Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

50 Clubinformation 50

Liebe Freundinnen und Freunde des MSC Daun,

es ist kaum zu glauben, aber das Jahr 2009 neigt sich dem Ende zu. Es ging schnell vorüber, hat viel Aufregung mit sich gebracht, aber irgendwie ist doch (fast) alles so wie es war.

Motorsportlich wurde auch an vielen Ecken gearbeitet, aber auch hier wurde das Rad nicht neu erfunden. Das Rallye-Reglement hat man mehrfach überarbeitet, dann wurde doch wieder zurückgerudert, um danach wieder etwas neues zu beschließen, was aber noch nicht beschlossen werden konnte, usw.....

Fest steht, dass mit Jean Todt ein neuer Präsident im Weltrat sitzt, der von seiner Laufbahn her in allen Motorsportbereichen zu hause ist, und wie man hört, auch einiges neu umsetzen will. Todt ist in seiner motorsportlichen Laufbahn selbst Bergrennen gefahren, ehe er an der Seite von Ex-Citroen Sportchef Guy Frequelin 1981 Vize-Weltmeister bzw. Markenweltmeister im Rallyesport wurde, und zwar auf Talbot Sunbeam Lotus. Der damalige Weltmeister hieß Ari Vatanen. Anschließend wurde Todt Sportchef bei Peugeot und leitete maßgeblich mit das Gruppe B Projekt namens Peugeot 205 T 16. Anschließend wurde es kurz ruhig um Todt, ehe er in der Formel 1 auftauchte, und zwar bei Ferrari. Mit Ross Braun zusammen war er verantwortlich für die Einsätze von Michael Schumacher, und diese Erfolge kennen wir ja nun alle. Nachdem Schumacher seine sportliche Laufbahn beendet hatte, wurde es auch ruhig um Todt. Nun ist er wieder da, und alle hoffen, dass er dem Rallyesport wieder neue Impulse geben wird. Warten wir es ab.

Sportlich war das Jahr 2009 wieder sehr erfolgreich für den MSC. Jürgen Lenarzun sein Co Ralf Müller gewannen den Meisterschaftstitel der Youngtimer Rallye Trophy. Für Jürgen war dies bereits der dritte Titel, was vor ihm noch niemand geschafft hat.

Björn Schlömer und Benedikt Saxler waren für den MSC im modernen Rallyesport unterwegs. Bei sieben Veranstaltungen waren die beiden am Start, viermal als Vorausfahrzeug und dreimal in Wertung. Die Bilanz, ein zweiter Kassenplatz und zwei Klassensiege.

Zu Demonstrationszwecken und im Namen des MSC fuhren Peter Schlömer/Hubert Böffgen sowie Friedhelm und Julian Pinnen einige Veranstaltungen mit ihren historischen Fahrzeugen mit und zeigten damit das breite Betätigungsfeld des MSC.

Ihr Können als Beifahrer zeigten auch Nadia El-Sayed, Petra Müller sowie Julian Pinnen, die mit wechselnden Fahrern einige Rallyes bestritten, und ebenfalls die MSC-Fahnen hoch hielten.

2010, ein Jahr der Veränderungen, oder auch nicht?! Wir werden es abwarten. Der MSC hat auf jeden Fall wieder viel vor. Einige Neuerungen wird es auch geben. Aber hierüber wollen wir bei der Jahreshauptversammlung sprechen, wozu ich jetzt schon alle einladen möchte.

Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich allen eine frohes Weihnachtsfest und einen guten Start in das neue Jahr. Ich hoffe, dass wir uns alle gesund wiedersehen.

Peter Schlömer, 1. Vorsitzender

Impressum

Clubinformation
Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

Ausgabe Nr. 50/2009

Herausgeber:
Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

Vorsitzender:
Peter Schlömer, Daun,

Redaktion:
Norbert Kettenhofen, Düsseldorf

Email
https://www.msc-daun.de/kontakt.html

Dritter Titel für Team Lenarz/Müller
Tolle Aufholjagd bei der Rallye Köln Ahrweiler

Mit dem 9. Platz in der Gesamtwertung und dem 4. Platz in der Klasse 7 bei der Rallye Köln Ahrweiler, sicherten sich die unter der Bewerbung des MSC Daun startenden Jürgen Lenarz und Ralf Müller den Gesamtsieg in der Youngtimer Rallye Trophy 2009. „Dies ist unser dritter Titel in der Rallye-Trophy, das hat bislang noch niemand geschafft. Nachdem wir in den vergangenen vier Jahren jeweils abwechselnd Meister und Vizemeister waren, war diesmal einfach wieder der erste Platz dran. Nach unserem Ausrutscher gestern mussten wir heute das Feld von hinten aufrollen. Das hat auch ganz gut geklappt.“ Wir gratulieren den beiden ganz herzlich für die außergewöhnliche Leistung.

Talbot Sunbeam Lotus
Ein etwas anderer Wahnsinn

Talbot Sunbeam Lotus, wer kennt das Fahrzeug überhaut?

Ist doch klar, hat was mit den Franzosen zu tun, damals da war auch Simca dabei, der Horizon oder welchen Namen die hatten, aber Sunbeam und Lotus. Keine Ahnung, aber wahrscheinlich so ein Nebenprodukt von Peugeot oder Talbot, oder? Nein, alles Genannte stimmt nicht. Aber wie war es wirklich?

In Mittel-England, in der Stadt Coventry, produzierte man das Fahrzeug Chrylser Sunbeam. Es gab Motoren von 53 PS, 100 PS und 150 PS. Der letztgenannte war ein Lotus-Motor. Hiermit wollte man im Rallyetrimm (dann 250 PS) die legendären Ford schlagen. In dem kleinen Werk arbeitete man kräftig an dem Vorhaben, und Ende der 70er Jahre schien das Auto erfolgreich zu werden. Dann verkaufte Chrylser das Werk an Peugeot, die die Fahrzeuge aber unverändert ließen, quasi nur als Geldanlage.

Da der Name Talbot aus den 20er Jahren bekannt war, jedoch nicht vergeben war, kam es eben zu dem Talbot Sunbeam Lotus. Die Besonderheit war der Heckantrieb, mit dem wunderschöne Driftwinkel gefahren wurden. Henry Toivonen, Guy Frequelin und auch Stig Blomquist waren Fahrer, die richtig mit dem Fahrzeug umgehen konnten.

1981 erreichte man die Markenweltmeisterschaft, zu einer Zeit, wo mit dem Audi Quattro schon eine ganz andere Ära von Rallyefahrzeugen begonnen hatte. Das wurde auch von Peugeot schnell erkannt, und 1983 wurde das Werk geschlossen. Da von dem Sunbeam Lotus weltweit nur 1400 Stück gebaut wurden, wovon 160 den Weg nach Deutschland fanden, ist die Beschaffung von Ersatzteilen heute ein Abenteuer für sich. Übrigens: Auf einer modifizierten Bodenplatte des Sunbeams baute Peugeot dann den 205 T 16 mit Allradantrieb auf!

Heute gibt es weltweit nur noch ca. 10 Talbots im Rallyetrimm, wovon 2 in Deutschland, vielmehr beim MSC Daun beheimatet sind. Peter Schlömer und Friedhelm Pinnen sind bemüht, die Fahrzeuge im nach gebauten Originalzustand zu erhalten und auch zu fahren. Damit das funktioniert, ist man immer auf Hilfe angewiesen. Ein englisches Ehepaar, welches in Schalkenmehren nach Ruhe sucht, ist mittlerweile auch im Talbot-Fieber und sucht in England immer flei-

ßig mit nach Ersatzteilen, die es nur noch gebraucht gibt. Verarbeitet werden diese dann von Martin Kiefer (Daun/Schalkenmehren) der das Projekt nun schon seit 12 Jahren begleitet. Es gibt sicherlich keine Schraube, die er noch nicht in der Hand hatte, und mittlerweile benötigt er auch keine Reparaturanleitungen mehr, denn er weiß alles auswendig, selbst die Drehmomente der anzuziehenden Schrauben an Karosserie, Motor und Getriebe.

Bei Veranstaltungen kommt dann mit Peter Firmenich noch die zweite Speerspitze dazu. Dann muss es schon schlimm kommen, wenn die beiden keine Lösung mehr finden. Wenn das so ist, heißt es

aufladen, reparieren und auf ein anderes Mal. Martin Kiefer und Peter Firmenich haben sich bei der Gruppe der Histo-Fahrzeuge mittlerweile einen Namen erarbeitet. Es ist interessant zu sehen, wenn auf den Serviceplätzen von Rallyes dann plötzlich noch andere Fahrzeughalter um Hilfe fragen. Die beiden sind in ihrer speziellen Art gerne gesehen und tragen auch beim gemütlichen Teil der Veranstaltungen viel zum Gelingen bei. Die Szene kann nur hoffen und wünschen, dass die beiden noch lange mit dabei sind.

ps

Fünzigste Ausgabe der Clubinformation

Liebe MSC'ler,

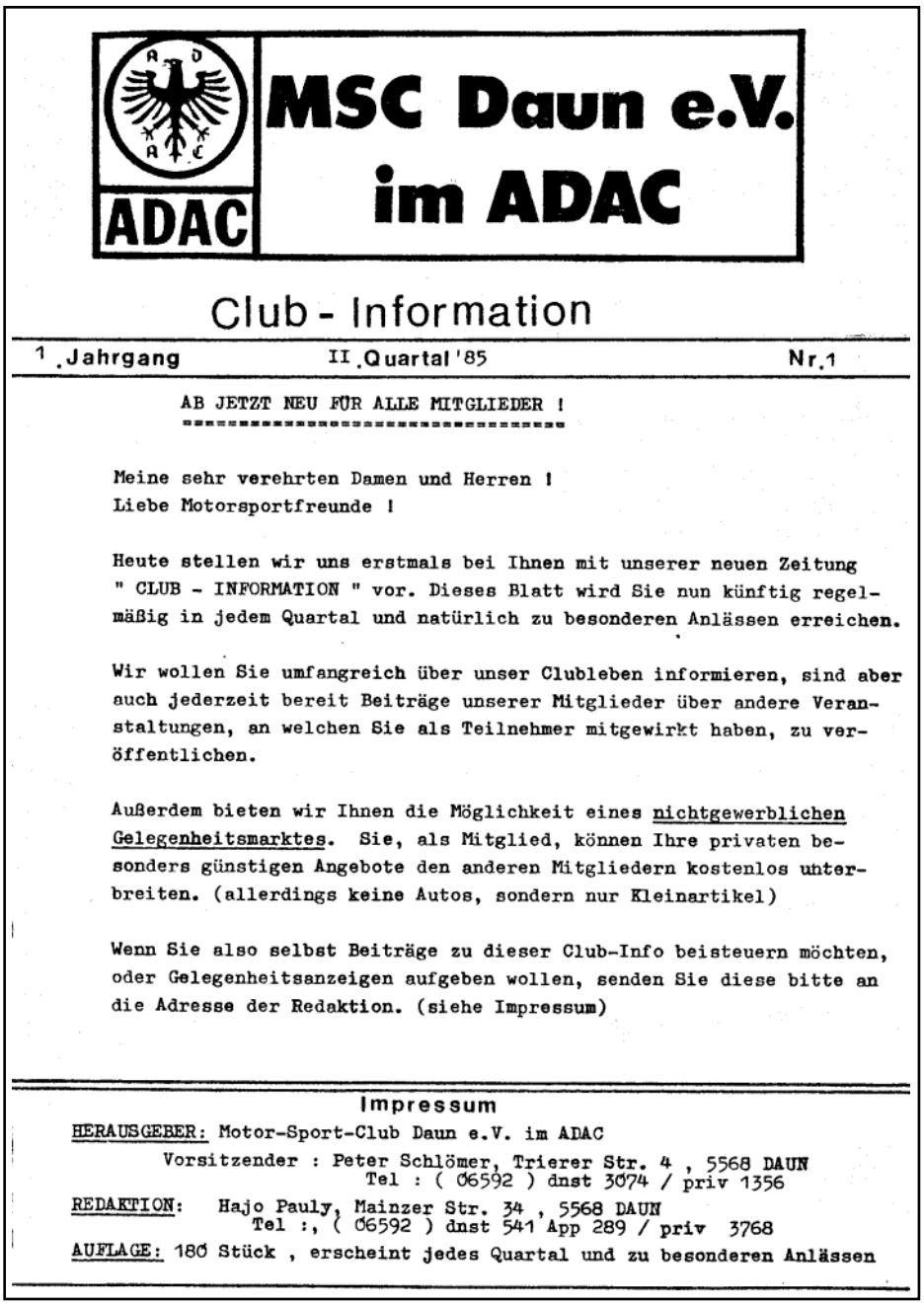
zum fünfzigsten Mal erscheint nun unsere Club-Info. Grund genug, nochmals eine kurze Revue passieren zu lassen.
Im zweiten Quartal 1985 erschien die Nummer 1 unserer Club-Info. Wir hatten lange darüber nachgedacht, ob wir ein Clubheft ins Leben rufen sollten, denn wird wussten, dass dies mit viel Arbeit verbunden sein würde. Die damalige Redaktion leitete Hajo Pauly, der leider vor einigen Jahren verstorben ist. Er war auch derjenige, der uns zur Schaffung der Info anspornte, denn er hatte die Möglichkeit, ein Layout zu schaffen, und den Druck vorzunehmen.

Die technischen Möglichkeiten waren noch sehr primitiv, und es durfte ja auch kein Geld kosten. Damals gab es jedes Jahr noch 4 Ausgaben, was wir mittlerweile reduziert haben. Dafür erscheint die Info heute in Bunt und in Größe A4.

Heute ist Norbert Kettenhofen der verantwortliche Redakteur und liefert eine hervorragende Arbeit. Die Platzierung der Artikel, der Bilder, alles das ist mit sehr viel Arbeit verbunden und beansprucht eine Menge Zeit. Wenn die Info in der Düsseldorfer Wohnung von Norbert dann Mitte Dezember gereift ist, wird eine entsprechende CD nach Daun angeliefert und dann hier in Daun gedruckt, ehe diese von Schatzmeister Werner Schmitz und seinen Helfern H.J. Thul, Herbert Kohlhaas, Hans Geisen und Peter Schlömer zum Versand vorbereitet wird.

Also, "Gratulation" für die 50 zigste Ausgabe der Clubinfo des MSC Daun, und Hoffnung, dass es noch viele Ausgaben geben wird.

ps



ADAC

MSC Daun e.V. im ADAC

Club - Information

1. Jahrgang II. Quartal '85 Nr. 1

AB JETZT NEU FÜR ALLE MITGLIEDER !

Meine sehr verehrten Damen und Herren !
Liebe Motorsportfreunde !

Heute stellen wir uns erstmals bei Ihnen mit unserer neuen Zeitung " CLUB - INFORMATION " vor. Dieses Blatt wird Sie nun künftig regelmäßig in jedem Quartal und natürlich zu besonderen Anlässen erreichen.

Wir wollen Sie umfangreich über unser Clubleben informieren, sind aber auch jederzeit bereit Beiträge unserer Mitglieder über andere Veranstaltungen, an welchen Sie als Teilnehmer mitgewirkt haben, zu veröffentlichen.

Außerdem bieten wir Ihnen die Möglichkeit eines nichtgewerblichen Gelegenheitsmarktes. Sie, als Mitglied, können Ihre privaten besonders günstigen Angebote den anderen Mitgliedern kostenlos unterbreiten. (allerdings keine Autos, sondern nur Kleinartikel)

Wenn Sie also selbst Beiträge zu dieser Club-Info beisteuern möchten, oder Gelegenheitsanzeigen aufgeben wollen, senden Sie diese bitte an die Adresse der Redaktion. (siehe Impressum)

Impressum

HERAUSGEBER: Motor-Sport-Club Daun e.V. im ADAC
Vorsitzender : Peter Schlömer, Trierer Str. 4 , 5568 DAUN
Tel : (06592) dnst 3074 / priv 1356
REDAKTION: Hajo Pauly, Mainzer Str. 34 , 5568 DAUN
Tel :, (06592) dnst 541 App 289 / priv 3768
AUFLAGE: 180 Stück , erscheint jedes Quartal und zu besonderen Anlässen

Seite 1 der Ausgabe 1. So sah die erste Ausgabe der Clubinformation aus. Computer standen noch nicht zur Verfügung. Alle Texte wurde noch auf einer Schreibmaschine angefertigt.
Der meisten Ausgaben der Clubinformation stehen mittlerweile unter http://www.msc-daun.de/Clubzeitschrift.html als Download zur Verfügung.

Deutsche Rallye Meisterschaft veröffentlicht Kalender für 2010

Frühzeitig vor dem Ende der Saison 2009 hat der DMSB bereits den Terminkalender der DRM (Deutsche Rallye-Meisterschaft) für das Jahr 2010 veröffentlicht. Deutschlands höchste Rallye-Liga umfasst danach im kommenden Jahr fünf Läufe. Zum Saisonauftakt geht es Ende März in den hohen Norden: Nach der gelungenen Premiere 2009 wurde die ADAC Wikinger-Rallye (26. – 27. März) zum zweiten Mal in den DRM-Kalender aufgenommen. Der Termin der Eifel-Rallye wurde auf den 16.07. - 17-07. festgelegt. Die DRM-Saison 2010 bietet den Teilnehmern eine Auswahl hochklassiger Veranstaltungen, die allesamt einen hervorragenden Ruf genießen.

Der DRM-Kalender 2010 im Überblick

26.03. – 27.03.	ADAC Wikinger-Rallye, Schleswig
16.04. – 17.04.	ADAC Hessen-Rallye Vogelsberg, Schlitz
27.05. – 29.05.	AvD-Sachsen-Rallye, Zwickau
16.07. – 17.07.	ADAC Eifel-Rallye, Daun
10.09. – 11.09.	ADAC Saarland-Rallye, Dillingen

Der DMSB hat die Konsequenzen aus dem Hickhack um die Startzulassung von World Rally Cars bei der Lausitz-Rallye gezogen und entzog den Veranstaltern nachträglich das DRM-Prädikat.

Ergebnis Deutsche Rallye Meisterschaft 2009

Pl.	Nr.	Team	Fahrzeug	Div.	Pkt.	Oberl.	Wik.	Hess.	Sachs.	Eifel	Saarl.	Laus.
1	4	Gaßner jun./Wüstenhagen	Mitsubishi Lancer E9	1	156	10/20	0/0	10/20	8/15	3/10	10/20	10/20
2	2	Wallenwein S./Zeitlhofer	Subaru Impreza STI	1	143	6/12	8/15	8/15	5/10	8/15	8/15	6/12
3	26	Herbold	Citroën C2R2max	3	128	0/20	0/20	0/15	1/20	1/15	4/20	0/12
4	3	Corazza/Bauer	Mitsubishi Lancer E7	1	106	8/15	10/20	6/12	6/12	5/12	0/0	0/0
5	31	Kößler/Haner	Suzuki Swift Sport	4	100	0/15	0/20	0/15	0/20	0/15	0/15	0/0
6	5	Dobberkau/König	Porsche 911 GT3	1	93	4/8	0/0	5/10	10/20	10/20	0/0	2/4
8	27	Riedemann/Bobrink	Citroën C2R2	3	74	0/12	0/15	0/20	0/15	0/12	0/0	0/20
7	15	Mohe/Kachel	Renault Clio R3 Maxi	2	92	0/0	0/0	0/0	3/20	4/20	5/20	0/20
9	30	Arellano/Stockmar	Suzuki Swift Sport	4	67	0/20	0/15	0/0	0/12	0/20	0/0	0/0
11	25	Mysliwietz/Schumacher	Citroën C2R2max	3	51	0/15	0/12	0/12	0/12	0/0	0/0	0/0
12	32	Bareuther/Schöpf	Suzuki Swift Sport	4	48	0/8	0/0	0/10	0/8	0/12	0/10	0/0
10	19	Tautenhahn/Weber	Honda Civic Type R	2	52	0/15	0/10	0/0	0/0	0/12	0/0	0/15
13	1	Gaßner/Schrankl	Mitsubishi Lancer E10	1	46	1/3	0/0	4/8	0/0	0/0	6/12	4/8
14	18	Stebani/Christian	Opel Corsa OPC/S2000	1 + 2	41	0/0	0/12	0/20	0/0	0/0	0/0	3/6
17	16	Zehetmaier/Breuer	Honda Civic Type R	2	27	0/12	0/15	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
16	6	Rexhausen/Clemens	Mitsubishi Lancer E8	1	29	0/2	1/4	2/4	0/6	0/8	0/0	0/2
18	7	Niegel/Fuchs	Mitsubishi Lancer E9	1	24	5/10	0/0	3/6	0/0	0/0	0/0	0/0
15	17	Wallenwein M./Kopczyk	Renault Clio R3/Subaru Impreza	1 + 2	38	0/8	0/0	0/15	0/0	0/0	0/0	5/10
19	8	Hachenberg/Neidhöfer	Mitsubishi Lancer E9	1	4	0/0	0/0	1/3	0/0	0/0	0/0	0/0
20	9	Schewe/Niermann	Porsche 911 GT3	1	3	0/0	0/3	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0

Orientierungsfahrt 2009, 1. Platz für Hermann Simon/Martin Kiefer

Für die am Samstag, den 07.11.2009, ausgeschriebene clubinterne Orientierungsfahrt hatten 13 Teams gemeldet. Für Neulinge und diejenigen, die ihr Wissen noch mal auffrischen wollten, fand gegen 13.30 Uhr im Vereinslokal Steakhaus zum Dorfbrunnen eine Schulung statt, bei der die Fahrtleiter Hubert Böffgen und Peter Schlömer die bei der Fahrt vorkommenden Aufgabenstellungen(Chinesenzeichen, Würmchen und Kartenausschnitte) mit den Teilnehmern übten.

Um 15.01 Uhr ging das 1. Fahrzeug zur ca. 120 Km langen Fahrt an der Start, gegen 19.00 Uhr kamen die ersten Teilnehmer ins Ziel. Bei der anschließenden Auswertung der Bordkarten mussten die Fahrtleiter zur ihrer eigenen Überraschung feststellen, dass die meisten Teilnehmer nicht in die aufgestellte "Überlappungsfalle" getreten waren. Im letzten Teil der zweiten Etappe sollten eigentlich die zahlreichen Überlappungen (Aufgabenstellung Würmchen) die Spreu vom Weizen trennen. Dem war aber nicht so, denn diese Prüfung meisterten fast alle Teilnehmer ohne viele Strafpunkte zu kassieren.
So musste dann die ein oder andere Falschkontrolle über Sieg oder Niederlage entscheiden. Bis auf ein Team kamen alle Fahrzeuge in Wertung in Ziel. Gegen 21.00 Uhr stand das Ergebnis dann fest und die beiden Fahrtleiter konnten die Siegerpokale verteilen. Die Teilnehmer bedankten sich bei den Fahrtleitern für die Ausarbeitung der Orientierungsfahrt und gaben der Hoffnung Ausdruck, bald wieder an den Start gehen zu können.

Ergebnis Orientierungsfahrt 2009

Platz	Team	Punkte
1	Hermann Simon/Martin Kiefer	50
2	Werner Schmitz/Stefan Schmitz	50
3	Petra Müller/Nadja El-Saye	52
4	Ingo Drückes/Leo Gierden	98
5	Hans-Joachim Thul/Horst Petri	100
6	Hans-Rudolf Gessner/Otmar Anschütz	100
7	Johannes Haep/Sabine Haep	100
8	Björn Schlömer/Stefan Kammers	150
9	Hans-Gerd Kettenhofen/Herbert Kohlhaas	204
10	Michael Jäger/Melanie Jäger	300
10	Jürgen Lenarz/Dieter Müller	300
12	Udo Nöllen/Silvia Schlömer	626
	Norbert Kettenhofen/Michael Wolff	AdW

Einladung zur Jahreshauptversammlung

Am Samstag, 20. Februar 2010, um 20:00 Uhr, findet im Vereinslokal Steakhaus “Zum Dorfbrunnen” in Daun, Abt-Richard-Str. 3, die nächste Jahreshauptversammlung statt. Es wird um zahlreiches Erscheinen gebeten.

Folgende Tagesordnungspunkte sind vorgesehen:

1. Begrüßung durch den Vorsitzenden und Festsetzung der Stimmliste
2. Bericht des Vorsitzenden zum abgelaufenen Sportjahr
3. Bericht des Sportleiters zum Jahr 2009 sowie Ehrungen
4. Bericht des Kassenwarts
5. Bericht der Kassenprüfer und Entlastung des Kassenwarts
6. Wahl eines Versammlungsleiters
7. Entlastung des Gesamtvorstandes auf Antrag des Versammlungsleiters
8. Ggfls. Ergänzungswahl eines Beisitzers
9. Beschlussfassung über vorliegende Anträge (*)
10. Ausblick auf Veranstaltungen des Jahres 2010

(*) Anträge zu Ziffer 9 der Tagesordnung müssen gem. § 9 Abs. 5 der Clubsatzung mindestens 8 Tage vorher beim Vorsitzenden schriftlich eingereicht werden.

ERT Siegerehrung in Daun

Wenn das Jahr zu Ende geht, kommt die Zeit der Rückblicke und der Ehrungen. Die Motorsportler machen hier keine Ausnahme. Zur Siegerehrung der Euro-Rallye-Trophée trafen sich Rallyefahrer aus 4 Ländern im Eifelhotel Daun, um die erfolgreichsten Teams der Saison zu ehren.

Die ERT ist ein Zusammenschluss von 7 Rallye Veranstaltern aus Belgien, Frankreich, Luxemburg und Deutschland, wählte in diesem Jahr Daun, Start- und Zielort der ADAC Eifel-Rallye, für diese Veranstaltung aus, die mit 80 Gästen überdurchschnittlich gut besucht war.

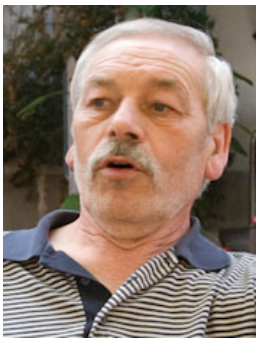
Stadtbürgermeister Wolfgang Jenssen wies in seiner Begrüßungsrede auf die Völker verbindende Bedeutung der Serie hin und wünschte sich, dass die Rallyefahrer auch später wieder in die Eifel zurückkehren - für einen Familienurlaub in einer Landschaft die neben tollen Rallyestrecken auch für Wanderer und Radfahrer interessant ist.

Der Präsident der ERT, der Luxemburger Guy Rasquin, konnte auf eine erfolgreiche Saison zurückblicken. „Mit 30 eingeschriebenen Teams war die Euro-Rallye-Trophée 2009 erfolgreich wie lange nicht mehr. „Wir hoffen, dass der Aufwärtstrend sich im kommenden Jahr fortsetzt.“

20 Teams der Europameisterschaft für Privatfahrer, wie die ERT auch genannt wird, waren vom 17. bis 18. Juli 2009 auch Teilnehmer der ADAC Eifel-Rallye. „Wir freuen uns schon wieder auf die Eifel-Rallye“, waren sich alle anwesenden Teams einig. Die 2010er Auflage der „Eifel“ steht mit Datum 16. und 17. Juli wieder im ERT-Kalender und auf der Liste der Veranstaltungen, die zur Deutschen Rallye Meisterschaft zählen.

Der ERT Präsident Guy Rasquin (L) rechts, überreichte im Rahmen der Siegerehrung Stadtbürgermeister Wolfgang Jenssen eine Auszeichnung der ERT.

Am 16. April 2009 verstarb plötzlich und unerwartet unser Sportkamerad Dieter Willems. Dieter, allen bekannt unter dem Spitznamen Böckel, war viele Jahre Mitglied des Motorsport-Club Daun und bei vielen Veranstaltungen des MSC Daun als engagierter Helfer bekannt. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.



Motorsportler mit Herz

Mitte Juli, im Rahmen der Eifel-Rallye, fand wieder die tradtionelle 1,- € Party in Sarmersbach statt. Der Kartenclub Sarmersbach konnte nun Benjamin Lahn einen Spendenbetrag von 600 € überreichen. Hiermit kann zumindest ein kleiner Beitrag zu einer Delphin-Therapie beigesteuert werden. Der Kartenclub Sarmersbach dankt ALLEN ganz herzlich die dazu beigetragen haben, dass dieser Betrag zustande kam.

Neues LOGO des MSC Daun

Als es Anfang des Jahres darum ging, dem Veranstalter der Int. RheinlandClassics ein Logo des MSC Daun für das Programmheft der Veranstaltung zur Verfügung zu stellen, kam schnell die Frage auf, was ist denn nun das offizielle Logo des MSC Daun. Wie sich herrausstellte, konnte diese Frage niemand so richtig beantworten. War es das alte ADAC Wappen mit Adler und dem Schriftzug MSC Daun oder das bislang häufig benutzte LOGO mit dem Wappen Wappen der Stadt Daun? Folgerichtig kam dann die Frage auf, ob es nicht Zeit wäre für ein neues und modernes LOGO. Nach einer ausführlichen Diskussion im Vorstand wurde der Entwurf eines neuen Logos in Auftrag gegeben. Es sollte zum einen den Bezug zum Motorsport deutlich machen, zum anderen sollte es aber auch für die Veröffentlichung in den moderen Medien wie des Internets geeignet sein.
Unter mehreren Entwürfen hat sich der Vorstand dann für den abgebildeten Entwurf entschieden.

Aus für AU-Plakette

Ab 1. Januar 2010 werden die Haupt- und die Abgasuntersuchung bei Kraftfahrzeugen gemeinsam durchgeführt. Für die bestandene Kontrolle wird dann eine Plakette (statt wie bislang zwei separate) angebracht. Die alte AU-Plakette am vorderen Kennzeichen entfällt. Dennoch ist der Fahrzeughalter nicht dazu gezwungen, beide Untersuchungen bei einer Überwachungsorganisation durchführen zu lassen. Der Halter kann bei der HU-Prüfung ebenso einen Nachweis einer anerkannten AU-Werkstatt vorlegen.

Seitenstreifen in begründeten Sonderfällen durch Wechselverkehrszeichen zum Fahren freigegeben

An vielen Autobahnabschnitten wirft die zunehmende Überlastung die Frage auf, ob die Kapazität mit betrieblichen Maßnahmen erhöht werden kann. In diesem Zusammenhang wird auch die Nutzung des Standstreifens für den fließenden Verkehr erwogen. Der ursprüngliche Gedanke war, durch einfaches Ummarkieren den Standstreifen (verkehrsrechtlich: Seitenstreifen) als zusätzlichen Fahrstreifen - wenigstens für die Zeit bis zum regelgerechten Ausbau - zu nutzen. Deshalb wurden Überlegungen angestellt, ob und wie man Seitenstreifen an Autobahnen dem fließenden Verkehr nutzbar machen kann.

Untersuchungsergebnisse zeigen, dass eine generelle oder flächendeckende Umnutzung des Seitenstreifens aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Frage kommt. Seitenstreifen bleiben deshalb auch zukünftig unverzichtbarer Bestandteil von Bundesautobahnen. Wegen der grundsätzlichen Bedeutung des Seitenstreifens darf seine Verwendung als zusätzlicher Fahrstreifen - sei es ständig oder durch tageszeitlich begrenzte Freigabe - nur sehr restriktiv angewendet werden; sie kommt auch künftig nur in besonderen Ausnahmefällen in Betracht. Hierbei müssen die Sicherheitsnachteile infolge des fehlenden Seitenstreifens gegenüber den Vorteilen, die im Gewinn einer Kapazitätserhöhung liegen, in jedem Einzelfall sorgfältig abgewogen werden. Nur wenn auf überlasteten Autobahnabschnitten ständig Staus oder schwere Verkehrsstörungen auftreten, die häufig Auffahrunfälle nach sich ziehen, können durch die Benutzung des Seitenstreifens so starke Entlastungen erreicht werden, dass die durch den Wegfall des Seitenstreifens entstehenden Sicherheitseinbußen und andere Nachteile, wie z.B. fehlende Abstellmöglichkeit für Pannenfahrzeuge oder Zugang für Rettungsfahrzeuge, in Kauf genommen werden können.

Die Untersuchungen haben ergeben, dass eine nur auf Zeiten hoher Verkehrsbelastung beschränkte Freigabe des Seitenstreifens gegenüber der dauerhaften Ummarkierung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf und den Betrieb vorteilhaft ist. Deshalb kann nach der Straßenverkehrs-Ordnung seit 1. Januar 2002 an stark überlasteten Autobahnabschnitten durch besondere Wechselverkehrszeichen (Zeichen 223.1 bis 223.3) der Seitenstreifen in Zeiten hoher Verkehrsbelastung zum Befahren freigegeben werden.

Verkehrszeichen 223.1 bis 223.3

Seitenstreifen befahren

Seitenstreifen nicht mehr befahren

Seitenstreifen räumen

Zurück zu den Wurzeln

Rallye Monte Carlo erfolgreich mit traditionellem Rallye-Konzept.

Bis zum Jahr 2008 war die Rallye Monte Carlo gleichzeitig Startveranstaltung zur Rallye-Weltmeisterschaft (WRC bzw. World Rally Championship), und bis in die 90er Jahre gleichzeitig ein Höhepunkt der Rallyesaison. Wer kennt nicht die Berichte aus Presse und Fernsehen von der Nacht der langen Messer rund um den Cole de Turini. Wer in unserem Club kennt nicht die zahlreichen Anekdoten über die Monte, die einige Clubmitglieder zu erzählen haben. Mal waren Sie als Zuschauer dort, häufig jedoch auch als Mitglied

der Servicecrew von Dieter Noellner und Karl Fries (die beiden waren bei dieser Rallye 9 mal am Start).

Das Flair der Rallye Monte Carlo (wie im Übrigen auch vieler anderer traditionsreicher Veranstaltungen) ging in den letzten

Jahren allerdings verloren, nach dem das Konzept für die WRC fernsehgerechte und kompakte Rallyes vorschrieb. Für die Monte bedeutete dies das Aus für die Etappen in der Ardèche, für die Nachtetappen und natürlich das Aus für die Nacht der langen Messer in der ursprünglichen Form. Höhepunkt der negativen Entwick-

lung war dann die Einführung des Rotationsprinzips. Dieser Rotation fiel die Rallye Monte Carlo dann im Jahr 2009 zum Opfer, die Monte war nicht mehr im WRC-Kalender vertreten.

Anders als viele nun erwarteten, war dies aber nicht das Ende für die berühmte Rallye. Im Gegenteil, der ausführende "Automobile Club de Monaco" besann sich auf alte Zeiten und machte aus der Not eine Tugend. Mit einem Lauf zur IRC 2009 und dem traditionellem Konzept früherer Tage, hauchten Sie der Rallye aller Rallyes mit Erfolg wieder neues Leben ein.

Nachdem Ende 2008 die ersten Infos zum Streckenverlauf der neuen alten Rallye die Runde machten, besannen sich auch wieder einige Mitglieder unseres Vereins dieser Veranstaltung. Kurz entschlossen machten Sie sich im Januar 2009, nach fast 10 Jahren Enthaltsamkeit, mit 2 Wohnmobilen auf in Richtung Süden.

Und sie wurden nicht enttäuscht. Alles was eine Monte so ausmacht wurde geboten. Wunderbare Schneetappen in der Ardèche, das Aufziehen von Schneeketten bei plötzlich auftretenden Schneestürmen, eiskalte Nächte und Lagerfeuer am Cole der Perty in 1300 Meter Höhe. Und natürliche Rallyesport von Feinsten. Ein WRC Auto wurde nicht wirklich vermisst.

Und nächstes Jahr?

Natürlich zur Monte zur 1. WP BURZET - LACHAMP-RAPHAEL. Die Veranstalter haben freiwillig auf eine WRC-Lauf verzichtet, verfolgen ihr alternatives Konzept weiter und finden hoffentlich weitere Mitstreiter. Die Zuschauerzahlen vor Ort und die tollen Fernsehbilder z.B. vom Cole de Turini geben den Veranstaltern recht.

Von Armin Schwarz war in einem Artikel von Autobild Motorsport folgendes dazu zu lesen:

Der WRC-Kalender ab 2011 ist eine der Baustellen, an der die FIA und Promoter ISC derzeit arbeiten. Hier kann der Weg laut Schwarz ganz schnell in die falsche Richtung gehen. Als Beispiel nennt er den französischen WM-Lauf, der künftig im Elsass und nicht mehr auf Korsika ausgetragen wird: "Da wird man sehen, dass die IRC sofort eine Korsika-Rallye hat. Und die werden eine richtige Tour de Corse machen und wieder um die komplette Insel fahren, wie es früher war."

"Und damit wird die IRC für mich eine immer bedeutendere Rolle einnehmen, weil sie einfach die ganzen historisch wichtigen Rallyes besetzt", so Schwarz

weiter. Die Rallye Monte Carlo und die Rallye Sanremo, aber auch die Rallye Argentinien, die Rallye Sardinien und bald wohl auch die Tour de Corse werden inzwischen im Rahmen der IRC ausgetragen. "Und die WRC? Neue Märkte, neue Rallyes, neu, neu, neu. Du lebst ja auch von einem Mythos und von Zuläufen. Ich glaube, dass da einfach eine Ordnung hineingehört", gibt der Experte zu bedenken.

nmk

Nadia El-Sayed und Jürgen Schmitt, ein neues Team stellt sich vor.

Anfang 2009 lernte ich meinen Fahrer, Jürgen Schmidt, von allen nur liebevoll „Kalli“ genannt, kennen. Wir beiden wurden von einer gemeinsamen Freundin „vermittelt“ . Nicht, weil wir 2 Singles auf der Suche nach dem passenden Gegenstück waren, sondern weil Kalli für die kommende Saison der Youngtimer Trophy einen festen Copiloten, suchte und ich gerne meine Nationale A Lizenz machen wollte, dafür aber einen zuverlässigen Fahrer und ein zuverlässiges Auto brauchte. Die Chemie stimmte vom ersten Zusammentreffen und so waren wir uns schnell einig, einen Probelauf zu wagen, denn schließlich wäre es für mich meine erste Bestzeitveranstaltung! Erfahrungen als Co hatte ich zwar schon in den letzten 2 Jahren bei den Slowly Sideways gesammelt, aber dann wirklich einmal in Wertung zu starten machte mich schon nervös.

Kalli ist schon seit mehreren Jahren in der Trophy unterwegs. Bei ihm fing alles Anfang der 90er mit ein paar Slaloms an, bei denen er auch recht erfolgreich unterwegs war. Es folgte eine längere Motorsportpause. Den Scirocco hatte er als Winterauto für seine Frau gekauft, die ihn aber eindeutig zu hässlich fand um damit zu fahren, noch nicht einmal im Winter. Am Anfang versuchte Kalli noch frohen Mutes den kleinen schwarzen wieder an den Mann zu bringen, doch aus irgendeinem Grund, fand niemand gefallen an dem Goldstück. Und so ließ er sich einfach mal vom DMSB das Homologationsblatt zukommen. Und seitdem lebt der Scirocco sein neues Leben als Rallyeauto. Unser Rallyeauto ist ein Scirocco2, der allerdings auf den Scirocco 1 Homologiert ist. Bj. 1982, mit sage und schreibe 110 PS unter der Haube und bösen 1,6 Liter Hubraum. Das meine ersten Wertungsläufe nicht in einem 300PS Porsche stattfanden, fand ich gar nicht schlimm, im Gegenteil. Es beruhigte mich etwas. Bis dahin hatte ich ja auch noch keine Ahnung, was mein Fahrer mit dem Scirocco so alles anstellen konnte.

Unseren ersten heiß ersehnten gemeinsamen Ausflug hatten wir dann bei der Rallye Kempenich. Alles klappte vom ersten Moment an wunderbar. Wir verstanden uns gut und hatten jede Menge Spaß bei der Veranstaltung und beendeten diese mit einem zufriedenstellendem 2. Platz in der Klasse. Und so war ich für den Rest der Saison gebucht. Es folgten u.a. die Rallye

Buten und Binnen, Oberehe, Reckenberg und Blankenheim. Ein Klassensieg war dabei, mehrere 2. Plätze und im Gesamt bewegten wir uns bei jeder Veranstaltung im 1/3 des Feldes. Eine reife Leistung, wenn man sich die anderen Teilnehmer der jeweiligen Veranstaltung ansah. Doch, was für uns beide das wichtigste war, obwohl wir bei der Rallye Blankenheim mal kurz durchs Unterholz geschliddert sind, haben wir doch jede Veranstaltung, auch diese, im Ziel beendet. Dank Kalli, dem Scirocco und einigen anderen Aushilfs-Einsätzen als Co, konnte ich meine Nationale A Lizenz schnell beantragen. Denn die ganze Saison freuten wir uns schon auf diese eine Veranstaltung. Die Rallye Köln Ahrweiler. Einer der schönsten Rallyes der Trophy und das Highlight der Saison.

Die Lizenz war also da, das Auto heile und wir motiviert. In Ziel kommen und Spaß dabei haben, hieß die Devise. Vom Veranstalter mit der Startnummer 94 versehen, waren wir fest entschlossen, Samstags NICHT an 94. Stelle zu starten. Und so kämpften wir uns Freitag Abend, bei schwierigen Wetterbedingungen, auf 2 anspruchsvollen Prolog WP`s auf den 48. Startplatz vor. Das konnte sich sehen lassen. Auch der Samstag lief mehr als gut für uns. Alles blieb heile, den Reifenpoker schienen wir auch gewonnen zu haben und so kam es, dass wir mal wieder eine Rallye , ohne Zwischenfälle, beendeten. Am Ende können wir auf das Ergebnis mehr wie stolz sein. 39.Gesamtplatz, 27. Gesamtplatz der Youngtimer Trophy, 2. Platz in unserer Klasse. Schließlich darf man bei der Sache nicht vergessen, dass wir eins der schwächsten Autos im Feld waren.

Und so kam es, dass wir bis Sonntag in Mayschoss bleiben mussten. Nicht, weil wir unseren Kater ausschlafen mussten, den hatten wir zwar auch, aber in erster Linie freuten wir uns auf die Siegerehrung, die bei der RKA traditionell Sonntag morgens stattfindet. Und so durften wir uns unseren 1. RKA Pokal abholen. Auch ein besonderer Pokal für Kalli, denn in mehreren Jahren Youngtimer Trophy, fehlte ihm dieser noch in seiner Sammlung.

Zusammenzufassend bleibt zu sagen, dass

es eine tolle, witzige und erfolgreiche Saison 2009 für uns war. Das ich allen Danke, die uns unterstützt haben. Und das wir beide weitermachen werden, solange der Scirocco uns die Treue hält. Und ich hoffe, dass wird noch verdammt lange sein.

nes