Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

Clubinformation

9. Jahrgang **2. Quartal 1994** **Heft 32**

Die Gesamsieger der Nat. ADAC-Rallye "Rund um die Kreis und Kurstadt Daun"
Walter Landsiedel und Karl-Heinz Erny

Impressum:

Herausgebeber:	Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC
Vorsitzender:	Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 54550 Daun, Tel. 06592/1356 o. 3074
Redaktion:	Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 40215 Düsseldorf, Tel. 0211/379861
Auflage:	220 Stück, erscheint zu besonderen Anlässen

Wer wird Fahrrad-Champion?

Zum 25. Mal ADAC Fahrradturnier in Daun

In diesem Jahr veranstaltet der MSC Daun zum 25. mal das Fahrradturnier „Wer wird Fahrradchampion"?
Aus diesem Grund hat der Verein in Zusammenarbeit mit der AOK Daun eine große Ausschreibungsaktion gestartet, wobei wir hoffen, viele Starter zu bekommen, so daß wir auch Helfer benötigen, die den Parcour besetzen und die Bewirtung übernehemen.
Termin: **Sonntag, den 26. Juni 1994, von ca. 10 Uhr bis 17 Uhr.**

Anmeldungen werden Sonntags von 10 - 13 Uhr entgegengenommen.

Zwei Teilnehmer des Turniers aus dem Jahr 1993

Deutschland-Rallye

Liebe Vereinskameraden/innen,

vom 07.07.94 bis zum 10.07.94 findet wieder die internationale Deutschlandrallye statt, die zur Deutschen sowie zur Europameisterschaft mit dem höchsten Koeffizient 20 zählt.

Wie in den vergangenen Jahren sind wir wieder Ausrichter der WP Hilgerath, die am ersten Rallyetag, und zwar am **Freitag, den 08.07.94** dreimal gefahren wird. Der Zeitraum erstreckt sich von **ca. 09. Uhr bis 18.00 Uhr**.

Im Anschluß laden wir jetzt schon alle Helfer zu einem Grillabend ein.

Sicherlich ist der Veranstalter bemüht, ein attraktives Teilnehmerfeld an den Start zu bekommen, so daß wir Rallyesport vom Feinsten vor Ort erleben können. Bitte macht zahlreich mit, denn wir benötigen ca. 40 Helfer.

ps

Hunsrückrallye

Traditionsgemäß fahren wir in diesem Jahr wieder zur Hunsrückrallye.
Wie in den vergangenen Jahren wohnen wir dort wieder auf dem Campingplatz in Baumholder, von wo wir zu unserem Einsatzort nach Rilchenberg bei Idar-Oberstein fahren werden.

Die dortige WP ist in den vergangenen Jahren zur „Zuschauer-WP" geworden, so daß es eines perfekten Aufbau´s der Strecke als auch der Zuschauerpunkte bedarf. In den beiden letzten Jahren waren wir dort als Streckenposten eingesetzt. In diesem Jahr wurde uns nun die komplette WP angetragen und somit auch die volle Verantwortung. Um dieser Sache gerecht zu werden, und das sind wir unseren Freunden aus Idar-Oberstein schuldig, benötigen wir eine Vielzahl von freiwilligen Helfern. Daß der MSC seine Aufgabe 100%-ig erfüllt, ist dem Veranstalter bekannt, als daß wir hoffen, daß dies auch so bleibt.

Da diese Veranstaltung damit verbunden ist, daß unsere Helfer sich dafür Urlaub nehmen müssen, hat der MSC-Vorstand beschlossen, daß sämtliche Kosten zu Lasten des MSC´s gehen.

Der Termin der Hunsrückrallye ist vom 04.-07. August 1994.

Unser Einsatz ist am Freitag, den 05.8. sowie am Samstag, den 06.8 1994.

Die Hunsrückrallye, zur Deutschen Meisterschaft und zur Europameisterschaft zählend, wird in diesem Jahr wieder drei Veranstaltungen beinhalten:
- Lauf zur Deutschen Meisterschaft und zur Europameisterschaft
- Nationale Hunsrückrallye (Fahrzeuge wie bei der MSC Rallye)
- Historische Rallye, bei der ca. 50 Boliden zu sehen sein werden.

Es wäre erfreulich eine Vielzahl von Helfern begrüßen zu können.

ps

Motorsportlicher Höhepunkt in der Eifel

Nat. ADAC-Rallye „Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun“ mit erstklassigem Starterfeld

Nat. ADAC-Rallye „Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun“ mit erstklassigem Starterfeld

Das hätten selbst die größten Optimisten nicht erwartet. Wurde Herbert Kohlhaas noch „ungläubig“ angeschaut, als er 3 Wochen vor Nennungsschluß über 120 Teilnehmer prophezeite, so kam der genannte Berufsoptimist selber ins Staunen, als am Stichtag 232 Nennungen eingegangen waren und damit 112 Teilnehmer wegen der Begrenzung auf 120 Autos (das ist eigentlich schon ein komplettes Starterfeld) keine Nennbestätigung erhalten konnten. Entsprechend war auch die Leistungsdichte der 120 Teilnehmer, die von Peter Schlömer am Start begrüßt und anschließend auf die 6 Wertungsprüfungen geschickt wurden. Wie im vergangenen Jahr, gab es auch in diesem ein Rahmenprogramm, in dessen Verlauf 14 historische Rallyefahrzeuge für Begeisterung auf der Strecke sorgten. Dabei zeigte sich der Lokalmatador und MSC-Mitglied Werner Schäfer mit seinem Renault Alpine von seiner besten Seite und zeigte allen Zuschauern auf der Strecke, zu welcher Leistung er und

Dieter Noellner schickt die Rallye-Oldtimer ins Rennen

sein Oldtimer noch fähig sind.
Strecke und Organisation dieser Veranstaltung fanden bei den Teilnehmern großen Anklang. Trotz einiger kleinerer Unfälle (alle ohne Personenschaden) wurde der Zeitplan eingehalten. Dafür sorgten nicht zuletzt die ca. 200 Helfer an der Strecke, ohne die eine Veranstaltung in dieser Größenordnung nicht durchzuführen wäre. In den Beurteilungen durch die Kommissare wurde die gute Organisation abermals bestätigt, es gab in keiner Kategorie irgendeinen Punktabzug.

Von größter Bedeutung für den reibungslosen Verlauf der Rallye war sicherlich die Entscheidung der Verantwortlichen, die technische Abnahme der Fahrzeuge von der Feuerwehrhalle in Daun zum TÜV nach Pützborn zu verlegen und mit der technischen Abnahme schon Freitags zu beginnen. Dieses Angebot wurde von etwa 50 Teilnehmern angenommen.

Als überlegenen Gesamtsieger der Rallye „Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun" konnte Peter Schlömer den vielen Besuchern im FORUM Daun das Team Walter Landsiedel und Karl Heinz Erny präsentieren. Sie erzielten mit ihrem Ford Sierra auf allen 6 Wertungsprüfungen die Bestzeit und

Bild oben: Lokalmatador Werner Schäfer auf seiner 100er Alpine

wurden als die verdiente Sieger gefeiert. 2. im Gesamtklassement wurden das Bernd Schomann und Sonja Barsig auf Ford Escort.

Peter Schlömer bedankte sich bei der Siegerehrung nochmals bei allen Helfern und insbesondere bei den Sponsoren dieser Rallye.
Erstmals wurde in diesem Jahr eine Statistik geführt, in welcher festgehalten wurde, wie viele Übernachtungen im Rahmen der Rallye im Raum Daun gebucht wurden. Nach einer ersten groben Auswertung läßt sich leicht nachweisen, daß man von ca. 250 Übernachtungen ausgehen kann. Daraus ist wieder einmal zu ersehen, daß der Motorsport in Eifel ein wichtiger Wirtschaftsfaktor ist.

nmk

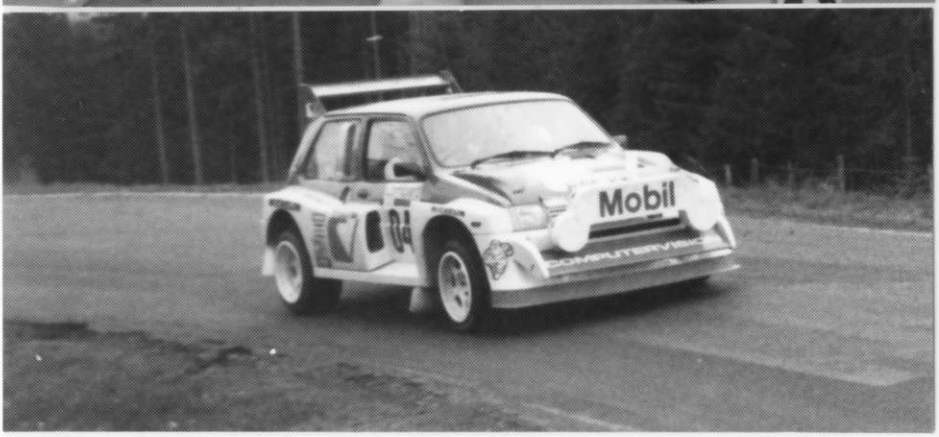

Bild oben: Technische Abnahme beim TÜV Rheinland in Pützborn

Umweltschäden: Forscher sprechen das Auto frei

Von PETER BEHSE

Frankfurt

„Es gibt kein Waldsterben" sagt Professor Dr. Heinz Zöttl vom Institut für Waldernährung und Bodenkunde der Universität Freiburg. Über ein Jahrzehnt durchgeführte Inventuren beweisen es. Die Schäden nehmen in einem Jahr zu, im nächsten wieder ab. Der Anteil stark geschädigter Bestände ist nicht gestiegen, ein Trend nicht erkennbar.

Horrorbilder von toten Bäumen im Erzgebirge machen Angst. Doch wird der Wald dort *von Schwefeldioxid* (SO_2) geschädigt, das aus den mit Braunkohle beheizten Kraftwerken stammt. Welchen Einfluß Luftschadstoffe auf die Wälder haben, wird seit Ende des vorigen Jahrhunderts untersucht. Klassische Rauchschäden werden durch Schwefeldioxid verursacht. In den alten Bundesländern ist die SO_2-Belastung heute minimal. „Der Verkehr spielt nur eine untergeordnete Rolle" sagt der Professor.

Anders steht es mit Stickstoffverbindungen (NOx). Ihnen sind die Wälder zunehmend ausgesetzt. Stickstoff, eigentlich das Nahrungsmittel der Pflanzen, ist ihnen im Überfluß schädlich. Hohe Belastungen stoßen jedoch nicht die Autos aus, sondern kommen in erster Linie aus der Agrarindustrie (Massentierhaltung, Gülle). Eine Kuh produziert doppelt soviel Stickstoff, wie ein Auto ohne Katalysator.

Starke NOx-Schäden durch den Verkehr müßten vor allem an viel befahrenen Straßen sichtbar werden. Mit zunehmender Entfernung von der Straße müßten sie abnehmen. Diese Gesetzmäßigkeit hat man beim Blei gefunden, bei den Stickoxiden jedoch nicht. Büsche und Bäume unmittelbar am Fahrbahnrand gedeihen prächtig.

Aus Stickoxiden und Kohlenwasserstoffen kann bei Sonnenschein Ozon entstehen. Ozonschäden sind aus den Gebirgswäldern Kaliforniens seit Jahrzehnten bekannt. Sie treffen vor allem bestimmte, empfindliche Kiefernarten, die in unseren Breiten nicht wachsen. Bei unseren Hauptbaumarten kommen Ozonschäden praktisch nicht vor.

Der Professor kommt zu dem Schluß, daß der Slogan „Autos töten Wälder" heute wissenschaftlich nicht haltbar ist. Trotzdem hält er den Katalysator und das Einschränken von Verdampfungsverlusten von Treibstoff (Kohlefilter, Saugrüssel) für gut. „So können wir vermeiden, daß großflächige, kritische Belastungen überhaupt entstehen". Prof. Zöttl hat seine Untersuchung im Auftrag des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) gemacht. Der Verband ließ von unabhängigen Wissenschaftlern weltweit untersuchen, welche Kenntnisse über die Belastung von Mensch und Natur durch Autoabgase bestehen.

Professor Dr. Wolfgang T. Ulmer, ehemals Leiter des Instituts für Innere Medizin an der Ruhr-Universität Bochum, hat nach Auswirkungen von Auto-Abgasen auf den Menschen gesucht. Der Mediziner aus dem Kohlenpott zählt Lungenkrebs, Bronchitis, Asthma und andere chronische Atemwegserkrankungen zu denen, die durch Autoabgase hervorgerufen oder beeinflußt werden könnten. In einer umfassenden, über fünf Jahre laufenden Studie hat Professor Ulmer aber heraus gefunden, daß Lungenkrebs *bei Großstadtbewohnern (die* Autoabgasen stärker ausgesetzt sind) nicht häufiger vorkommt, als bei der Landbevölkerung (die in relative reiner Luft lebt). Bislang liegen nach den Erkenntnissen des Mediziners keine zuverlässigen Daten vor, die einen Bezug zwischen Autoabgasen und Krankheiten aufzeigen.

Für viele gilt das Auto als CO_2-Produzent erster Ordnung. Co_2 trägt zum Treibhauseffekt und daraus entstehende Klimaveränderungen bei. Nach den Untersuchungen des Klimatologen Professor Dr. Michael Hantel vom Institut für Meteorologie und Geophysik der Universität Wien, kann das nicht stimmen. Lediglich drei Prozent von dem auf der Erde entstehenden CO_2 verursachen die Menschen, den größten Teil indem sie Holz, Kohle, Öl und Gas verbrennen. Der gesamte Verkehr verursacht nur etwa drei Prozent der weltweiten CO_2-Emissionen.

In den letzten 100 Jahren ist die Lufttemperatur an der Erdoberfläche maximal um 0,6 Grad gestiegen. Dieser Wert bedeutet nicht, daß es auf der Erde wärmer wird wie in einem Treibhaus. Vorläufig unterscheidet er sich nicht von den natürlichen Klimaschwankungen. In der Kreidezeit (vor 144 bis 65 Millionen Jahren) war es zehn Grad wärmer auf der Erde. Nach Professor Hantel erlaubt der derzeitige Kenntnisstand den zwingenden Schluß nicht, daß der Mensch das Klima verändert. Das bedeutet allerdings nicht, daß wir dazu nicht in der Lage wären. Daher begrüßt der Wissenschaftler, wie seine Kollegen, die Bemühungen der Automobiltechniker. Sparsamere Motoren erzeugen nicht nur weniger CO_2, sie schonen auch die Erdöl-Ressourcen.

Professor Dusan Gruden, Hauptabteilungsleiter Umwelt und Energie bei Porsche ist der Meinung, Erdöl sei zum Verbrennen viel zu wertvoll. Deswegen und um den CO_2-Ausstoß weiter zu mindern werden die Motoren unserer Autos immer sparsamer. Leider, so der Porsche-Professor, liegen hier jedoch zwei Ziele im Widerstreit. Je höher der Wirkungsgrad eines Motors, desto sparsamer ist er. Gleichzeitig produziert er aber mehr Stickoxide (NOx). Hierfür werden die Grenzwerte immer schärfer, obwohl bis heute niemand weiß, auf welche Weise und für wen oder was NOx schädlich ist.

Seite 7 und 8 Aus der Welt am Sonnat vom 6.2.94