



Liebe Clubmitglieder,

Obwohl das Jahr noch jung ist, Jörg hat wieder fürchterlich zugeschlagen - gut so.

Lasst's Euch gut gehen,

Peter

Winter Classic Bike 2017

Sonntag, strahlend blauer Himmel, die Blumen blühen die Vögel zwitschern die richtige Zeit eine Runde mit dem Moped zu drehen.... Halt, Stopp, von wegen, am Arsch die Räuber, Minus 5C°, die Blumen sind Eisblumen an den Glasscheiben und die Vögel balgen sich um das Vogelfutter auf dem gefrorenen Boden.

Nun ja, zum Glück gibt's ja als Alternative am Sonntag die Winter Classic Bike in Rüsselsheim.

Also wie die Heiden früher die Wintersonnenwende oder das Stabausfest im Südwesten von Deutschland und das gälische Imbloc lud die Mannschaft um Werner Kasper zum nunmehr 11ten mal die Motorradgemeinde nach Rüsselsheim ein um die Winterzeit auszutreiben und dann die Motorrad Saison 2017 würdig zu beginnen.

Indian, NSU, Norton, Harley Davidson, Triumph, Diamant, Laverda, Ardie, Honda diesmal hatte es mir persönlich eine Honda angetan. Eine kleine seltene CR 250 ELSINORE, kommt einen bekannt vor, ja klar,



Steve McQueen diente damals als Werbeträger für diese neue Art der Motorradgattung. Der Name deutete auch schon auf das Einsatzgebiet dieser Maschine hin, Elsinore ist eine kleine Kalifornische Stadt in der in den 60zigern und 70zigern Jahren ein bekanntes Off Road Rennen ausgetragen wurde. Diese Maschine kann mit Fug und Recht behaupten das sie die erste Werks Motor-

crosser ist, die ausschließlich für den privaten Motorsport entwickelt wurde.

Seite 1	Winter Classic Bike
Seite 2-6	Weitere Berichte von Jörg
Seite 7	Termine/Impressum

Eine Maschine die McQueen bei Werbeaufnahmen gefahren sein soll ist in America für 100.000 Dollar angeboten worden und für eine nicht bekannte Summe veräußert worden.

Auch nicht schlecht war ein Fundstück das in einer Scheune geborgen und in diesem Zustand den Besuchern präsentiert wurde, eine Ardie B125. Ich vermute, dass diese Maschine die Saison 2017 noch nicht auf der Straße erleben wird.



Wem es für die Winter Classic Bike zu kalt war, dem sei

schon eine andere Veranstaltung ans Herz gelegt die in einer wärmeren Jahreszeit stattfindet und mittlerweile auch einen Kultstatus weit über das Rhein Main Gebiet hat.

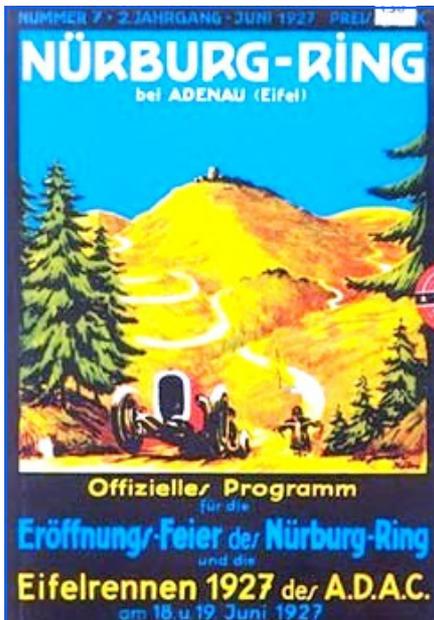
Am 24. Juni ab 9:00 Uhr drehen die Zweiräder ihre Runden auf dem Diatest Velodrom in Darmstadt auch zum 11ten mal beim Vollgas Rennspaß auf der Radrennbahn. Für 3 Euro Eintritt wird man dort wieder einen tollen Renntag mit den unterschiedlichsten Maschinen geboten bekommen, da bin ich mir jetzt schon sicher.



Jörg



Fotos: Jörg



Auf zum Geburtstag

Am 18. Juni 1927 wurde eine Legende eröffnet, ja genau, vor 90zig Jahren fand das erste Eifelrennen für Motorräder und einen Tage später für Automobile statt bei dem damals kein geringerer als Rudolf „Karratsch“ Caracciola gewann.

Schon Kaiser Wilhelm II. ließ Pläne für eine Rennstrecke ausarbeiten. Schnell kristallisierte sich die Eifel als best geeigneter Ort für solch eine Strecke heraus. Sie verfügte über eine niedrige Besiedlung, über

Hochflächen und Täler sowie einige große ebene Flächen. Die extremen Steigungen und Gefälle waren ideale Voraussetzungen für eine Rennstrecke mit großen Höhenunterschieden. Nach 1907 verlor der Motorsport jedoch schnell wieder an

Popularität und die Planungsarbeiten am Projekt wurden eingestellt. Nach dem Ersten Weltkrieg erlebte das Automobil in



Deutschland einen erheblichen Aufschwung; die Zahl der Automobil- und Motorradfabriken stieg schnell an. Die zunehmende Motorisierung in Deutschland sorgte für eine Renaissance des Motorsports. Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) und der Automobilclub

von Deutschland (AvD) förderten den Motorsport, sodass in Deutschland immer mehr Motorsportveranstaltungen stattfanden und sich immer mehr Menschen dem Motorsport verschrieben. Der Wunsch nach einer geeigneten Rennstrecke kam wieder auf. Also wurden die Pläne von 1907 wieder aufgegriffen.

Die Planungen für die Rennstrecke sahen wie folgt aus: Die Gesamtlänge der Strecke sollte 28,3 Kilometer betragen. Dazu wurden verschiedene Streckenführungen entworfen. Der längste Streckenteil war die *Nordschleife* mit



einer Länge von 22,8 Kilometern. Daneben wurden auch die Strecken der *Südschleife* mit einer Länge von 7,7 Kilometern und der *Start- und Zielgeraden* (2,2 Kilometer) festgelegt. Die längste Gerade sollte 2,6 Kilometer lang sein und bis zum Tiergarten reichen. Die durchschnittliche Breite der Bahn wurde mit acht Metern angesetzt. Die Streckenführung sollte Gefälle von elf Prozent und Steigungen bis 17 Prozent aufweisen; daneben wurde eine *Steilstrecke* mit einer Steigung von bis zu 27 Prozent entworfen. Darüber hinaus wurden ein zweistöckiges *Start-und-Ziel-Haus* sowie eine Boxengasse mit 50 Boxen für die Teams geplant. Diese Zahlen sind teilweise heute noch aktuell. Die Arbeiten an der neuen Rennstrecke begannen am 1. Juli 1925 aber schon am 27. September fand die offizielle Grundsteinlegung statt, die Johannes Fuchs durchführte. Im Rahmen dieses offiziellen Baubeginns bekam die Rennstrecke den vom Regierungspräsidenten Francis Kruse vorgeschlagenen Namen *Nürburg-ring*. Namensgeber war die Burgruine Nürburg



bzw. die gleichnamige Ortschaft, die ebenso wie Quiddelbach, Herschbroich und Breitscheid innerhalb der heute 20,8 Kilometer langen Nordschleife liegen.

Zu Beginn des Jahres 1926 waren über 2.100 Bauarbeiter beschäftigt, zu Höchstzeiten arbeiteten sogar 2.500 Menschen an der Fertigstellung. Insgesamt leisteten sie etwa 784.500 Tagewerke, bewegten 152.097 m³ Erdreich, 184.693 m³ Gestein und verarbeiteten 11.119 m³ Beton. Im April 1926 erschien bereits vor Fertigstellung des Baus



der Rundstrecke die erste Ausgabe einer Zeitschrift namens *Nürburgring*. Sie wurde mit einer Auflage von 12.000 Exemplaren gedruckt

Die ersten Fahrten auf fertig gestellten Abschnitten des Nürburgrings wurden am 28. August vom ADAC Adenau durchgeführt. Zur selben Zeit musste die Baukostenplanung von zuvor 5 Millionen Reichsmark auf etwa



8,1 Millionen Reichsmark nach oben korrigiert werden aber schon zwei Jahre nach Baubeginn konnte die Rennstrecke eröffnet werden. Das mit den Baukosten haben wir heute noch nicht im Griff siehe Stuttgart 21 oder das Peinlichste Bauprojekt im Land, den Flughafen Berlin aber vom Zeitplan damals könnten sich die heutigen Planer, nein das sind ja Baustellen Manager, noch eine Scheibe abschneiden!

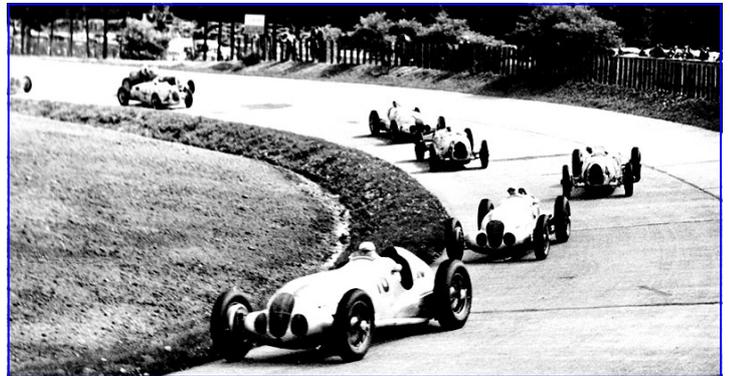
Um wieder zurück zu „Karratsch“ zu kommen, der befand damals schon den Kurs nach seinem ersten Rennen auf der Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstrecke mit ihren vielen Kurven, Gefällen und Sprunghügeln als bärig schwer.

Der Kurs gilt in der klassischen 22,8 km langen Nordschleifen-Variante bis heute als eine der schwierigsten Grand-Prix-Strecken der Welt. Jackie Stewart bezeichnete die von Wald und Hecken umgebene *Berg-und-Tal-Bahn* als *grüne Hölle*. Der Höhenunterschied zwischen den Streckenabschnitten bei Breitscheid einerseits und der Hohen Acht bzw. der Nähe von Nürburg andererseits beträgt fast 300 Meter.

Highlights 2017 bei der Nürburgring Classic

(16. - 18. Juni 2017)

- Motorsport-Meeting mit über 12 Rennen und Sonderläufen
- 3-Stunden Rennen der FHR-Langstrecke und Youngtimer als „ADAC-Eifelrennen“



- Deutsche Tourenwagen Classics mit ehemaligen DTM und STW – Rennfahrzeugen
- Motorrad-Sonderlauf-Eröffnungsrennen 1927
- Elefanten-Rennen der Vorkriegsfahrer
- Veritas-Treffen und Jubiläumslauf „70 Jahre“
- Formel-Monoposto der Formel Junior & Historische Grand Prix Wagen
- Sonderlauf „Rennsportwagen und GT-Fahrzeuge der 50er & 60er Jahre“
- Historische Tourenwagen Trophy (HTGT)
- „Kampf der Zwerge“- Rennen Fiat 500, Abarth TC, Minis, Steyr Puch
- Historische Formel 2 - Historic Sports Car Club / HSCC
- "A gentle drivers trophy" – AGDT – Läufe

So, jetzt ist es langsam an der Zeit für mich ein gutes Rezept für den Geburtstagskuchen zu suchen und die 90zig Kerzen bereit zu legen ...

Also wer von euch Lust hat, ich werde der Strecke am Sonntag den 18. Juni einen Geburtstagsbesuch abstatten, wer will kommt mit

Jörg



Und noch ein runder Geburtstag in diesem Jahr.....

Zu Beginn des Jahres 1957 rotierte bei NSU in Neckarsulm der Drehkolbenmotor DKM 54 auf dem Prüfstand.

Diese Innovation im Motorenbau hatte ein Kammervolumen von 125ccm und leistete beachtliche 29 PS bei 17.000 Umdrehungen pro Minute.

Schon 1954 ließ sich Felix Wankel, der eigentlich Verlagskaufmann gelernt hatte, den Drehkolbenmotor patentieren.

Es vergingen doch noch einige Jahre der Forschung und Entwicklung bei NSU und Wankels Technischer Entwicklungsstelle (TES) bis der Kreiskolbenmotor KKM 57 1963 im NSU-Wankel-



Spider als erstes Serienfahrzeug mit Wankel Motor auf den Markt kam.

1967 kam dann der legendäre Ro 80 zu den Händlern und eine lange Tradition begann auch in diesem Jahr. Mazda erhielt eine Lizenz und setzte einen „Wankel“ Motor im Mazda 110 S Cosmo ein.

Dass dieses Motorenkonzept nicht so schlecht sein kann beweist, dass diese Motoren bis heute bei Mazda zum Einsatz kommen und sogar ein Siegerfahrzeug der 24 Stunden von Le Mans damit angetrieben wurde.

1991 kam nach einer gefahrenen Strecke von 4922,81 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 205,333 km/h der Mazda 787B als erster in's Ziel in Le Mans.

Der Rennwagen wurde von einem 4-Rotor-Wankelmotor mit der Bezeichnung 26B angetrieben der spezielle Dichtleisten aus Siliciumnitrid hatte und es auf eine Leistung von über 700 PS bei 9.000 min⁻¹ aus 2,6 Liter Kammervolumen brachte.

Es war der bisher einzige Gesamtsieg eines japanischen Autos sowie der einzige Erfolg eines mit Rotationskolbenmotor angetriebenen Wagens bei diesem Rennen und hat damit historischen Wert, wurde aber von Mazda nie nennenswert zur Image-Verbesserung der Marke oder des Motorkonzeptes genutzt.

Citroën wagte noch den Versuch mit diesen Motoren, ab 1969 wurden 267 von eigentlich geplanten 500 Stück an ausgesuchte Kunden ausgeliefert. Die Erkenntnisse aus diesen Fahrzeugen flossen in den Citroën GS Biorotor ein der von 1973 bis 1975 847mal hergestellt wurde.

Später wurde versucht alle GS Biorotor zurückzukaufen, um keine Ersatzteilversorgung aufrechterhalten zu müssen, nur eine geringe, nicht näher bekannte Anzahl entging der direkten Verschrottung.

Bei Mercedes Benz und General Motors war man weniger experimentierfreudig, alle Versuche versandeten schon im Versuchsstadium, man vertraute einfach mehr den bewährten, von Felix Wankel abfällig als „Schüttelhuber“ genannten Hubkolbenmotoren.

Jörg

Gute Nachrichten für alle Fans des Traditionsflugzeugs Ju52 D-AQUI der Lufthansa Die „Tante Ju“, die wegen eines Bruchs eines ihrer Mittelholme im September 2015 ihre damalige Flugsaison abbrechen musste und seitdem - in



ihrem Hangar auf der Lufthansa Basis Hamburg – quasi „auf der Intensivstation“ lag, hat das Schlimmste überstanden und ist wieder fit für die Flugsaison 2017. Neben der Reparatur gab es noch weitere anstehende Restaurierungsarbeiten dies bedeutete für den berühmten fliegenden Oldtimer zugleich eine umfängliche Verjüngungskur. „Es war eine schwere, aber richtige Entscheidung, auf die Flugsaison 2016 zu verzichten und unserem Besten Stück stattdessen eine Generalüberholung aus einem Guss zu verpassen“, unterstreicht der Vorstandsvorsitzende und Accountable Manager der DLBS Werner Knorr. „Dank der hervorragenden Arbeit erfahrener Ingenieure, Flugzeug- und Strukturmechaniker von Lufthansa Technik und Kälin Aero.

Die Ju52 D-AQUI ist ein Flugzeug mit sehr bewegter Geschichte. 1936 zunächst an die damalige Lufthansa ausgeliefert, wurde sie bald nach Norwegen verkauft. Nach dem Krieg erlebte das Flugzeug eine wahre Odyssee mit Einsätzen in Süd- und Nordamerika. In erbarmungswürdigem Zustand von Lufthansa Piloten zufällig auf einem Flugfeld im Süden der USA entdeckt, wurde sie 1984 von der Lufthansa gekauft und „nach Hause“ geholt. Es folgte ein regelrechter Jungbrunnen für das damals 48 Jahre alte Junkers-Flugzeug. Knapp zwei Jahre dauerte die Restaurierung und Totalüberholung bei der Lufthansa Technik in Hamburg. Dabei wurde die Ju52 mit leistungsstarken Kolben-Sternmotoren ausgestattet und technisch so aufgerüstet, dass sie vom Luftfahrtbundesamt für den gewerblichen Luftverkehr selbst unter Instrumentenflugbedingungen zugelassen wurde.

Bis zum Herbst 2015 kam die „Tante Ju“ auf tausenden Rund- und Streckenflügen in ganz Deutschland und im benachbarten Ausland in den vergangenen drei Jahrzehnten auf insgesamt über 10.000 Flugstunden. Mehr als 200.000 Fluggäste erlebten dabei an Bord des Oldtimers kurze Zeitreisen in die frühen Jahre der zivilen Luftfahrt und das wunderbare Gefühl der Entschleunigung.

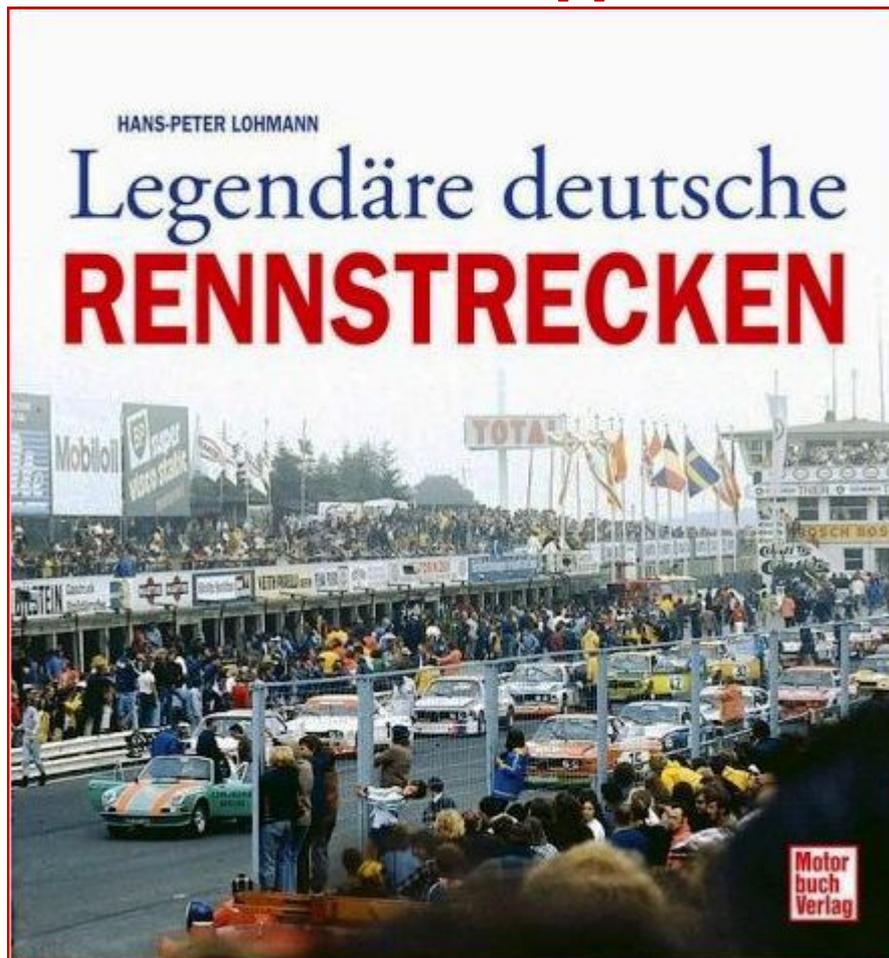
Schon jetzt sind die meisten Flüge für die Saison 2017 ausgebucht.



Fotos: Jörg

Jörg

Der Buchtipp



Von den großen Rundstreckenrennen auf der Avus und dem Grenzlandring bis hin zu den legendären Bergrennen am Schauinsland im Süden des Schwarzwaldes führt dieses Buch zu den spektakulärsten Rund- und Flugplatzkursen in Deutschland. Lohmanns Prachtband fährt mit dem Leser auf den berühmtesten Routen; durch die dunklen Kurven des Schwarzwaldes ebenso wie durch die Grüne Hölle der Eifel und über die bei Regen so tückischen Kopfsteinpflaster in Deutschlands Norden. Zahlreiche Fotos zeigen eindrucksvoll, wie sich der Motorsport im Lauf der Jahrzehnte veränderte. Jahrzehntelang elektrisierten Rennsportveranstaltungen die Massen. Hunderttausende pilgerten an die Rennstrecken. Und jede Region Deutschlands wollte am Boom teilhaben. Kein Wunder also, dass es einst über 300 zugelassene Strecken gab. Von dieser reichen Motorsporttradition ist nicht mehr viel übrig geblieben, die meisten Strecken sind in Vergessenheit geraten.... Aus dem Inhalt :

Straßenrennen

Avus - Battenberg Ring - Bautzener Autobahnring - Bernauer Schleife - Bilster Berg - Dessauer Rennstrecke - Dieburger Dreieck - Dresdner Spinne - Eilenried - Feldberg - Bremerhavener Fischereihafen - Frohburger Dreieck - Grenzlandring - Halle Saale Schleife - Hamburger Stadtpark - Hockenheimring - Euro Speedway Lausitz - Leipziger Stadtpark - Merienberger Dreiecke - Motopark Arena Oschersleben - Norisring - Nürburgring - Porsche Ring - Rostock Osthafen - Sachsenring - Schleizer Dreieck - Solitude - Schottenring.

Bergrennen

Gabelbach - Glasbach - Haunstein - Jochpass - Kyffhäuser - Lückendorf - Schauinsland - Trier.

Flugplatzrennen

Diepholz - Mainz Finthen - Wunstorp.

Verlag: Motorbuch
ISBN-10 3613034387
ISBN-13 978-3613034389
Preis 24,90€

Für und mit Menschen mit Behinderung:

„3. Oldtimer-Rallye – Miteinander mehr bewegen“ startet am 10. Juni 2017!

•

Vorfreude ist bekanntlich die schönste Freude: Deswegen jetzt schon mal ein Fix-the-Date für die dritte Auflage unserer „Oldtimer-Rallye – Miteinander mehr bewegen“, bei der im vergangenen Jahr insgesamt 36 Teams, bestehend aus einem Fahrer und bis zu drei Mitfahrern mit Behinderung aus verschiedenen Einrichtungen der Lebenshilfe Gießen e.V. an den Start gegangen sind. Am Ende gab's freudestrahlende Gesichter und Pokale für alle. Einen Rückblick gibt's hier:



<http://www.oldtimerspendenaktion.de/aktuelles/LbrDateEntry/256.html>

Jede Menge Spaß ist auch in diesem Jahr garantiert. Bis auf die Strecke, die wir auf rund 120 km aufgestockt haben, bleibt alles wie gehabt: Los geht's am Sa, 10. Juni 2017 um 9.00 Uhr auf dem großen Parkplatz der Reha-Mitte im Erdkauter Weg 13 in Gießen.

Lust, dabei zu sein – als Fahrer mit dem eigenem Oldie? Hier gibt's das Anmeldeformular:

http://www.oldtimerspendenaktion.de/fileadmin/user_upload/Downloads/Anmeldung_zur_ClimAir_Rallye_Juni_2017_Fahrer.pdf

Anmeldeschluss ist der 15. Mai 2017!

Auch in diesem Jahr benötigen wir am Tag der Rallye dringend Unterstützung bei der Organisation: Wer mithelfen möchte, bitte bei Tina Gorschlüter melden – unter t.gorschlueter@lebenshilfe-giessen.de.

Termine 2017
www.motor-sport-team-lufthansa.de

29.4.-1.5.	Frühjahrsausfahrt Niederrhein
15. - 18. Juni	Fahrt in's Allgäu (ausgebucht)
5. - 6. August	10. Lahn-Taunus-Classic



**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