Motorsport-Club Daun e.V.

im ADAC

Clubinformation

7. Jahrgang **4. Quartal 1991** **Heft 26**

Sieger des Gau-Endturnieres "Wer wird Meister auf zwei Rädern?"

Impressum:

Herausgeber: Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC
Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 5568 Daun, Tel.: 06592/1356 o. 3074
Readaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstr. 10, 4000 Düsseldorf 1, Tel.: 0211/379861
Auflage: 220 Stück, erscheint jedes Quartal und zu besonderen Anlässen

ADAC Fahrrad-Gau-Endturnier

Am 05. und 06. 10.91 hatte der MSC das Gau-Endturnier des ADAC-Mittelrhein in der Wehrbüschsporthalle auszutragen.

Hierbei galt es, eine reibungslose Organisation zu gewährleisten, um die Veranstaltung, an der 300 Kinder teilnahmen, überhaupt bewältigen zu können.

Neben der Ausgabe von Speisen und Getränken galt es, den Parcours aufzubauen und die Punktrichter zu stellen. Eine Aufgabe, der die Vereinsmitglieder wieder mit hervorragender Pünktlichkeit und Präzision nachkamen.

Nicht zuletzt wegen des hohen Niveaus des Turnieres kamen neben Landrat Albert Nell auch AOK Leiter Göbel, Beigeordneter Willems sowie Verkehrsleiter Röhl und Schatzmeister Enders, beide vom ADAC Koblenz, um die Siegerehrung vorzunehmen.

Vom MSC Daun nahmen 6 Kinder in verschiedenen Klassen teil. Dabei konnten die Jungen leider keine guten Plätze erreichen. Bei den Mädchen errangen in ihrer Klasse Eva Schmitz den 4. Platz und Anne Steffens den 3. Platz. In der dritten Mädchen-Klasse errang Silvia Schlömer den 1. Platz, durch den sie sich für das Bundesturnier in Neumünster (Schleswig-Holstein) qualifizieren konnte.

PS

Silvia Schlömer im Finale

Einen großen Erfolg feierte Silvia Schlömer aus Daun mit der Startnummer 78 in Neumünster. Im Final des ADAC-AOK-Fahrradwettbewerbs "Wer ist Meister auf zwei Rädern?" belegte Silvia den 13. Platz und zählt damit zu den besten jungen Radfahrern in der Bundesrepublik. 1991 haben an diesem bundesweiten Fahrradwettbewerb mehr als 267000 Kinder im Alter von 8 bis 15 Jahren teilgenommen. Der Wettbewerb, bei dem in jedem Jahr bundesweit fast 4000 Veranstaltungen durchgeführt werden, trägt da-

zu bei, die Sicherheit der jungen Radfahrer zu erhöhen und Unfälle zu verhüten.

Den Teilnehmern an diesem Endturnier wurde während des Wochenendes ein buntes Rahmenprogramm geboten. Auf der Tagesordnung standen unter anderem die Besichtigung eines Fährschiffes in Kiel sowie der Besuch des Tropic-Schwimmbades Damm 2000 an der Ostsee.

Diebstahl von Autoradios

Versicherungsschutz bei "Quick-out-Radios"

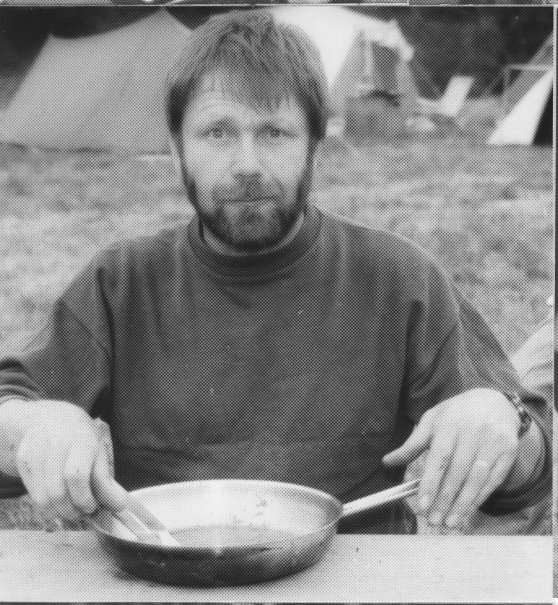
Der Diebstahl von Autoradios stellt seit langem ein Problem der Teilkaskoversicherung dar. Eine gewisse Lösung dieses Problems glaubte man mit Hilfe des "Quick-out-Radios" gefunden zu haben. Dabei handelt es sich um Geräte, die man beim Aussteigen ohne große Mühe sofort mitnehmen kann. Verhält sich der Versicherungsnehmer entsprechend, nimmt er also z.B. abends das Autoradio mit in seine Wohnung, ist ja alles in Ordnung. Was ist aber, wenn er es im Auto beläßt, ist dann Versicherungsschutz beim Diebstahl des Radios gegeben?

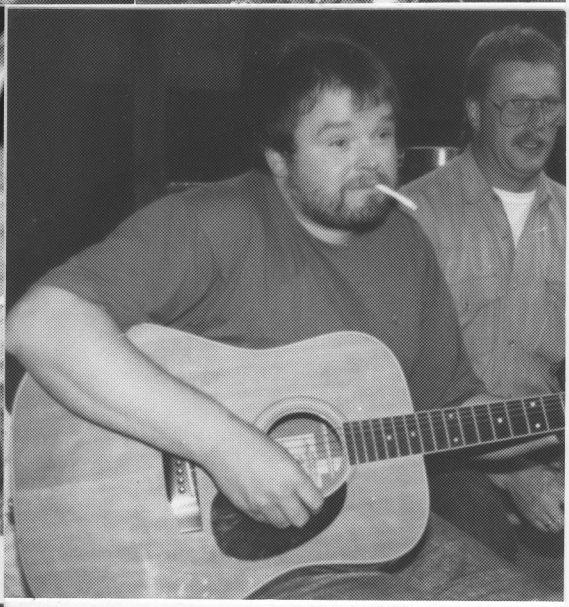
Das Landgericht Wiesbaden urteilte am 12.11.1990 (Aktenzeichen 1 S 393/90) wie folgt: Das nächtliche Belassen eines "Quick-out-Radios" in einem auf einem öffentlichen Parkplatz nachts über geparkten PKW ist grob fahrlässig.

Ohne das Vorhandensein des Radios wäre nämlich das Fahrzeug des Versicherungsnehmers nicht aufgebrochen worden, was sich bereits daraus ergibt, daß außer dem Radio nichts gestohlen wurde. Fraglich konnte deshalb nach Meinung der Kammer nur sein, ob das Belassen eines derart schnell zu entfernenden Radios auf längere Zeit an unbewachter Stelle als grob fahrlässig angesehen werden kann. Diese Frage wurde bejaht. Einmal ist zu berücksichtigen, daß es allgemein bekannt ist, daß Wagen allein deshalb aufgebrochen werden, weil sich in ihnen ein Radio befindet. Es ist auch allgemein bekannt, daß hier im Regelfall Spezialisten am Werk sind, die bereits auf den ersten Blick entscheiden können, ob sich der Diebstahl nach Qualität und Schwierigkeit lohnt und ob der Einsatz das Entdecktwerden wert ist.

Andererseits weiß jeder Erwerber eines "Quick-out-Radios", daß er dieses zum Schutz seines Eigentums mit einem Handgriff entfernen und wieder einbauen kann, wie er auch genau sogut weiß, daß derartige Radios geradezu dazu konstruiert worden sind, damit man sie mit sich nehmen kann.

Quelle: VersVerm Oktober 1991
RA Prof. W. Theda, Frechen





Ein paar Bilder aus 1991

"Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun"

Nach fast Vierjähriger Abstinenz als Veranstalter einer nationalen Rallye 200, meldet sich der MSC Daun wieder in der Szene zurück. Anläßlich des vierzigjährigen Vereinsjubiläums findet am 4. April 1992 wieder eine Veranstaltung mit internationalem Flair auf nationaler Ebene statt.

Nach Genehmigungsschwierigkeiten in den Jahren 1990 und 1991, konnte man mit den zuständigen Behörden ein Konzept erarbeiten, mit dem beide Seiten leben können und das für die Zukunft hoffen läßt. Die Rallye "Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun" soll ihren festen Platz im jährlichen Veranstaltungskalender erhalten.

Die sehr guten Bewertungen der Rallyeobserver aus den vergangenen Jahren 1986 und 1988 stellen natürlich eine gewisse Verpflichtung dar, das hohe Organisationsniveau zu halten, wenn nicht sogar noch zu steigern. Mit der Stadt Daun hat der Veranstalter einen Partner, der ein hervorragendes Umfeld garantiert.

Der innerstädtische Marktplatz als Parc-Ferme und die neue Stadthalle als Rallyezentrum bieten optimale Voraussetzungen.

Den Teilnehmer erwarten 156 km Gesamtstrecke mit 30 WP-Kilometern. Sechs Start-Ziel WP's sind in der heutigen Zeit wohl eher die Ausnahme und man kann der Streckenführung getrost das Urteil "vom Feinsten" ausstellen.

WP 1 und WP 4 mit 1,7 km Schotter und 3,3 km Asphalt: Eine sehr schnelle und selektive Wertungsprüfung, deren Schotteranteil auch mit einem Asphaltfahrwerk gefahren werden kann.

WP 2 und WP 5 mit 5,0 km Asphalt: Starke Höhenunterschiede und anspruchsvolle Serpentinpassagen kennzeichnen diese Prüfung

WP 3 und WP 6 mit 5,0 km Asphalt: Eine Wertungsprüfung die bereits in den Jahren 1990 und 19991 im Rahmen der Int. ADAC-Deutschland gefahren wurde. Einhelliges Urteil der Fahrer bei beiden Veranstaltungen: "Eine sehr schöne und anspruchsvolle WP mit Monte-Charakter"

Mit dem Wahlspruch, Klasse statt Masse, begrenzt der Veranstalter die Teilnehmerzahl auf 100!!!

H..K.

Ohne Limit bei Unfällen nicht am Ende der Tabelle

Über ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen wird seit Jahren erbittert gestritten. Ein Argument der Befürworter zielt auf die Sicherheit: Wenn langsamer gefahren wird gebe es auch weniger Unfälle, weniger Verletzte und Getötete. Im internationalen Vergleich zeigt sich aber, daß diese Annahme kaum gerechtfertigt ist. Der Bonner Ministerialbeamte Dr. Klaus Seidenstecher hat in einem Beitrag für die Zeitschrift "Deutsches Autorecht" die Unfallstatistiken mehrerer Länder verglichen.

Die Tabelle 1 nennt neben dem jeweils geltenden Tempolimit (Richt = Richtgeschwindigkeit) die Anzahl der Getöteten pro 1 Mdr. km, die von Fahrzeugen auf den jeweiligen Autobahnen zurückgelegt werden.

Land	Limit	Tote
Niederlande	120	3,2
Großbritannien	112	3,8
Dänemark	100	4,9
Schweiz	120	4,9
Deutschland	130(Richt)	6,0
USA	89	6,7
Japan	100	7,0
Belgien	120	9,5
Finnland	80-120	10,2
Frankreich	130	10,4
Italien	110-130	12,7
Östereich	130	15,7
Portugal	120	39,3
Spanien	120	61,0

Tabelle 1

Zu beachten ist, daß ein direkter Vergleich nicht ohne weiteres möglich ist: Die Randbedingungen sind sehr unterschiedlich, auch ohne die Überwachung und die Einhaltung des jeweiligen Limits. Einfluß haben außerdem der sehr hohe Ausbau- und Unterhaltungsstandard bundes-

deutscher Schnellstraßen.

Die Tabelle 2 nennt die Anzahl der Getöteten pro 1000 Unfälle mit Personenschaden und ist in mancher Beziehung aussagekräftiger als die erste: Um so geringer diese Zahl nämlich ist, um so weniger schwerwiegend verlaufen die Unfälle. Das hat nicht nur mit der jeweiligen Aufprallgeschwindigkeit zu tun. Auch hier gibt es andere Einflüsse: das Rettungswesen, die Gurt-Anlegequote und der technische Zustand der Fahrzeuge.

Die Tabelle 2 zeigt, daß Deutschland den Vergleich mit Limit-Ländern nicht zu scheuen braucht. Dabei muß nicht einmal auf Südeuropa verwiesen werden, wo im Verkehrswesen völlig andere Bedingungen herrschen. Die Zahlen aus der Schweiz, Großbritannien oder den Niederlanden stammen aus Ländern, die der Bundesrepublik in dieser Hinsicht recht ähnlich sind, fallen aber dennoch weit schlimmer aus.

Quelle: Rheinische Post vom 19.10.91, Rudolf P. Jonas

Land	Limit	Getötete
USA	89	33
Deutschland	130(Richt)	35
Großbritannien	112	44
Schweiz	120	56
Japan	100	67
Niederlande	120	68
Schweden	110	75
Belgien	120	76
Italien	110-130	80
Östereich	130	92
Finnland	80-120	101
Frankreich	130	104
Dänemark	100	127
Spanien	120	167
Portugal	120	176
Jugoslawien	120	267

Tabelle 2

Wie die Bruderschaft der anonymen Polemiker mit der eigenen Meinung umgeht:

Der Fahrspaß der Meinungsmacher oder der Heuchler der Nation

Alle Jahre wieder zur Sommerszeit, wenn die Blätter niedrigen Standes das Ungeheuer aus Loch Ness wiederentdecken, fällt den Meinungsmachern für die intellektuelle Oberschicht ein, daß sich die Forderung nach einem Tempolimit wieder mal gut lesen würde und der "Wahnsinn auf deutschen Autobahnen" ein Ende haben müsse. Und wenn dann noch die IAA in Frankfurt stattfindet, wird der Autoindustrie im verbalen Rundumschlag nicht nur die "Vollgasfahrt ins Klima-Chaos" vorgeworfen, sondern dem Leser gleich mal sicherheitshalber der Verzicht aufs Auto nahegelegt, "wenn unsere Kinder weiter auf unserem Planeten leben sollen".

"Echte Einsicht und der Wille zur Beschränkung sind zudem Mangelware, der Wachstumswahn bleibt ungebrochen", beklagt der Spiegel kurz vor der IAA. Eigentlich, diese Schlußfolgerung ist mindestens nicht abwegig, müßten die Schreiber solcher Zeilen oder deren Chefredakteure diese Einsicht längst praktizieren und nicht nur im Herzen tragen. Sollten wir meinen.

Die Wahrheit ist viel menschlicher, als es die Bruderschaft der anonymen Polemiker beim Spiegel mit dem veröffentlichten Gewissen vereinbaren kann. Ex-Spiegel-Chefredakteur Dr. Werner Funk, einer der gnadenlosesten Einpeitscher in Sachen "Autobahn-Wahnsinn", hat gerne jede Geschichte ins Blatt gehoben, die dieser verrückten Nation klarmachte, daß sie mit ihrer Autolust erst in den Wahnsinn und dann in den Tot rast. Privat ist er - klar doch - völlig anders, ja von "Tempo"-rärem Autofanatismus geprägt. Einer seiner Dienstwagen, ein Mercedes 300 E, war ihm zu lahm. Dank Vermittlung des Autoressorts wurde er werkseitig getunt. "Er sollte mindestens so schnell sein wie ein Porsche Carrera", erinnert sich ein Redakteur an die Aktion.

Privat fährt Funk ein 911er Cabrio, und er stand als erster auf der Mercedes-Matte, als es darum ging, einen der raren 500 E (326 PS, 250 km/h) zu ergattern.

Für einen Mann, "der das Tempolimit herbeischreiben lassen wollte", nicht unbedingt ein Akt angewandter Glaubwürdigkeit. "Wann immer wir einen Testwagen der Super-Kategorie auf unseren Parkplätzen stehen hatten, dauerte es nicht lange,

bis Funk anrief: "Ich will das Auto mal ausgiebig testen". Als sich Spiegel-Leser einmal wunderten, warum ausgerechnet im Spiegel der Opel Lotus Omega (377 PS, 282 km/h) als Image-Pflegemittel mit positiver Wirkung beschrieben wurde (was nach Spiegel-Diktion einem Sturm der Begeisterung gleichkommt), verbarg sich Autolüstling Funk dahinter, der das Auto unbedingt fahren wollte. Auch mal über 280 Sachen. Vielleicht wollte er nur erfahren, "wie irrwitzig und gefährlich es ist, schneller als 100 zu fahren".

In der Tiefgarage des Spiegel stehen gut ein Dutzend Carreras, mit denen die wackeren Schreiber gegen den PS-Wahnsinn morgens zur Arbeit zuckeln, um im Stau über das Ende der Welt zu sinnen und diese dunklen Gedanken in wohlfeile Sprache zu transferieren. Herausgeber Rudolf Augstein, offiziell ein Feind der freien Autobahnfahrt, ist noch jeder automobilen Versuchung dadurch entgangen, indem er ihr nachgegeben hat.

Auch er hat im Autoressort um Hilfestellung nachgesucht, als es darum ging, schneller an einen 500 SL zu kommen. Ob er sich wohl an diesen Satz in seinem Blatt stört. "Eine Fahrt von Hamburg nach München im neuen von der Firma AMG getunten Mercedes 500 SL erzeugt neben neidischen Blicken rund acht Zentner Kohlendioxid. Kein Katalysator kann den Klimaschädling abfiltern". Er fährt nie mit dem Auto nach München. Stören wird ihn auch nicht der Satz: "31,3 Millionen Pkw branden durch die westdeutsche Flur, im Osten der Republik sind es rund sechs Millionen. Die Blechkohorte vernichtet pro Jahr rund 55 Milliarden Liter Benzin und Diesel und verwandelt sie in eine Pestilenzwolke aus 160 Giftstoffen". Augstein wird denken: ein Wahnsinn, so viele Autos. Ich fahre zum Glück immer nur eines. Und das darf gut und teuer sein, weil die Anzeigen der Autoindustrie mit Millionen den Spiegel mitfinanzieren. Wenn die Autos auch stinken, Geld nimmer.

Nicht viel anders sieht es beim Stern aus, bei der Zeit oder bei der Süddeutschen. Zwischen verbreitetem Anspruch und sympathischer Wirklichkeit klaffen viele PS. Kaum ein Chefredakteur, dessen Dienstwagen nicht mühelos die 200 überschreitet, kein Motor-Ressortleiter, der nicht immer wieder mal für den Chef "eine Granate" als Testwagen zu organisieren hat, weil selbst der schönste Dienstwagen nicht bieten kann, was ein Porsche 959 möglich macht, "auf den Funk schärfer war als auf jeden Ferrari"

Gönnen wir doch denen diese Freude, solange sie noch nicht erreicht haben, was sie uns allen wünschen: Tempo 100 auf Autobahnen.

Quelle: Deutscher Vertriebs- und Verkaufs-Anzeiger
PS/Peter Groschupf

Wir wünschen allen Mitgliedern des Motorsport-Club Daun frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins Jahr 1992