



Die aktuelle Kurbelwelle

Motor-Sport-Team Lufthansa e.V.

Ausgabe 4/2016 - Seite 1

Liebe Clubmitglieder,

Zum letzten Bericht von Jörg (Seifenkiste) hat mich ein "Leserbrief" erreicht, hier im Original:

Leserbrief zur letzten Kurbelwelle

Lieber Peter,
lieber Jörg,

Dem Autor und der Redaktion sei wieder einmal herzlichst gedankt für die Recherche und Publikation eines brandheißen Themas "Motorsport ohne Motor".

Obwohl die Vermittlung der physikalischen Grundkenntnisse in meinem Falle schon knapp 60 Jahre zurückliegen ist mir doch noch in Erinnerung, dass bei Fortbewegung ohne Antrieb als Ausgangsgröße für die zurückzulegende Strecke die im Fahrzeug vorhandene kinetische Energie ($\frac{1}{2} m v^2$) maßgebend ist.

Da aber die "Rampenhöhe" vorgegeben war, ist der zu beeinflussende Faktor nur die "Masse".

Bei genauer Betrachtung des Bildes mit dem Konstrukteur kopfüber in der Karosse liegend - vermutlich beim Versuch einen Sehschlitze zwecks Optimierung der Strömungsverhältnisse einzubauen - lässt sich leicht erkennen, dass noch viel Platz zur Verfügung steht um weitere "Masse" unterzubringen.

Wie wäre es also als Fahrer die Konfektionsgröße "XXXL" anzustreben?

Fazit:

Lieber Jörg, bis zum nächsten Rennen bleibt also in dieser Hinsicht noch viel zu tun.

P.S.: Die "Redaktion" hat vorsorglich bestimmt auch diese Größen im Programm.

Mit besten Grüßen

Der Name des Klugschießers (seine Worte) ist der Redaktion bekannt.

Lasst's Euch gut gehen.

Peter



So, und schon wieder ist ein Jahr vorbei und die mittlerweile 9. Lahn-Taunus Classic vom Motor-Sport Team Lufthansa steht am ersten Wochenende im August im Kalender.

Die Vorbereitungen gingen schon über Monate und unser Schatzmeister Ulli hatte sich wieder voll in's Zeug gelegt um eine tolle Strecke und Spielereien aus dem Hut zu zaubern.



Nachdem am Freitag die letzten Vorbereitungen mit dem Orga Team getroffen wurden Die Lufthansa Fahne am Hof Schmitt hissen, den Slalom Parcours abstecken und dabei den richtigen Ball für den Finalen Wasserpistolen Schuss finden ... da merkt man, dass unser Ulli ein guter Opa ist, ein ganzes Repertoire an Bällen hat er angeschleppt, die wir dann schnell getestet hatten bis der Ideale gefunden war.

Nach der Arbeit kommt das Vergnügen, so soll und muss das auch sein, und das hatte Beate am Abend mit einer Festtafel vorbereitet bei der natürlich der legendäre Wurstsalat nicht fehlen durfte. Alleine für den Wurstsalat lohnt es sich aus meiner Perspektive vom Teilnehmer in's Orga Team zu wechseln!

Also dann Samstagmorgen Schnell das Banner gestellt und die Autos drauf geparkt und schon kommen die ersten Teilnehmer angerollt. Wie am Fließband werden die Teilnehmer mit allen Infos, Unterlagen und Verpflegung versorgt, dann steigt die Spannung, nach den Grußworten wollen die Boliden auf die Piste und da waren 2016 wieder einige Exoten am Start wie etwa der von Roland pilotierte 1934 Riley 9 Monaco. Ein tolles Fahrzeug mit einer sehr schönen Patina das gerade noch rechtzeitig fertig wurde.

Seite 1-5	Liebe Clubmitglieder Berichte von Jörg
Seite 6	Termine/Impressum

Der Riley 9 hat einen Vierzylinder-Reihenmotor, den ersten oben gesteuerten Motor der Firmengeschichte, mit V-förmig hängenden Ventilen, einen Querstromzylinderkopf und zwei unten liegenden Nockenwellen. Mit wahnwitzigen 1087cm³ leistet der Motor knapp beachtliche 30PS. Bei diesem Fahrzeug sind alle Räder an Starrachsen mit Halbelliptikfedern aufgehängt. Wie es damals so üblich war konnte der geneigte Kunde unter mehreren Karosserie Varianten wählen, der 104km/h schnelle Riley 9 Monaco wurde von 1929 bis 1935 in Conventry gefertigt.

Der Riley 9 Monaco war ursprünglich als kleiner Familienwagen konstruiert worden aber dank des Tunings eines Reid Railton und den halsbrecherischen Fahrkünsten des Rennfahrers Parry Thomas wurde der Wagen schnell als ernst zunehmender Sportwagen bekannt und konnte viele Klassensiege bei Sportwagenrennen und Rallyes einfahren. Auch 2016 merkt man noch die Gene die in diesem Fahrzeug stecken und Roland setzte diese auch voll ein. Von mir die große Bitte an Roland, das Fahrzeug in diesem tollen Zustand mit all seinen Kampfspuren zu belassen!



Seinen 40zigsten Geburtstag feierte ein Exot aus Rüsselsheim, ein Opel Kadett C Aero von 1976. Die Cabriolimousine mit Targadach und abnehmbarer Kunststoffheckscheibe wurde ab Mai 1976 bis 1978 bei Baur in Stuttgart für Opel aufgeschnitten. Ein großer Erfolg wurde dieser Wagen nicht, nach 1341 Exemplaren war Schluss, es lag wohl auch am Preis. Bei 14.500 Mark ging der Spaß los, und lag damit 5000 DM über der Basislimousine. 10 Käufer entschieden sich noch eine Schippe draufzulegen, und schickten Ihren Aero zu Erich Bitter nach Schwelm. Dort kamen Kotflügelverbreiterungen an die Karosserie, eine Lederausstattung in den Innenraum, Alufelgen auf die Achsen und ein Doppelvergaser krönte den Bitter Aero. Nachdem der Strich unter die Rechnung gezogen wurde, stand dort da eine respektable Summe, 25.000 DM und man konnte vom Hof rollen.

Ein anderer Teilnehmer ging auch mit einem von Baur gefertigten Wagen an den Start, wieder etwas jünger, es war ein BMW 318i E 21 Baur Cabrio von 1982.

Diese Baur Umbauten der 3er sind im Gegensatz zu den ab 1985 parallel angebotenen Werkscabriolets von BMW keine Voll-Cabriolets. Die Fensterrahmen bleiben erhalten und es gibt einen Überrollbügel. Über dem Fahrer- und Beifahrersitz befindet sich ein stabiles Dachelement. Die Konstruktion dieses Daches ermöglicht mehrere Varianten des offenen Fahrens, etwa als Targadach oder als Landaulet.

Bekannt wurde Baur durch umbauten wie zum Beispiel der schweren BMW 502 Limousine zum Cabriolet oder des Auto Union 1000Sp zum wunderschönen filigranen Cabrio.

Leider ging die Firma Baur 1998 Insolvent. Die 1910 im Stuttgarter Stadtteil Berg gegründete Firma war bis zum Schluss in Familienbesitz.

Aber jetzt geht es auf die Piste und für die Teilnehmer wurden wieder die schönsten Straßen rund um Bad Camberg ausgesucht. Leider kreuzte eine andere Veranstaltung unsere Route und so kam es leider zu Sperren die vom Orga Team nicht planbar waren. Die 3. Buchfinken Rallye tobte mit 90zig Fahrzeugen durch das Usinger Land bei denen alle Fahrer sich Punkte bei den Sonderprüfungen für den 4. Lauf zur Deutschen Amateur Rallye Meisterschaft abholen wollten.

Sonderprüfungen konnten wir bei der 9. Lahn-Taunus Classic natürlich auch bieten, Luftgewehr schießen war da noch eine Prüfung, die sich ein gesunder Mensch ausdenken konnte, aber was wir sonst noch auf dem Zettel hatte zeugte wieder von einer schweren Kindheit gepaart mit einer sadistischen Ader.



Welcher normale Mensch hat sich schon mal mit den Hitzewallungen seiner Bremse vorne rechts beschäftigt, oder wer zum Teufel schichtet Bierflaschen von Kasten zu Kasten auf Zeit um. Bleiben wir bei der Zeit, wer schaut, außer eventuell der Lehrmeister in der Ausbildung, auf die Zeit wie lange man benötigt um Ringschlüssel der Größe nach aufzuhängen. Slalom um Pylonen fahren und dann mir einer Wasserpistole einen Ball von einer Pylone zu schießen oder möglichst dicht an so einen rot / weißen Kegel fahren ohne das man das Teil wirklich sieht Wer sich so etwas ausdenkt hat bestimmt Spaß im Leben und die Mitmenschen können sich im Täglichen Leben auf Überraschungen freuen!



Die schönsten Gesichter sah man aber als die Abschlussfragen gestellt wurden: was kostet eine Karte für das Kult Auto Kino und wie viele Garagen standen bei dem Pylonen Test hinten quer!

Ja, dumme Fragen können wir ganz gut stellen aber erschreckend das doch einige richtige Antworten dabei waren.



Und trotz des Stresses, den wir bei den Sonderprüfungen hatten haben wir die Zeit gefunden, um bei einem Fahrzeug noch eine Optimierung durchzuführen, die sich nachhaltig auf Optik und das Fahrverhalten stark ausgewirkt hat.

Ein aufmerksamer Mitstreiter des Organ Teams bemerkte bei einem Morgan Le Mans, dass der Schriftzug und das Luftventil des Ersatzreifens nicht mittig zum Wagen montiert war!

Was da passieren kann, kaum zu beschreiben, also sofort zusammen mit dem Fahrer den Reifen leicht nach



links gedreht und man konnte kaum es kaum glauben, nichts störte mehr die Symmetrie, alles sah plötzlich aus wie aus einem Guss, das Fahrverhalten jetzt unbeschreiblich. Da sieht man mal wieder, es sind die Kleinigkeiten auf die es im Leben ankommt!

Jetzt bin ich damit seit Auslieferung am 16. Oktober 2002 fast 180.000 km gefahren, aber zugegeben, erst jetzt ist die wahre Harmonie hergestellt – pa.



Die Lahn-Taunus Classic 2016 ist Geschichte, nächstes Jahr zur 10ten werden wir uns wieder einiges einfallen lassen wenn es am ersten August Wochenende am Samstag Morgen in Bad Camberg frei nach dem Olympischen Motto heißt:

„Die Spiele sind eröffnet“, da bin ich mir sicher !

Bericht + Fotos: Jörg

Ob es an der Schnapszahl lag

Zum 44. AvD Oldtimer Grand Prix kamen die Fans in Scharen an den legendären Nürburgring und wurden nicht enttäuscht. Das Starterfeld war groß und bunt gemischt in verschiedene Serien aufgeteilt so dass über 50.000 Motorsportbegeisterte in die Eifel pilgerten.

Für mich ist es normal seit Erfindung des Aussenthermometers im Auto, die Temperatur während der Fahrt zum Ring im Auge zu haben. Nach jahrelanger Erfahrung nimmt die Temperatur mit jedem Kilometer den man näher ans Ziel kommt, egal zu welcher Tageszeit, drastisch ab. Im Tabellenbuch habe ich für dieses Phänomen keine Formel gefunden, ich vermute aber, dass es eine gibt.

Wenn dann das Thermometer sinkt, stelle ich dann entspannt die Sitzheizung an und freue mich über meine



dicke Jacke im Kofferraum, das ist normal 2016 wirbelt bei mir alles durcheinander und die Geschichtsbücher müssen neu geschrieben werden, erst dachte ich die Anzeige spinnt aber nein, wirklich, bereits am Samstagmorgen kurz nach 08:00 Uhr war die 20C° Marke geknackt, und der strahlend blaue Himmel hatte im Laufe des Tages noch mehr zu bieten. So konnte meine dicke Jacke im Auto bleiben und man sah immer mehr Zuschauer in T-Shirts, kurzen Hosen und Sandalen überall auf dem Gelände.



Im diesem Jahr wurden den Zuschauern 20 Rennen und Gleichmäßigkeitsprüfungen mit über 500 Fahrzeugen auf der Grand Prix Strecke geboten.

Eine Neuheit im diesem Jahr, die eigentlich als Pausenfüller gedacht, war die Slow-Sideways-Rallye. Rallye Autos auf einer Rennstrecke bei der sogar einige Rallye Fahrzeuge der 1986 abgeschafften Gruppe B Boliden mit an den Start rollten und zeigten, was alles mit diesen Wagen auf festen Untergrund möglich ist.

Auch ein tolles Rennen war das Stena Line Gentlemen Drivers Rennen, ein Wettbewerb für Granturismo Fahrzeuge bis Baujahr 1965. Dies war mal wieder ein Rennen für die Sinne. Das ist schon ein Anblick, wenn die Zielflagge geschwenkt wird und eine AC Cobra von 1963 rast als erster Wagen durch das Ziel, gefolgt von einem Jaguar E-Typ auf dessen Fersen ein Ferrari 250 GTO klebt.

Wo bekommt man sonst ein Rennen mit hochpreisigen Wagen geboten, wenn nicht hier.

In eine ganz andere Welt kam man, wenn man sich die Rennen der Formel Wagen ansah. Hier waren aufgeteilt in Formel 3, die Formel Junior Monoposti und zur Krönung die Formel 1 Rennwagen der Siebziger und Achtziger Jahre, bei denen man merklich am Unterschied in den Rundenzeiten sah, ob das Fahrzeug mit oder ohne Groundeffect unterwegs war.

Was bei dieser Veranstaltung immer sehr wichtig ist, der ausgiebige Gang durch das alte und neue Fahrerlager. Hier sieht man in jeder Ecke einen Exoten stehen, von



tollen Renntransporter aus der 60ern, Abschleppwagen die man sonst auf keinem Treffen findet bis zu einem Jaguar E-Typ umgebaut im Harold and Maude Style. Dieser tolle Jag wird natürlich der Ehrengast am 03. September im Autokino Gravenbruch sein.

Für den 45. Oldtimer Grand Prix 2017 sollte der MSTL sich überlegen ob wir zusammen diesem Spektakel einen Besuch abstatten, ich bin mir sicher dass der Veranstalter auch 2017 wieder einige Highlights aus dem Hut zaubern wird.

In diesem Sinn, put the pedal to the metal.



Bericht + Fotos: Jörg



Termine 2016
www.motor-sport-team-lufthansa.de

1. - 3.10.	Herbstausfahrt
6. Dezember	Weihnachtlicher Clubabend



**Clubabend an jedem
1. Dienstag im Monat:
Steinmarktklause,
65428 Rüsselsheim - Bauschheim,**

Am Steinmarkt 2

Anfahrt:
A 60, Anschlussstelle Bischofsheim,
rechts Richtung Groß-Gerau,
dann rechts (bei REAL) Richtung Bauschheim und
gleich wieder rechts,
dann links gegenüber dem Einkaufszentrum.

Der Vorstand

1. Vorsitzender Hans Kleila

Tel. 06142-13630

2. Vorsitzender Jörg Knodt

Tel. 06105 33487

Schatzmeister Ulrich Stucki

Tel. 06434-8932

Schriftführer Reinhard Müller

Tel. 06732-963709

Geschäftsstelle

Motor-Sport Team Lufthansa Frankfurt e.V.
c/o Ulrich Stucki
Horstweg 42
65520 Bad Camberg
Telefon + Fax: 06434 8932

Redaktion

Peter Alt
Westerwaldstr. 26-28
D 63179 Obertshausen
Telefon: +49 (0)6104-799450
Fax: +49 (0)6104-799451
E-Mail: info@pa-classics.de

Die mit Namen oder Signum des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar. Nachdruck - auch auszugsweise - nur nach Rücksprache mit der Redaktion © pa 12/10