



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

XII 2019



ECURIE INFO



Ecurie Quo vadis post 50 ?



Inhaltsverzeichnis

Seite	Thema
1 - 2	Titelseite: Nachwuchs + Kirsche bei der Hagen-Classic + Inhaltsverzeichnis
3	Editorial
4	Impressum und Titelbild
5	Vorstand
Sport / Verschiedenes	
6	Sportjahr Kirsche I
7	Sportjahr Kirsche II
8	Die kniffligsten Kurven am Ring
9 - 13	22.Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen + 9.Int. Ausfahrt 2019
14 + 15	Aktuelles: Klima und Oldi + Kritik an FIA
16	FEV + Oldi
17	MIWIs Rallyesaison 2019
18	Aus MIWIs Kramkiste: ONS-Mitteilung Titelbild 1/1971
19	ECC Siegerehrung Gut Schwarzenbruch 16.11.2019
20	In Memoriam Niki Lauda
21	DKW u. Celica Gr.B Waldegård
Verschiedenes	
22 - 23	Blick in die Zukunft
24	Präses' Sportjahr 2019
25 + 26	Für Euch entdeckt + Am Rande unterwegs
27 - 30	In Memoriam Hanno Menne anl. post 50
31	Für Euch gelesen + Louwman-Museum Den Haag
32	BMW Alpina 1971
33	Heinz Kottmann-Story
34	Clubmeisterschaft 2019 u. Termine 2020
35	Witzig u. mehr
36	Witzig
37	Lichtschrankenübung u. mehr
38	Rolf Döhring schreibt uns
39	Ecurie quo vadis post 50 ?
40 - 41	Die guten alten Zeiten
42	In memoriam Gernot Kretschmer
43	Feuerfest Rallyesport 1973 mit Tino
44	Rückseite Opel Commodore



Liebe Ecurieler und Freunde, liebe Leser,

willkommen auf den Seiten des 12. Ecurie-Infos in Folge in dieser Form seit 2008. - Das Jahr 2019 stand noch immer unter dem Stern des 50-jährigen Bestehens der Ecurie. Wir erinnern uns: 1969 wurde der Verein offiziell im Vereinsregister eingetragen.

2018 gab es bereits eine opulente und gebührende Jubiläumsfeier im Burtscheider Kurgarten mit Clubfahrt unter großem Einsatz vor allem des Präsidenten, was vielleicht nicht genügend gewürdigt wurde und immer als so selbstverständlich hingenommen wird. Wir sagen hier mal Danke an die Adresse von Rainer Keuser neben allen ehrenamtlich tätigen Mitgliedern und Helfern.

Und eins ist auch klar: **Gibt es keine Veranstaltungen mehr zu organisieren, dann gibt es auch keine Ecurie mehr.** Gänzlicher sozialer Zusammenhalt würde verloren gehen.

Und 2019 dann die traditionelle Oldi-Rallye. Wieder Arbeit. Aber gelungen. Aber was kommt 2020 ? Die alte Garde dankt so langsam ab. Waldi und Karl haben sich mit der 7 vor Komma aus dem Vorstand zurückgezogen. Deshalb stelle ich die neueste Ausgabe unter das Motto „**Ecurie quo vadis post 50 ?**“ mit **einem Fragezeichen und einem ernstem Ausrufezeichen !**

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 nett, wenn Ihr durch Zusendung von Fotos und Text sowie Leserbriefen zum Inhalt beitragen könnte ... Für die erhaltenen Beiträge vielen Dank. Insbesondere auch Dank an **Clarissa Kretschmer**, welche mir ein Fotoalbum von unserem Gründungspräsidenten Gernot zur Verfügung gestellt hat. Des Weiteren möchte ich im Namen aller Mitglieder auch mal dem **Vorstand** für den vergangenen Einsatz danken. Ebenso geht auch der Dank des Vorstandes an alle Helfer.

Viel Spaß beim Lesen.
Euer **MIWI (Red.)** im Januar 2020





Impressum und Titelbild

Herausgeber & Redaktion

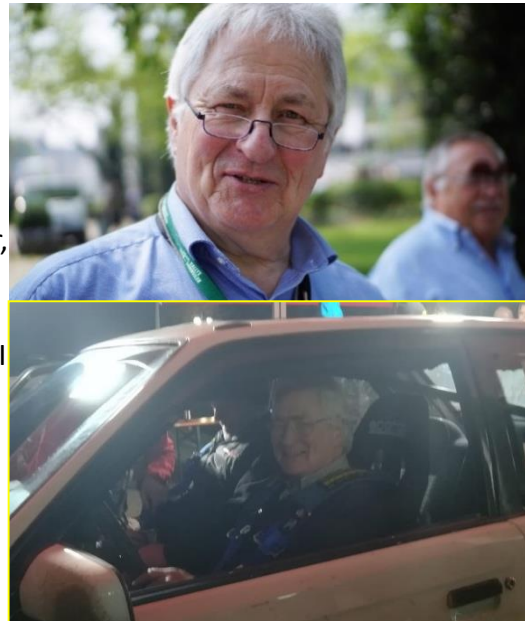
ECURI Aix-la-Chapelle e.V. DMV, Aachen
(Gegr. 1.4.1968, eingetr. als e.V. 1969)

Michael Winnen, Schultenhardtstr. 11,
58093 Hagen, eMail: michael.winnen@gmx.de

Beiträge und Fotos durch: Rolf Döhning, Rainer Keuser,
Kirsche, Clarissa Kretschmer, M.Krupke, Martin
Landrock, Hans Lautermann, Hermann Leon, Hans
Münster, Rolf Spangenberg, Bernhard Stein, Tino, MIWI

Gestaltung+Layout: Lothar Winnen, MIWI

Druck: Michael Winnen, Hagen
durch WirMachenDruck.de



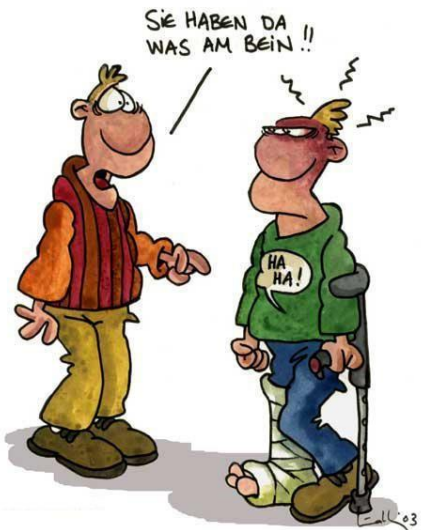
Das Ecurie-Info ist eine Dokumentation über
Aktivitäten und Vergangenes. Es soll den Leser
erfreuen und ist ideell wertvoll. Das Club-Info
erscheint kostenlos für Mitglieder, zukünftige
Mitglieder und Sponsoren. Gegen eine freiwillige
Zahlung des Selbstkostenpreises von 10 € ist das
Club-Info auch für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

Persönlich war mein Jahr etwas verkorkst. Zuletzt
habe ich mir beim Entsaften von meinen
Rotwein-Trauben eine Verbrühung (s. Bild rechts)
zugezogen mit der Folge einer OP und eines 8-tägigen
Krankenhausaufenthalts. Ich hoffe trotzdem,
wieder ein ansprechendes Heft für Euch erstellt zu haben.

Viel Spaß beim Lesen und Blättern.

Euer MIWI

Bisher erschienen: Ecurie-Info I-XI in dieser Form
ab 2008 mit den Mottos: **Alt trifft neu, gestern und heute, conservare, transportare,
Honorare, Legare, Curare, Navigare, reparare, jubilare, Pro sit Ecurie 50,**



Mehr Cartoons unter:
www.rippenspreizer.com

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. Unser heutiges Ecurie-Logo wurde vor
50 Jahren mit viel Mühe so gewählt wie es heute noch aussieht.



In allen Versicherungsfragen anrufen: Agentur Jörn Heiliger 0241 9039900

Vorstand 2019/2020



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

Jugendwart: vakant

Gesch.f.: Martin Landrock
Oppenhoffallee 133 b
52066 Aachen
Tel. +49 (0)151 1577796
martin.landrock@icloud.com oder
orga@ecurie-aachen.de

Sportleiter: Hans Lautermann
h.lautermann@gmx.de

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

Schriftführer: Max Kirschbaum
max.kirschbaum@yahoo.de

Homepage: Thomas Oberle
redaktion-ecurie@thomasoberle.net

Hans Lautermann leitet die sportlichen Geschicke



Das Motto v. Präses, auf seine Art



Martin Landrock macht sich viele Gedanken zur Ecurie, sogar in der Freistadt Christiana in Kopenhagen;)

Der Vorstand möchte sich bei allen ehrenamtlichen Helfern, die im Jahre 2019 bei vielen Einsätzen geholfen haben, bedanken.

Wir wünschen allen Mitgliedern, Helfern, Sponsoren und Gleichgesinnten für 2020 Gesundheit und viel Spaß beim Sport mit 2 oder 4 Rädern (ganz gleich, ob alt oder neuzeitlich).

Und bitte merkt euch Sonntag, den 28.6.2020 bereits vor!
(Neuer Startort Tivoli !)

Links: Die Verabschiedung von Karl (L.) durch Präses Rainer Keuser (M.) und Martin Landrock (R.) nach langjährigem

Vorstandsamt, bei der



Karl wird aus dem Vorstand verabschiedet





Sportjahr 2019 Kirsche I

Hans-Jürgen Kirschbaum ist einer der aktivsten Motorsportler in der Ecurie.

Seit einem Jahr hat er sich auch als **Co von Johannes Deeke** mit einem BMW 2002 ti auf die Rallyepisten begeben. Vor oder nach dem Feld einer 200er-Rallye mit 35 WP-km oder auch 70 km WP können sich die Retro-Teams mit ihren historischen Rallye-Fahrzeugen austoben, allerdings nicht auf Bestzeit, sondern auf Sollzeit. Das führt meistens dazu, daß die Teilnehmer am Ende der WP vor dem gelben WP-Ende-Schild ihre Zeit abwarten, um dann möglichst mit „Null“ über das Ziel zu fahren. Bummeln geht allerdings nicht. Den Zuschauern wird auch hierbei etwas geboten. Die Sicherheitsvorschriften sind dafür gegenüber den Feuerfest-Fahrern locker: keine Vorschrift für feuerfeste Unterwäsche, kein HANS, ein FIA-abgelaufener FF-Overall tut's auch, kein Helm nach FIA-Vorschrift, keine Hosenträgergurte, keine FIA-Sitze mit gültigem Datum. - Aber die Autos befinden sich im echten Rallye-Zustand und sind meist liebevoll hergerichtet. Sein Fahrer Johannes war schon vor 40 Jahren ein ordentlicher Quertreiber und der Redaktion noch wohl bekannt.

Aber das ist Kirsche nicht genug: Vor einem Jahr ließ er sich im **DMV zum Oldtimer-Fachreferent** wählen und avancierte zum **2.Vorsitzenden in der DMV-Landesgruppe Niederrhein**. Und er mischt die Truppe ganz schön auf. Hoffentlich ! Denn das brauchen wir auch. **Sein Bericht folgt auf S. 7**



L.o.: Deeke/ H.-J. Kirschbaum
im BMW 2002 ti auf einer
Retro-Rallye,
R.: GS mit Kranz, Westfälische
Herbstfahrt auf BMW 730
Kirsche/Hartmut Sohn
U.: Kirsche / Peter Tutrup
(Herne) Im T2-Bus bei der
Ruhrgebiet Classic



Sportjahr Kirsche II



Es war eine wechselvolle Saison. Ich mußte mit sechs verschiedenen Beifahrern fahren und selber bei zwei weiteren als Beifahrer meinen Dienst tun. Das Ganze wurde auch noch mit sechs verschiedenen Fahrzeugen gefahren. Das so keine besonders guten Ergebnisse heraus kommen können, liegt auf der Hand. Los ging es mit den Retro-Rallyes mit Fahrer **Johannes Deeke** auf einem BMW 2002 ti. Wir haben 11 Veranstaltungen gefahren. Dabei erreichten wir einen Gesamtsieg und einen Gesamt zweiten Platz. Leider gab es auch zwei Ausfälle. Hier hatten wir auch mit der Zeitmessung zu kämpfen. Bei einigen Veranstaltungen haben die Zeiten hinten und vorne nicht gestimmt.

Ein weiteres Mal durfte ich als Beifahrer **Dr. Tiggemann** auf dem MB 170SD navigieren. Hier kam ein 1. Platz heraus.

Bei der Veranstaltung des MSC-Bork bin ich mangels Beifahrer sogar alleine gefahren. Hier sprang ein 6. Platz heraus. Die restlichen Veranstaltungen wechselten sich die Beifahrer ab. Die Ergebnisse waren dementsprechend. Gerade mal 2 Gesamtsiege und sechsmal unter den ersten drei.

Der schönste Sieg kam bei der Westfälischen Herbstfahrt. Es war die erste Veranstaltung auf meinem BMW 730i in diesem Jahr. Dementsprechend waren die GLP-Zeiten freitags unterirdisch. Dank meines Beifahrers **Hartmut Sohn** blieben wir in der Orientierung fehlerfrei und mit deutlich besseren Zeiten am Samstag sicherten wir uns den Sieg.

Zum Einsatz kamen in diesem Jahr: BMW 2002 ti, BMW-Isetta, Opel-Manta A, VW T2b Westfalia, BMW 730i. Immerhin erreichte ich in der DMV-Classic-Meisterschaft Platz 6 als bester Fahrer der Ecurie. Wenigstens ein kleiner Bonus. H.-J. Kirschbaum

L: Kirsche / Peter Tutrup (Herne) im T2 Westfalia bei der Bad Sassendorf Classic

U: Kirsche / Peter Tutrup (Herne) im BMW 730 i bei der Westfälischen Herbstfahrt des MSC Herford (GS)



FAHRKULTUR 90 Jahre Nürburgring

Die 9 kniffligsten Kurven

Wehrseifen Die drei Rechtskurven davor sind nicht einzusehen. Man merkt erst spät, ob die Linie vor dem scharfen Linksknick tatsächlich „stimmt“.

Adenauer Forst Mehrere Linien sind möglich, dennoch ist Vorsicht geboten. Schnitzer in der Fuchsröhre haben spätestens da oben unguete Folgen.

Aremberg Muss hart abgebremst werden nach der Tempo-Orgie Schwedenkreuz. Der Scheitelpunkt liegt weit hinten, dann viel Schwung für die Fuchsröhre aufbauen.

Ex-Mühle Nicht zu früh einlenken, weil die Kurve zumacht - um möglichst viel Schwung in die folgende Bergauf-Passage mitzunehmen.

Pflanzgarten Auch beim Publikum sehr beliebt, da sich hier die Schwierigkeiten bündeln und frühe Fehler rächen. Einer davon: nicht 30 Meter vor dem Sprunghügel zu bremsen, das Auto damit zu stabilisieren und nach dem Aufsetzen noch einmal kurz zu verzögern.

Flugplatz Heikel, da das Auto auf der Kuppe leicht wird und man noch keinen Blick auf die beiden folgenden Rechtskurven, mithin auf die Ideallinie, hat.

Hatzenbach Nur scheinbar harmlos, kurz bergab, dann rechts, links, rechts, links ohne die Möglichkeit, zwischendurch einen Schnitzer auf einem geraden Stück zu korrigieren.

Antoniusbuche Schneller Linksknick am Ende der Döttinger Höhe, im Prinzip voll zu fahren (311 km/h im Porsche 918), aber mit Mut und Präzision, da wellige Anfahrt, gefühlvoll einlenken mit konstantem Winkel.

Schwabenschwanz Schwierig nicht wegen des „kleinen Karussells“, sondern wegen der Rechts-links-Kombination davor. In der ersten der beiden Kurven späten Scheitelpunkt wählen, die zweite muss gut vorbereitet sein.

Die 20,8 Kilometer lange Nordschleife (gelb) windet sich über Hügel und durch viele Senken, neben der schmalen Strecke ist wenig Platz. Viele Passagen sind legendär und tragen seit Jahrzehnten liebevoll ausgewählte Namen. Die 4,4 Kilometer kurze Grand-Prix-Strecke (rot) ist modern und sicher, aber viel weniger spektakulär.





Ecurie Aix-la-Chapelle e.V. DMV, Aachen Aachen auf Achse

Am letzten Juni-Wochenende hatte der Ecurie Aix-la-Chapelle e.V. DMV gleich zwei Klassiker-Ausfahrten im Angebot: die 22. Int. DMV Oldtimer-Rallye und die 9. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt.

Einige Teilnehmer hatten mit ihrem Kommentar am Start wieder einmal recht: „Entweder läuft einem bei der traditionellen Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen der Ecurie Aix-La-Chapelle das Wasser oben ins Auto rein und unten wieder raus oder vor Hitze bei höchster Konzentration auf die Fahraufträge den Rücken herunter“. Letzteres hielt die 70 Teams aber nicht davon ab, die 160 km

durchs Euregio-Land ohne Ausfälle zu absolvieren. Allerdings waren die Leistungsunterschiede im Finden der richtigen Strecke und bei den Sonderprüfungen sehr groß.

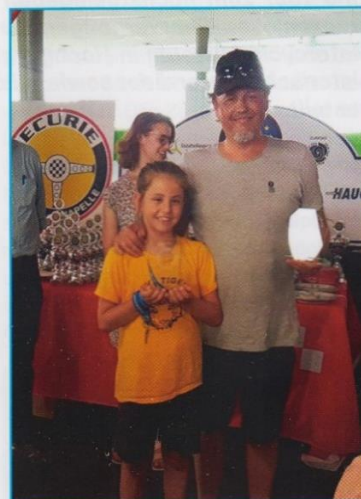
Mit Null Fehlerpunkten bei den Kontrollen und sage und schreibe nur 0,2 Punkten auf den Sonderprüfungen „Sparkasse“, „FEV“ und „DEKRA“ holte

Nr. 62: Lothar Thiesen und Anita Thiesen auf Strecke im Triumph TR 6

Markus Geisler und sein Navigator Roman Geisler

Weiterlesen auf S. 10

Nr. 53: Eugen Schäfer und Ulrich Croe





DMV Inside 3/19 II / Sponsoren

das Team René und Tina Göbbels aus Aachen auf ihrem 54-PS-Golf 1 Diesel aus dem Jahre 1980 ein weiteres Mal den Gesamtsieg und gewann den DMV-Pokal.

Die mehr touristisch ausgelegte 9. Int DMV-Oldtimer-Ausfahrt Aachen gewannen Rolf und Monika Heilmann auf Triumph Spitfire MK3 von 1970. Die Youngtimer-Klasse (mindestens 20 Jahre alte Autos) konnte das FEV-Team Hunds/Hunds auf einem seltenen BMW Z3 Coupe für sich entscheiden. Den Damenpreis holten sich Ellen Mohren-Schmitz mit Tochter Julia Schmitz auf einem MG A von 1957.

Star der Oldtimer-Veranstaltung war jedoch der coole und sympathische 10-jährige Roman Geisler, der seinen stolzen Vater schon seit zwei Jahren bei Oldtimer-Rallyes in ihrem 1977er GM Daytona Replika navigiert. Gemeinsam erreichte das Vater-Sohn-Team eine gute Platzierung im Mittelfeld. Roman nahm den Preis von Isetta-Teile Kirschbaum entgegen.

Text und Fotos: Ecurie Aix-La-Chapelle e.V. im DMV, Aachen
www.ecurie-Aachen.de

Werbepartner der ECURIE

Bei der Organisation und der Durchführung einer Oldtimer-Veranstaltung entstehen trotz der zahlreichen ehrenamtlichen Helfer erhebliche Kosten, die bei Weitem nicht von Ihren Startgeldern gedeckt werden.



Die folgenden Werbepartner haben damit die Durchführung der Veranstaltung damit überhaupt erst möglich gemacht.

Deshalb bedanken wir uns auch im Namen unserer Teilnehmer herzlich bei ...

SKODA



JACOBS
Automobile Feuerhofstraße
PULVER ACTIVE



württembergische
Der Fels in der Brandung.

Versicherungsbüro Krieger



KOHL
Immer in Bewegung



CELL WORLD CENTER
Hertzogstraße



OUTFIT aachen
Mode für Individualistinnen



OSC Der Polsterprofi



Schreinerei KISTEMANN
HOLZ MIT STIL



WP „FEV“

Fleißige Damen im Einsatz



22. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 9. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt am 30.6.2019



Mobile Schätzchen gehen auf Tour

(aus AN / AZ 24.6.19)



Wenn es um Oldtimer-Rallyes geht, kommt in Aachen niemand an der Ecurie Aix-La-Chapelle vorbei. Am Sonntag, 30. Juni, starten um 9.30 Uhr die 22. Internationale DMV Oldtimer-Rallye Aachen und die 9. Internationale DMV Oldtimer-Ausfahrt Aachen ab dem Autohaus Jacobs, Neuenhofstraße 100. Teams und Fahrzeuge werden für Zuschauer vorgestellt. Die Teilneh-

mer erwartet eine etwa 160 Kilometer lange Strecke über die schönsten Straßen der Euregio. Rückkehr ist gegen 16 Uhr beim Autohaus Jacobs (www.ecurie-aachen.de). Unterstützt wird die Oldtimer-Rallye 2019 erstmalig von FEV, weltweit agierender Entwicklungsdienstleister für Antriebssysteme und Mobilitätskonzepte.

FOTO: MICHAEL WINNEN



FEV



OR. Stein/Stein am Start, darunter Bernhard Stein

M.u.U.: MB 190 SL, Bj. 1958 von Schäfer / Croé

Dahinter folgen Rütgers / Rügenstrunk auf einem DB 280 S Automatik, Bj 1969





22. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen am 30.6.2019 und 9. Ausfahrt



ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. DMV 1968
22. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen

Start -> MÜCKEN Autohofstraße 300, 52276 Aachen
 Piste -> Sport- und Freizeitzentrum Wörken, Wörken 9, 4750 Bütgenbach

Richtung	Information	Richtung	Information
----------	-------------	----------	-------------

WP 2 / FEV
 Bei der ersten Runde (grün) setzen Sie eine Zeit zwischen 25-35 Sekunden.
 Bei der zweiten Runde (blau) besätigen Sie die gefährliche Zone aus der ersten Runde plus 25 Sekunden.
 Die vorgegebene Fahrstrecke ist einzuhalten.
 Anhalten ist in der gesamten Prüfung verboten.

SEIT MEHR ALS 40 JAHREN
AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT

FEV

Roadbook
 1. Etappe
 22. Int. DMV Oldtimer-Rallye
 der ECURIE Aix-la-Chapelle
 30. Juni 2019

JACOBS SKODA

MIT DEM BLICK NACH VORN GERICHTET, SCHAUEN WIR AUCH GERN ZURÜCK

www.fev.com

Etappe	Information
10	Start
11	Alfa Romeo
12	Alfa Romeo
13	Skoda
14	Skoda
15	Skoda
16	Skoda
17	Skoda
18	Skoda

ECURIE Aix-la-Chapelle e.V. DMV 1968

Roadbook
 1.+2. Etappe
 9. Int. DMV Oldtimer-Ausfahrt Aachen
 der ECURIE Aix-la-Chapelle in DMV e.V. 1968
 30. Juni 2019

JACOBS SKODA

SKODA besteht aus 2 Untergruppen...
 Für weitere Minuten am markierten Ziel...
 Die Zeit für die 1. Etappe...
 Die Zeit für die 2. Etappe...
 Die Zeit für die 3. Etappe...
 Die Zeit für die 4. Etappe...
 Die Zeit für die 5. Etappe...
 Die Zeit für die 6. Etappe...
 Die Zeit für die 7. Etappe...
 Die Zeit für die 8. Etappe...
 Die Zeit für die 9. Etappe...
 Die Zeit für die 10. Etappe...
 Die Zeit für die 11. Etappe...
 Die Zeit für die 12. Etappe...
 Die Zeit für die 13. Etappe...
 Die Zeit für die 14. Etappe...
 Die Zeit für die 15. Etappe...
 Die Zeit für die 16. Etappe...
 Die Zeit für die 17. Etappe...
 Die Zeit für die 18. Etappe...
 Die Zeit für die 19. Etappe...
 Die Zeit für die 20. Etappe...
 Die Zeit für die 21. Etappe...
 Die Zeit für die 22. Etappe...
 Die Zeit für die 23. Etappe...
 Die Zeit für die 24. Etappe...
 Die Zeit für die 25. Etappe...
 Die Zeit für die 26. Etappe...
 Die Zeit für die 27. Etappe...
 Die Zeit für die 28. Etappe...
 Die Zeit für die 29. Etappe...
 Die Zeit für die 30. Etappe...
 Die Zeit für die 31. Etappe...
 Die Zeit für die 32. Etappe...
 Die Zeit für die 33. Etappe...
 Die Zeit für die 34. Etappe...
 Die Zeit für die 35. Etappe...
 Die Zeit für die 36. Etappe...
 Die Zeit für die 37. Etappe...
 Die Zeit für die 38. Etappe...
 Die Zeit für die 39. Etappe...
 Die Zeit für die 40. Etappe...
 Die Zeit für die 41. Etappe...
 Die Zeit für die 42. Etappe...
 Die Zeit für die 43. Etappe...
 Die Zeit für die 44. Etappe...
 Die Zeit für die 45. Etappe...
 Die Zeit für die 46. Etappe...
 Die Zeit für die 47. Etappe...
 Die Zeit für die 48. Etappe...
 Die Zeit für die 49. Etappe...
 Die Zeit für die 50. Etappe...
 Die Zeit für die 51. Etappe...
 Die Zeit für die 52. Etappe...
 Die Zeit für die 53. Etappe...
 Die Zeit für die 54. Etappe...
 Die Zeit für die 55. Etappe...
 Die Zeit für die 56. Etappe...
 Die Zeit für die 57. Etappe...
 Die Zeit für die 58. Etappe...
 Die Zeit für die 59. Etappe...
 Die Zeit für die 60. Etappe...
 Die Zeit für die 61. Etappe...
 Die Zeit für die 62. Etappe...
 Die Zeit für die 63. Etappe...
 Die Zeit für die 64. Etappe...
 Die Zeit für die 65. Etappe...
 Die Zeit für die 66. Etappe...
 Die Zeit für die 67. Etappe...
 Die Zeit für die 68. Etappe...
 Die Zeit für die 69. Etappe...
 Die Zeit für die 70. Etappe...
 Die Zeit für die 71. Etappe...
 Die Zeit für die 72. Etappe...
 Die Zeit für die 73. Etappe...
 Die Zeit für die 74. Etappe...
 Die Zeit für die 75. Etappe...
 Die Zeit für die 76. Etappe...
 Die Zeit für die 77. Etappe...
 Die Zeit für die 78. Etappe...
 Die Zeit für die 79. Etappe...
 Die Zeit für die 80. Etappe...
 Die Zeit für die 81. Etappe...
 Die Zeit für die 82. Etappe...
 Die Zeit für die 83. Etappe...
 Die Zeit für die 84. Etappe...
 Die Zeit für die 85. Etappe...
 Die Zeit für die 86. Etappe...
 Die Zeit für die 87. Etappe...
 Die Zeit für die 88. Etappe...
 Die Zeit für die 89. Etappe...
 Die Zeit für die 90. Etappe...
 Die Zeit für die 91. Etappe...
 Die Zeit für die 92. Etappe...
 Die Zeit für die 93. Etappe...
 Die Zeit für die 94. Etappe...
 Die Zeit für die 95. Etappe...
 Die Zeit für die 96. Etappe...
 Die Zeit für die 97. Etappe...
 Die Zeit für die 98. Etappe...
 Die Zeit für die 99. Etappe...
 Die Zeit für die 100. Etappe...



Dr. Percin Ayanoglu / F.-G. Hermsen im Alfa Montreal 1976 (2,5 ltr., 200 PS V8) (oben)



Team Walther mit Fiat 900 E von 1983, in der Pause am Lac Bütgenbach

(links)

Tel. 0234 9489422

Kleinstwagenstammische
/sochum

22. Int. DMV Oldtimer-Rallye Aachen und 9. Ausfahrt - am Rande erlebt



L: Sonderpreis für den jüngsten Co: Roman Geisler, hier mit seinem Vater. Sie fahren mit einem GM Daytona Replica
 M: Das Trio (Vier mit Kind) mit Stnr. 64 u. ihrem Fiat 900 E von 1984
 M. R.: Serien-Gesamtsieger Ehepaar Göbbels
 U. R.: Damenpreis für Ellen Mohren-Schmitz mit Tochter Julia auf MGA 1957
 U.L.: Zieleinfahrt mit Tino



DMV
MOTORSPORT



Aktivisten zünden Autos an – für den Klimaschutz, versteht sich. Kippt das gesellschaftliche Klima? Und ist eine Rückkehr zur Sachlichkeit noch möglich?

Und in Zeiten des Klimawandels ist uns allen mittlerweile klar: Wir müssen auf den Diesel verzichten und weniger Fleisch essen!“ Dieser Satz, im Brustton der Überzeugung vorgetragen, diente in einem morgendlichen Hörfunkbeitrag des Regionalsenders *hr1* als Einleitung ins allgegenwärtige Thema *Fridays for Future*. Mir wäre fast das Croissant in den Kaffee gefallen. Stickoxide und Feinstaub-Emissionen mag man dem gebeutelten Selbstzünder ja vorwerfen, aber in Sachen CO₂-Ausstoß ist er wegen seiner überragenden Effizienz der Muster-

knabe unter den Verbrennungsmotoren. Also was um Himmels Willen bringt eine Moderatorin dazu, solchen Unsinn zu erzählen?

Es ist die Verkettung gefühlter Fakten, die zurzeit überall um sich greift. Seit die Deutsche Umwelthilfe (DUH) den Diesel als automobiler Massenvernichtungswaffe gebrandmarkt hat, glaubt jeder zu wissen, dass alles andere besser sei als der nagelnde Kostverächter. Dass die Automobilindustrie inzwischen enorme Fortschritte bei Stickoxid- und Feinstaubemissionen gemacht hat, ist kaum ei-

ne Meldung wert, während Greta Thunberg über den Atlantik gesegelt wird. Denn erstens: Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht. Und zweitens: Unser Bauchgefühl *weiß* doch längst, dass der Diesel böse ist.

Wer dann die nüchterne Rechnung aufmacht, dass die CO₂-Emissionen unmittelbar mit dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängen und dass der Diesel da ziemlich gut abschneidet, weil er eben sehr wenig Kraftstoff verbraucht, bleibt ungehört.

Was das alles mit Oldtimern zu tun hat? Natürlich gibt es auch unter den Klassikern einen gewissen Diesel-Anteil, aber der ist, verglichen mit heutigen Zahlen, relativ gering. Alarmierend ist hingegen, dass mittlerweile auch Oldtimer ins Visier der Verbotskultur geraten. Schließlich handelt es sich ja bei den *alten Stinkern* auch um Dreckschleudern, die dem Klima-

54 **OLDTIMER MARKT** 11/2019



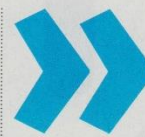
schutz im Wege stehen – oder? Es ist zwar nicht zu leugnen, dass Klassiker ohne Katalysator mehr Schadstoffe ausstoßen als die folgenden Fahrzeuggenerationen mit Katalysator. Nur hat das mit der CO₂-Emission und dem Klimawandel rein gar nichts zu tun. Fakt ist: Wenn etwas verbrannt wird, entsteht CO₂. Das gilt für Grillfeuer ebenso wie für den Stoffwechsel von Mensch und Tier oder Kohlekraftwerke, die derzeit noch das Gros der deutschen Stromversorgung – und damit auch der Elektromobilität – sicherstellen.

Der entscheidende Faktor in Sachen Auto und Klima ist also allein der Spritverbrauch. Und der ist bei Oldtimern tendenziell niedriger als bei heutigen Fahrzeugen. Das liegt vor allem am wesentlich geringeren Gewicht der Klassiker und deren durchschnittlich kleineren Hubräu-

men. Wie OLDTIMER MARKT schon im Mai 2007 in einem Praxis-Test (Bild oben) bewies, gelang es keinem der Neuwagen, die Werte seines historischen Vorgängers zu unterbieten. Ganz nebenbei haben wir es selbst bei zahmster Fahrweise nicht geschafft, die ehrgeizigen Verbrauchsangaben der Hersteller zu bestätigen.

Der größte Klima-Bonus von Oldtimern ist jedoch ihre Nachhaltigkeit. Denn bezogen auf die durchschnittliche Kilometerleistung im Laufe eines Autolebens entstehen je nach Fahrzeugklasse zwischen einem Viertel und einem Drittel der CO₂-Emissionen schon bei der Herstellung des Fahrzeugs. Ein bereits existierendes Auto ist also per se besser als eines, das noch gebaut werden muss.

Diese Argumente werden vermutlich ebenso ungehört verhallen wie



»Es reicht ein diffuses Bauchgefühl, um die Verbotskeule zu entfesseln. Wenn Emotionen die Oberhand gewinnen, müssen Fakten weichen.«

die objektiv vorhandenen Klima-Vorteile des modernen Diesels. Denn der eigentliche Klima-Wandel hat in den Köpfen der Menschen stattgefunden. Es reicht oft schon ein diffuses Bauchgefühl, um die Verbotskeule zu entfesseln. Wenn Emotionen die Oberhand gewinnen, müssen Fakten eben weichen. Und im Bewusstsein moralischer Überlegenheit zünden die ersten „Aktivisten“ SUVs an – alles fürs Klima, versteht sich.

Oldtimerbesitzer und Dieselfahrer müssen eine sachliche Auseinandersetzung zum Thema CO₂-Ausstoß nicht fürchten. Angesichts der aufgeheizten Stimmung wird es allerdings immer fraglicher, ob eine faktenbasierte Diskussion überhaupt noch möglich ist...

Peter Steinfurth
p.steinfurth@oldtimer-markt.de

Editorial

MSA 2. Mai 2019

Was ist das größte Problem des Automobilsports? Die Zwangshybridisierung. Wer erzwingt es? Die FIA, die das größte Problem von allen ist.

Die These lautet: Dem Rennsport geht es den Umständen entsprechend gut. Die Sinnkrise in der Automobilbranche hat den Motorsport noch nicht ins Verderben gestürzt – auch wenn uns irgendwann mal der Motor abhanden kommen könnte. Nur die Teufelskrake der von oben verordneten Hybridisierung oder Elektrifizierung trübt diese Bilanz: Alle FIA-Weltmeisterschaften haben den Auftrag, sich zu hybridisieren.

Einigen Serien hat das Unterfangen bereits den Garaus gemacht: Der Höhenflug der Rallyecross-WM wurde durch die geplante Vollelektrifizierung brutal gestoppt. Die florierende Rallye-WM droht unter dem FIA-Druck, ab 2022 eine Hybridisierung umzusetzen, zu zerbrechen. Die Sportwagen-WM hat phasenweise sogar vom Hybridkonzept profitiert: Zwischen 2014 und 2017 wurden drei Hersteller vom Sirenenklang der E-Maschinen angelockt – bis sie feststellten: Wenn der Hybridantrieb im Rennsport zum Performance-Tool wird, dann geht das richtig ins Geld. Da die WEC außer Le Mans keinen Return of Investment bietet, stiegen fast alle LMP1-Hersteller wieder aus.

Gelernt haben die WM-Bosse aber nichts: Für die neue LMP1-Topklasse ab 2020 waren zunächst nur Prototypen mit Hybridantrieb und Allradantrieb vorgesehen – nicht ein Hersteller wollte mitspielen. Mittlerweile hat man das Reglement mehrfach geändert

– ohne Erfolg. Fazit: Die Zwangshybridisierung ist ein kompletter Fehlschlag. Die einzige Serie, die es überlebt hat, ist die Formel 1, weil sie zu groß ist, um zu scheitern: Nur die F1 liefert einen Gegenwert, der sogar den Hybridplunder rechtfertigt.

Dann gibt es die Erfolgsgeschichte der Verweigerer: Die WTCR hat zwar keinen WM-Titel mehr, sich damit aber auch der Gängelung durch die FIA entzogen. Gerade eben hat man entschieden, die Hybridisierung der TCR-Klasse auf unbestimmte Zeit zu vertagen. Die GT3-Klasse kommt ohne Hybridisierung aus, und sie repräsentiert ein florierendes Geschäftsfeld im Motorsport. Die DTM plante ursprünglich mal seit 2008 eine Hybridisierung – zehn Jahre später gibt es außer dem Bauraum im Chassis nichts zu vermelden.

Mittlerweile gibt es in der WEC Überlegungen, den Weg der Verweigerer zu gehen, sich von der FIA zu lösen, den WM-Titel abzuschreiben und beim LMP1-Reglement bei null zu beginnen. Die Moral von der Gschicht? Das Hauptproblem des Motorsports ist die Weltmotorsport-Behörde – so widersinnig das auch klingen mag. Mir scheint es manchmal fast so, als wolle die FIA dem Rennsport mit voller Absicht schaden. Denn anders kann man den realitätsfernen Starrsinn beim Thema Hybridisierung nicht logisch erklären.



Marcus Schurig
Redakteur

SEIT MEHR ALS 40 JAHREN AUTOMOBILE LEIDENSCHAFT

1978 wurde die Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft für Energie- und Verbrennungsmotoren (FEV) GmbH durch Professor Franz Paschinger in der Augustinergasse in Aachen gegründet. Im Jahr 1980 zog das stetig wachsende Unternehmen in das ehemalige Gebäude der Fafnir-Werke an der Jülicher Straße in Aachen-Nord. 1990 wurde schließlich die Niederlassung an der Neuenhofstraße eröffnet, wo sich der Hauptsitz der FEV Group GmbH auch heute noch befindet. Zu dem ursprünglichen Fokus der Entwicklung von Verbrennungsmotoren sind mittlerweile weitere Kompetenzen, unter anderem auf den Gebieten Gesamtfahrzeugentwicklung, Elektrik/Elektronik, alternative Antriebe, Getriebe- und Energietechnik, hinzugekommen. Mittlerweile beschäftigt das weltweit operierende Unternehmen über 6.100 Mitarbeiter, an mehr als 40 Standorten auf vier Kontinenten.

Erste Oldtimer mit FEV Innovationen

Die jüngeren Fahrzeugen im Feld belegen, dass von FEV entwickelte, bzw. mitentwickelte Bauteile auch heute noch zuverlässig ihren Zweck erfüllen. Erwähnenswert ist hier zum Beispiel der 3-Wege-Katalysator, an dessen Entwicklung FEV in hohem Maße beteiligt war und mit dem schon einige Oldtimer im Feld ausgestattet sind. Das Diesel-Pendant, also der erste

serienmäßig eingebaute Dieselpartikelfilter, der von FEV in Zusammenarbeit mit Peugeot entwickelt wurde, ist allerdings jüngeren Datums. Auch auf Oldtimer mit variabler Ventilsteuerung oder Diesel-Direkteinspritzung werden wir noch ein paar Jahre warten müssen.

Fafnir und FEV Autoentwicklung „Made in Aachen“

Frei nach dem Motto „Mit dem Blick nach vorn gerichtet, schauen wir auch gern zurück“ ist FEV nicht nur in der Entwicklung und Forschung in den unterschiedlichsten Bereichen der heutigen und zukünftigen Mobilitätskonzepte tätig, sondern ist sich auch der automobilen Tradition bewusst. Die Erinnerung an den Aachener Automobilbau wird zum Beispiel durch zwei von weltweit nur noch zwölf bekannten und in der Jülicher Straße gebauten Fafnir am Leben gehalten, die seit einigen Jahren in Firmenbesitz und mittlerweile wieder fahrtüchtig sind. Diese Methusalems, 105 und 108 Jahre alt, werden auch regelmäßig der Öffentlichkeit präsentiert. Außerdem wurde auf Initiative einiger Kollegen innerhalb der Firma die „FEV-Classics“, eine oldtimerbegeisterte Gruppe von Kollegen, gegründet. Die Gruppe belegt, dass sich Innovation und Tradition nicht ausschließen.

➤ MIT DEM BLICK NACH
VORN GERICHTET, SCHAUEN
WIR AUCH GERN ZURÜCK



www.fev.com

MIWI's Rallyesaison 2019



Mein Sportjahr war diesmal ziemlich verkorkst wg. zwei akuter Unfälle – könnte man sagen. Außerdem benötigte mein Evo IV (s.Bild li Rallye Westerwald 2019) einen neuen Sicherheitstank nach FIA-Bestimmung.), da der von Ralliart eingebaute Tank abgelaufen war. Die Viton-Innenhülle ließ ich bei Continental in Aachen neu fertigen.

Das erwies sich nicht nur als sehr teuer, sondern auch sehr langwierig (von Juni bis Dezember bis zum Einbau).

Und mit dem 2002 tii reichte es gerade mal als Co zu einer Oldi-Rallye in **Arnsberg**, bei der Gerd Hüppen und ich einmal die Rollen tauschten. Nach mehr als 35 Jahren war die Arbeit als Co bei der sportlichen Wertung eine echte Herausforderung. Den Gesamtsieg verbuchte dann auch Klaus Schewior für sich - ein alter Bekannter vom MSC Dülken.

Zum 1.Advent überredete mich dann ein langjähriger Rallyeweggefährte dazu, mit 4 Rallye-Jecken und einem Rallyeauto nach Kippenheim im Schwarzwald zu fahren. Dort hatte der Betreiber einer großen Auto Werkstatt und ambitionierter Rallyefahrer einen 1,5 km Schotterkurs installiert, seine Werkstatt zu einem Party-Event umgebaut. Und gut 100 Personen standen u.a. Schlange, in ca. 15 zum guten Zweck angereisten Rallyeautos im Dunkeln für 35 € eine Mitfahrt zu buchen. Das Geld wurde 1:1 für krebserkrankte Kinder gespendet. Ich hatte dazu meinen Mazda mitgenommen, der gerade wieder einsatzbereit war. Das war auch eine sinnvolle motorsportliche Aktivität für ein schönes Wochenende. (s.Foto links)

*ivP "Die Region" Domr.
Ignoranz 29.8.2019
PRG2*

Rallye-WM. Da findet in Deutschland ein Rallye-WM-Lauf mit plus/minus 120.000 Zuschauern statt, der auf der Sportseite der Westfalenpost noch nicht einmal aktuell als Tabellenergebnis Erwähnung findet, viel weniger einen redaktionellen Beitrag liefert. Und das beobachte ich schon seit Jahren! Dafür gibt es aber drei Seiten Fußball! Welche Ignoranz ist das?
Michael Winnen, Hagen



Aus MIWI's Kramkiste, Titelseite ONS-Mitteilungen
1/1971-Porsche-Trio für die Monte

ONS MITTEILUNGEN

NUMMER 1

JANUAR 1971



„Demonstration in Weiß“

Foto: H. P. Seufert

HERAUSGEBER:

OBERSTE NATIONALE SPORTKOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND
FRANKFURT/MAIN, BASELER PLATZ 6

FERNSPRECHER (0611) 2357 12, FERNSCHREIBER 04-13149

POSTSCHECKKONTO: FRANKFURT/MAIN NR. 20542

BANKKONTO: DEUTSCHE BANK, FRANKFURT/MAIN NR. 94/8836

TELEGRAMM-ANSCHRIFT: ONSSPORT FRANKFURT

ECC-Feier am 16.11.2019 in Gut Schwarzenbruch

Ein Bericht von Martin Landrock (ECC-Ergebnisse S.34)



Hans Lautermann



Rainer Keuser
hier als ECC-



Göbbels /Göbbels



Präsident
ECURIE-Tisch

Der ECURIE-Tisch war schon einmal besser mit Pokalen gefüllt, aber 2019 waren auch einige Vereinsmitglieder nicht oder nur im geringeren Umfang auf den Veranstaltungen der Euregio und darüber hinaus dabei. - Fast immer dabei war dagegen **Rainer Keuser** auch in 2019 und das wurde auch mit einem hervorragendem Platz 4 in der Meisterschaft belohnt. Rainer konnte dabei nicht immer auf seinen angestammten **Beifahrer Bernhard Stein** zurückgreifen. Dieser schnappte ihn damit auch gleich Platz 3 weg. Rainer fehlten hierfür lächerliche 0,15 Punkte. Sieger wurden – wie könnte es anders sein – mal wieder **René und Tina Goebels**, die so etwas wie das Bayern München der ECC-Meisterschaft sind und schon im Sommer uneinholbar in Front lagen. Eigentlich müssten die beiden für die Meisterschaft nur noch ein Gähnen übrig haben, aber bei jedem Lauf sind sie engagiert, als wäre noch alles offen. Und sollte es – wie bei der Eupen-Rallye – mal nicht mit dem Sieg klappen, analysieren sie ihre eigenen Fehlern akribisch.

Als Sieger hinter den fast Unschlagbaren platzierte sich das Team **Guido Lethert und Bernd Schmitz**. Aber auch alle anderen ECC-Teilnehmer wurden geehrt – immerhin macht ein üppiges Teilnehmerfeld erst eine Meisterschaft aus.

Einige Veranstalter 2020 haben je einen Freistart unter den ECC-Teilnehmer 2019 verlost. Die ECURIE war doppelt dabei. Unser Freistart ging an **Frank Frankenberg vom Ostbelgien Classic Team** – Frank, wir sehen uns 2020 bei unserer neuen Start- und Ziel-Lokation „Tivoli“. Einen Freistart bei der Frühlingsausfahrt gewonnen hat auch **Karl von Hoegen**.

Durch die Feier mit weiteren Programmpunkten wie Sonderpokale der Sponsoren und den Siegerehrungen der Kategorien Sport, Tourensport und Touristik leitete das **Vorstandsteam**. Die wechselnde Moderation mit ihren jeweils eigenen Stil lockerte die ganze Veranstaltung auf und machte sie kurzweilig.

Für das Show-Programm war dieses Jahr **Vivian Schmitz** mit ihren Gesangsauftritten zuständig. Das war die eigentliche Überraschung. Viele wussten garnicht, dass Vivian so stimmgewaltig ist und zudem öffentlich auftritt. Aber damit kennen wir jetzt auch das vermeintliche Erfolgsrezept des Teams **Derondeau/Schmitz** (Platz 8): Sie singt ihm jeweils die Fahrhinweise zu – „... 300 m T rechts, schalalalalah, 15 m links ab schalalalalah, ...“ – wer kann sich dann noch verfahren? ;))



Feier 16.11.2019

Freistart bei der ECURIE
2020 gewonnen

Niki Lauda muss man nicht erklären. Weit über den Motorsport hinaus waren sein verbranntes Gesicht, sein rotes Kapperl, sein Schwarz-weiß-Denken, seine Sprüche, seine bewegte Story bekannt. Der Österreicher war eine Legende. Am 20. Mai verlor Lauda im Alter von 70 Jahren seinen letzten Kampf.

Von: **Michael Schmidt**

Diese Geschichte kann man nicht erfinden. Man muss sie leben. Und Niki Lauda hat sie geschrieben. Man hätte mehr als nur den einen Hollywoodfilm daraus machen können, der unter dem Titel „Rush“ in 123 Minuten die Sequenz 1976 aus einer Karriere heraus sezierete, die so bewegt war wie keine andere in diesem Sport. Niki Lauda war kein Gentleman wie Juan-Manuel Fangio, er hat nicht sieben WM-Titel gewonnen wie Michael Schumacher, ihm fehlte das Magische von Ayrton Senna und das Unergründliche von Jim Clark. Und doch ist er berühmter als alle zusammen. Weil die Story seines Lebens besser war.

Die Geschichte des Nikolaus



KOMMENTAR

Niki Lauda hat uns verlassen. Es fällt schwer, sich damit abzufinden, dass der Mann mit dem roten Kapperl nie mehr im Fahrerlager auftauchen wird. Die meisten der aktuellen Fahrer wurden erst geboren, nachdem die Karriere des Österreichers beendet war. Sie kennen die bewegte Lebensgeschichte des dreifachen Weltmeisters nur aus Erzählungen oder YouTube-Video-clips. Schon heute lässt sich sagen, dass so eine Geschichte nie mehr geschrieben werden wird. Lewis Hamilton könnte noch fünf weitere Titel gewinnen, eine eigene Mode-Linie kreieren und am Eurovision-Songcontest teilnehmen – er würde nicht mit seinem Mentor auf einer Stufe stehen. Karrieren wie die von Niki Lauda sind in unserer perfektionierten, durchorganisierten und oberflächlichen Welt nicht mehr möglich. Kein Fahrer wird



MOTORSPORT IMAGES

Helme lassen sich kopieren, der einmalige Charakter von Niki Lauda nicht

je wieder nach einem Feuerunfall zurückkehren, sich eine Auszeit wegen der Gründung einer Fluglinie nehmen und jedes Mal nach dem Comeback Weltmeister werden. Keiner wird abseits des Motorsports Firmen von der Dimension einer Airline leiten, nebenher noch TV-Experte, Berater, Rennleiter und Außen-

minister sein. Das beginnt schon beim Werdegang. Lauda fing mit dem Rennfahren an, als er seinen Führerschein hatte. Im reifen Alter von 18 Jahren. Moderne Rennfahrer sitzen spätestens mit sechs Jahren im Kart. Und sie bleiben bis zu ihrem Rücktritt dieser Welt auf vier Rädern treu. Das engt den Horizont ein.

Da bleibt am Ende nur noch ein Job vor dem TV-Mikrofon, als Instruktor, als Sponsor-Testimonial. Der Sport hält sie ein Leben lang gefangen. Lauda ist aus ihm ausgebrochen und wieder zu ihm zurückgekehrt. Das gab ihm die Lebenserfahrung und das Selbstbewusstsein, er selbst zu sein. Das zu sagen, was er denkt, das zu tun, was er für richtig hält, auch wenn es gegen den Mainstream ging. Ihm ließ man das durchgehen. Den modernen Fahrern nicht mehr. Da regen sich die Leute schon auf, wenn sich Sebastian Vettel den sozialen Netzwerken verweigert. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Sind die modernen Fahrer zu stromlinienförmig? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribune@motorpresse.de

Classic Days 2019, Foto: Alles hautnah zum Anfassen. (Hier DKW)
Unten: Die Celica v. Björn Waldegård i.Louwman-Museum / Den Haag



MITGLIEDER FAHREN BESSER



DKWs in Schloss Dyk

U: Sieger-Auto der Safari-Rallye 1984 und 1986 (dem letzten Jahr der wahnsinnigen Gr.B-Autos). Toyota Celica Twin Cam Turbo Gr.B, 2,1 ltr / 370 HP, von Björn Waldegård († 2014), ausgestellt im Louwman-Museum in Den Haag



MITGLIEDER FAHREN BESSER





„Morgen war auch nicht alles besser“, ein Szenario für das Jahr 2030. S.88 Aus Auto-Bild 41/2019

Der Artikel ist köstlich zu lesen, aber leider realistisch und sehr traurig. Auto ade. Eins wird mehr als deutlich: Die Grünen wollen den Umbau der Gesellschaft. Beschneidung der Freiheit in jeder Beziehung: Öko-Diktatur pur.

MORGEN WAR AUCH NICHT ALLES BESSER

An dieser Stelle guckt AUTO BILD immer zurück. Heute auch, allerdings aus der Zukunft. Es ist der 27. Juli 2030. Atmen Sie tief durch ...

ALLES GUTE zum Geburtstag, lieber Micha! Nächstes Jahr, zu deinem 60., komm ich dich besuchen. Versprochen!
Es ist der 27. Juli 2030, Michael wird 59. Die Party fällt aus, nach Feiern ist ihm auch gar nicht zumute. Basti, sein bester Kumpel aus alten Tagen, kann ohnehin nicht kommen: kein Geld!

Micha wohnt in Hamburg, Basti 350 Kilometer weiter südlich, auf dem Land. Micha hat nach dem Abi im Autohaus angefangen, es bis zum Verkaufsleiter Neuwagen geschafft. Basti hat nach der mittleren Reife Werkzeugmacher gelernt, stand danach bei einem Autozulieferer am Band, viel Nachtschicht,

darüber ist auch seine Ehe zerbrochen. Aber vor fünf Jahren, in diesem heißen Herbst 2025, da wurde alles noch viel schlimmer. Auto-Krise, das große Sterben von Herstellern, Händlern und Zulieferern, über 600 000 Menschen verloren ihre Jobs. Auch Micha und Basti.

Früher, da roch Michas Welt nach Zweitakt-Gemisch. Da setzte er sich mittags auf seine 95er Vespa, fuhr durch die Stadt, am Hafen entlang, genoss die Pause. Doch dann schlug ihm der Hass entgegen. Ende März 2020, als die Greta-Demos fürs Klima ihren Höhepunkt erreicht hatten, da schlitzten sie ihm die Sitzbank auf, besprühten seine geliebte Vespa mit Lack: „Dreck-

sau!“ Als ihn der wütende Mob dann auch noch vom Roller geschubst hat, ist Micha die Lust vergangen.

Fahren darf er seine Vespa ohnehin nicht mehr. Das ist seit dem 1. Januar 2022 verboten. Vizekanzlerin Annalena Baerbock und Umweltminister Anton Hofreiter setzten im schwarz-grünen Koalitionsvertrag eine alte Forderung von 2010 durch: das Verbot von Zweitakt-Motoren. Und zwar sofort. Also nicht morgen, sondern heute. „Diese Stinker gehören nicht mehr auf die Straße“, schimpfte der Umweltminister. Bundeskanzler Peter Altmaier knickte schließlich ein.

Es war der Anfang vom Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. Und ein leises Vorspiel dessen, was zwei Jahre später folgte. Nach zwei viel zu heißen Sommern und einem Tornado über Bielefeld kam im September 2023 das vorzeitige Ende von Schwarz-Grün. Bei den an-

FOTOS: APT/OL. S. UBERLAND/OL. B. ANDRUSCH. T. BUDDES. R. THUM. MATTHIAS WENZEL/STUDIO VIKRAM



Drecksau



„Morgen war auch nicht alles besser“, ein Szenario für das Jahr 2030, s. 89 Autobild 4172019



Alles verboten !!!!!



schließenden Neuwahlen erreichten die Grünen im Herbst die absolute Mehrheit und konnten „durchregieren fürs Klima“, wie es Kanzlerin Baerbock nannte.

Micha und Basti ahnten schon damals, was kommen würde. Im Sommer 2023, also vor sieben Jahren, fuhren sie gemeinsam in den Urlaub, eine Woche Malle, baden und sonnen, abends feiern und trinken. Es war ihre letzte Reise. Denn kurz danach trauten sie ihren Ohren nicht, als Judith Rakers in der Tagesschau das Regierungsprogramm verkündete: Verdreifachung der Preise von Flugreisen ab sofort, Verkaufsstopp von Autos mit Verbrennungsmotor ab 2025, Ende der Zulassung für Diesel und Benziner zum 31. Dezember 2029. „Wir müssen alle weniger Auto fahren“, so Baerbock. Seit Anfang dieses Jahres dürfen nur noch Oldtimer ihre Anmeldung behalten, des lieben Friedens willen hat das Verkehrsministerium den H-Kennzeichen eine befristete Bestandsgarantie gegeben. Viel rumfahren ist nicht bei Preisen von 3,95 Euro pro Liter Benzin, und Tankstellen sind so selten wie vor zehn Jahren E-Ladesäulen.

Basti gönnt sich einmal im Monat eine Ausfahrt mit seinem 76er Käfer, auf dem Land bepöbeln sie ihn nicht mal dafür. Dann tankt er für 79 Euro 20 Liter Super und kriegt Gänsehaut, wenn er das Rasseln des Boxers im Heck hört. 79 Euro für 20 Liter Super! Um sich das leisten zu können, hat Basti mit dem Rauchen aufgehört. Fiel ihm aber auch nicht schwer, seitdem Gesundheitsminister Tarek Al-Wazir dafür gesorgt hat, dass die Schachtel Zigaretten 20 Euro kostet, ein Euro pro Fluppe. Wo sollte er die Zigaretten auch kaufen? Der Einzelhandel in seiner kleinen 4500-Einwohner-Stadt ist tot, seit vor

zehn Jahren immer mehr Menschen immer mehr Dinge im Internet bestellt haben und ein Laden nach dem anderen schließen musste. Gleichzeitig wurden die Autobahnen immer voller mit osteuropäischen Lkw, deren Fahrer den ganzen Internet-Kram zu den Klick-Kunden kutschieren mussten.

Micha fährt jetzt viel Fahrrad. So wie seine ehemaligen Kunden, die früher noch alle vier Jahre ein neues Auto gekauft haben. Irgendwann vor fünf Jahren, als Benziner und Diesel plötzlich so verboten waren wie Haschisch und Marihuana, hörte das auf, seitdem wird geteilt und nicht gekauft, am liebsten E-Autos aus China, weil die jetzt an jeder Ecke stehen. Und weil deutsche Hersteller ohnehin nur noch Premium bauen, nichts mehr für den kleinen Mann. In Russland, China und den USA kaufen sie sogar noch Benzinmotoren mit zwölf Zylindern, und da bauen sie auch neue Kohlekraftwerke. Aber das ist Micha

egal. Seitdem sein Autohaus 2025 in die Insolvenz geschlittert ist, beschäftigt er sich viel mit der Wirkung von Weinbrand im Allgemeinen und Mariacron im Besonderen. Das Arbeitsamt hat ihn viermal zum Kommunikationsseminar vorgeladen und ihm für drei Monate sämtliche Bezüge gestrichen, weil er zweimal eine Stelle als „Juicer“ abgelehnt hat. Irgendwann konnte Micha ein Attest vorlegen: Rücken kaputt, er muss jetzt doch keine Elektroroller einsammeln und aufladen. Micha freut sich, wenn er das System stören kann. Ein Teilerfolg in einem erfolglos gewordenen Leben.

Heute hat er also Geburtstag. Basti kommt nicht, kann sich die Fahrt nicht leisten. Aber vielleicht besucht ihn ja Christoph, ein Kumpel aus Hamburg. Er war mal Taxifahrer, bis ihn zuerst die Billigöhner von Uber fertiggemacht haben und dann die autonomen Taxis überflüssig. Dann stoßen sie an. Mit Mariacron auf alte Zeiten. ☹️ A. May

„Dies ist meine Version von 2030. Wir sollten bei der Diskussion ums Klima auch an den Menschen denken.“
AUTO BILD-Testchef
Andreas May





Präses' Sportjahr 2019



2019 war er viel unterwegs. Meistens mit Bernhard Stein. Sogar die mörderische Rallye Wiesbaden bis in die Tschechische Republik (CZ) wollte er mal erleben. Schon die feuerfeste Variante der Rallye Wiesbaden ging 1970 über 3 Tage (ohne Schlaf) in die Tschechoslowakei. Und sie gehörte damals noch zum Eisernen Vorhang. West-Zigaretten waren begehrt und ein Abendessen war für 2,- DM zu bekommen. Auf der Rückfahrt sah man überall Autos von eingeschlafenen Fahrern an den Bäumen kleben ! Die Westfälische Herbstfahrt (13.-15.9.) des Herforder MSC gönnte er sich mit seinem neuen Spielzeug, einem Porsche 924 S von 1987. Ganz unten links wieder zu Hause mit der „13“ beim AC Eschweiler. Weitere Veranstaltungsbericht auf



MITGLIEDERFAHREN BESSER



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



Für Euch entdeckt



The leader all ways



U.: Steinkohle im Aachener Raum
Ein Steinkohlebrocken im Eingangsbereich des Museums „Energeticon“



U.L.: Die Post hat auch die Oldtimer entdeckt,
Hier Briefmarken mit Wert 1,45 € (bis 2019)
Audi Quattro und Wartburg:



Dafür gibt's aber ein sehenswertes Museum in
Alsdorf.
Energeticon, Konrad-Adenauerallee 7, 52477
Alsdorf U.R.: ehemalige Umkleidekabine





Unterwegs am Rande...



Ein Besuch in der Provence mußte auch den Besuch des Col de Turini (1600 m) beinhalten. Der Aufstieg mit weit über 100 Kurven Schlag auf Schlag waren schon im Normalverkehr eine kleine Herausforderung.

Röhl sagte zu den Prüfungen in den Seetalen: „Von oben betrachtet sieht die Strecke aus wie ein umgekippter Spaghetti-Haufen“. Stimmt !

Hier links im Bild die Variante mit Abfahrt nach Sospel über Moulinet.



In Memoriam Hanno Menne (aus Sportfahrer 196 und 10 od. 11/1977 S.73 – aus Bestand Rolf Döhring)



Sieg und Protest: Achim Warmbold/Hanno Menne mit der Werks-Toyota-Celica

L: Gesamtsieg für Warmbold/Menne auf Toyota Celica beim DM-Lauf Rallye Vorderpfalz am 10.-11.7.1976 (nur schneller Asphalt). Später saß Hanno noch ein paar mal neben Achim Warmbold, was aber irgendwann zu Dissonanzen führte und der Wechsel in den Kadett mit verhängnisvollem Ausgang April 1978 im Saarland.



Fotos: Gerhard Burock (Farbe), Dieter L. Scharnagl



Deutsche Rallye-meister Ludwig Kuhn (oben) und Copilot Klaus Hopfe.

Mikkola übernahm vom Start weg die Spitze und geigte mit seinem gut 235 PS starken Gerät furios durch die dänischen Wälder. Der Nieselregen, der die Schotterwege schlüpfrig gemacht hatte, schien ihn wenig zu stören.

Achim Warmbold war dagegen weniger glücklich: Gut 50 PS weniger und ein Fahrwerk, das noch die Original-Abstimmung der 1000-Seen-Rallye aufwies, dazu ein vom Veranstalter ausgegebenes Gebetbuch für die allesamt untrainierbaren Sonderprüfungen trafen seinen Geschmack nicht ganz. Zwar wurde auf der Fähr-Überfahrt von Rødbj nach Puttgarden das Corolla-Fahrwerk etwas modifiziert, doch schien für Warmbold/Todt die Sache bereits gelaufen: Wenn ein Markenkollege führt, greift Warmbold nicht mehr an.

Die schlüpfrigen Pfade, dazu die einsetzende Dämmerung hatten bis dahin relativ wenig Tribut gefordert. So drückte zwar Deutschlands schnellster Polizist Armin Kohl (Nohfelden) die rechte Tür seines Kadett an einem



Ein sechster Platz reichte dem Porsche-Team Kuhn/Hopfe (oben) zum Titelgewinn. Warmbold/Todt (links) gewannen mit der Toyota Corolla überlegen die Sachs-Rallye Baltic.





In Memoriam Hanno Menne (Aus Sportfahrer 10 od. 11/1977 S. 74, Foto: Hauck/Menne im Opel Kadett GTE)

Ohne „Feindberührung“ fielen dagegen Reinhard Hainbach/Peter Linzen (Schotten/Osnabrück) mit dem PS-starken Ford Escort RS aus. Ein Motorschaden machte die letzte, geringe Chance auf den Meistertitel zunichte.

So lagen Kleint/Hänsch mit ihrem Golf auf Platz drei; die erste Sonderprüfung nach der Fährüberfahrt auf dem Truppenübungsplatz Putlos brachte allerdings auch für sie das Ende ihrer Meisterschaftshoffnungen: Ein Getriebedefekt krönte ihre diesjährige Saison, die nach einer vorübergehenden Führung in der Meisterschaft hauptsächlich vom Pech gezeichnet war.

Putlos schien auch zum Waterloo für Kuhn/Hopfe und Hanno Menne zu werden. Menne, dem man Wolfgang Hauck als Fahrer zugeteilt hatte – der ursprünglich vorgesehene Walter Röhl war von Fiat zur Rallye Quebec geschickt worden –, rangierte plötzlich auf Platz 13, da ihn ein Reifenschaden mehr als zwei Minuten kostete; auch Kuhn-Hopfe mußten in der Sonderprüfung einen Reifen wechseln. Dieser Defekt, ein Ausritt und eine „Bloß-nichts-riskieren“-Einstellung ließen Kuhn im Zwischenklassement bei der Zwangspause in Travemünde auf dem 23. (!) Platz erscheinen.

Der Start zur zweiten Nacht-étappe kam für Achim Warmbold etwas überraschend, denn er war noch nicht passend gekleidet. So nahm er seinen Fahreranzug unter den Arm, und während die Fahrer an der Zeitkontrolle vor der ersten Sonderprüfung ein paar Minuten Vorzeit abwarteten, zog er sich im nächsten Maisfeld um. Derweil schritt Willi-Peter Pitz, mit Fahrer Walter Smolej (Gruppe 1-Kadett) auf Platz fünf liegend, zügig zur Zeitkontrolle. Er warf noch einmal einen Blick auf die Bordkarte, auf der für die Straßenetappe 38 Minuten vorgegeben waren, und wunderte sich: „Die anderen müßten doch längst gestempelt haben.“ Pitz stempelte also als erster, bestätigte auf einem Kontrollzettel mit den Worten: „Komisch, daß ich der erste bin“, per Unter-

MEISTER AUS DER ZWEITEN REIHE



Für Opel-Beifahrer Hanno Menne reichte es nicht zum Titel.

schrift die Richtigkeit der gestempelten Zeit und wurde blaß – Jean Todt und Arne Hertz klärten ihn auf, daß der Veranstalter angesichts des Feierabendverkehrs die Sollzeit für die Etappe durch eine Anweisung, die man allen Teams ausgehändigt hatte, um zehn Minuten verlängert hatte. Damit wären Smolej/Pitz um 600 Strafsekunden reicher gewesen, hätte nicht Pitz seine Geistesgegenwart wieder gefunden. Er ging zum Zeitnehmer und überredete diesen, die Eintragung zu streichen! Der in der Luft liegende Protest der Konkurrenz wurde hinfällig, als Smolej/Pitz zwei Stunden später in Putlos ihren Wagen mit Motorschaden unter einem Absperrband hindurchrollen ließen und aufgaben. Harald Demuth kam gerade über eine Kuppe geflogen, als der Kadett seitlich im Dunsteln verschwand: „Da kürzt doch einer ab“, meinte er erschreckt zu seinem Copiloten, ehe er registrierte, daß er von Smolej nunmehr einen Platz „geerbt“ hatte. Toyota-Kollege Achim Warmbold hatte in dieser Sonderprüfung weniger Glück: Ein gebrochenes Anschlußstück zwischen Bremsleitung und Bremsattel am linken Vorderrad zwang ihn an einer Abzwei-

gung in den Notausgang und kostete ihn durch die nun aufgezwungene langsame Gangart über zwei Minuten auf Mikkola. Dieser, mit ansehnlichen fünf Minuten Vorsprung gesegnet, riskierte trotzdem noch alles. Arne Hertz schlenkerte am Servicepunkt aufgeregt eine Hand, als hätte er sich die Finger verbrannt: „Ui, war das knapp, wir waren einmal richtig auf dem Gras.“

Es sollte noch schlimmer kommen. Gegen Morgen, als der Vorsprung der Skandinavier auf satte sechs Minuten angewachsen war, legte Mikkola die Celica so schwingvoll in einem Graben ab, daß nichts mehr ging – das Kopfschütteln über einen Profi, der sich aufführte wie ein Amateur von der unerfahrenen Sorte, grassierte nicht nur im Toyota-Lager. Daß trotzdem noch zwei Wagen der japanischen Marke vorne lagen, war Harald Demuth zu verdanken. Als der hinter Warmbold liegende schnelle Däne Jörgen Hansen mit seinem Gruppe 2-Kadett ausgefallen war, hatte Demuth seine Serien-Celica auf Platz zwei des Gesamt-klassements gebracht und verteidigte diesen Platz bravourös bis ins Ziel.

Holger Bohne war nach einem Ausritt etwas zurückgefallen. Da überdies seine Service-Crew durch einen Unfall ausgeschaltet war, hing er recht hilflos herum, bis sich Überrollbügel-Pro-

duzent Winfried Matter einschaltete und Bohne beim Kuhn-Service in Pflege nehmen ließ. Der Grund lag auf der Hand: Matter sponsort Kuhn, und Bohne war als Fahrer eines Gruppe 1-Escort geeignet, Hauck/Menne Punkte wegzunehmen.

Während Bohne sein Soll erfüllte und außerdem noch zwei dänische Gruppe 1-Kadett-Teams ihre Plätze an der Sonne vor Hauck/Menne verteidigten, wurde Kuhn ein weiteres Problem los. Der Bremer Unternehmer Herrmann Haarmann führte einen bildschönen Porsche Carrera aus und war zur echten Bedrohung geworden, bis ihn Schaltschwierigkeiten zwangen, nur noch auf Ankommen zu fahren.

Angesichts der zahlreichen Sonderprüfungen konnte die Auswertung naturgemäß noch nicht bei der Zielankunft in Travemünde das Gesamtergebnis präsentieren. Klar war nur, daß Kuhn/Hopfe vor Hauck/Menne lagen und daß es im Endstand der Meisterschaft knapp hergehen würde. Nur einer war bereits siegessicher: Kuhn-Teamchef Matter ließ Sekt auffahren. „Die Deutschen Rallyemeister von 1973, 1976 und 1977 sind jeweils unter meiner Bewerbung gefahren“, verkündete er, während Kuhn und Hopfe noch skeptisch waren. Beim Aushang der Ergebnisse erhielt Matter recht; man darf unter diesen Umständen gespannt sein, wen er 1978 unter seine Fittiche nimmt. **Friedbert Weber**

ERGEBNISSE

Sachs-Rallye Baltic (10. und letzter Lauf für Deutschen Meisterschaft und 31. von 41 Läufen zur Europameisterschaft, Wertungskoeffizient 2), 8.–10. September 1977

1. Warmbold/Todt (Toyota Corolla) 11 688 Punkte; 2. Demuth/Fischer (Toyota Celica GT) 11 932; 3. Kristiansen/Pedersen (Opel Kadett GT/E) 12 049; 4. Spiro/Yde (Opel Kadett GT/E) 12 149; 5. Bohne/Diekmann (Ford Escort RS) 12 189; 6. Kuhn/Hopfe (Porsche Carrera) 12 204; 7. Hauck/Menne (Opel Kadett GT/E) 12 276; 8. Herrmann/Schwägerl (VW Golf GTI) 12 283; 9. Stier/Kramer (Ford Escort RS) 12 350; 10. Maas/Hartwigsen (BMW 2002) 12 429.

Endstand der Deutschen Rallyemeisterschaft: 1. Kuhn/Hopfe 209,5 Punkte; 2. Menne 208; 4. Kromm/Inhester 191,5; 6. Kleint/Hänsch 178,75; 8. Kohl/Kehl 178,25; 10. Herrmann/Schwägerl 171,5.

In Memoriam Hanno Menne (aus Sport-Auto 11/1977 S.35-36)



Um halb elf kommt noch ein Flugzeug.“ Opel-Einsatzleiter Jochen Berger war anzusehen, daß er im Ernst nicht mehr daran glaubte, sein Spitzenfahrer Walter Röhl würde noch rechtzeitig zum Start des letzten Laufes der deutschen Rallye-Meisterschaft in Kopenhagen eintreffen. Vier Tage zuvor hatte der Regensburger bei seinem ersten Fiat-Einsatz in der Castrozza-Rallye die italienischen National-Heroen Munari und Verini derart auf ihre natürliche Größe reduziert, daß die Fiat-Manager Verini nach Hause schickten und Walter eine Stunde nach der Veranstaltung ins nächste Flugzeug nach Kanada entführten, wo er sich auf den WM-Lauf in Québec vorbereiten sollte. Dabei wäre er von den Rüsselheimern dringend als Chauffeur für Hanno Menne benötigt worden, mit dem zum ersten Male seit zehn Jahren ein Beifahrer die Chance hatte, alleiniger Meister zu werden. Der Aachener Buchhändler mußte so mit Wolfgang Hauck vorliebnehmen, der zwar in Deutschland zur Spitzenklasse gehört, aber – ohne ihm weh tun zu wollen – einen Vergleich mit Röhl keineswegs aushält.

Insgesamt hatten noch ein halbes Dutzend Teilnehmer die Möglichkeit, die etwas verzwickte Titel-Punktewertung nach Klassen-, Gruppen- und Gesamtsiegen für sich zu entscheiden. Außer Menne waren es Kleint/Hänsch im VW-Golf-Gr. 1, Kuhn/Hopfe im Matter-Carrera, Hainbach/Linzen im Suhr-Escort und – allerdings nur mit sehr theoretischen Chancen – Kromm/Inhester (Ford Escort) und auch Walter Smolej, der sich aber nach Opel-Stallregie zugunsten von Hauck/Menne zurückhalten sollte.

Toyota: Sechs Gesamtsiege, aber keine Meister

Den sechsten Gesamtsieg in zehn Meisterschaftsläufen peilten bei der mit 1350 km längsten Veranstaltung im ONS-Terminkalender '77 die „Toyoten“ an. Drei Autos wurden unter der Regie von Ove Andersson und Wulf Biebinger eingesetzt und von Mikkola/Hertz (Celica 2000 GT), Warmbold/Todt (Corolla) und Demuth/Fischer (Gr. 1-Celica) vorangetrieben. Chancen, das Championat zu gewinnen, hatte von ihnen allerdings keiner mehr, weil Toyota der Meisterschaft kein großes Interesse entgegenbrachte und keinen Fahrer kontinuierlich einsetzte.

Bei noch gutem Wetter wurden die 50 Sonderprüfungen unter die Räder genommen und gleich in der ersten zeigte sich deutlich, mit welcher taktischen Marschrouten die einzelnen Konkurrenten die Aufgabe zu bewältigen

gedachten. Tatort: ein Rundkurs – Asphalt und Schotter gemischt – nördlich von Kopenhagen. Mikkola tanzte locker auf Bestzeit, fünf Sekunden vor Warmbold. Hainbach preßte seinen Escort aggressiver als sonst um die Kurven, er mußte im Gesamtklassement möglichst weit nach vorne kommen, um seine Titel-Ambitionen zu wahren. Kuhn dagegen wirbelte nicht einmal auf losem Untergrund Staub auf, so zurückhaltend fuhr er auf Ankommen. Der schärfste Konkurrent in seiner Gruppe, Rolf Petersen, machte ihm weniger Schwierigkeiten als erwartet: Er demonstrierte, daß man sich auch in einer noch so übersichtlich ausgeschilderten SP verfahren kann, schoß bei dem Versuch, die verlorene Zeit aufzuholen, in einer 90°-Rechtskurve geradeaus, fuhr noch ein bißchen weiter, um sich alsbald zu verabschieden und sich vor den Fernseher zurückzuziehen. Gerhard Thiry, Sieger im ONS-Rallyepokal 1976, Fünfter der diesjährigen Hunsrück und vielleicht eines der wenigen deutschen Ta-

Als erste der Meisterschaftsanwärter erwischte es Hainbach/Linzen bereits in der siebten Sonderprüfung: defekte Zylinderkopfdichtung. Am Abend begann es zu regnen, und auch Ludwig Kuhn bekam Probleme: „Ich kann auf dem Matsch einfach nicht fahren, in den engen Kurven hat mein Auto glatt 100 PS zuviel.“

Putlos: Stunde der Wahrheit für die Favoriten

Bis zur neunten SP lagen Mikkola und Warmbold gleichauf, ehe Achim mit einem Reifenschaden etwas zurückfiel. Auf dem dritten Platz folgte mit dem Kleint/Hänsch-Golf schon das erste Gruppe-1-Auto, doch Jochis böse Ahnung („Auf dem Truppenübungsplatz von Putlos fällt die Entscheidung“) trog nicht: Bei der ersten Sonderprüfung auf deutschem Boden quittierte früh um fünf das Getriebe des „Kaugummi-Packerles“ den Dienst, der Hamburger konnte die Meister-

„Blinde Kuh“

Sie liegt hinter uns, die deutsche Rallyemeisterschaft 1977, doch so richtig glücklich wird man mit ihr nicht. Zum dritten Male hintereinander hat ein privates Porsche-Team den Titel gewonnen, ein Lorbeer, der den Stuttgartern im Gegensatz zu anderen ohne ihr Zutun mit schöner Regelmäßigkeit in den Schoß gefallen ist. Denn Werkswagen, die für teures Geld vorbereitet werden müssen, setzt man nicht ein, die Unterstützung der Privatis erfolgt, wenn überhaupt, in kläglichem Maße. Jedoch: Wen wundert es eigentlich, wenn ein Werk das Geld für eine im Vergleich zur deutschen Rennsportmeisterschaft unattraktiven Serie einsparen will? Das große Handikap dieses Titelkampfes ist seine, gelinde ausgedrückt, unübersichtliche Punktewertung. Wie soll man es selbst einem gut- und lernwilligen Zuschauer klarmachen, daß ein mit geringstmöglichem Aufwand arbeitendes

Team wie Bongen/Schimm, die ihren Audi 50 zwar oft zum Klassensieg steuerten, in den Gesamtklassements aber regelmäßige Mühe hatten, unter die ersten zwanzig zu gelangen, in der Meisterschaft zeitweilig besser platziert war als Leute wie Warmbold oder Hainbach, die Gesamtsiege errangen? Es trifft aber nicht nur den Zuschauer, auch Eingeweihte haben Mühe, den Überblick zu behalten. Wer gesehen hat, wie nach dem Abschluß der Rallye Baltic die Suche nach dem neuen Titelträger bei den Offiziellen – ein ONS-Vertreter ließ sich gar nicht erst blicken – zu einem qualvollen Blindekuh-Spiel ausartete, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es für Reglementsänderungen höchste Zeit ist. Man sollte nicht darauf vertrauen, im nächsten Jahr Walter Röhl auf Stratos als die große, alle Ungereimtheiten ausgleichende Zugnummer präsentieren zu können.

J. S.

lente dieser Sportart, sorgte ebenfalls für Stimmung: Ihn muß der Hafer gestochen haben. Wie ein „1000-Seen-Finne“ langte er mit dem Escort voll hin, wollte seine Geschwindigkeit auch nach dem Übergang von Asphalt auf Schotter nicht drosseln und knallte so brutal gegen einen Hochspannungsmast, daß das Auto umstürzte und die Bewohner des angrenzenden Dorfes die Nacht bei Kerzenlicht verbringen mußten.

schaft vergessen. Kuhn/Hopfe kamen vom Kurs ab, rutschten unter einem Absperrband hindurch, das die Dachantenne auf die Heckscheibe schlug und diese zersplitterte, mußten außerdem noch einen Reifen wechseln und fanden sich auf Platz 28 wieder. Nach dem Start zur zweiten Etappe Travemünde-Travemünde mußten die verbliebenen 118 Teilnehmer noch einmal über das Bundeswehreal. Warmbold, dem die Rallye bis dahin

Fotos: Scandinavian Press, Scharnagl



In memoriam Hanno Menne (aus Sport-Auto 11/1977 S. 36)

Sachs-Rallye Baltic

„unheimlich langweilig“ erschienen war, blies zur Attacke auf Mikkola. Bei 150 km/h schlug der Defekteufel zu, eine Bremsleitung der Corolla riß genau vor einer Linkskurve ab. Achim wurde blaß, fand irgendwie einen Ausweg, fing das Auto wieder ein und verlor drei Minuten, weil er die SP ohne Bremsen zu Ende fahren mußte. Auch für Smolej war in Putlos Schluß: Gerade, als er das Tempo etwas forcieren wollte, fehlte plötzlich der Öl-Druck. Ursache war eine alte Opel-Krankheit: Ein Pleuel hatte den Weg ins Freie gefunden. Für Hauck/Menne im zweiten Werkswagen lief es ebenfalls immer schlechter. Ihnen flog ein Rad weg (Verlust: 2.11 min) und einige dänische Privatteams fuhren ihnen mit ihren Gr. 1-Kadett um die Ohren, daß Hauck schon argwöhnte, so untrainierbar, wie sie sein sollten, wären einige Sonderprüfungen wohl doch nicht gewesen. Hansen/Christiansen lagen zeitweilig sogar vor Warmbold auf dem zweiten Platz, ehe sie ihr Auto in den Wald pfefferten.

melte ungefähr drei Schaufeln Erde unter seinem zerknitterten Kotflügel, wollte wieder aufhören, weil die Lenkung angeschlagen und der Scheinwerfer herausgerissen war. Da entdeckte Kuhn-Sponsor Matter, dessen Team sich inzwischen trotz „Louis“ akuter Nachtblindheit wieder unter die ersten zehn geschoben hatte, sein vitales Interesse an Bohnes Weiterfahrt:

Zielankunft: Große Hektik und Champagner von Matter

Schließlich war es auch für ihn wichtig, daß Hauck/Menne keinen Platz mehr gutmachten. Er übernahm den Service für Bohnes Auto, spornte den Diepholzer an, zu Ende zu fahren, und dennoch wäre beinahe alles umsonst gewesen, wenn nicht die drei Zaunpfähle, die Bohne auf der letzten SP ummähte, schon so morsch gewesen wären, daß sie nachgaben. Wulf Biebingers Hoffnung auf einen 1-2-3-Toyotaerfolg hatte sich schon in

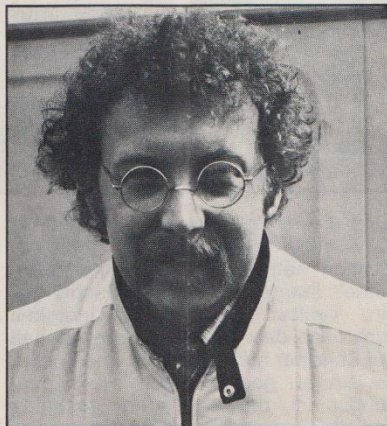
der Nacht zuvor zerschlagen: Trotz ungefährdeter Führung rutschte Hannu Mikkola in einer Linkskurve nach einem Sprunghügel auf der regennassen Fahrbahn wie auf einer Bananenschale aus, blieb mit der Celica im Unterholz hängen (Arne Hertz' lakonischer Kommentar: „Zu schnell – so was passiert halt manchmal“) und konnte sich schlafen legen. Demuth hatte genug damit zu tun, sich die Kadett-Dänen vom Halse zu halten und war mit dem zweiten Platz hinter Warmbold hochzufrieden.

Kuhn/Hopfe lagen im Ziel als sechste einen Platz vor Hauck/Menne. Einige Nervensägen wollten daraus einen Punktegleichstand errechnet haben, nur einer ließ sich vom ganzen Durcheinander nicht beeindrucken: Winfried Matter feierte sein Team bereits mit Schampus, als alle anderen noch mit Elektronenrechnern hantierten – und er sollte recht behalten. 1,5 Punkte Vorsprung bescherten dem 37jährigen Kiesgrubenbesitzer Ludwig Kuhn und dem 25jährigen Optiker Klaus Hopfe



Warmbold wurde nach Mikkolas Ausfall auf der Corolla überlegener Sieger

Und dann gab es da noch Holger Bohne! Er war auf das zweite Suhr-Auto, einen Gruppe-1-Escort, gesetzt worden und sollte ursprünglich Hauck/Menne am Gruppensieg hindern, um damit Hainbachs Meisterschaftschancen zu erhöhen. Nach dessen Ausfall hatte er freie Hand und geigte gnadenlos auf. Gerüchte, Opel hätte ihm ein Auto für die RAC versprochen, wenn er Hauck/Menne Platz machen würde, erstickten im Keim, als er nach der ersten Etappe an dritter Stelle im Gesamtklassement auftauchte. Doch hier wollte Bohne schon aufgeben, weil sein Serviceteam nach einem Unfall (Rüdiger Suhr und ein Mechaniker wurden mit Knochenbrüchen ins Krankenhaus gebracht) ausgefallen war. Er fuhr dann doch weiter, durchbrach in der zweiten Nacht eine Hecke, sam-



Hanno Menne verpaßte die Chance, als Beifahrer Opel den Titel zu sichern

Ergebnisse

1. Warmbold/Todt, Toyota Corolla, 11 688 Punkte;
2. Demuth/Fischer, Toyota Celica, 11 932 P.;
3. Kristiansen/Pedersen, Opel Kadett GT/E, 12 049 P.;
4. Spiro/Yde, Opel Kadett GT/E, 12 149 P.;
5. Bohne/Diekmann, Ford Escort RS, 12 189 P.;
6. Kuhn/Hopfe, Porsche Carrera, 12 204 P.;
7. Hauck/Menne, Opel Kadett GT/E, 12 276 P.;
8. Herrmann/Schwägerl, VW Golf GTI, 12 283 P.;
9. Stier/Kramer, Ford Escort RS, 12 350 P.;
10. Maas/Hartwigsen, BMW 2002, 12 429 P.;
11. Glad/Nedergaard, Opel Kadett GT/E, 12 457 P.;
12. Schnoor/Liske, BMW 320, 12 499 P.;
13. Kohl/Kehl, Opel Kadett GT/E, 12 512 P.;
14. v. d. Leyen/Meditz, Ford Escort, 12 554 P.;
15. Weinreich/Nielsen, Opel Kadett GT/E, 12 602 Punkte

dank ihrer Beständigkeit die deutsche Rallyemeisterschaft, obwohl sie keinen der zehn Läufe gewonnen hatten. Seit zwei Jahren tut ihr Alt-Carrera Dienst, ganze zwei Service-Leute kümmern sich weitgehend ehrenamtlich – Kuhn zahlt ihnen nur die Spesen – um sein Wohlergehen. Vom Werk haben die Amateure keine Unterstützung zu erwarten. Kuhn will sich nun nach dem größten Erfolg seiner Laufbahn zurückziehen und nur noch regionale Rallyes fahren. „Ich kann meinem Bruder im Geschäft nicht mehr alles alleine machen lassen.“

Opel bleibt nur, sich zähneknirschend zu fragen, wie es wohl ausgegangen wäre, wenn Röhrl doch im besagten Flugzeug gesessen hätte. Seine Zeit bei den Rüsselsheimern dürfte damit wohl endgültig beendet sein.

Jürgen Schwarz

Fotos: Archiv, Scandinavian Press

Für Euch gelesen (und besucht)



»VOR MEINER ABREISE WOLLTE ICH ALLES GEREGELT WISSEN. ICH PLANTE Sogar MEINE BEERDIGUNG.«

Als die 77-jährige Berliner Unternehmerin Heidi Hetzer 2014 in einem Hudson Baujahr 1930 alleine losfährt, verwirklicht sie einen Lebens Traum: Auf den Spuren ihres Vorbilds, der Rennfahr-Veteranin Clärenore Stinnes, will sie um die Welt fahren. Meist auf sich allein gestellt, wird sie Asien, Australien, Nord- und Südamerika und das südliche Afrika durchreisen: Sie fährt über den vereisten Torugart-Pass in China, steuert mitten durch die australische Nullarbor-Wüste und trifft die Pinguine Neuseelands – um nach 960 Tagen nach Deutschland zurückzukehren. Die Berlinerin kann auf ein bewegtes Leben zurückblicken. Schon in jungen Jahren schert sie sich nicht um Konventionen und macht eine Kfz-Lehre. Sie übernimmt das väterliche Autohaus und steigt in den Rallyesport ein. Kein gängiger Werdegang für eine Frau im Nachkriegsdeutschland, und prompt stößt sie an allen Ecken auf Widerstand. Mal gibt es praktische Hindernisse, wenn in der Werkstatt keine Frauenwaschräume vorhanden sind, und nicht selten kämpft Heidi Hetzer gegen weitverbreitete Klischees über »Frau und Technik« in einer von Männern dominierten Branche.

In diesem sehr persönlichen Buch berichtet die couragierte Frau, wie sie es schaffte, die vielen Hürden ihres Berufs- und Familienlebens und ihrer Rallyekarriere zu nehmen. Und sie erzählt, was sie ein Leben lang antrieb und mit Ende siebzig zum Abenteuer ihres Lebens führte: der Wunsch zu tun, wofür sie brennt – vorwärtskommen, am besten motorisiert und auf Rädern.

Ihr Leben war das Auto und die Rallye-Fahrerei. Über Ihre Weltumrundung mit Ihrem alten HUDO hat Heidi Hetzer ein Buch geschrieben. Es liest sich so flüssig, daß man es kaum weglegen möchte. Gönnen es Euch oder auch als Geschenk für entsprechendes Klientel. - Leider ist Heidi Hetzer am Ostermontag 2019 plötzlich verstorben..

**LOUWMAN
MUSEUM**
NATIONAAL AUTOMOBIEL MUSEUM

LEIDSESTRAATWEG 57
2594 BB DEN HAAG
TEL: 00 31 (0)70 - 304 73 73
WWW.LOUWMANMUSEUM.NL



Das Louwman Museum ist ein sehenswertes privates Auto-Museum in Den Haag. Anreisende mit Oldtimer genießen kostenlosen Parkplatz vor dem Eingang. Ich habe selten ein so geschmackvoll gestaltetes Auto-Museum gesehen. Lohnt sich. (U.R. übrigens ein weißer Honda S 800 s. Bericht Kretschmer.)



BMW ALPINA



Foto: H. P. Seufert

Wir verabschieden uns für 1971!

Natürlich nicht vom Automobilsport!

Nein, nur von Seite 2 des Organs der OBERSTEN NATIONALEN SPORT-KOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND.

Warum? Es gibt mehrere Gründe:

Ein Grund: Von den meisten Leuten wurden unsere Anzeigen, die ja gar keine Anzeigen, sondern mehr oder weniger erheiternder Einblick in die Interna unserer Arbeit waren, mit Vergnügen gelesen. Wir wollen uns nicht wiederholen und langweilig werden. Deswegen machen wir mal Pause — ohne Coca Cola!

Noch ein Grund: Wir möchten den übrigen Leuten, nämlich denen, die unsere Anzeigen nicht gern gelesen haben, auch einmal eine Freude machen. Deswegen hören wir mit unserem dummen Geschwätz auf Seite 2 auf. Vorläufig!

Noch ein Grund: Das Organ der OBERSTEN NATIONALEN SPORT-KOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND hat seine Anzeigen-Preise beträchtlich heraufgesetzt. Nachdem wir ja, wie oben angemerkt, gar keine Anzeigen verfassen, wird uns die Publikumsheiterung zu teuer.

Noch ein Grund: Den Vertretern der OBERSTEN NATIONALEN SPORT-KOMMISSION FÜR DEN AUTOMOBILSPORT IN DEUTSCHLAND fällt es schwer, das Wort ALPINA auszusprechen. Selbst dann, wenn BMW-Fahrzeuge, die von ALPINA getunt wurden, alle drei Deutschen Mel-

Folgende Firmen haben uns im abgelaufenen Jahr, in dem wir für BMW ja auch die Marken-Europameisterschaft gewonnen haben, sehr geholfen: ATE — Bremsen, BILSTEIN — Federbeine und Stoßdämpfer, BOSCH — Elektrik, CASTROL — Öl, DUNLOP — Rennreifen, FICHTEL & SACHS — Kupplungen, GETRAG — Getriebe, KUGELFISCHER — Benzineinspritzung, KARL SCHMIDT GMBH — Kolben.

Alle diese Firmen waren mit uns zufrieden — wir mit ihnen auch, und so werden wir uns 1971 wieder gegenseitig die Treue halten.

Unseren Freunden unter den aktiven Sportfahrern wünschen wir 1971 Hals- und Beinbruch. Denen, die uns nicht mögen ... na ja, halt auch.

sterschaften gewinnen. Man will sich durch die unzüchtige Erwähnung des unaussprechlichen Wortes nicht ungebührlich in den schwelenden Konkurrenzkampf der BMW-Tuner einmischen. So vermeidet man züchtig dies obszöne Wort, und das halten auch wir für richtig.

Schließlich ist die ONS eine neutrale Institution.

Im Sinne einer keimfreien Neutralität schlagen wir jedoch vor, auch die verschiedenen Automobilfabriken nicht mehr beim Namen zu nennen, sondern nur noch von der bekannten Automobilfabrik in München — nein, das ist ja schon Schleichwerbung — von der mittelgroßen Automobilfabrik im süddeutschen Raum zu sprechen.

Also Schluß mit der Selbstbeweihräucherung. Wir werden die ONS in ihrem edlen Drang im Jahre 1971 unterstützen und das scheußliche Wort auf Seite 2 nicht mehr erwähnen. Natürlich können wir nichts dafür, wenn andere es tun sollten. Wir distanzieren uns heute schon ausdrücklich davon.

Vom Motorsport allerdings verabschieden wir uns nicht. 1971 werden wir im Auftrag von BMW wie schon 1970 die Tourenwagen-Europameisterschaft fahren, und vielleicht wird man auch Fahrzeuge von wieder bei Deutschen Meisterschaften sehen, wobei wir jetzt schon hoch und scheinheilig versichern, daß es uns sehr unangenehm wäre, die ONS im Erfolgsfall wieder in Gewissensnot zu bringen. Aber davor haben wir ja noch die Chance, viele Rennen und Rallyes zu verlieren.

ALPINA

Also so schlimm ist die ONS auch wieder nicht, schließlich wurde diese Anzeige unzensuriert veröffentlicht.

MITGLIEDERFAHREN BESSER



Mit 90 noch verrückt aufs Rallyefahren – Einer von uns



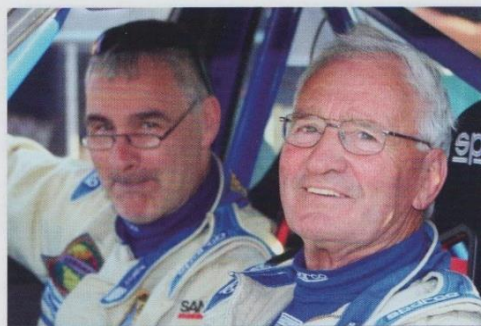
Heinz Kottmann wird 80

*Veröffentlichung
genau ist -*

Heinz Kottmann

6.4.19

Kempenich begrüßt Deutschlands ältesten aktiven Rallyefahrer, der eine Woche nach dem Saisonstart in der Eifel seinen 80. Geburtstag feiert: Heinz Kottmann aus Ratingen. Der Kfz-Meister im (Un-)Ruhestand hält sich mit täglichem Radfahren fit, geht einmal in der Woche zum Seniorensport und war im Januar im Skiurlaub. „In meinem Alter musst Du etwas für die Gesundheit tun, sonst kannst Du nicht mehr Rallyefahren.“ Die Anforderungen für den DMSB-Gesundheitspass für Aktive über 75 hat er locker gemeistert.



Heinz Kottmanns Leben ist eng mit Autos, Opel und dem Motorsport verbunden. Kfz-Lehre, Heirat, Meisterprüfung, Werkstatteleiter für Opel und GM bei Auto-Becker in Düsseldorf, damals Deutschlands renommiertestes Autohaus, Ferrari und Rolls-Royce inklusive. Als Becker 2002 in die Insolvenz schliddert, geht Heinz Kottmann in Rente, hilft aber gern und oft in der Werkstatt eines Bekannten aus – bis heute, denn: „Es macht immer noch Spaß.“

Motorsport war immer sein Hobby. In den Sechzigern hat seinen Kadett mit Tuning-Teilen von Irmischer und Steinmetz verbessert, später hat er an Orientierungsfahrten teilgenommen und als Technischer Kommissar gewirkt. Erst mit 50 hat Heinz Kottmann begonnen, ernsthaft Rallyes zu bestreiten. Dabei hat fast immer sein Sohn Guido neben ihm im heißen Sitz Platz genommen, der erstmals 1979 mit 14 Jahren den Vater bei einer Ori den Weg gewiesen hat.

Rund 200 Einsätze bei Rallyes 200 und 60 bei National-A-Rallyes hat Heinz Kottmann bestritten. Bis 2002 ist er auch mehr als zwei Dutzend Rallyes im Ausland gefahren, die Rallye Charlemagne in Frankreich und in Belgien mehrmals die Sezoensrally, die Haspengau-Rallye oder die 12 Stunden von Braine-le-Comte. Besonders eng verbunden ist er mit der Rallye Köln-Ahrweiler, die er seit 1994 jedes Jahr unter die Räder genommen hat - 23-mal rollte er über die Zielrampe bei nur zwei Ausfällen. Auch die Rallye Kempenich steht seit einem Vierteljahrhundert als Fixtermin in seinem Kalender.

25 Jahre lang hat Heinz Kottmann einen Opel Kadett C GT/E gesteuert. Das ehemalige van-Eupen-Auto hat er in Deutschland in der Gruppe H eingesetzt, in der Youngtimer-Rallye-Trophy in der Gruppe 2 und in Belgien in der damaligen Gruppe R. Dank liebevoller Pflege wurde der Kadett von Jahr zu Jahr hübscher und entsprach am Schluss originalgetreu der früheren Gruppe 2 – mit Kotflügelverbreiterungen und gelb-schwarzer Lackierung. Und so landete der Kadett auch nicht auf dem Schrottplatz, sondern wanderte nach der Saison 2015 ins Museum nach Singen. Dort steht er jetzt im Museum Art Cars zwischen anderen Oldtimern und Kunstobjekten des 20. Jahrhunderts.



Seit 2016 fährt Heinz Kottmann einen BMW 318is in der Youngtimer-Rallye-Trophy. „Der muss bis zu meinem Rallye-Ruhestand halten“, erklärt der Pilot lachend. Aber ein Ende ist nicht in Sicht, für 2019 sind alle Läufe zur Trophy auf dem Plan, dazu noch ein oder zwei andere Rallye, die er gern mag. „Es macht immer noch Spaß“

Heinz, wir wünschen Dir alles Gute!



Clubmeisterschaft Ecurie 2019 und DMV-LG- Meisterschaft 2019, ECC 2019

DMV-Ehrung am. 5.1.2020 in Nideggen, Gratulation den Plazierten



Aktive der Ecurie bei HV am 27.1.2019

Die Ecurie war bei der Ehrung der DMV-LG-Meisterschaft Niederrhein 2019 am 5.1.2020 (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 Rene/Tina Göbbels (LG, ohne Club) und Kirsche.** Rallye/Ori75/Oldi wurden zusammen gewertet. Damit blieb die Sparte fest in Ecurie-Hand. Hier links die Wertung der DMV-Landesgruppen-Meisterschaft 2019.

(10) Rallye + Ori 75 + Oldtimer DMV-LGM Niederrhein 2019, Ehrung 5.

Platz	Name, Vorname	DMV-Club	Punkte
1	Keuser, Rainer (Ori / Oldtimer)	Ecurie Aix la Chapelle	45,05
2	Göbbels, Tina (Ori / Oldtimer)	LG-Niederrhein	43,86
2	Göbbels, Rene (Ori / Oldtimer)	LG-Niederrhein	43,86
4	Kirschbaum, H.J (Ori / Oldtimer)	Ecurie Aix la Chapelle	43,58
5	Menke, Maren (Ori / Oldtimer)	Ecurie Aix la Chapelle	41,03
5	Menke, Peter (Ori / Oldtimer)	Ecurie Aix la Chapelle	41,03
7	Karl von Hoegen (Ori / Oldtimer)	Ecurie Aix la Chapelle	16,48
8	Henn, Nicole (Ori)	Renngemeinschaft Düren	5,87
8	Henn, Rene (Ori)	Renngemeinschaft Düren	5,87
10	Winnen, Michael	Ecurie Aix la Chapelle	3,80
11	Nüsser, Dieter (Ori / Oldtimer)	Renngemeinschaft Düren	0,82
11	Wieland-Nüsser, Monika (Ori / Oldtimer)	Renngemeinschaft Düren	0,82

Ecurie-Clubmeisterschaft	Punkte	Platz
Regularity 2019		
Rainer Keuser	71,6	1
Max Kirschbaum	71,04	2
Hans-Jürgen Kirschbaum	67,44	3
Maren Menke	63,61	4
Peter Menke	63,61	4
Karl von Hoegen	28,90	5
Rolf Döhning	24,88	6
Hans Lautermann	20,93	7
Klara Lautermann	19,27	8
Martin Schunk	10,79	9
Lena Schepeler	6,00	10

Rallyesport Feuerfest 2019	Punkte	Platz
Hans-Jürgen Kirschbaum	61,95	1
Max Kirschbaum	8,69	2

Motorradspport
Es wurden keine Ergebnisse eingereicht

- 16.-19.01.20 InterClassics Maastricht
- 25.-29.03.20 Techno-Classica Essen
- 01.05.20 ECC-Frühlingsfahrt
- 09.05.20 Eschweiler Classic
- 01.06.20 DMC Düren
- 28.06.20 **Ecurie** – bitte Termin vormerken!
- 08.08.20 Gold Race Jülich, Huchem-St.
- 20.09.20 MSC Burgring Nideggen
- 03.10.20 VG Indeland (Huchem u. ACE)
- Okt. 20 Eupen-Rallye



Euregio - Classic - Cup 2019 konsolidierte Ergebnisliste Kat. TS

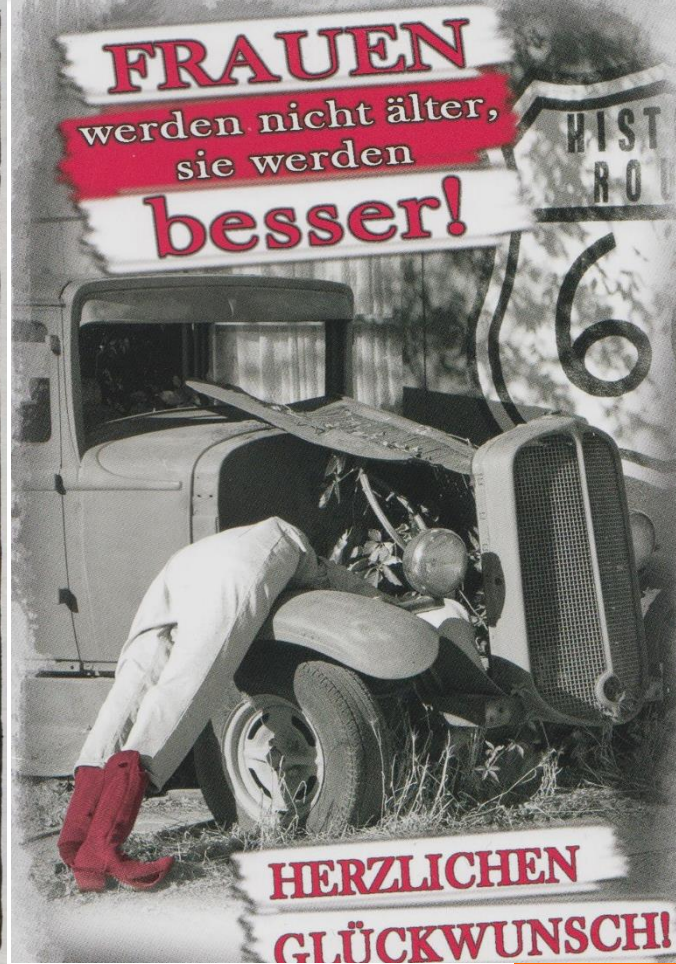
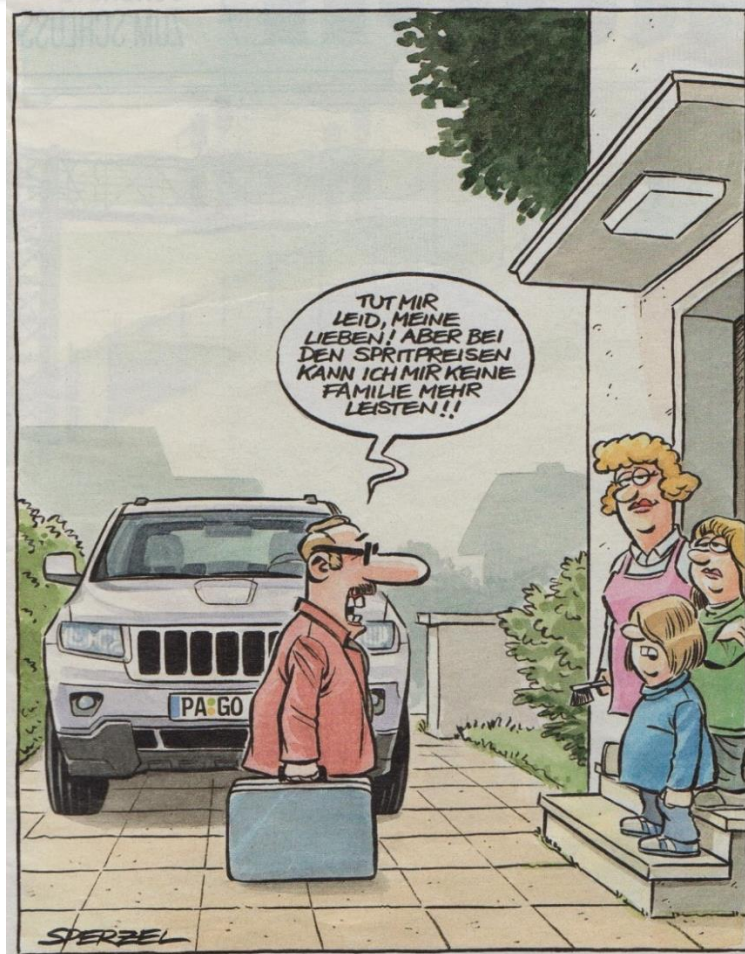
Nr.	Name	Wohnort / Club	VG-Lauf 1	VG-Lauf 2	VG-Lauf 3	VG-Lauf 4	Kürlauf 1	Kürlauf 2	Gesamt Punkte
6	Stein, Bernhard	MSC Burgring Nideggen Eifel Classic e.V.	11,47143	11,31429	10,78000	10,78495	10,59184	10,40769	65,35019
20	Keuser, Rainer	Ecurie Aix-la-Chapelle e.V.	11,52105	11,47143	10,78000	10,78485	10,40769	10,21053	65,17565
33	Lethert, Guido	Sportfahrer Gemeinschaft Schönau e.V.	11,25385	11,15714	10,87778	10,87778	10,36316	10,28571	64,81542
50	Schmitz, Bernd	Sportfahrer Gemeinschaft Schönau e.V.	11,25385	11,15714	10,87778	10,87778	10,36316	10,28571	64,81542
1	Conego, Roberto	Dürener Motorsportclub e.V.	11,52105	11,48889	10,52857	10,47037	10,36170	10,24731	64,61790
39	Milka, Martina	MSC Dülken e.V.	11,69259	11,41250	10,34000	7,70000	9,88889	9,33333	60,36731
38	Milka, Hans-Peter	MSC Dülken e.V.	11,69259	11,41250	10,34000	7,70000	9,88889	9,33333	60,36731
48	Derondeau, Klaus	Dürener Motorsportclub e.V.	11,66000	9,65556	9,27143	10,56989	9,24815	8,98474	59,29976
45	Beissel, Artur	Thunden-Mountain-Classics	11,75625	10,84286	9,96462	9,95556	8,18750	8,14000	58,56678
53	Kreitz, Ernst-Wilf	Kerpen	11,75625	10,84286	9,96462	9,95556	8,18750	8,14000	58,56678
49	Schmitz, Vivien	Eschweiler	11,66000	9,65556	9,27143	10,56989	9,24815	7,77857	58,18360
46	Göbbels, René	Automobilclub Eschweiler e.V.	11,70714	11,67692	0,00000	10,71429	10,67742	9,00000	53,77577
47	Göbbels, Tina	Automobilclub Eschweiler e.V.	11,70714	11,67692	0,00000	10,71429	10,67742	9,00000	53,77577
35	Frankenberg, Frank	Royal Auto Moto Club Eupen	9,90000	9,74286	7,82222	9,72340	8,61905	7,00000	52,80753
40	Letocart, Lucien	Royal Auto Moto Club Eupen	10,03750	9,74286	7,82222	10,73684	8,61905	1,91481	48,87328
63	Heiber, Oliver	Scuderia Classica Euregio	11,78571	9,56154	9,35000	7,70000	0,00000	0,00000	38,39725
12	Emonts-gast, Ralph	Royal Auto Moto Club Eupen	9,00625	6,82000	6,60000	6,20714	5,58148	4,15556	38,37043
28	Letocart, Jean-Marie	Royal Auto Moto Club Eupen	9,00625	6,82000	6,60000	6,20714	5,58148	4,15556	38,37043
29	Wiedra, Peter	FART, Aachen	6,12857	5,94000	5,42143	5,17407	8,23404	7,31979	38,21391
41	Dannhäuser, Bernd	Mönchengladbach	8,32857	8,31875	5,98889	2,32222	9,77551	0,00000	34,73394
7	Stein, Eva-Maria	Neuss	11,31429	9,69375	0,00000	0,00000	10,59184	0,00000	31,59987
37	von Hoegen, Karl	Ecurie Aix-la-Chapelle e.V.	7,28750	4,35926	1,98000	9,49462	6,39474	1,72857	31,24469
36	Hörber, Walter	Ecurie Aix-la-Chapelle e.V.	7,28750	4,35926	1,98000	9,49462	6,39474	0,00000	29,51612
51	Fußangel, Rolf	Rheyder Club für Motorsport e.V.	8,17143	6,44286	5,50000	3,54444	2,71429	2,47500	28,84802

Rainer Keuser war mit Abstand der beste Ecurie-Teilnehmer und verpasste den Sieg in der Kategorie Tourensport nur um 0,15 Punkte zugunsten seines Stammbeifahrer Bernhard Stein, der für den MSC Nideggen fährt. Im konsolidierten Ergebnis landeten die beiden analog auf den Gesamt-Plätzen 3 und 4. Weitere Ecurie-Teams platzierten sich:

- Karl von Hoegen
- Walter Hörber
- Claudia Oberle
- Thomas Oberle
- Hans Lautermann
- Klara Lautermann

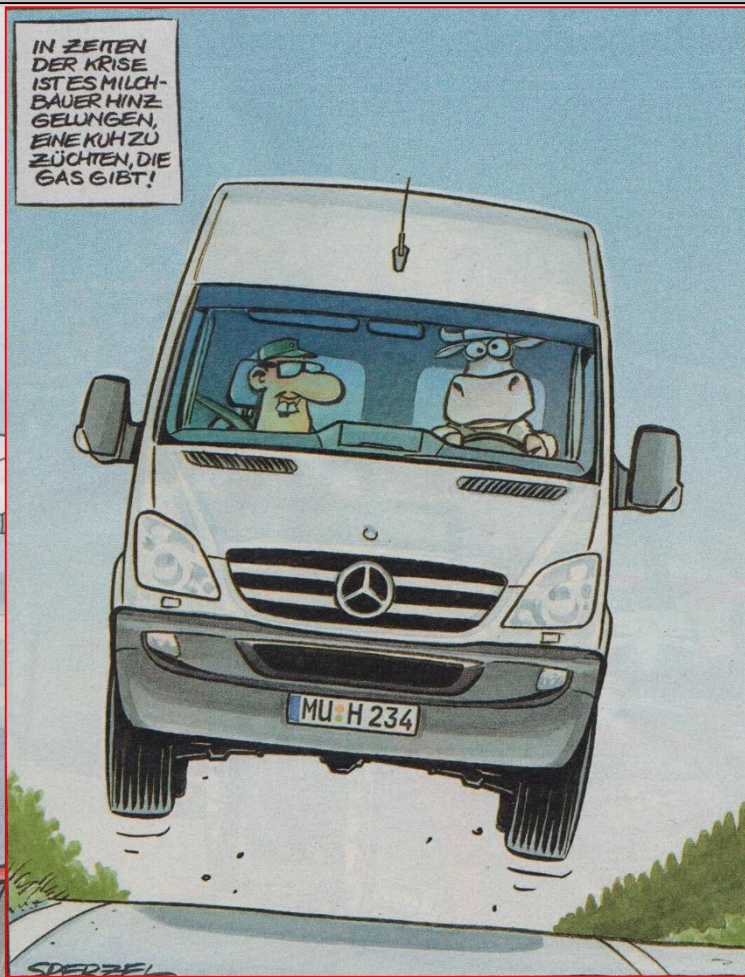
Insgesamt wurden 51 Teilnehmer gewertet.

Witzig und mehr



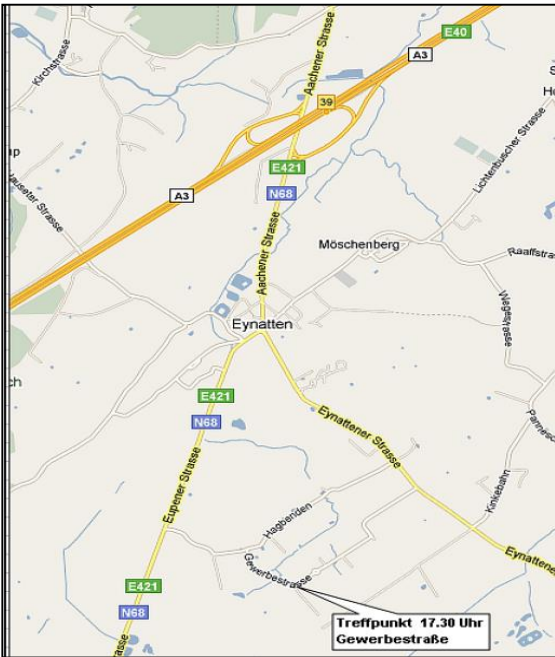
Wenn man 2017 erfährt wie jemand wegen einer Begebenheit von 1977 zum Rallyesport kommt, liest man die spannende Story darüber mit Tino auf der Ecurie Homepage (Text von „le moulinon“ aus dem „forum.rallye-magazin.de“) www.ecurie-aachen.de

Sehr witzig und ernst



Lichtschranken-Training

Wie in 2019 wird es voraussichtlich auch in 2020 wieder Lichtschranken-Trainings geben. Eine Durchführung erfolgt jedoch abhängig vom Bedarf und wird dann entsprechend terminiert.



Mit einem echten Mini-Roadster im Tretauto-Format, dem Kleinschnittger F 125 zur Lichtschranken-Übung. Das wär doch was ! Er wurde zwischen 1950 und 1957 knapp 3000 mal in Arnsberg /Srl. gebaut. 1-Zyl.-2Takt. Gewicht 150 kg, 125 cm³, 6 PS und Frontantrieb





Rolf Döhning schreibt uns von der Saison 2019



Rolf Döhning treibt sich mit seinen Oldies und Anne so ziemlich oft überregional herum:

O: Mit Datsun 280 ZX auf der Nordschleife, R.: Mit Nissan 300 ZX, U.: Mit dem Lancia HF bei der Trifels (ehemals –vor längerer Zeit- ein großer Rallye-DM-Lauf. Nun das Revival für Oldis.)

R.u.: die sympathische Frau im Hintergrund: Anne



Die Frau im Hintergrund

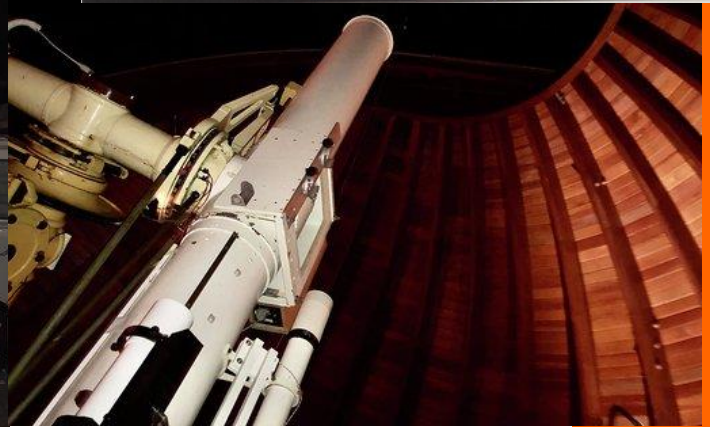
Ecurie Neuigkeiten, Ecurie Quo vadis post 50 ?



Quo vadis Ecurie post 50 ?

Die monatlichen Mitgliedertreffen (jew. letzten Mittw. i.Mon. im Kapellchen/Burtscheid) sind nicht immer gut besucht. Deshalb hatte der Vorstand überlegt, zusätzliche Veranstaltungen anzubieten wie:

- Lichtschrankentraining (04.2019)
- Sternwartenbesichtigung (30.10.2019)
- Rallye Köln-Ahrweiler – gemeinsam Streckenposten und Essen im Wurstkessel (10.11.2019)
- Weihnachtsmarkt Rurberg (14.12.19)
- **Toyota Collection-Köln (geplant für 02.2020)**



Ein nächster solcher Termin ist ein **Besuch in Köln bei Toyota.**

Zunächst werden wir die **Toyota Collection mit Führung** erleben. Und das Tolle ist nicht nur ein spendiertes Mittagessen, sondern eine exclusive Führung durch die heiligen Hallen mit der teilweisen Herstellung von WRC-Rallye-Autos.

Das ist wirklich etwas sehr Exclusives, da dies nur einmal im Jahr für eine beschränkte Zahl von Gästen geöffnet wird. Ihr könnt auch gern interessierte Freunde etc. mitbringen.

Erbitten deshalb unbedingt umgehend Eure hoffentlich zahlreiche Zusage:
Michael.Winnen@gmx.de oder Tel. 0172 271 2418 (SMS oder Whats App)

Wir erinnern uns, dass der Este Ott Tänak auf einem Toyota Yaris WRC die Rallye- WM der Fahrer 2019 gewonnen hat.

Der Termin ist voraussichtlich **Samstag 1.2.2020** oder **8.2.2020 um 10.00 Uhr** in der **Toyota-Allee 2, 50858 Köln** und wird bis zum frühen Nachmittag dauern. Bitte den Termin schon jetzt vormerken.

Danach fahren wir noch gemeinsam zur Motorworld Köln, Butzweiler str. 35-39 zum Kaffee. Eintritt frei.



Die guten, alten Zeiten I

Winfried Laufer
 Helmut Wyands Uwe Liedtke mit Frau
 Mattü Rolf Spangenberg
 Hubs u. Heinz Gercken
 Didi Schmitz
 Helmut Kloubert



VENN-Trophy 1992, hier Siegerehrung in Eupen, Gewinner: Hubsli Decker/ Heinz Gerckens 1990, 1992 und 1993.....

Endergebnis Venn-Trophy 1992

	1.L.	2.L.	3.L.	4.L.	5.L.	6.L.	7.L.	8.L.	Ges.	Platz
Decker H.	(9.16)	8:09	8.95	9.40	9.17	8:00	9.41	--	46.09	1
Gerckens H.	(9.16)	8:09	8.95	9.40	9.17	8:00	9.41	8:09	46.09	1
Spangenberg R.	8.23	9.44	9.47	--	8.33	9.33	--	6:67	44.80	2
Küpper H.-D.	8.88	(8.34)	6:33	9.70	7:92	(8.34)	8.88	--	44.14	3
Schmitz D.	8.88	(8.34)	6:33	9.70	7:92	(8.34)	8.88	5:00	44.14	3
Grützenbach H.	--	7.22	8.42	--	9.58	8.67	--	(8.47)	42.36	4
Schnitzler M.	9.41	--	(8.00)	--	8.33	--	7.65	6.67	40.06	5
Jakob J.M.	7.65	8.33	7.36	--	--	--	7.06	8.89	39.29	6
Hoffmann	--	5:00	4:73	7.57	6.67	7.33	8.23	7.78	37.58	7
Seffer	--	5:00	4:73	7.57	6.67	7.33	8.23	7.78	37.58	7
Kogel U.	--	7.78	5:26	--	6.25	6.67	(6.86)	8.33	35.89	8
Seidel, Jürgen	--	--	--	9.10	(6.92)	6.00	6.47	6.11	34.60	9
Remmel K.H.	--	7.22	8.42	--	9.58	8.67	--	--	33.89	10
Steffens, Ralf	4.70	6.11	3:15	5.75	5.44	--	5.29	--	27.29	11
Schröder, Mario	4.70	6.11	3:15	5.75	5.44	4:67	5.29	--	27.29	11
Heinen	7.06	4.44	5.79	--	--	--	--	7.22	25.05	12
Dentzer R.	--	6.67	6.84	--	--	3.33	(5.60)	--	22.44	13
Von der Haar	6.47	5.56	--	--	5.00	--	4.10	--	21.13	14
Hellmund	6.47	5.56	--	--	5.00	--	4.10	--	21.13	14
Beitzel, Simone	1.00	3.33	4.21	--	3.33	--	4.70	--	16.57	15
Beitzel, Harald	1.00	3.33	4.21	--	3.33	--	4.70	--	16.57	15
Breuer, Norbert	1.00	3.89	3.68	--	--	4.00	1.00	--	13.57	16
Schlicht, Wolfgang	1.00	3.89	3.68	--	--	4.00	1.00	--	13.57	16

Nicht gewertet:

- Bodner, I. 3
- Chaussee 3
- Schauff, E. 3
- Margraff, H. 2
- Hörber, A. 2
- Spangenberg, H. 2
- Dackweiler, U. 2
- Darchenbeau 2
- Hardt 2
- Konik, C. 2
- Van Aubel 2
- Seidel, U. 2
- Hörber, W. 2
- Hörber, T. 2



Isetta-Ersatzteile-Service
 Tel 0234 9489 422



*Keinwagenstammtisch
 Bochum*

Auf geliehenem Hubsli-Alfa:
 Rolf Spangenberg/Alfred Schlösser



Leo Becker / Rolf Spangenberg auf Kadett C 1,2
 1976

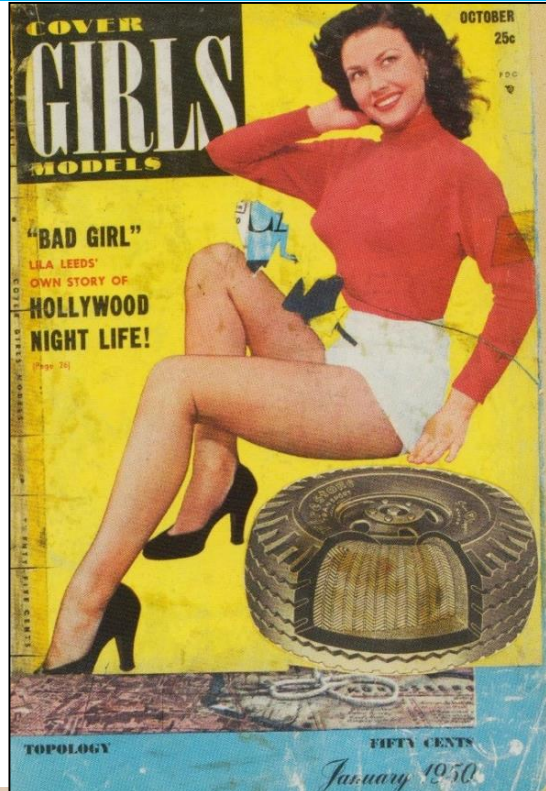


() : Veranstalterpunkt
 xx : Streichergebnis

Die guten alten Zeiten II –



Vielleicht möchte mal jemand diese 11 km-WP „Grenzwanderweg 1“ der Rallye Aachen (DM) vom 14.10.1978 nachfahren. Auf der Rückfahrt nach der Zwangspause in Arzfeld wurde diese WP rückwärts gefahren. Gebt dann bitte mal Bescheid, wie es da heute nach 41 Jahren aussieht. MIWI



Alle Meistertitel gingen an die Ecurie

Eine einmalige Serie im Orientierungsfahren

AN 25.6.1970

Mit einiger Verspätung wurden nunmehr vom grünen Tisch aus die restlichen Meistertitel im Orientierungsfahren vergeben, die sämtlich an die Ecurie Aix-la-Chapelle gingen. Bedingt durch Einsprüche gegen verschiedene Wertungen war die Siegerehrung in drei Klassen der IG-Meisterschaft zurückgestellt worden. Nach umfangreichen Ermittlungen konnten nunmehr die endgültigen Ergebnisse festgestellt und die ermittelten Sieger nachträglich geehrt werden.

In der Klasse über 1300 ccm wurde G. Kretschmer bester Fahrer und H. Menne bester Beifahrer. Mit ihren bisher bereits feststehenden Siegern Keller, Jacobi, Schnuk M. und Jansen stellt die Ecurie nun alle Einzelmeister in der abgelaufenen Meisterschaft. Fast selbstverständlich ist unter diesen Umständen, daß auch die Mannschaftsmeisterschaft mit deutlichem Vorsprung vor dem MSC Baesweiler zugunsten der Ecurie entschieden wurde. Die Tatsache, daß alle IG-Meister einem Club angehören, ist indes in

der langjährigen Austragung dieser Meisterschaft eine bisher einmalige Leistung.

Am letzten Wochenende konnten sich Ecuriefahrer bei einer internationalen Rallye erneut groß in Szene setzen. Die Roland-Rallye, die als Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft zählte, endete in Bremen mit einem hervorragenden 2. Platz von Lamers/Keller auf Ford 20 m RS.

Bei dieser schweren Rallye waren bei einer Gesamtlänge von 1700 km zahlreiche Sonderprüfungen und Spezialetappen in Deutschland und Holland zu bewältigen. Einige davon fanden auf dem Nürburgring, in Zandvoort, der Motorradrennstrecke in Assen/Holland und dem Flugplatzrennkurs in Diepoltz statt. Hierbei konnten Lamers/Keller sogar einige Klassenbestzeiten erreichen. Auch das weitere Team Kretschmer/Menne schlug sich hervorragend, als es mit einem Honda S 800 unter anderem gegen vier erheblich stärkere Porsche 911 S in seiner Klasse einen beachtlichen 4. Platz belegte.



In memoriam Gernot Kretschmer

Du warst immer für uns da.
Du hast uns geliebt und für uns gesorgt.
Als du krank wurdest, waren wir für dich da.
Als deine Kraft zu Ende ging, war's Erlösung.
Du hast immer einen Platz in unserem Herzen.

Gernot Kretschmer

* 11. August 1937 † 30. Dezember 2018

In Liebe und Dankbarkeit:

Clarissa Kretschmer

Nadine Kretschmer

Gero und Roxanne Kretschmer
mit Lennox und Liev

51109 Köln-Merheim, Abshofstraße 46

Die Trauerfeier beginnt am Donnerstag, dem 17. Januar 2019,
um 14.30 Uhr in der Trauerhalle des Ostfriedhofes, Köln-Dellbrück,
Dellbrücker Mauspfad / Ecke Rademacherweg.

Anschließend erfolgt die Urnenbeisetzung.

Anstelle von Blumen und Kränzen bitten wir um eine Spende an das
„Ronald McDonald Haus Köln“ auf das Konto der Sparkasse KölnBonn.
IBAN DE57 3705 0198 1900 6685 08, BIC COLSDE33.

Kennwort: Gernot Kretschmer.



Leider erfuhren wir erst sehr spät per Post vom Ableben unseres Gründungspräsidenten Gernot Kretschmer. Noch vor 2 Jahren konnte ich mit ihm selbst telefonieren im Rahmen der Vorbereitung der 50-Jahr-Feier. Letztes Jahr wurden die Gespräche mit seiner Frau Clarissa geführt. Ich kann mich noch gut erinnern, daß er bei der 40-Jahr-Feier der Ecurie am 5.4.2008 bei Königs persönlich teilnahm. (Startnr.6). Gernots Frau übergab mir nun etliche Fotos und Protokollsammlungen von Gernot aus der Gründerzeit. Wie man aus den beil. Presseartikeln aus dem Fundus von Gernots

Sammlung ersehen kann, absolvierte Gernot schon 1965 einen Fahrer-lehrgang am Ring (übrigens zus. Mit Hans Heyer, erkennbar an seinem Hut) und war schon lange vor 1967 im Motorsport unterwegs, zunächst bei Slaloms, Bergrennen und Rennen, dann häufig mit Hanno Menne. Teilweise absolvierten die beiden lange Rallyes auf ziemlich normalen Autos, wie das eben so war. Zu den fahrbaren Autos gehörten NSU TT, Mercedes Heckflosse, VW Käfer, Ford Badewanne und schließlich auch ein heute seltener Honda S 800, den wohl Hanno mitgebracht hatte. Bis sie die Ecurie gründeten. Ab April 1968 beweist der Stempel im Clubausweis den Anfang der Ecurie-Aktivität. Gernot und Hanno waren für uns alle große Vorbilder, welchen wir nacheifern wollten. Ohne Gernot Kretschmer zusammen mit einigen anderen „Wilden“ gäbe es heute sicher keine Ecurie. Wir werden das in unsere Historie schreiben, damit wir das nicht vergessen können. Danke, dass es Euch gab.

AN 9.10.1969

Totaler Triumph der „Ecurie“

Schnelle Fahrt bei „Rund um Aachen“ des MSC

Zum 11. Male richtete der MSC Aachen seine Orientierungsfahrt „Rund um Aachen“ aus. Mit dieser traditionsreichen Fahrt setzte er gleichzeitig die Wertungsfahrten um die IG-Orientierungsmeisterschaft fort.

Der veranstaltende Club, gleichzeitig einer der ältesten im Aachener Bezirk, konnte bei der Organisation der Fahrt seine in langen Jahren erworbene Erfahrung in die Waagschale werfen. Wie schwer jedoch die eigentliche Ausarbeitung einer derartigen Fahrt ist, mußte der als Fahrleiter debütierende Herrmann Westhoff erkennen. Waren die Fahrer auch mit der rallyeartig zusammengestellten Streckenführung und den sehr sportlichen Schnitten recht einverstanden, so haderten die Beifahrer doch mehrfach zu Recht mit dem Fahrleiter. Die Ursache war darin zu sehen, daß mehrere Kontrollstellen außerhalb der Idealstrecke standen und nur durch Zufall angefahren werden konnten. Nach einer Korrektur durch die Sportkommissare beruhigten sich indes wieder die aufgebracht Gemüter.

Die Strecke führte vom Start in Venwegen in einer großen Schleife über Nideggen, Hergarten, Mechernich quer durch den Landkreis Schleiden und über Eicherscheid, Simmerath, Lammersdorf wieder zum Ziel nach Venwegen zurück.

Die schnellen Durchschnittsgeschwindigkeiten brachten es mit sich, daß über ein Drittel

der gestarteten 63 Teilnehmer das Ziel nicht mehr in Wertung erreichten. Zu den Opfern zählten auch die überragenden Gesamtsieger der letzten IG-Meisterschaftsfahrt in Nideggen, Grittern/Dackweiler (MSC Baesweiler).

In allen Klassen war die Ecurie Aix-la-Chapelle siegreich. Auch die beiden Ecurie-Mannschaften landeten einen Doppelerfolg. Der Gesamtsieg fiel dank der besseren Teamarbeit an Kretschmer/Menne, die im Gesamtergebnis ihre Clubkameraden Jacobi/Keller auf den zweiten Platz verweisen konnten.

Klasse bis 1000 ccm: 1. Jacobi/Keller, 2. Hertzpertz/Schramm, 3. Konen/Stollenwerk (alle Ecurie), 4. Olef/Cziczior, 5. Leder/Stöckmann (beide MSC Baesweiler).

Klasse von 1000 bis 1300 ccm: 1. Jansen/Schunk M. (Ecurie), 2. Falter/Oepen (MSC Nideggen), 3. Pütz/Wolff (Ecurie), 4. Hartel/Nickel (MSC Stolberg), 5. Jansen/Wählen (MSC Baesweiler).

Klasse über 1300 ccm: 1. Kretschmer/Menne (Ecurie), 2. Becker/Schunk (Ecurie), 3. Hoven/Heinen (GMC Walheim), 4. Ollfisch/Gründler (Ecurie), 5. Kurka/Bauer (PMC Aachen).

Mannschaften: 1. Ecurie I, 2. Ecurie II, 3. GMC Walheim.

Gesamtsieg: Kretschmer/Menne (Ecurie).

DMV-Preis: Jacobi (Ecurie).

9/10.69
H. N. N. N.



Mit sportlichen Grüßen
MIWI

Feuerfest-Rallyesport 1973 mit Tino



Horst Dietz mit Co **Tino Schunk** bei der Hessen-Rallye 1973 auf BMW 2002 tii Gr.1. Punktejagd für die Deutsche Rallyemeisterschaft. Hier trotz Plattfuß Klassensieg, Gr.1-Gruppensieg u. 6. im Gesamt von 156 Teams. Gesamtsieger würde Dieter Günther auf einem Irmischer-Commodore vor Rack/Köhler auf Porsche 911 S. Ausfälle u.a.: Röhl, Bein, Zweibäumer, Hainbach. Man erinnert sich: 1973 führte die Ecurie die erste ONS-Rallye durch.



Tino macht übrigens ganz tolle professionelle Filme, nicht nur aus dem Motorsport. Er hats einfach drauf, seine eigene Faszination leben zu lassen. Seine Technik ist ein Vermögen wert. Schaut mal auf seine homepage: www.schunk-medien.de Das lohnt sich wirklich.

ADAC-Rallye-HESSEN '73



Opel-Werbung in Zeitschrift „m „
Die Zeitschrift für den Mann 9 / 1969

6 Richtige.

6 Zylinder. Klarer Fall.
Da geht was los. 120 PS. Wie er das macht?
Mit seinem Hubraum (2.5 Liter).
Wie lang er das macht?
Entschuldigung, das ist ein Opel-Motor!
Da wär' noch was:

Der Commodore GS.
6 Zylinder. 2.5 Ltr.-H-Motor.
Der bringt 130 PS auf die Straße.
Braucht 10 sec. von 0 auf 100 km/h.

Gehen Sie zum Opel-Händler.
Da geht was los.



Opel Commodore