uns auch an!

Die klagewütige Deutsche Umwelthilfe hat es tatsächlich geschafft, ganz Deutschland ins Chaos zu versetzen.

Der vermeintliche Name eines professionellen Abmahnvereins, der aus ca. 90 Mitgliedern und 300 hauptamtlichen Mitarbeitern besteht, und der mit seiner Klage eine von Toyota gesponserte Marketing-Aktion (T. will keine Diesel, sondern Hybrid in EU verkaufen) startete, hat mit Umweltschutz aber auch gar nichts zu tun!

Gern springen zu allem Überfluß auch noch die Grünen auf diesen Zug (oder förderten das ?), wo man doch auch weiß, daß schon Frau Künast vor Jahren öffentlich für den Toyota Prius als erstes Hybridauto warb ! - „Nachtigall ick hör Dir trapsen !“

Eine sachliche Betrachtung wird durch die sog. „Qualitätsmedien“ bzw. den Staatsfunk gar nicht erst betrieben. Die Tatsache, daß die Meßwerte in der Umgebung von Rauchern und am Arbeitsplatz ( $950 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ein Zifaches höher liegen dürfen, ein paar große Schiffe mehr NOx emittieren als Millionen von Autos, spielt scheinbar keine Rolle.

Interessant auch z.B. die Tatsache, daß in Oldenburg zur Zeit eines Marathons ohne Autoverkehr höhere Emissionen gemessen wurden als zu normalen Zeiten mit Verkehr!

Es spielte für die Richter im Februar 2018 auch scheinbar keine Rolle, daß gerade in den betroffenen Städten mindestens die Hälfte der Meßstationen zwar „legal“ **nach EU-Vorschrift** (=bis 25 m von der nächsten verkehrsreichen Kreuzung, sonst bis 10 m möglich) stehen, aber viel zu nahe an der Straße. (s.u.)

**Entweder waren sie auf einem Auge blind, grün unterwandert oder mindestens schlecht vorbereitet und wenig weitsichtig.** Das erste Urteil im Februar 2018 war ein Skandal, was man medial auch nochmal hinterfragen und recherchieren sollte.

Für die Standorte der Meßstellen sind i.a. die Landesumweltämter zuständig. Wichtig zu wissen: Die 4 grünen Umwelt-Minister in Baden-Württemberg, Berlin, Bremen und Hessen lehnen eine **Überprüfung der Meßstellen** ab! Angeblich stehen diese in NRW legal.

Außerdem wird der Tatsache, daß der Jahresmittel-Grenzwert von 40 Mikrogramm seinerzeit praktisch willkürlich festgelegt wurde, keine Beachtung geschenkt. Scheinbar hat das sogar Frau Merkel bedacht als sie kürzlich (nach neuerlich drohenden Fahrverboten aufgrund neuerlicher dummer, nicht erwarteter Richterurteile sogar für die A40) einen Wert von ca. 50 Mikrogramm ins Spiel brachte.

Wie sollen die Leute demnächst noch zu Ihrer Arbeit kommen, wenn auch noch eine Autobahn gesperrt wird ?

Die durch das erste Urteil nun für Kommunen erst ermöglichten Fahrverbote sind fatal, abgesehen von der praktischen Enteignung, einem starken Auftrags-Einbruch bei Autoindustrie und vor allem deutschen Zulieferern, die 2019 in die Kurzarbeit rutschen werden. Hauptsache, es gibt eine neue Sau, die man durchs Dorf treiben kann.

Die Lösung wäre doch ganz einfach gewesen: Man hätte sich seitens der Politik in der gesamten EU frühzeitiger einigen (nicht so kurzfristig wie jetzt ab 1.9.2018 der WLTP-Prüfzyklus, der einen durchschnittlichen Fahrzyklus simuliert und zur Euro Norm 6c oder plus RDE-Test für ganz neue Autos sogar 6d führt) können und z.B. ab 2020/2021 nur noch Fahrzeuge mit dem neustem **Fahrzyklus zulassen sollen, ohne Fahrverbote für ältere Diesel ! Dann hätte sich das Problem ganz von allein in ein paar Jahren ausgewachsen, und zwar ohne Bürokratie, ohne Zeitaufwand, ohne Kosten für alle, ohne Enteignung, ohne Schilderwald, ohne Aufregung.** Und alle Beteiligten hätten sich wichtigeren Problemen zuwenden können.

Die Klage der deutschen Umwelthilfe und ihre Folgen waren so überflüssig wie ein Kropf (wie so viele der NGO's).

**Was auch nicht geht: daß heute von Autos, die vor 5 Jahren gebaut, ausgeliefert wurden und damals legal waren (NEFZ-Zyklus), Werte verlangt werden, die man heute, also posthum, erst festlegt. Was das mit Berechenbarkeit und Bestandsschutz ( für Produzenten und Besitzer) zu tun haben sollte, möchte mir mal einer der Richter oder Politiker erklären.**

Fatal ist auch: jetzt wo man erfahren hat, daß der verbrauchs-und emissionsgünstige Diesel beherrschbar wäre, ist der Imageschaden immens und kaum wieder aufzuholen. Das war Rufmord. Und die Zukunft des E-Autos ist noch lange nicht geklärt!

Man muß zweifellos und fairerweise anerkennen, daß die einzigen Politiker, die das sachlich sehen, faktisch die von der AfD sind ! (google Dr. Spaniel)

Wann kehrt man endlich zur Sach-und Vernunftpolitik zurück ? MW

NEFZ – Neuer Eropäischer Fahrzyklus (seit 1992, sollte d.Vergleich v.Fahrzeugen untereinander dienen, Testzyklen aber i.d.Ländern verschieden.) -

Luftreinhaltepläne d. Kommunen – durch Messstationen sollten sie der Luftreinhaltung in den Städten dienen. EU-Vorschrift (bis 25 m von stark befahrener Kreuzung. Sonst bis 10 m vom Straßenrand möglich.) -

WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure ( für Verbrenner, Plug-in-Hybrid, E-Autos, Verfahren 2017 festgelegt, Rollenprüfstand: Dauer 30 Minuten, bis 131 km/h, Ø-Geschwindigkeit 47 km/h, ohne Klima, Sitzheizung etc. ab 1.9.2019 für alle Neuwagen, führt zu 6c ) -

RDE – Real Driving Emissions (Straßentest, WLTP + RDE führt zu 6d )

U.R.: Ein „Luftmeßwagen“ in Stuttgart, wo seit 1.1.2019 Fahrverbote für Diesel bestehen....

Ein „Bremer“ Mercedes 310 mit 2,9 Liter 5 Zylinder Vorkammerdiesel...gebaut von Ende 70er bis Anfang 90er ohne Jegliche Abgasreinigung....  
– Ironie zum Thema ! - Fake ??



R.: Eine Gegendarstellung der Stadt Stuttgart auf Fragen des SWR gibt an, es handele sich um einen Benziner G-Kat der Uni Stuttgart und stehe auf d. Stuttgarter Marienplatz. Er gelte als eine Arbeitsmaschine ohne Genehmigung, die Sonderrechte genieße.



→ KOMMENTAR ÜBER AUTORENNEN IN AUTORITÄREN STAATEN



## SPORT VERSUS MORAL

**Marcus Schurig** über den Formel-E-Start in Saudi-Arabien, einem Land, das wegen eines Mordes an einem Journalisten in die Kritik geriet, und darüber, warum Autorennen in autoritären Staaten Zwiespalt erzeugen.

Am 15. Dezember 2018 dürfte der Saisonauftakt der Formel E in der saudi-arabischen Hauptstadt Riad eigentlich NICHT stattfinden – das würde der Logik und allgemeinen Lageeinschätzung entsprechen. Saudi-Arabien und dessen Herrscherfamilie stehen im Verdacht, am Mord des saudischen Journalisten Jamal Khashoggi beteiligt gewesen zu sein. Der Redakteur der „Washington Post“ wurde im saudischen Konsulat in Istanbul offenbar getötet, mit Kettensägen zerteilt, die Überreste dann mit einem Säurebad entsorgt. Die internationale Öffentlichkeit war entrüstet und forderte eine rückhaltlose Aufklärung und die Bestrafung der Täter.

Der Einzige, der das offenbar nicht so sieht, ist der Formel-E-Boss Alejandro Agag. Der ließ Ende Oktober auf dem Höhepunkt der Krise verlauten, dass das Königreich „das neue Zuhause der Formel E“ sei und dass das Rennen in Riad wie geplant stattfinden solle. Das kündigte der Formel-E-Geschäftsführer am Rande einer Future-Investment-Konferenz an – die ausgerechnet in Riad stattfand und die international weitgehend boykottiert wurde.

Die Pressemitteilung auf der deutschen Portalseite der Formel E ringt mit sichtbarer Mühe um den richtigen Ton. Mit Blick auf die Ankündigung des Riad-Events aus dem Mai steht da wörtlich zu lesen: „Bereits damals geriet die Serie aufgrund der fragwürdigen Historie des Landes im Umgang mit Menschenrechten und der Sicherheitslage im Land in die Kritik. Die Ermordung des saudischen Journalisten Jamal Khashoggi verstärkte den Gegenwind für die Elektroserie zusätzlich.“

### Nur Chuzpe oder doch ein Trend?

Das ist zwar nüchtern formuliert, aber in der Sache lobenswert eindeutig. Warum nun trotzdem dort gefahren werden soll, geht aus der Pressemitteilung nicht schlüssig hervor. Handelt es sich nur um die Chuzpe einer Einzelperson mit selektiver Realitätswahrnehmung? Oder geht es doch eher um einen Trend?

Wer ein wenig tiefer bohrt, dringt schnell zum Kern des Problems, das nicht nur die Formel E betrifft, sondern symptomatisch für die Sportlandschaft ist: Agag hat mit dem saudischen Königshaus einen monströsen Zehnjahres-Deal eingefädelt, der seiner Rennserie Einnahmen in Höhe von 260 Millionen Euro



„Agags Aussage, der Sport stehe jenseits der Politik, ist nicht mehr als ein erbärmliches Feigenblatt“

beschert – 50 Prozent davon werden vor dem ersten Rennen fällig. Regiert das Geld neben der Welt auch den Sport? Da kann es nur eine Antwort geben: Ja. Agags Aussage, dass der Sport jenseits der Politik stehe, ist nur ein erbärmliches Feigenblatt für diese Wahrheit.

Blättern wir kurz zurück in die Sportgeschichte: Früher erhielten diktatorische und autoritäre Regime, die sich der Verletzung von Menschenrechten oder anderen globalen Werten schuldig gemacht hatten, nur dann den Zuschlag für internationale Großevents, wenn sie Besserung gelobten – und sie auch

ein wenig praktizierten. Guter Wille war der kleinste zu entrichtende Preis. Diese Zeiten sind lange vorüber. Der größte Sündenfall waren die Olympischen Spiele in Peking 2008, aber geldgierige Sportmanager haben schon davor begonnen, den Sport an den Meistbietenden zu verhökern. Bernie Ecclestone interessierte es nie, ob China oder Russland Menschenrechte oder Meinungsfreiheit respektieren.

Viele andere Sportarten zogen nach, als das alte Tabu einmal gebrochen war. Der Formel-E-Saisonstart in Riad ist also kein Einzelfall, sondern Beweis moderner Gleichgültigkeit. Journalisten verschwinden ja nicht nur in Saudi-Arabien, sondern auch in China oder Russland – dort werden sie sogar öffentlich hingegerichtet, wie im Fall von Boris Nemzow. Was kann man tun?

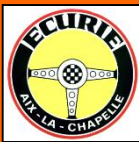
Man könnte solche Events absagen. Oder sie boykottieren. Und all jenen, die trotzdem teilnehmen, wünschen, dass sie nicht zersägt werden. Und hoffen, dass alle irgendwann doch den Wert von Freiheit und unabhängigem Journalismus schätzen lernen. ■

### RETURN TO SENDER

#### Riad: das falsche Signal?

Die Formel E kassiert von den Saudis viel Geld und will dort im Dezember den Saisonstart zelebrieren. Soll das Rennen abgesagt werden? Der Autor freut sich auf Ihre Meinung: [mschurig@motorpresse.de](mailto:mschurig@motorpresse.de)





Kult-Kuppe „Fafe“

## „Pobacken zusammenkneifen“

Das Beste zum Schluss. Am Ende der „Power-Stage“ sorgt eine spektakuläre Sprungkuppe für den glorreichen Höhepunkt der Rallye Portugal.

Von: **Reiner Kuhn**

**E**in wesentlicher Grund, warum die Rallye Portugal 2015 wieder in den Norden Portugals zurückkehrte, ist die 11,18 Kilometer lange Kultprüfung „Fafe“ mit einer finalen Sprungkuppe, die ihresgleichen sucht. Kurz vor dem Ziel erhebt sich ein gewaltiger Schanzenstich, an dem Tausende von Zuschauern jeden halbwegs geglätteten Flugversuch feiern. „Für mich die schwierigste Kuppe der Rallye-WM“, gesteht Elfyn Evans. Jari-Matti Latvala pflichtet ihm bei: „Hier muss sowohl das Tempo als auch die Linie passen, sonst geht's schief.“

Sein Toyota steigt in die Luft und scheint zwei Meter über der Straße einen Moment lang stillzustehen, bevor das Auto mit einem heftigen Nasenstüber landet und unter dem frenetischen

Jubel der Fans in Richtung Ziel eilt. Weltmeister Sébastien Ogier vergleicht: „Im Gegensatz zu dieser Kuppe ist ‚Colin's Crest‘ in Schweden schon deswegen einfacher, weil die faktisch voll geht. Dort gilt es nur, die Kurve zuvor sauber zu treffen und bei der Landung die Linie zu halten.“ Auch die noch steilere Kante von „Monte Lerno“ auf Sardinien gilt als harmloser. „Die Kuppe ist in einer Kurve, man ist also langsamer und hat mehr Platz beim Landen.“

Thierry Neuville beschreibt die finale Herausforderung aus der Cockpit-Perspektive: „Wir

kommen im sechsten Gang an, schalten ein, zwei Gänge zurück und versuchen, etwas rechts von der Mitte abzuspringen. Dann sieht man nur noch Himmel und hofft, nach 40 oder 50 Metern auf dem schmalen Weg aufzukommen und weder rechts noch links die Böschung zu touchieren. Sonst wäre nämlich wenige Meter vor dem Ziel die ganze Rallye im Eimer.“ Esapekka Lappi sieht den spektakulären Abschluss der Rallye Portugal pragmatisch: „Eigentlich ist es nicht so schwierig. Pobacken zusammenkneifen und drüber.“ ■



Die World Rally Cars springen in Fafe 40 Meter und mehr



In allen Fragen zu BMW-Oldies:  
Kirsche: info@isetta-Teile.de

In allen  
Versicherungsfragen  
Nürnberger-Jörn Heiliger  
Tel 0241 9039900

### Euregio - Classic - Cup 2018 konsolidierte Ergebnisliste

| Nr. | Name                | Wohnort / Club            | Pflichtlauf 1 | Pflichtlauf 2 | Pflichtlauf 3 | Kürlauf 1 | Kürlauf 2 | Kürlauf 3 | Gesamt Punkte | Platz |
|-----|---------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|-----------|-----------|-----------|---------------|-------|
| 18  | Goebbels, René      | AC-Eschweiler             | 11,80171      | 11,81795      | 11,76667      | 11,75625  | 11,25385  | 10,89000  | 69,31642      | 1     |
| 19  | Goebbels, Tina      | AC-Eschweiler             | 11,83171      | 11,81795      | 11,76667      | 11,75625  | 11,25385  | 10,89000  | 69,31642      | 1     |
| 8   | Stein, Bernhard     | MSC-Höfen                 | 11,81795      | 11,80341      | 11,25385      | 11,23158  | 11,10000  | 10,91870  | 67,88549      | 2     |
| 25  | Maaßen, Lars        | PSV Köln                  | 11,72069      | 11,43333      | 11,06875      | 10,68974  | 10,68974  | 10,49024  | 66,09250      | 3     |
| 26  | Maaßen, Michaela    | PSV Köln                  | 11,72069      | 11,43333      | 11,06875      | 10,68974  | 10,68974  | 10,49024  | 66,09250      | 3     |
| 21  | Keuser, Rainer      | Ecurie Aix-la-Chapelle    | 11,56341      | 11,25385      | 11,23158      | 10,87805  | 9,86179   | 9,82414   | 64,61282      | 4     |
| 40  | Lethert, Guido      | SFG Schönaue              | 11,52105      | 10,38125      | 10,10000      | 10,78723  | 10,67742  | 10,54545  | 64,01241      | 5     |
| 39  | Schmitz, Bernd      | SFG Schönaue              | 11,52105      | 10,38125      | 10,10000      | 10,78723  | 10,67742  | 10,54545  | 64,01241      | 5     |
| 28  | Lautermann, Hans    | Ecurie Aix-la-Chapelle    | 11,53590      | 11,34138      | 10,97179      | 10,75854  | 10,65253  | 8,58621   | 63,84645      | 6     |
| 29  | Lautermann, Klara   | Ecurie Aix-la-Chapelle    | 11,53590      | 11,34138      | 10,97179      | 10,75854  | 10,65253  | 8,58621   | 63,84645      | 6     |
| 3   | Conego, Roberto     | DMC Dürren                | 11,41250      | 10,98207      | 10,84211      | 10,76667  | 9,86179   | 9,75000   | 63,69513      | 7     |
| 52  | Kremer, Alexander   | MSC Dülken                | 11,02683      | 10,97179      | 10,43333      | 10,78744  | 10,28500  | 9,56667   | 63,05107      | 8     |
| 51  | Schewior, Klaus     | MSC Dülken                | 11,02683      | 10,97179      | 10,43333      | 10,78744  | 10,28500  | 9,56667   | 63,05107      | 8     |
| 5   | Kistemann, Marc     | RAMC Eupen                | 10,88798      | 10,12564      | 11,51071      | 10,91870  | 9,41463   | 8,97387   | 61,63152      | 9     |
| 9   | Stein, Eva-Maria    | Neuss                     | 11,81795      | 11,10000      | 10,51842      | 9,73333   | 9,38710   | 8,50000   | 61,05479      | 10    |
| 35  | Derondeau, Kleus    | DMC, Dürren               | 10,32962      | 10,07368      | 10,63415      | 10,10569  | 9,84359   | 9,75000   | 60,73673      | 11    |
| 36  | Schmitz, Vivien     | Eschweiler                | 10,32962      | 10,07368      | 9,84359       | 10,10569  | 9,43333   | 9,35000   | 59,13592      | 12    |
| 6   | Kistemann, Walburga | RAMC Eupen                | 10,88798      | 10,12564      | 11,51071      | 9,41463   | 8,97387   | 7,72759   | 58,44041      | 13    |
| 27  | Beißel, Artur       | Thunder-Mountain-Classica | 10,20345      | 9,95366       | 10,09091      | 9,61789   | 9,20526   | 8,76667   | 57,83783      | 14    |
| 20  | Krombusch, Ernst    | MSC Dülken                | 12,10000      | 9,49537       | 9,44483       | 9,35000   | 8,66250   | 7,86923   | 57,11192      | 15    |
| 45  | Cosler, Karl        | AC Eschweiler             | 10,70321      | 10,48592      | 9,29323       | 9,20769   | 8,77500   | 8,20875   | 56,67379      | 16    |
| 24  | Kretz, Ernst-Willi  | Kerpen                    | 10,20345      | 9,95366       | 10,09091      | 9,20526   | 8,76667   | 8,15126   | 56,37123      | 17    |





## FASZINATION

# DER HIMMELS

Pikes Peak ist das größte Bergrennen der Welt. In diesem Jahr leitete VW mit dem Elektro-Supersportwagen I.D. R in Colorado eine neue Ära ein. Da vergessen US-Fans sogar den Dieselskandal



**H**OLY! FUCKIN' SHIT!“ Das ist alles, was Jeff Davis (39) sagen kann, als dieses Ding an ihm vorbeifliegt, und es ist anerkennend gemeint. Er braucht ein paar Sekunden, ehe er sich wieder seiner Dose Frühstücksbier widmen kann. Davis und seine Freunde sitzen in der ersten von 156 Kurven des Pikes Peak International Hill Climb, dem berühmtesten Bergrennen der Welt, ausgetragen in den Ausläufern der Rocky Mountains in Colorado. Und das Ding, das da eben an ihm und den Tausenden von Fans vorbeiflog, ist ein Auto, das heute eine neue Ära einläuten wird in der 102-jährigen Geschichte dieses Rennens.

Während Jeff also noch einordnen muss, was er da eben gesehen hat, fliegt das Ding, ein Volkswagen-Prototyp namens I.D. R, weiter den Berg hinauf. Kurve für Kurve, 1440 Höhenmeter auf einer Strecke von 19,99 Kilometern. Fliegt mit seinem riesigen Heckflügel vorbei an Streckenschnitten, die Devil's Playground heißen, Bottomless Pit oder Blue Sky, wo der Pilot dort statt der Strecke nicht als blauen Himmel sieht.

Dabei macht der E-Rennwagen ein künstliches, 120 Dezibel lautes Geräusch, das nach einer Art Polizeisirene klingt. Der Lärmpegel ist vergeschrieben. Damit keine Bären oder Pumas auf die Straße laufen. Sie w





# Noch Pikes Peak

## INTERVIEW

WALTER RÖHRL (71)

### „MEIN REKORD IST EINER FÜR DIE EWIGKEIT“



Walter Röhrl, zweimaliger Rallye-Weltmeister (1980 und 1982)

**Sie haben 1987 Pikes Peak in dem 598 PS starken Audi Sport quattro E2 in der Zeit von 10:47,85 Minuten gewonnen. Welche Erinnerungen haben Sie daran?**

„Schotter. Zwanzig Kilometer perfekte Schotterstraße ohne ein Schlagloch. Leider wurden schon ein Jahr später erste Abschnitte asphaltiert. Deswegen ist meine Zeit auch ein Rekord für die Ewigkeit.“

**Damals galten die Fahrer als wahnsinnige Teufelskerle.**

„Klar. Es gab ja auch noch keine Leitplanken. Direkt neben der Straße ging es 500 Meter runter ins Nichts. Damals hieß es: Wer Pikes Peak fährt, muss verrückt sein – oder genau wissen, was er tut.“

**Und heute?**

„Ist es auch nicht ungefährlich. Auf Asphalt sind auch die Kurvengeschwindigkeiten noch höher. Dass in den Kehren inzwischen Leitplanken stehen, ist natürlich vollkommen in Ordnung.“

**Jetzt ging VW mit einem elektrisch angetriebenen Prototyp an den Start. Was halten Sie davon?**

„Eine gute PR-Aktion von Volkswagen, mehr Marketing als Motorsport. Aber es wird eben krampfhaft versucht, den Leuten einzureden, dass Elektroautos eine gute Sache sind. In der Höhenluft von Colorado haben sie immerhin den Vorteil, dass es keinen Leistungsverlust gibt wie bei Verbrennungsmotoren.“

**VW investierte viel Geld für den Pikes-Peak-Rekord...**

„... und das zu Recht. Motorsport war und ist für Entwickler schon immer wie Zeitraffer. Man bekommt einfach viel schneller wichtige Erkenntnisse für das Serienauto.“

**Reizt es Sie überhaupt nicht, noch mal den Berg hochzufahren?**

„Erstens: Ich reise nicht mehr in die USA. Zweitens: Seit Pikes Peak komplett ohne Schotterbelag auskommt, interessiert mich der Berg nicht mehr. Und drittens: Der VW I.D. R reizt mich nicht. Also: nein!“

„Der Kurze“:  
So hieß der Audi Sport quattro E2 (598 PS), mit dem Röhrl am Pikes Peak 1987 gewann

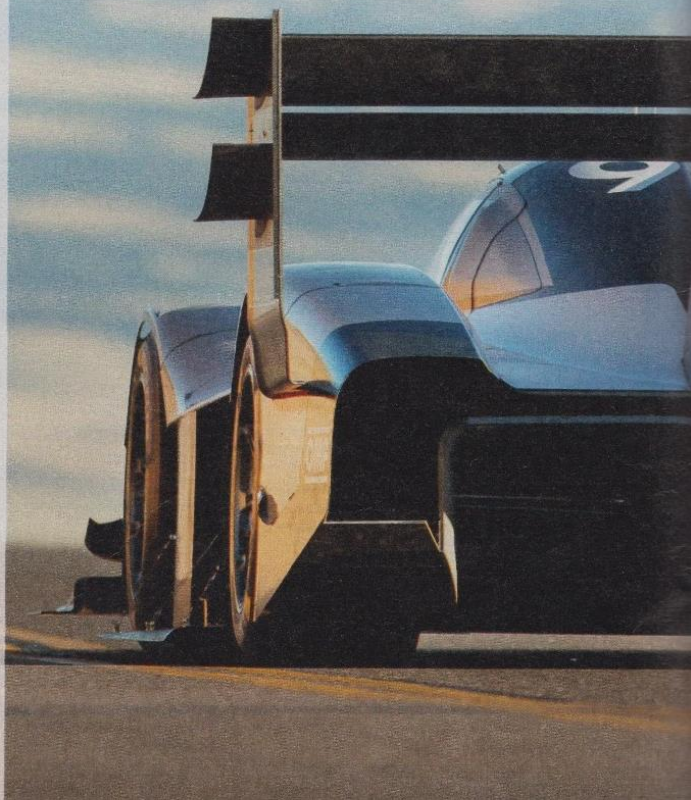


» gehen. Dazu Hochleistungsakkus mit einer Kapazität von 43 kWh, aufgeteilt in acht Module. Gut zehn Prozent der Energie produziert der Wagen durch das viele Bremsen vor den Kurven selbst. Eine Batterie auf Rädern. Die Karosserie ist aus Kohlefaser-Kevlar-Verbund, samt Piloten unter 1100 Kilo leicht. Die Aerodynamik ist die Konsequenz aus Antrieb, Rennlänge und Rennort: Der Flügel so groß, weil die Luft am Gipfel 35 Prozent dünner ist als am Start. Das Rennauto erzeugt mehr Abtrieb, als es selbst wiegt. Dazu ein großer Diffusor, große Splitter vorn, aber keine großen Kühlungsöffnungen. Der Stromverbrauch liegt hochgerechnet bei rund 150 kWh auf 100 Kilometer – in etwa so viel wie zehn e-Golf.

Der Wagen ist ausgelegt auf eine Lebensdauer von weniger als zehn

Minuten, danach wartet ein Platz im Museum. Oder der Asservatenkammer. Je nach Rennausgang. Eine tagsfliege.

Jetzt fliegt sie durch die letzten Kurven. 1000 Meter weiter unten. Jeff Davis und sagt: „Die Elektroautos werden den Berg verändern. Ab jetzt ist die Zukunft des Berges. Wie Sie, ich komme seit zehn Jahren. Erst fiel die Zehn-Minuten-Grenze. Jetzt kommt VW – was macht schon? Es ist doch immer noch so ein Auto, der Motor, der Fahrer. Da geht's. Gummi auf der Straße ist Gummis auf der Straße.“ Die Weisheiten Rennsportfans, die mit Diesel etwas anfangen konnten. Er mischt sich noch ein Bier auf, trinkt und sagt: „Erst wenn die autonomen Autos kommen, wenn hier Computer auf Rädern hochfahren, dann bin ich weg.“



Gigantischer Heckflügel: Auch bei niedrigem Luftdruck wird so ausreichend Abtrieb erzeugt

MITGLIEDERFAHREN BESSER







# Wer fährt was ?

## Hannu Mikkola

Weltmeister, Safari-Sieger und Quattro-Bändiger – Hannu Mikkola ist einer der ganz Großen des Rallyesports. Heute fliegt er Hubschrauber und fährt Aston Martin.



### Mit dem Audi 200 Quattro haben Sie 1987 in Kenia Ihre letzte Rallye gewonnen, doch mit welchem fuhren Sie die erste?

Das war der Volvo PV 444 meines Vaters, mit dem bin ich in Finnland die ersten Rallyes gefahren. Das Auto hatte nur 60 PS, es war schon fünf Jahre alt, und ich habe es ihm erst später gesagt.

### Mit einem 60 PS starken Buckel-Volvo?

Ja, Rallyefahren war damals noch kein Beruf, das kam erst später, als ich Ende der 60er nach England ging und mit Ford fuhr, da wurde es professionell.

### Mit dem Ford Escort RS haben Sie die ersten internationalen Rallyes gewonnen?

Genau, mit meinem damaligen Beifahrer Gunnar Palm gewann ich 1970 die London-Mexico World Cup Rally. Die dauerte sechs Wochen, und wir fuhren über 25 000 km. 1972 waren wir dann die ersten Europäer, die die East African Safari Rally in Kenia gewinnen konnten.

### Und nun stehen wir neben dem Auto, mit dem Sie 1987 noch einmal in Kenia gewonnen haben.

Es war der letzte Rallye-WM-Sieg von Audi.

### DIE FAHRZEUGE VON HANNU MIKKOLA



Aston Martin V8 Vantage



Ford Escort RS



Volvo PV 444

1987 gab es die Gruppe B ja nicht mehr, und keiner hätte gedacht, dass wir mit dieser Limousine hier gegen die Toyota Celica gewinnen können. Am Ende lag ich vorn, Walter Röhrl wurde Zweiter.

### Nach Ihrer aktiven Karriere haben Autos keine so große Rolle mehr gespielt.

Eher nicht, ich lernte Hubschrauber fliegen und eröffnete mit einem Partner einen Helikopterhandel. Wir importierten gebrauchte Hubschrauber aus Japan in die USA, meistens Bell 206 Jet Ranger. Das hat mir über 20 Jahre viel Spaß gemacht.

### Und was fährt Hannu Mikkola heute, wenn er nicht fliegt?

Meine Frau und ich, wir leben ja in Finnland und Florida, da habe ich jeweils einen Audi Q5, weil es ein sehr gut zu fahrendes, entspanntes Auto ist. Und mein Sohn, der ein erfolgreicher Geschäftsmann in Florida ist, hat mir neulich einen Aston Martin V8 Vantage geschenkt. Er holte mich vom Flughafen ab, wir gingen zum Parkplatz, da blieb er vor dem Aston stehen und sagte, der sei für mich. Seither fahre ich das Auto in Florida. Aber nur langsam cruisend, Vollgas muss ich nicht mehr geben.

## 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

MITGLIEDERFAHREN BESSER



In Versicherungsfragen  
Nürnberger - Jörn Heiliger  
Tel 0241 9039900





# Clubmeisterschaft Ecurie 2018 und DMV-LG- Meisterschaft 2018,

DMV-Ehrung v. 6.1.2019 in Nideggen, Gratulation den Plazierten

| Clubmeisterschaft Regularity | 2018  | Σ 20 Plaziert |
|------------------------------|-------|---------------|
| Rainer Keuser                | 72,15 | 1             |
| Hans-Jürgen Kirschbaum       | 67,26 | 2             |
| Klara Lautermann             | 66,13 | 3             |
| Hans Lautermann              | 66,13 | 3             |
| Max Kirschbaum               | 62,43 | 4             |
| Claudia Oberle               | 56,99 | 5             |
| Thomas Oberle                | 56,99 | 5             |
| Ronny Dentzer                | 56,62 | 6             |
| Walter Hörber                | 50,65 | 7             |
| Karl von Hoegen              | 48,29 | 8             |
| Rof-Karl-Döhring             | 46,82 | 9             |
| Lena Schepeler               | 41,27 | 10            |
| Hans-Peter Menke             | 34,09 | 11            |
| Michael Winnen               | 22,71 | 12            |
| Carina Landrock              | 10,01 | 13            |
| Martin Landrock              | 10,01 | 13            |
| Yvonne Wilden                | 7,84  | 14            |

## Rallyesport Feuerfest

Michael Winnen 21,17

## Motorradspport

N.N.

Die Ecurie war bei der Ehrung der DMV-LG-Meisterschaft Niederrhein 2018 am **6.1.2019** (U.L.) in den Räumen der Eifel Classic Cars Nideggen in jeder Hinsicht gut vertreten. **Rainer Keuser (U.L.) gewann wieder die Sparte 10 vor Kirsche und Rene/Tina Göbbels (LG, ohne Club)**. Rallye/Ori75/Oldi wurden zusammen gewertet. Damit blieb die Sparte fest in Ecurie-Hand, obwohl wir m.E. demnächst mehr DMV-Mitglieder vorweisen sollten. Hier die Wertung der DMV-Landesgruppen-Meisterschaft:

### (10) Rallye + Ori 75 + Oldtimer (7 Beste zusammen gewertet)

Platz Name, Vorname DMV-Club Punkte

- 1 **Keuser, Rainer (Ori / Oldtimer) Ecurie 43,24**
- 2 Kirschbaum, H.J (Ori / Oldtimer) Ecurie Aix la Chapelle 38,35
- 3 Göbbels, *Tina* (Ori / Oldtimer) LG-Niederrhein 37,45
- 3 Göbbels, Rene (Ori / Oldtimer) LG-Niederrhein 37,45
- 5 Winnen, Michael (Rallye) Ecurie Aix la Chapelle 35,36
- 6 Menke, *Maren* (Ori / Oldtimer) Ecurie Aix la Chapelle 34,09
- 7 Menke, Peter (Ori / Oldtimer) Ecurie Aix la Chapelle 34,09
- 8 Thelen, Hans (Ori / Oldtimer) MSC-Dom Esch 30,54
- 9 Hörber, Walter (Ori / Oldtimer) Ecurie Aix la Chapelle 19,52
- 10 Henn, *Nicole* (Ori) Renngemeinschaft Düren 3,60
- 10 Henn, Rene (Ori) Renngemeinschaft Düren 3,60



### 11.2.19 DMV-LG Niederrhein in Linnich-Tetz Wertungsläufe der

Veranstaltergemeinschaft ECC e.V. zum

### EUREGIO-CLASSIC-CUP 2019

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

| Logo | Name  | Kategorie  | Website  | Datum    |
|------|---|------------|--|----------|
|      | ECC Frühlingsfahrt  | TS         | <a href="http://www.ecc-ev.de">www.ecc-ev.de</a>                 | 01.05.19 |
|      | 18. Eschweiler-Classic-Tour                                   | T   TS   S | <a href="http://www.ac-eschweiler.de">www.ac-eschweiler.de</a>   | 25.05.19 |
|      | 26. Oldtimer-Classics Düren                                   | T   TS     | <a href="http://www.dmc-motorsport.de">www.dmc-motorsport.de</a> | 10.06.19 |
|      | RAMCE – 30. Oldtimerausfahrt                                  | T          | <a href="http://www.ramce.be">www.ramce.be</a>                   | 16.06.19 |
|      | 9. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt<br>22. Int. DMV Oldtimer-Rallye | T   TS     | <a href="http://www.ecurie-aachen.de">www.ecurie-aachen.de</a>   | 30.06.19 |
|      | 23. Gold-Race Jülich  | T   TS   S | <a href="http://www.ori-sport.de">www.ori-sport.de</a>           | 10.08.19 |
|      | Eschweiler Herbstfahrt  | T   TS   S | <a href="http://www.ecc-ev.de">www.ecc-ev.de</a>                 | 03.10.19 |
|      | 12. RAMC Eupen Rallye   | T   TS     | <a href="http://www.ramce.be">www.ramce.be</a>                   | 13.10.19 |

Coppa D'Europa 4.-7.4.19 (Maastricht)

Techno Classica 10.14.4.192019

U.L.: Kirsche (L) ist auch schon längst Vize in der DMV- Landesgruppe Niederrhein , Präsi (R) lauscht Jürgen Müllem und Dieter Nüsser





# Witzig, und mehr

## Nachruf



## Die Stimme vom „7. Sinn“ ist tot



Zwischen 1966 und 2005 produzierte der WDR die Sendung „Der 7. Sinn“ für die ARD

Sein Gesicht kannte niemand, seine Stimme alle: Egon Hoegen war einer der größten deutschen Fernsehstars. Jetzt ist er mit 89 Jahren gestorben. Als Sprecher vom „7. Sinn“ ermahnte er zwischen 1966 und 2005 Autofahrer(innen) zu Obacht im Verkehr. Legendar sind vor allem die Folgen aus den 70er-Jahren. Hier seine, nun ja, ungewöhnlichsten Zitate:

1. „Viele Frauen scheuen das Anlegen des Sicherheitsgurts, weil sie Angst um ihren Busen haben.“
2. „Wenn eine Frau bei einer Autopanne auf männliche Hilfe hofft, ist es unangebracht, Witze über die Frau am Steuer zu machen, die nichts von Motor und Technik versteht.“
3. „Ist die Dame jung und hübsch, kommt die Hilfe meist schnell. Leider lässt sie manchmal auf sich warten, wenn die Figur nicht mehr ganz so makellos ist.“
4. „Frauen fahren meist vorsichtiger, weil ihnen die Übung fehlt.“
5. „Der Rückspiegel wird zum Schminkspiegel. Welche Frau kann da schon widerstehen.“



## 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



# Sehr witzig und ernst

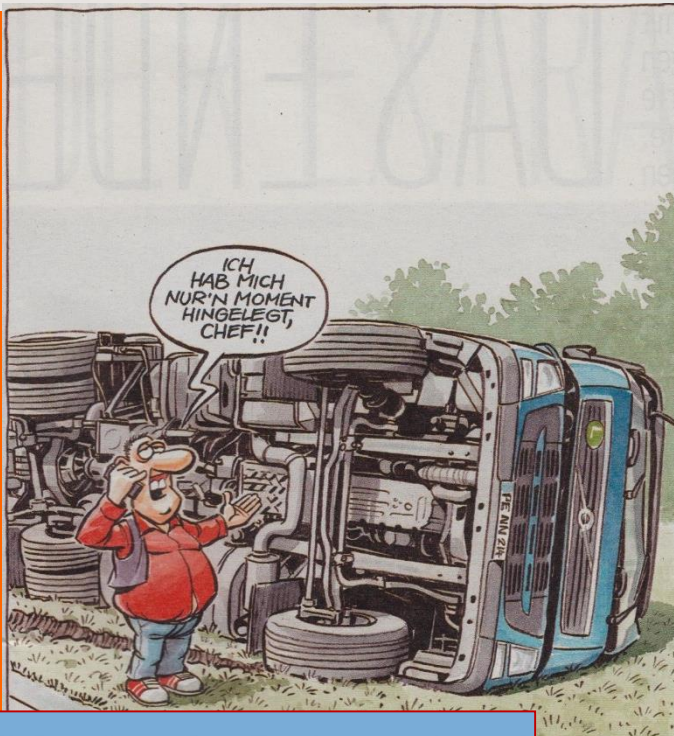


## Fahrschüler überfordert

WP 18.5.2018

Fahrlehrer schlagen Alarm

Hagen. Die Fahrlehrer schlagen Alarm: Jeder dritte junge Fahrschüler schafft die Fahrprüfungen nicht. Ein Grund für die hohe Durchfallquote liege im Wahrnehmungsdefizit der sogenannten Digital Natives. „Die jungen Bewerber sind weniger belastbar als ihre Eltern“, berichtet der Sauerländer Friedel Thiele, Vorsitzender des Fahrlehrer-Verbandes Westfalen, dieser Zeitung. Den Fahranfängern falle es zunehmend schwer, sich über einen längeren Zeitraum zu konzentrieren. Dümmer, so Thiele, seien die Prüflinge heutzutage nicht, die koordinativen Fähigkeiten hätten allerdings abgenommen. *pi/Interview Zeitgeschehen*



36



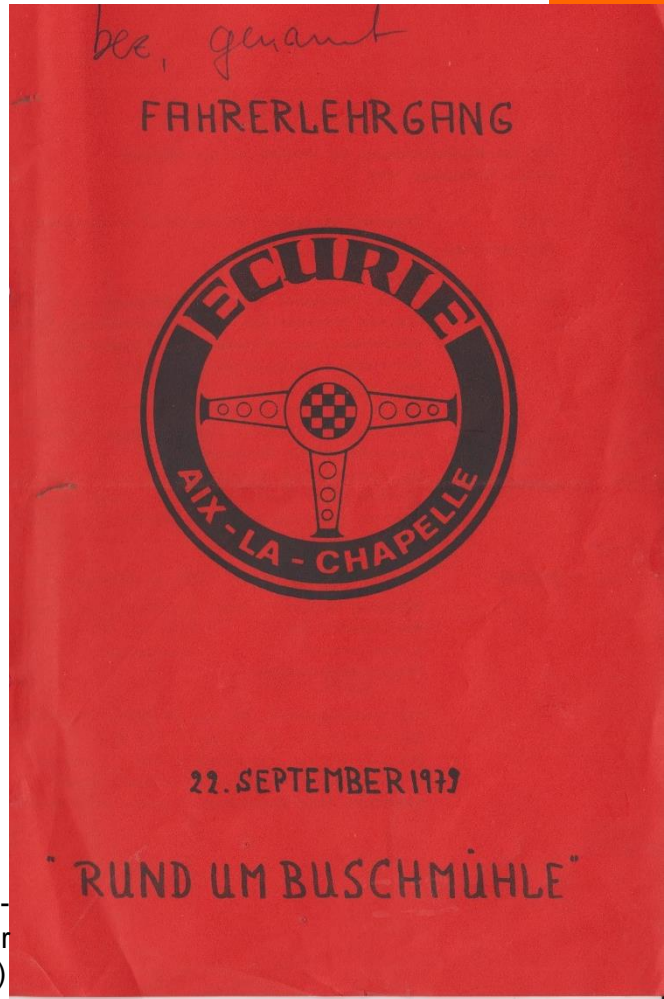
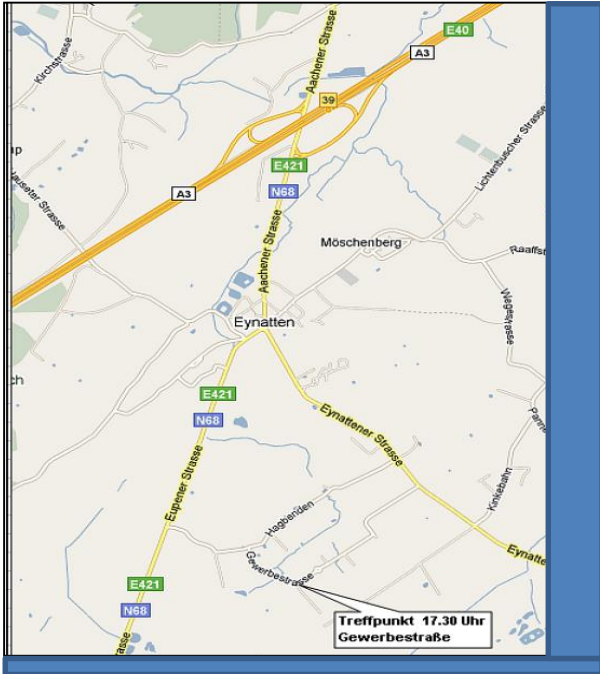
Auf YouTube gibt es ulkige Videos, die zeigen, wie Handy-Abhängige von Paten über die Straße geführt werden. In der chinesischen Millionenstadt Xi'an gibt es für Smartphone-User jetzt eine eigene Spur.



# Einladung zum Lichtschranken-Training / Fahrerlehrgang / Int. DMV-Rallye Aachen 13.-15.10.1978

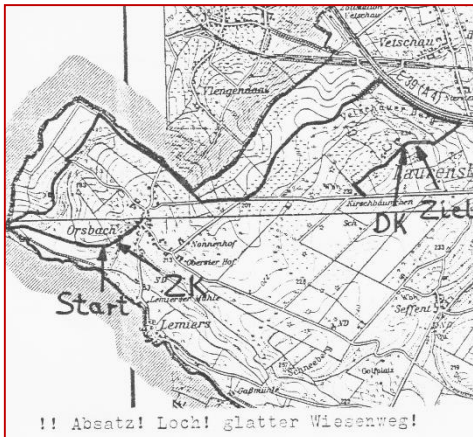


Bei Bedarf (Anmeldung!) werden am ersten Freitag des Monats ab April 2018  
**Lichtschrankenfahrten** geübt! Das A+O der WP's !!



R.: Den **Fahrerlehrgang** gibt's leider nicht mehr.  
Der wurde seinerzeit mit Harald Demuth und Michel Werner auf Schotter in Buschmühle durchgeführt. Buschmühle war über viele Jahre der Dreh- und Angelpunkt zahlreicher Orientierungsfahrten und unserer Rallyes (Rallye Aachen, später auch d. Rallye Düren-Aachen. (Veranst.gemeinsch.))

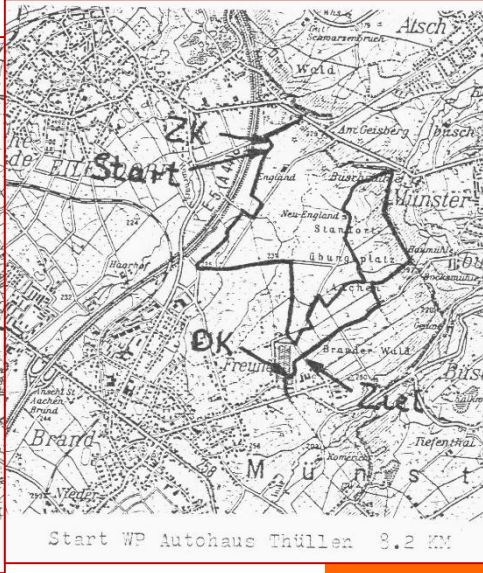
Dies sind die ersten 3 Bestzeitprüfungen – nur auf Aachener Stadtgebiet –, welche beim DM-Endlauf am 13.10.1978 gefahren wurden. Die WP Truppenübungsplatz **Buschmühle** verlief von Start bis Freund auf Stadtgebiet und wurde als letzte (18.WP) verkürzt entgegen gefahren. (Karten gescannt aus Original Streckenbuch). Insgesamt wurden die WP's, die bis nach Rheinland-Pfalz gingen, als die damals besten Strecken der DRM bezeichnet. Darauf waren wir sehr stolz.



WP 1 Vetschauer Berg 8,4 km

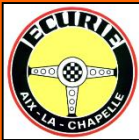


WP 2 Aachener Kreuz 5,9 km



WP 3 Buschmühle 8,2 km





# Rolf Döhring schreibt uns, Unten: Entdeckt im Luftfahrtmuseum Werningerode

Eigentlich hatte das Jahr recht hoffnungsvoll begonnen. Wie jedes Jahr diente die Messe in Maastricht als Einstimmung vor der ersten Nachtfahrt in Belgien. Mit Ronny als Co macht es dort immer Spass, er kennt scheint's jede Ecke. Danach folgten 2 Events mit Neulingen. Aber weder mein Auto noch ich sind zum „Stop, zurück, rechts ab-Nein, weiter zurück, jetzt links, oh nee...“ geeignet. Oldies wollen rollen. Aus Mangel an guten Beifahrern gehe ich mal davon aus, das Handtuch zu werfen. Es kann aber auch altersbedingt sein. Die Gründergeneration der Ecurie kommt allmählich in die Jahre.



Lichtblick 2018 war für mich die Adenau Classic mit Bernd Stein (s.Foto links am Ring mit Datsun 240). Wir wurden 4. in d. Klasse (statt 1. und 2. im GS) und waren sauer. Denn wir kassierten 150 Strafp. für 15 fehlende **grüne** Ortshinweisschilder, die jedoch auch für Flüsse und Soldatenfriedhöfe auf grünem Grund gelten sollten !

Zwischenzeitlich hatte ich aber einen Lancia Delta Integrale HF (185 PS 4WD, Bj 1990, s. Foto oben rechts) erworben, der seine Feuertaufe bei einer Fahrt nahe Düsseldorf hatte. Jetzt hoffe ich auf Schnee, möglichst ohne Salz. Da kann der Delta seine Krallen zeigen.

Ab Juni 2018 war dann erst einmal Schluss mit Autofahren. Ein Riss in der Netzhaut machte eine Not-OP nötig, eine 2. folgte 6 Wochen später. Pläne für 2019 ? Hoffnungslos, doch warten wir mal Maastricht ab.



O.L.: Jetcar 2.5 Zukunftsfahrzeug GmbH, 2,5 ltr Diesel/100 km, Bj 2002, 799 cm<sup>3</sup>, 41 PS, Preis 48000 €, Kunststoff-Karosserie. Man kann das Fahrzeug heute als E-Auto oder Diesel kaufen.

R.U.: Eine BMW R 12 Bj 1936. Sie wurde 1936 im Ostfeldzug eingesetzt und völlig zerschunden 1993 in der Ukraine anl. eines Hilfskonvois gefunden.





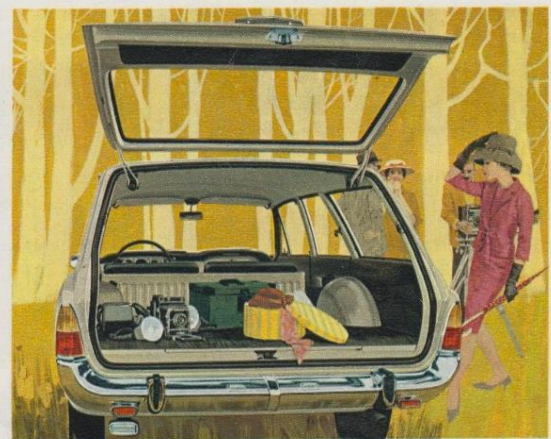
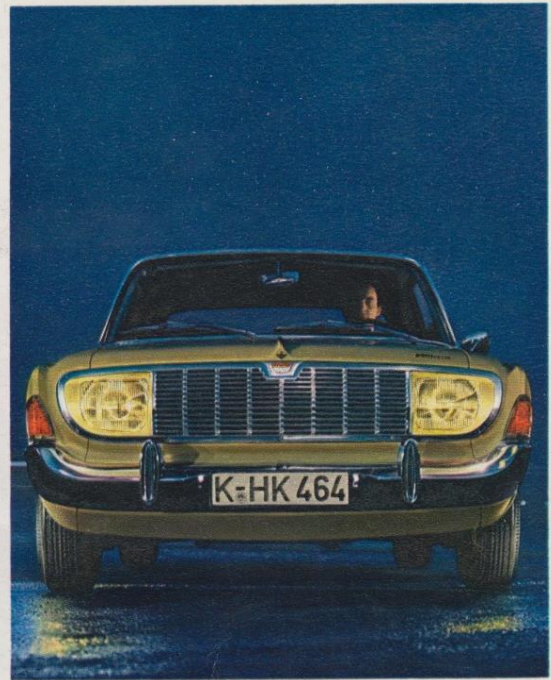
# Ford-Werbung für Taunus-Modelle

17M-20M P5 (Baujahr 1964 – 1967)

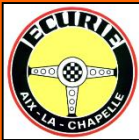


# FORD

Taunus 12M  
Taunus 17M  
Taunus 20M







# Die guten, alten Zeiten I



## Neue ECURIE-Erfolge in Nideggen

Aachen. — Zu der 120 km langen IX. DMV-Burgring-Nachtfahrt des MSC Burgring Nideggen gingen unter den insgesamt 146 Teilnehmern auch wieder vier Teams der Ecurie Aix-la-Chapelle an den Start. Der Startplatz in Huchem-Stammeln bei Düren bot ein imponantes Bild, als am Samstag die Fahrzeuge ab 16 Uhr in Minutenabstand auf die Strecke geschickt wurden. Diese Veranstaltung wurde als erster Meisterschaftslauf der DMV-Landesgruppe Niederrhein, der Interessens-Gemeinschaft Aachen und der Motorsport regional gewertet, so daß fast alle Spitzenfahrer aus NRW hier erschienen und nach der kurzen Winterpause mal wieder richtig Gas machten.

Die Teams der Ecurie Aix-la-Chapelle holten sich hier wertvolle Meisterschaftspunkte und belegten folgende Plätze: Klasse A (bis 1150 ccm): Platz 10 für Bodo Roesener/Ronny Dentzer auf Autobianchi A 112 Abarth. Das junge Nachwuchsteam Roland Reinehr/Rolf Spangenberg konnte hier bei starker Konkurrenz Platz 24 belegen. Klasse B (bis 1300 ccm): Karl von Hoegen/Dieter Schulte erzielten auf ihrem Fiat 128 Rallye mit null Fehlerpunkten den zweiten Platz und erreichten damit in der Gesamtwertung einen guten vierten Platz (hier entschied bei Punktegleichheit das ungünstigere Leistungsgewicht). Hans Münster mit Copilotin Reny Ollifsch führen auf Ford Escort und belegten Platz acht. Von 23 gestarteten Clubmannschaften belegte die Ecurie Aix-la-Chapelle den achten Platz.

O.L.: 15.2.1975

U.R.: 1977 machte die Rallye Aachen eine schöpferische Pause. Wir stellten dem Königreich der Niederlande für die Rallye Limburgia 2 komplette WP's (Orsbach Vetschaer Berg und Buschmühle) mit Genehmigung und voller Besetzung zur Verfügung.



AC Aggertal 14.Juni 1975: Roland Reinehr/Rolf Spangenberg

## 4 Ecurie-Teams starteten beim AC Aggertal

Der AC Aggertal veranstaltete seine 3. Orientierungsfahrt, die als Meisterschaftslauf für den ADAC — Gau Nordrhein — der IGSAN sowie den Rheinlandpokal gewertet wurde. Die Fahrt führte mit einer Streckenlänge von ca. 125 km durch den Rhein.-Berg. Kreis. Dabei galt es vier Zeitkontrollen und 40 Durchfahrtskontrollen ideal anzufahren.

In der Klasse 1150—1300 ccm gingen 24 Teams an den Start, darunter drei Teams der Ecurie. Hierbei konnte das Ecurie-Nachwuchsteam Roland Reinehr—Rolf Spangenberg mit nur einer fehlenden Kontrolle und Null-Strafpunkten in der Zeit einen hervorragenden 7. Platz in der Klasse belegen.

Charly von Hoegen-Dieter Schulte belegten mit dem gleichen Ergebnis den 8. Platz in der Klasse. Hans Münster mit Copilotin Irene Ollifsch belegten nach hartem Kampf mit Null-Strafpunkten den 4. Platz in der gleichen Klasse. H. J. Hoersch mit Gastbeifahrer G. Ottenburger vom MSC Heiligenhaus konnten in der Klasse über 1600 ccm einen guten Platz im Mittelfeld belegen.

## Werkteams am Start

1977

AACHEN. — Erstmals in diesem Jahr tritt die Ecurie Aix-la-Chapelle als Mitveranstalter der Limburgia-Rallye auf. Diese internationale Motorsportveranstaltung am Wochenende ist ein Lauf zur niederländischen und belgischen Rallyemeisterschaft und zählt darüber hinaus zum West-Euro-Cup.

Gestartet wird die Rallye am Samstag, 20. August, um 17 Uhr in Venlo. Der deutsche Streckenteil wird erst am frühen Sonntagmorgen erreicht. Ab 7 Uhr werden in Orsbach die ersten Teilnehmer erwartet. Es geht dann weiter nach Stolberg zum Truppenübungsplatz, wo die nächste Wertungsprüfung stattfindet. Die Zuschauer werden gebeten, auch im Interesse der eigenen Sicherheit den Anweisungen der Sicherungsposten uneingeschränkt Folge zu leisten.

Der Gedanke einer über die Grenzen hinausreichenden Verständigung mit unseren niederländischen und belgischen Nachbarn sowie der Kontakt mit gleichgesinnten Sportlern bewog die Ecurie zu diesem Schritt. Damit dürfte die Limburgia-Rallye wohl die einzige Veranstaltung dieses Jahres sein, die von drei Clubs verschiedener Nationalität organisiert wird.

Aber auch auf sportlichem Sektor verspricht die Rallye Außergewöhnliches. So haben schon Werkteams mit Weltklasse-Fahrern wie Stig Blomqvist (Schweden) und Tony Pond (England) ihre Teilnahme angekündigt. Außerdem wird wie auch in den vergangenen Jahren ein großer Teil der deutschen Rallye-Elite an den Start gehen. Favorisiert sind natürlich die niederländischen und belgischen Spitzenteams aufgrund ihrer guten Streckenkenntnisse im Grenzgebiet.



# Die guten alten Zeiten II –

Fotos von Heribert Cramer



1974: 2 Rallies mit Tino Schunk in Bad Kreuznach und Lingen. Links auf der Heimfahrt auf dem Parkplatz an der Moselbrücke. Slopi erklärt, wie schnell er wieder war und warum er nicht gewonnen hat!

O.l.: v.l.n.r.: Heribert Cramer, Carlo Hansen als Co von Gerd Slopianka u.: v.l.n.r.: Tino, Heribert Cramer, Slopi, Slopi fuhr damals einen „Tuffi“-BMW 1602 Gr.2

## Saisonaufakt der Orientierungsfahrten

Aachen. — Kürzlich führte die SG-Wiehlthal ihre diesjährige

Orientierungsfahrt durch, an der auch vier Teams der Ecurie Aix-La-Chapelle teilnahmen.

Das Team H. Münster / Irene Ollfisch konnte den sechsten Platz in der Klasse 1300-1600 ccm auf Opel Ascona belegen. Einen überraschend guten vierten Platz belegten Reinehr/Spangenberg auf ihrem neu erstandenen Rallye Kadett in der Klasse 1600-2000 ccm von über 40 Teilnehmern in der Klasse. Die Teams Ollfisch/Schulte und Wanzen/Wolters konnten sich ebenfalls in ihrer Klasse behaupten. Bei der Siegerehrung der DMV-Landesgruppe Niederrhein in der Burg Nideggen wurde Ronny Dentzer (Ecurie) vom Wagenreferenten des DMV, Dr. David, für den Gewinn der Landesgruppenmeisterschaft ausgezeichnet. Unser Foto zeigt Dr. David (links) und Ronny Dentzer (rechts).



L u.R: AN 31.1.1976  
L: Wer ist das so jung und schön ?

## Ecurie-Teams wieder mit guten Ergebnissen

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

★

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

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





Geschichte: Wertpapierclub bis 2001 gab es auch mal (Walters Hobby). Und „Matthü“, Ecurie beim EM-Lauf Boucle 1979. Tradition in Spa: Lagerfeuer an einer WP, wenn kein Service wie hier gebraucht wurde.

### Statistik

|                             | 31.12.00         | 31.12.01         | 31.12.01         | Datum Auflös. |
|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|---------------|
|                             |                  | DM               | €                | €             |
| <b>Bestandsaufnahme</b>     |                  |                  |                  |               |
| Kontostand Giro             | 7.124,89         | 11.671,20        | 5.967,38         | 16.972,00     |
| Aktienbestand               | 28.780,58        | 31.741,07        | 16.228,95        |               |
| <b>Clubvermögen</b>         | <b>35.905,47</b> | <b>43.412,27</b> | <b>22.196,33</b> |               |
| <b>Beiträge</b>             |                  |                  |                  |               |
| je Mitglied / lfd. Jahr     | 360,00           | 360,00           | 184,07           | 168,00        |
| Gesamt / lfd. Jahr          | 2.160,00         | 2.160,00         | 1.104,39         | 1.012,00      |
| je Mitglied / seit Gründung | 8.460,00         | 8.820,00         | 4.509,59         | 4.671,00      |
| Gesamt / seit Gründung      | 58.500,00        | 60.660,00        | 31.014,97        | 32.022,00     |
| <b>Ausschüttung</b>         |                  |                  |                  |               |
| je Mitglied / lfd. Jahr     | keine            | keine            | keine            | 2.821,00      |
| je Mitglied / seit Gründung | 5.500,00         | 5.500,00         | 2.812,11         | 5.641,00      |
| Gesamt / lfd. Jahr          | keine            | keine            | keine            | 16.972,00     |
| Gesamt / seit Gründung      | 38.200,00        | 38.200,00        | 19.531,35        | 36.500,00     |
| GuV-Rechnung je Mitglied    |                  |                  |                  |               |

### Infozeile zum Auflösungsstag

Unser Club hat seit Juli 1977 bestanden. Zum Auflösungszeitpunkt waren wir 6 Mitglieder und zwar Ronny Dentzer, Hubert Decker, Michael Winnen, Elmar und Th. Hans Münster und Walter Hörber. Alles geht einmal zu Ende. So sind wir leider aufgrund gesetzlicher Änderungen gezwungen unseren Wertpapierclub aufzulösen. Es wäre trotzdem schön, wenn wir uns zu einem gemeinsamen Essen ein treffen könnten.

Bitte ruft mich an und teilt mir mit wie ich jedem Einzelnen den Restbetrag zukommen lassen kann.

Vielen Dank an Alle für das Vertrauen, das Ihr über die ganzen Jahre mir gebracht habt. Selbstverständlich liegen alle Unterlagen zur Einsicht bereit.

Also, ich höre von Euch



Vier Aachener Rallye-Experten sind dabei: Rolf Spangenberg, Roland Reinehr, Udo Dackweiler und Manfred Herrmann (von links). (Foto:Reinehr)

## Ein Lauf zur Rallye-EM in Spa

### Zwei Aachener Teams am Start bei den „Boucles“

Aachen. – Im grenznahen belgischen Spa findet an diesem Wochenende eine attraktive Motorsport-Veranstaltung statt: Die „Boucles de Spa“, ein Lauf zur Rallye-Europameisterschaft. Die Strecke führt über 1000 km. Davon sind ca. 350 km Wertungsprüfungen, in denen die Teams ihr fahrerisches Können unter Beweis stellen müssen. Der Start der 36 Stunden dauernden Rallye erfolgt am Freitag (2. Februar) um 20 Uhr.

Neben zahlreichen in- und ausländischen Spitzenteams, u. a. dem deutschen Rallye-meister Reinhard Hainbach auf Ford Escort, Jochi Kleint und Walter Smolej auf Opel Kadett sowie dem belgischen Lokal-

matador „Didi“ auf Fiat 131 Abarth, werden zwei Teams der Ecurie Aix-la-Chapelle an den Start gehen. In der Klasse bis 1300 ccm starten das Team Herrmann/Dackweiler auf einem Renault R5 Gruppe 2, und in der Klasse von 1600 bis 2000 ccm das Team Reinehr/Spangenberg auf einem Gruppe-2-Ascona.

Beide Teams steht während der Veranstaltung eine ca. 10köpfige Service-Mannschaft zur Verfügung, die die Fahrzeuge, aber auch Fahrer und Beifahrer, betreuen wird. Da beide Teams keine Unterstützung durch Sponsor-Firmen erhalten, bleibt zu hoffen, daß sich der große finanzielle und technische Aufwand durch eine gute Placierung auszahlt.

## SPORTLER IM Gespräch



HEUTE:

M. Schnitzler

## „Das Auto fordert die volle Konzentration“

Wer mit 60 Jahren am liebsten 'mal ein, zwei Gänge zurückschaltet, der gehört gemeinhin zum alten Eisen. Nicht jedoch Matthias Schnitzler. In seinem Fall ist das Zurückschalten nämlich wörtlich zu verstehen und hat deshalb nichts mit Gemächlichkeit zu tun. Im Gegenteil: Wenn der Aachener von seinem Co-Piloten Rolf Spangenberg das Zauberwörtchen „voll“ hört, dann gibt er seinem Wagen die Sporen. Dann scheint's, als wolle sein betagter, doch technisch und optisch einwandfreier Rallye-Golf GTI die Losung des Heckaufklebers wahr machen: „Von 0 auf 100 km/h – kein Problem in sechs Sekunden“.

Bei der Rallye-Serie um den Rheinlandpokal hatten die beiden Aachener Hobby-Piloten jedenfalls eine Menge „Nachfahren“, die sich Gedanken über den pechschwarzen Golf und seinen pinkfarbenen Aufkleber machen konnten. Denn nach sieben Rennen lagen die beiden dank konstant guter Plazierungen in der Endabrechnung mit Abstand auf Platz 1. Gefahren wurde im Viereck zwischen Kamp-Lintfort, Bitburg, Olpe und Altenkirchen.

„Die Erfahrung macht's“, benennt Matthias Schnitzler mit einem Wort ein doppeltes Plus als Grund für den Erfolg. Die Erfahrung als einzelner sowie die in vier Jahren sauber eingeschliffene Arbeitsteilung zwischen ihm und seinem Beifahrer im Cockpit waren Gold wert. Und

das ist nicht zu unterschätzen, denn Rallye-Fahren ist Vertrauenssache: „Wir verlassen uns voll und ganz auf unsere Aufzeichnungen. Wenn Rolf ‚voll‘ vorliest, dann gibt's kein Wenn und Aber. Hat man da Vorbehalte, dann fährt man gerade bei den kurzen Renndistanzen ewig hinterher“, erläutert der Routinier, der sich keineswegs mit einem bloßen „Dabeisein ist alles“ trösten könnte: „Das würde mir keinen Spaß machen.“

Außerdem stünden Aufwand und Erfolg nicht im rechten Verhältnis: Etwa alle 5000 Kilometer gönnt der Transportunternehmer seinem zehnjährigen „Weggefährten“ einen neuen Motor. Allerdings bedarf es einer Spezialbehandlung, um aus der 1,6-Liter-Maschine rund 150 Pferdestärken herauszukitzeln. „Abgesehen vom Motortuning, erledigen wir alle Arbeiten in Eigenregie“, weiß der in Aachen-Hahn wohnende Schnitzler, an welcher Stelle getrost gespart werden darf. Dennoch hat ihn seine Leidenschaft seit Mitte der 70er Jahre schon ein kleines Vermögen gekostet.

Der Fahrspaß auf Schotter und Asphalt war ihm jedoch jede Mark wert. Matthias Schnitzler, der als Berufskraftfahrer seit 1947 fast 5 Millionen Kilometer abgespult und abseits der Rennstrecke noch keinen Unfall gebaut hat: „Ich liebe die Gratwanderung im Grenzbereich des Wagens. Da steht man von Sekunde zu Sekunde vor neuen Entscheidungen.“ Josef Kreutzer

R.: Ein unvergessener Motorsportler der Region, der jahrzehntelange Geschichte schrieb: Matthias Schnitzler mit seinem Golf GTI. Den GTI gibt es heute noch bei Hemut Spangenberg, der ihn für langjährige treue Dienste bekam, in Ehren hielt und auch weiterentwickelte zu einem der schnellsten Golf I in Deutschland.



# Die guten alten Zeiten IV



Ausgabe 7 – Mittwoch, 16. Februar 1994 – Seite 10



Mathias Schnitzler und Rolf Spangenberg

## Sieg im Rheinlandpokal

Hahn. Das Rallye-Team Mathias Schnitzler/ Rolf Spangenberg aus Hahn gewannen in der Saison 91 den Rheinlandpokal, den sie jetzt in einer Feierstunde in Empfang nehmen konnten.

Bei den sieben Rallyes zum Rheinlandpokal schaffte das Te-

am zwar keinen Gesamtsieg doch, platzierte man sich immer unter die ersten drei Teams. Bei der Internationalen Westfalen-Lippe Rallye, die man als Leistungstest bestritt, belegten die Motorsportler den zweiten Platz in der Klasse. Die Leistung des Fahrers ist

noch höher zu bewerten, wenn man weiß, daß dieser runde 60 Jahre ist und seit 25 Jahren aktiv Motorsport betreibt. In diesem Jahr wollen die Motorsportler den Rheinlandpokal verteidigen und den ADAC-Gaupokal nach Hahn holen.

## Traditionelle Meisterehrung

Eilendorf. — Der ADAC Nordrhein ehrte jetzt wieder die erfolgreichsten Motorsportler. Auf diese Weise bekam Walter Wagemann (l.) vom MSC Eilendorf die höchste Auszeichnung, die der ADAC für sportliche Organisation zu vergeben hat — die Ewald-Kroth-Medaille in Gold mit Kranz. Zum anderen wurde er Pokalsieger in der Meisterschaft des ADAC-Nordrhein in der Sparte Turniersport. Des weiteren errang sein Ortsclub die Mannschaftsmeisterschaft im Turniersport. Rolf Spangenberg aus Aachen (r.) wurde das ADAC-Sportabzeichen in Gold verliehen.



Die Gesamtsieger der Orientierungsfahrt, Bodo Rösener/Ronni Dentzer von Ecurie Aix-la-Chapelle, bei einer Sonderprüfung in den Hastenrather Kalkwerken. Foto: D. Steffens

## Ecurie Aix-la-Chapelle auf Erfolgskurs in der Eifel

Einzel- und Mannschaftssieger bei der 120-Kilometer-Fahrt

Walheim. — Bei dem vom Grenzland-Motor-Club Walheim durchgeführten 9. GMC-Eifelkurs war Ecurie Aix-la-Chapelle der große Sieger. Mit dem Team Bodo Rösener/Ronni Dentzer wurde der Gesamtsieger gestellt, der Mannschaftssieg ging ebenfalls an Ecurie vor dem Auto-Club Burg Stolberg und dem Motorsport-Club Aldenhoven.

Beim 9. GMC-Eifelkurs mußten 120 Kilometer durch Stadt und Landkreis Aachen bewältigt, dabei 59 Kontrollstellen angefahren und sechs Wertungsprüfungen durchfahren werden. Alle Wertungsprüfungen waren abgesichert durch den Auto-Funkclub Grenzland und die Johanniter-Unfallhilfe. Die Fahrt wurde gewertet für die DMV-Meisterschaft, Landesgruppe Niederrhein, und die Meisterschaft der IG Aachen. Am Start waren 51 Teams und zehn Clubmannschaften. Die Ergebnisse in den einzelnen Klassen: Klasse 1 (bis 1150 ccm): 1. und Gesamtsieger: Bodo Rösener/Ronni Dentzer auf

Autobianchi, 49,1 Fehlerpunkte; 2. Plum/Harperscheid (AC Burg Stolberg) auf Opel Kadett, 93,5 Punkte; 3. Rolf Pompejus/Willy Willms (RT Nordeifel) auf Fiat 128, 113,3 Punkte. Klasse 2 (bis 1300 ccm): 1. Helmut Jahnke/Dieter Piehl (AC Burg Stolberg) auf Simca Sport, 55,4 Punkte; 2. Alexander Simon/Uwe Debetz (PSV Aachen) auf VW 1300, 82 Punkte; 3. Wolfgang Hessel/Klaus Maaßen (Scuderia Roda), 121,3 Punkte.

Klasse 3 (bis 1600 ccm): 1. F. J. Schumacher/Willy Wassong (Langerwehe) auf VW 1600, 101,7 Punkte; 2. Hubert Decker/Michael Winnen (Ecurie), 104,5 Punkte; 3. Hans Münster/Reni Ollfisch (Ecurie) auf Ascona 1600, 114 Punkte. Klasse 4 (über 1600 ccm): 1. Roland Reinehr/Rolf Spangenberg (Ecurie) auf Opel Kadett 1900, 53,1 Punkte; 2. Hans Werner Lorenz/Horst Peterleit (FSV Aachen) auf Kadett GTE, 93,5 Punkte; 3. Richard Kronen/Alfred Beifel (AC Burg Stolberg) auf Ascona 1900, 102,5 Punkte.



## Ecurie-Fahrer klar in Front

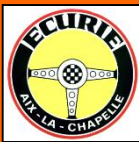
Bei der Orientierungsfahrt des RT Nord-eifel unterstrich die Ecurie Aix-La-Chapelle erneut ihre Favoritenrolle. Folgende Plazierungen wurden von den Ecurie-Teams nach der 120 km langen Fahrt mit drei Wertungsprüfungen erreicht;

Klasse 2: Hoppe/Dentzer auf Ford Escort Platz 3, Becker/von Hoegen, Opel Platz 4, Wantzen/Wolters, NSU Platz 5; Klasse 3: Decker/Schulz (MSC Mausbach) auf Alfa Platz 1, Münster/Ollfisch, Opel Platz 5; Klasse 4: Reinehr/Spangenberg, Opel Platz 5.

Die Plazierungen der drei besten Ecurie-Teams reichten gegenüber der Konkurrenz zu einem klaren Mannschaftssieg.

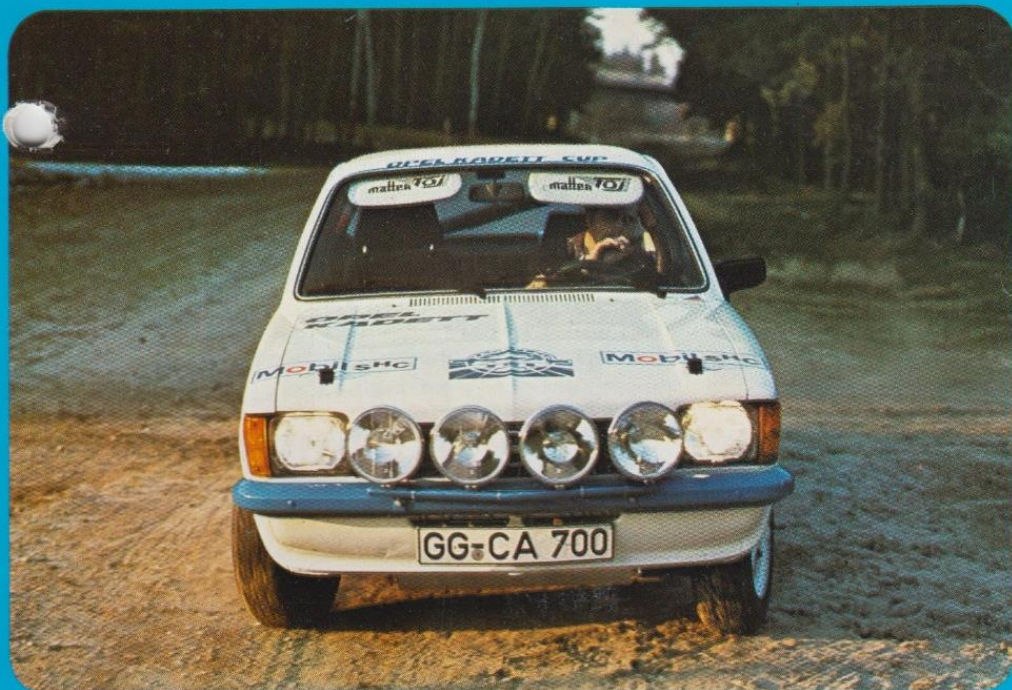
Am kommenden Wochenende wird die Mannschaft der Ecurie Aix-La-Chapelle beim Igsan-DP-Lauf in Wesel an den Start gehen, um Punkte für die Igsan-Meisterschaft zu sammeln.





Der Kadett-Cup wurde mit den 1200er C-Kadetten, später auch dem D-Kadett 1300 ausgetragen. In den Zeiten des Kadett Cups gab es oft 50 oder mehr ziemlich identische Autos in der 1,3 ltr- Klasse Gr. 1 oder mehr. Da war was los ! Es waren kleine Änderungen an Fahrwerk und Verstärkungen erlaubt, ansonsten Serienfahrzeuge mit max 70 PS. Original-Ausschreibung kann bei Miwi angefordert werden.

# Ausschreibung OPEL KADETT CUP 1979 um die **Mobil-Trophies**



U: vlnr: Reinehr/Spangenberg; alles 1979 Kadett-Cup: Westafeln-Lippe 11.3.; Hessen-Rallye; Hunsrück



Und  
Tschüss !