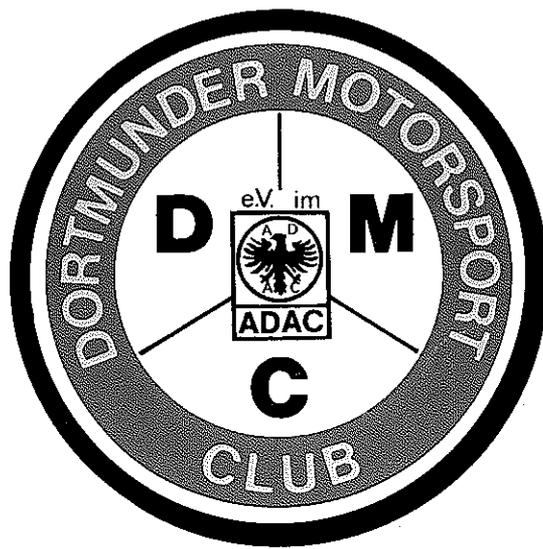


*Lands*



# **DORTMUNDER MOTORSPORT-CLUB E.V. im ADAC**

## **1951 – 1990**

Eine kleine Chronik des Vereinslebens der Jahre von 1981 bis 1990

## Zu unserem 40. Clubjubiläum

Rückblick, Erinnerung und Ausblick gehören zu unserem heutigen Jubiläum. Im Februar 1951 wurde der DORTMUNDER MOTORRADCLUB e. V. im ADAC gegründet. Mit Stolz können wir auf den Baum sehen, der aus dem zarten Pflänzchen des Gründungsjahres gewachsen ist.

Der DMC hat sich im Laufe der vergangenen 40 Jahre zu einem Bestandteil des deutschen Motorsports entwickelt - durch den Reinoldus-Slalom, Reinoldusfahrt und Reinoldusrennen auf dem Nürburgring.

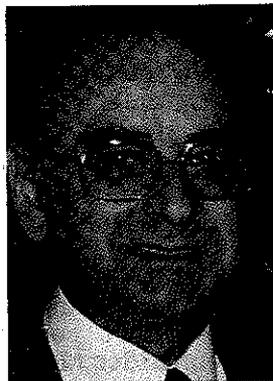
Um weiterhin eine lebendige sportliche Gemeinschaft zu erhalten, dürfen wir nicht auf der Stelle treten, denn durch die Treue seiner Mitglieder und durch die Bewältigung seiner Ziele gewinnt ein Verein Leben und Fortbestand und auch die wichtige Attraktivität für junge Menschen, die wiederum zum Erhalt der Tradition beitragen.

Unsere bisherigen Erfolge, auf die wir mit Freude zurückblicken können, bestätigen uns, daß unsere Marschrichtung in den vergangenen Jahren richtig war.

Wir hoffen, daß wir auch in der Zukunft unsere sportlich ehrgeizigen Ziele weiter mit Bravour verfolgen und erreichen können.

Gute Fahrt in die Zukunft!

Wilhelm Weitkamp  
1. Vorsitzender



Dr. Klaus Ligensa  
2. Vorsitzender



1981: Club-Wohnwagen nach langem Anlauf im Einsatz

## Werner Sprave Deutscher Meister

### Bernd Blumenstiel neuer Sportleiter

"Traditionsgemäß hatte der Vorsitzende Ewald Baukenkrodt zur ersten Vorstandssitzung im neuen Jahr eingeladen. Die Einladung galt auch den Damen der Vorstandsmitglieder". Da der Vorsitzende an diesem Tag seinen Geburtstag feierte, wundert es kaum, "daß die Sitzung so kurz wie möglich gehalten wurde". Mit diesem erfreulichen Start begann der DMC das vierte Jahrzehnt seines Bestehens.

Im ersten Rundschreiben an die Clubmitglieder dieses Jahres konnte man auf steigende Mitgliederzahlen und eine gesunde Finanzlage hinweisen. Die Jahreshauptversammlung blickt auf einen Bestand von 140 Mitgliedern, sie wählt den bisherigen Vertreter der Wagenfahrer, Bernd Blumenstiel, zum neuen Sportleiter. Nach der Jahreshauptversammlung besteht der Vorstand aus:

- 1. Vorsitzender: Ewald Baukenkrodt
- 2. Vorsitzender: Wilhelm Weitkamp
- Schatzmeister : Achim Müller
- Sportleiter : Bernd Blumenstiel
- Schriftführer : Günter Wille
- Beisitzer : Siegfried Zernke  
Friedrich Wortmann  
Wolfgang Hönemann  
Ralf Köhler  
Siegfried Urvat  
Klaus Ligensa

### Der Club-Wohnwagen

Seinen ersten Einsatz hinter sich gebracht hatte der neue Club-Wohnwagen, dieser neue Service wurde dankend vermerkt. Dabei war es eine recht verworrene Geschichte, die dieser kleine Wohnwagen mitmachte, bis er beim DMC eine neue Heimat fand. Am Anfang war er schlicht "gefunden" worden, und wurde ordentlich beim Ordnungsamt gemeldet. Offensichtlich wollte ihn niemand mehr haben. Erst über das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg konnte man einen Eigentümer

feststellen, nein gleich zwei Eigentümer kamen bei der Nachfrage heraus. Im April wurde der kleine Wohnwagen abgeschleppt, im Oktober wurde der DMC-Schatzmeister Achim Müller dienstlich, er fertigte ein Gutachten mit Fotos an, daß alle, die es lasen, bittere Tränen weinten, wie schlecht es um den armen, kleinen Wohnwagen bestellt war. Dieses rührte dann auch die Mutter, deren verstorbener Sohn einmal Besitzer gewesen war, gegen Erstattung aller entstandenen Kosten ging der Wohnwagen in DMC-Eigentum über. In eigener Regie wurden nun neue Gardinen und Sitzbezüge genäht, und der kleine Wohnwagen ging von nun an mit dem großen DMC-Aufkleber auf Fahrt.

### Vermischtes

Nicht die erhoffte Resonanz fand der Beifahrerlehrgang, den der Club im Frühjahr anbot. Man schob die kleine Teilnehmerzahl auf einen ungünstig gewählten Termin, denn es war Karneval. Auch eine andere Unsitte findet nicht ungeteilte Zustimmung: "In jedem Jahr verschwinden einzelne Verlosungsgeschenke" für die Tombola des Winterfestes - muß das denn sein?

Daß Geschwindigkeit keine Hexerei für den richtigen Motorsportler ist, bewiesen zwei Rundschreiben: Im Rundschreiben 3/81 im März wurden die Clubmitglieder über die Eheschließung eines Clubkameraden informiert, im Rundschreiben 7/81 (September) hieß es: "Bereits vor einigen Wochen wurde uns die Geburt eines Sohnes angezeigt". Ein Schelm, der Böses dabei denkt.

Das geeignete DMC-Mitglied konnte im Jahr 1981 über die Rundschreiben ein Autoradio für 80 DM, einen leicht defekten Autobianchi für 1500 DM oder diverse Sportteile kaufen.

Im Juli wurde ein Fahrradturnier für den Kleingarten-Verein Nord organisiert, im Herbst führte man für Opel-Stratemann die "2. Drive-In-Rallye", eine Bildersuchfahrt, an der 106 Teams teilnahmen.

## **Werner Sprave wird Deutscher Meister**

Zum zweiten Mal in der Geschichte des DMC kann ein Aktiver eine Deutsche Meisterschaft nach Dortmund holen: Werner Sprave wird Deutscher Motorrad-Rallye-Meister 1981. Außerdem siegt er in der Gaumeisterschaft des ADAC Westfalen-West und in der DMC-Sportmeisterschaft für Motorräder. Nach Gerhard Lottmann ist es der zweite deutsche Titel in der Geschichte des DMC.

### **Clubmeisterschaft**

Wie in fast allen Vereinen gibt es auch im DMC heiße Diskussionen um die Clubmeisterschaft. Zur Jahreshauptversammlung 1981 wurden gleich mehrere Anträge auf Änderung des Reglements eingereicht: mehr Slalom hier, mehr Punkte da, mehr Pokale dort.

In diesem Jahr besteht die Clubmeisterschaft aus sechs Clubrallyes (Orientierungsfahrten), die von mehreren Clubmitgliedern ausgearbeitet wurden.

Endstand der Clubmeisterschaft 1981:

1. Bernd Blumenstiel
2. Wolfgang Hönemann
3. Rolf Hohmann
3. Hardy Kynast
5. Udo Potulski

### **Reinoldus-Fahrt: Nennungsrekord**

Mit 512 Nennungen schlägt die Reinoldus-Fahrt für Motorräder alle Rekorde. Erstmals wird in der Zeitnahme eine Computer-Auswertung eingesetzt, mit der man Zwischenergebnisse nach der Sonderprüfung anbieten kann, was von den Aktiven sehr begrüßt wird. Unterschiedlich beurteilt wird die Veranstaltung in den eigenen Reihen: "Die Reinoldusfahrt 81 war die beste, die der DMC in den letzten elf Jahren organisiert hat", war der Kommentar eines fachkundigen Mitglieds. Alles kann nicht Gold gewesen sein, weil "unnötige psychische Spannungen und Frustrationserscheinungen festgestellt wurden" (Zitat aus einem Protokoll).

## **Sportmeisterschaft Motorräder**

Überragende Figur in der 81er Motorrad-Sportmeisterschaft war selbstverständlich Werner Sprave mit seinem Titel eines Deutschen Meisters. Aber auch Walter Glade auf dem zweiten Platz brachte gute Ergebnisse aus ganz Europa mit, so war er zum Beispiel bester Privatfahrer bei den 24 h von Barcelona, ein Lauf um die Langstrecken-WM. Die Endurofahrer Hermann Sendes und Dieter Schönebeck folgten auf den Plätzen, getrennt durch Ulrich Tillmann.

Endstand Sportmeisterschaft 81:

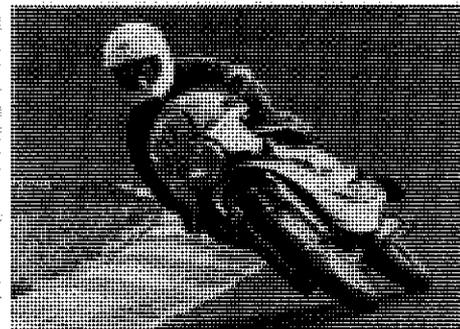
1. Werner Sprave
2. Walter Glade
3. Hermann Sendes
4. Ulrich Tillmann
5. Dieter Schönebeck

## **Sportmeisterschaft Wagen**

Bunt gemischt wie selten ist das Quintett der erfolgreichsten Wagenfahrer mit einem Slalom-Spezialisten ganz vorn: Heinz Engelhart, kommt auf 45 Starts, kann dabei 9 Gesamt- und 35 Klassensiege aufweisen und wird Sportmeister. Dem Bergfahrer Dieter Krings folgen die Nürburgring-Spezies Ligensa und Kurpjuhn, auf Platz fünf placiert sich der Rallyefahrer Ulrich Schepers.

Endstand Sportmeisterschaft 81:

1. Heinz Engelhart
2. Dieter Krings
3. Klaus Ligensa
4. Alfred Kurpjuhn
5. Ulrich Schepers



## Oldtimer-Rallye zur 1100 Jahr-Feier der Stadt Dortmund

### **82: Mit Bewerberlizenzen (ONS u. OMK) sportlicher Erfolg auf allen Ebenen**

#### Reinoldus-Fahrt: Desaster in der Zeitnahme

**Eine ruhige Jahreshauptversammlung am 29.1.1982 stand ganz im Zeichen von Harmonie und Konsolidierung. Die Anwesenden der 149 Clubmitglieder wählten den Vorstand wieder, bei jeweils einer Enthaltung (nur ein Vorstandsmitglied hatte zu sich Vertrauen und sich seine eigene Stimme) gab es keine Gegenstimme.**

Aus Anlaß der 1100 Jahr-Feier der Stadt Dortmund organisierte der DMC eine Oldtimer-Rallye unter dem Dortmund-Motto "So fast as Dürpen". Bei herrlichem Spätsommerwetter gingen 64 Fahrzeuge auf die 75 km lange Strecke. Das älteste Fahrzeug stammte aus dem Jahr 1913, nur ein einziges der alten "Schätzchen" war mit einem technischen Defekt ausgefallen. Bei der Siegerehrung in der Krone am Markt gab es öffentliches Lob für den DMC als Ausrichter, namentlich dem 1. Vorsitzenden und dem Sportleiter wurde für die gute Arbeit gedankt.

Die "3. Drive-In-Rallye" in Zusammenarbeit mit Opel Stratemann war mit 113 Teams am Start die bislang bestbesuchte.

Zum Ende der Sportsaison greift der Vorstand hart durch: Ein Aktiver reicht seinen Erfolgsnachweis gute zwei Wochen zu spät ein, dazu auch noch unvollständig ausgefüllt. Mit seiner Punktzahl wäre er Sieger der Sportmeisterschaft geworden, aber der Vorstand lehnt die Annahme ab. Peng...

#### **Chaos bei der Reinoldusfahrt**

Was 1981 noch hochgelobt wurde, sorgt 1982 für ein komplettes Desaster: Der Computer steht nicht für die Motorrad-Rallye zur Verfügung. Leider stellt sich dieser Umstand erst wenige Tage vor der Veranstaltung heraus, der Einsatz eines Profi-Teams für die Zeitnahme ist nicht mehr möglich.

Man muß auf die altbekannte manuelle Zeitnahme zurückgreifen, was allein schon dadurch zur Farce wird, daß zwar um 8.40 Uhr die Streckenabnahme abgeschlossen ist, die Veranstaltung um

9.00 Uhr beginnt, die Zeitnahme aber erst gegen 10.00 Uhr eintrifft. Die Uhren laufen nicht synchron, die Zeitwertung ist fehlerhaft: Es dauert halbe Ewigkeiten, bis man zu brauchbaren Ergebnissen kommt.

Mit zusätzlich hausgemachter Hektik erschwert sich Walter Glade seine Reinoldusfahrt. Nach der Anreise stellt er einen Pleuellagerschaden fest. Der Motor wird ausgebaut, zerlegt und gereinigt. Ersatzteile werden per Telefon organisiert und herangeholt. Mißgeschick oder Einsatz neuester Technologie? Auf jeden Fall "tauft" Ehefrau Karin den zerlegten Motor mit dem Inhalt einer Flasche Bier. Walter entscheidet gegen high-tech und reinigt in mühevoller Kleinarbeit den Motor, baut zusammen und kann mit einem 5. Platz (19) unter anderem den dritten Platz der DMC-Mannschaft festigen.

#### **Bewerberlizenz**

Über die Beantragung einer Bewerberlizenz wurde lange diskutiert, obwohl kaum ein Verein mehr Aktive und mehr Erfolge präsentieren kann: Am Ende des Jahres hatten die DMC-Aktiven bei 282 Starts glatte 10 Gesamtsiege, 37 Klassensiege und um die 1400 Sportabzeichen-Punkte nach Dortmund gefahren, wer bietet mehr in heimischen Landen? Da man keine besseren Argumente für eine Bewerberlizenz finden kann, gehört diese seit 82 fest zum DMC, für Zwei- und für Vierradler.

#### **Diesel, Diesel über alles**

Im Langstreckenpokal hat der DMC mittlerweile eine Marktlücke entdeckt, man diehlt um die Wette. Vor allem Siegfried Zemke diehlt allen im DMC davon, für ihn langte es zum Gewinn der Sportmeisterschaft, aber in 82 diehlt fast alle DMC'ler in einer Weise, daß für den Rest der Welt nicht mehr viel übrig blieb. In Dortmund gab es die schnellsten Renn-Diesel der Welt, so schnell, daß kaum ein regulärer GTI ihnen folgen kann, so um die 90 PS hatten sie unter der Haube, was für 10.30 Min. um die Nordschleife langte.



**Clubmeisterschaft 1982, Endstand:**

1. Rolf Hohmann
2. Hardy Kynast
3. Wolfgang Hönemann
4. Udo Potulski
5. Bernd Blumenstiel

**Sportmeisterschaft Motorräder 1982, Endstand:**

1. Werner Sprave
2. Ralf Köhler
3. Walter Glade
4. Ulrich Tillmann
5. Ralph Topp

**Sportmeisterschaft Wagen 1982, Endstand:**

1. Siegfried Zemke
2. Heinz Engelhart
3. Lutz W. Höhl
4. Peter Hast
5. Dietmar Lorken



DMC-Mitglieder maßgeblich an erstem Hallen-Cross beteiligt

## Vom besten Nachwuchsfahrer zum Sportmeister 83: Ralph Topp startet durch

DMC aktiv von Barcelona bis Griechenland

Eine gewohnt harmonische Jahreshauptversammlung bestätigte einstimmig den Vorstand. Die Anschaffung einer eigenen Zeitmeßanlage verbessert weiter die Ausstattung des DMC und den Ablauf der eigenen Veranstaltungen.

Bei diesen eigenen Veranstaltungen lag Licht und Schatten dicht beieinander: Ein voller Erfolg war das Geschicklichkeitsturnier am Samstag vor dem 6. Reinoldus-Slalom. 70 Starter bewältigten in strömendem Regen den Parcours auf zwei von Tremonia-Auto gestellten Talbot Samba. Damit konnten 350 DM an Nenngeldern an das DRK-Hörde weitergegeben werden.

Erfolgreich abgeschlossen werden konnte auch die Dortmunder-Schnauferi-Rallye mit 74 Startern in Zusammenarbeit mit der Ritter-Brauerei und den Ruhr-Nachrichten.

Weniger erfolgreich als in den Vorjahren war die "4. Drive-in-Rallye", die nur noch 79 Teams an den Start lockte.

### Der Reinfall

Sportleiter Blumenstiel bezeichnete das Fahrradturnier im Rahmen der Hörder Festwoche als einen "glatten Reinfall": 50% der Teilnehmer waren Kinder von DMC-Mitgliedern. Aber nicht das war der Reinfall, sondern die Tatsache, daß nur zwei Kinder überhaupt kamen. Enttäuscht baute man nach zwei Stunden das Turniergerät wieder ab.

### Die Clubmeisterschaft

Einen deutlichen Rückgang erlebte in allen Bereichen die Clubmeisterschaft: Nur vier Wertungsläufe, ein Turnier, ein Slalom, eine Club-Rallye und eine Orientierungsfahrt. Nur drei Clubmitglieder konnten am Jahresende mit einem Pokal geehrt werden. Und es fiel auf, daß ein Clubmitglied bei der Erarbeitung einer Orientierungsfahrt für den 1.1. (nicht 1. April) von der Idealstrecke abgekommen ist und (Zitat Rundschreiben) "und am Veranstaltungstag auf einmal sich in Griechenland wiederfand". Die Veranstaltung mußte

wegen nicht zu bewältigender Kommunikationsprobleme zwischen Start und Ziel ausfallen.

Endstand Clubmeisterschaft 83:

1. Rolf Hohmann
2. Hardy Kynast
3. Udo Potulski

### 1. Int. ADAC-Hallen-Moto-Cross

Aus DMC-Sicht zog der Sportleiter anlässlich des Winterfestes eine Bilanz des ersten Moto-Cross in der Westfalenhalle: "Beim Wort Hallenmotocross fallen mir sofort vier Leute ein, die tagelang und teilweise nächtelang Sprungschancen, Überfahrten, Startmaschine sowie die Strecke aufgebaut haben. Als ersten möchte ich unseren Clubkameraden und jetzigen hauptamtlichen Gau-Sportsekretär Karl-Gustav Sander nennen. Er hat die Idee gehabt und die Veranstaltung angeregt. Der zweite ist Siegfried Urbat, er hat die Hindernisse entworfen - und damit sie ja keiner stehlen konnte, waren sie immer in seinem Kopf versteckt, zum Arbeiten wurden dann gaaanz kleine Handskizzen verteilt. Und dann waren da noch Ralph Topp und Hermann Sendes, die Erbauer der Geräte. Sie hatten sich in der Endphase vor der Veranstaltung einen Wohnwagen mit in die Westfalenhalle gebracht, um wenigstens stundenweise Schlaf zu bekommen".

### 6. Reinoldus-Slalom

Am 8. Mai war für den 6. Reinoldus-Slalom auf dem Fredenbaumplatz volles Haus angesagt, denn 122 Starter kämpften um Punkte für den Lippe-Ems-Slalom-Pokal. Eine besondere Attraktion stellte diesmal der Streckensprecher dar, von dem man behauptet, daß er beim Reden nicht zu atmen braucht. Mit dieser Veranstaltung konnte der DMC einen weiteren wichtigen Schritt tun, um den Reinoldus-Slalom als eine der absoluten Top-Veranstaltungen in der westfälischen Szene zu etablieren: ideale, weil sichere und schnelle Strecke mit großzügigen Fahrerlager und souveräne Organisation.

### Sportmeisterschaft Motorräder 83

Neun DMC-Motorradfahrer beteiligten an der Sportmeisterschaft. Großer Sieger war Ralph Topp, im Jahre 1982 noch bester Nachwuchsfahrer. Ralph Topp siegte darüberhinaus auch im Kawasaki-Langstrecken-Pokal. Besondere Erwähnung verdient auf dem vierten Rang Walter Fehler, der ein wenig aus dem üblichen Rahmen der hitzigen, jungen Fahrer herausfällt: "Er fährt aus rein olympischen Motiven, das Dabeisein ist alles. Walter ist noch fröhlich, selbst wenn er letzter wird" (Zitat Blumenstiel vom Winterfest).

Erwähnenswert auch der fünfte Rang in der DMC-Meisterschaft der Langstreckenfahrer Walter Glade und Ralf Köhler, die mit unterschiedlichem Erfolg und Glück auf den Rennstrecken in Europa unterwegs waren. In Le Mans beim 24 Std.-Rennen hatte die 1000er Moto Guzzi im Training bei ca. 200 km/h einen Reifenplatzer, was aber für Fahrer und Maschine ohne größere Schäden abging, leider konnte sich das Team nicht für das Rennen qualifizieren. In Barcelona hatte man dem Team das Wohnmobil aufgebrochen. Nach Silverstone und Spa konnte man auf dem Nürburgring einen sich anbahnenden Schaden frühzeitig entdecken, mit einer anderen, ungünstigeren Übersetzung die Guzzi als besten Zweizylinder auf den 20. Platz fahren.

Endstand 83:

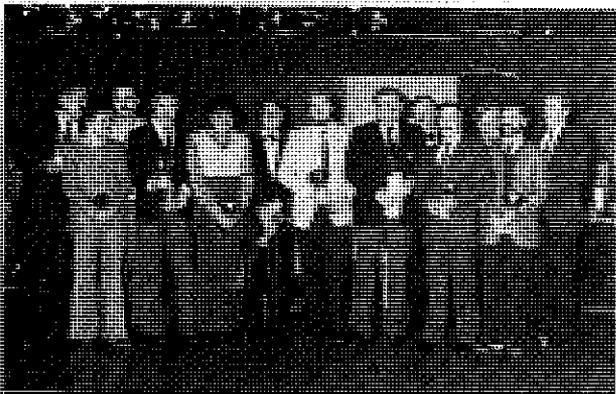
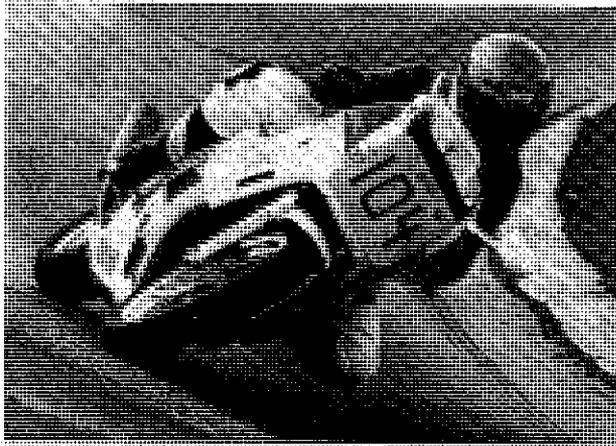
1. Ralph Topp
2. Ullrich Tillmann
3. Hermann Sendes
4. Walter Fehler
5. Walter Glade/Ralf Köhler

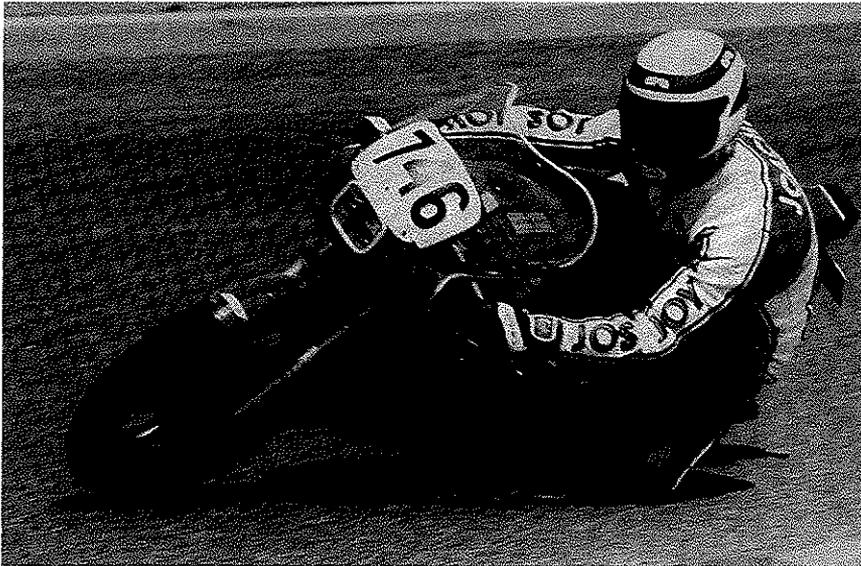
### Sportmeisterschaft Wagen 83

Besonders erfolgreich war die DMC-Wagen-Mannschaft im Veedol-Langstrecken-Pokal mit dem 2. Platz bei 11 gewerteten Mannschaften. Dazu haben unter anderem Siegfried Zemke, Lutz W. Höhl und Dr. Klaus Ligensa beigetragen. Aber es war gar keine richtige Mannschaft, denn mit Uta Beubler hat auch eine Dame ins Lenkrad gegriffen. Und wie heißt das dann so etwas?

Endstand 83:

1. Siegfried Zemke
2. Eberhard Castaldi
3. Lutz W. Höhl
4. Dietmar Lorken
5. Heinz Engelhart
5. Dr. Klaus Ligensa







## 7. Reinoldus-Slalom mit Teilnehmer-Minus

# Karin Glade neue Motorradreferentin im Vorstand

Überforderte Zeitnahme sorgt für Negativ-Eindruck bei Reinoldusfahrt 84

Mit 160 Clubmitgliedern am Anfang des Jahres kann der DMC seine positive Entwicklung fortsetzen. Auf der Jahreshauptversammlung kommt es zu einer Veränderung im Vorstand, weil sich Kari-Friedrich Wortmann nicht mehr zur Wahl stellt. Für ihn übernimmt Karin Glade als Beisitzerin die Vertretung der Motorradfahrer im Vorstand.

Anlässlich der "Autoschau 84" in den Westfalenhallen organisiert der DMC ein Geschicklichkeitsturnier. Die Teilnehmer bewältigen auf zwei von Opel Stratemann gestellten Opel Corsa den Parcours. Alle Nenngeelder werden zugunsten der Kinder-Ferien-Party in der Westfalenhalle gestiftet.

### Neue Jacken

Der Frühling 84 verdient seinen Namen nur nach dem Kalender. Da kommen die neuen Jacken in leuchtendem Orange gerade richtig, um sich warm anziehen zu können. Für 81 DM werden sie verkauft, man legte schon 84 großen Wert darauf, daß es sich nicht um Kunststoff handelt.

### Drive-In-Rallye

Weiter bergab geht es mit der "Drive-In-Rallye". Obgleich 63 Teams an den Start rollten, blieb für den DMC nur die Arbeit, im Ruhm sonnten sich andere. Als Wiedergutmachung boten die Ruhr-Nachrichten zwei kostenlose Glückwunschanzeigen zum Jahresende.

### Reinoldusfahrt vor Existenzfrage

Wieder sorgte eine restlos überforderte Zeitnahme zu einem Debakel bei der Reinoldusfahrt für Motorräder. Bis zum Aushang der Ergebnisse wurde die Veranstaltung als durchweg gut bewertet. Aber zum Ende kam eine Beurteilung heraus, "welche vor allem bei zahlreichen Teilnehmern offensichtlich einen nachhaltigen negativen Eindruck hinterließ" (Zitat Rundschreiben). Diese Bilanz erschien umso bedrohlicher, weil bei ständig rückläufigen Starterzahlen die Existenz der Motorrad-Rallyes gefährdet schien. Eine konsequente, systematische Analyse der Veranstaltung und ein neu

bestimmter Rahmen sollen für das 1985 eine erfreulichere Veranstaltung ermöglichen, was dann auch aus heutiger Sicht bestätigt werden kann.

### 7. Reinoldus-Slalom

Nach 122 Startern im Jahre 83 konnten die 43 Aktiven, die sich zum 7. Reinoldus-Slalom auf den Fredenbaumplatz "verirrten", nur als Teilnehmer-Minus-Rekord bezeichnet werden. Eine Erklärung für diesen drastischen Rückgang war das neue Gruppe G-Reglement. Zum Glück sorgten Pokalspenden und Anzeigenerlöse dafür, daß neben dem sportlichen Erfolg auch keine Klagen aus der Richtung des Schatzmeisters kamen.

### Clubmeisterschaft

Um die Clubmeisterschaft 1984 bewarben sich 21 Clubmitglieder, die bei einem Turnier, einer Orientierungsfahrt, bei einem Slalom und einer Bildersuchfahrt an den Start gingen.

Endstand:

1. Bernd Blumenstiel
2. Dr. Wolfgang Hönemann
3. Rolf Hohmann
4. Hardy Kynast
5. R. Garthe

### Sportmeisterschaft Motorräder 1984:

(7 Bewerber)

1. Ullrich Tillmann
2. Hermann Sendes (Gaumeister)
3. Ralph Topp
4. Ralf Köhler
5. Eberhard Block

### Sportmeisterschaft Wagen 1984:

(12 Bewerber)

1. Lutz W. Höhl (Gaumeister)
2. Dr. Klaus Ligensa
3. Rolf Kleis
4. Siegfried Zemke
5. Eberhard Castaldi

Vorstandswahlen bringen erste Veränderungen in den 80ern:

## **Willi Weitkamp neuer 1. Vorsitzender Ewald Baukenkrodt Ehrenvorsitzender**

Nürburgring: DMC-Wagenfahrer ganz vorn

Ein vorausschauender Sportleiter gab seinen Clubkameraden gut ein halbes Jahr vor dem "Ernstfall" folgende Empfehlungen: "Der DMC hat für den 12. Mai den 8. DMC-Reinoldus-Slalom geplant. Liebe Clubmitglieder, an diesem Tag ist Wahl, bitte macht von Eurem Briefwahlrecht Gebrauch und ihr könnt bei der Veranstaltung helfen. Und noch etwas: Kauft bitte am Samstag einen Blumenstrauß, dem ihr am Sonntagmorgen artig überreicht, denn es ist Muttertag!"

### **Jahreshauptversammlung**

Aus dem Protokoll wird eine skeptische, eher besorgte Stimmung der Verantwortlichen erkennbar. Dazu paßt, daß nur 35 von 160 Clubmitgliedern zur JHV erschienen waren. Die Sorgen um die Finanzlage sind zum Teil verständlich, weil in jedem Jahr zwei kostenintensive Nürburgring-Veranstaltungen anstehen. Zum Teil wirken sie aber rührend, weil halt noch keine roten Zahlen geschrieben werden, sondern lediglich die Überschüsse geringer ausgefallen sind. Aber: So wünscht sich das Clubmitglied den verantwortungsbewußten Vorstand.

Nach fünf Jahren nahezu ohne personelle Veränderungen in der Vorstandsarbeit erklärt Ewald Baukenkrodt aus Gründen vielfältiger Arbeitsüberlastung seinen Rücktritt als 1. Vorsitzender und schlägt den bisherigen 2. Vorsitzenden als seinen Nachfolger vor. Willi Weitkamp wird einstimmig von der JHV zum neuen 1. Vorsitzenden gewählt.

Neuer 2. Vorsitzender wird Dr. Wolfgang Hönemann, in sein Amt als Beisitzer und Vertreter der Wagenfahrer im Vorstand folgt ihm Jürgen Tschentscher. Als neuer Beisitzer wird Dieter Graf in den Vorstand gewählt.

Ihren Höhepunkt erreicht die Jahreshauptversammlung mit der einstimmigen Ernennung Ewald Baukenkrods zum Ehrenvorsitzenden, um damit seine langjährige

Vorstandsarbeit für den DMC zu würdigen.

### **Aktivitäten**

Aus Anlaß der Ausstellung "Motorräder 85" organisiert der DMC einen Informationsstand mit dem ADAC-Renn-Simulator. Radio Dortmund sendet über Kabel einen längeren Bericht, aber kein Mensch im DMC hat eine Aufzeichnung. Auch nachträglich keine Aufzeichnung beschafft werden.

Die 25. Reinoldusfahrt wird am Nürburgring mit einer rustikalen Fete im Fahrerlager mit Freibier vom Faß und Würstchen vom Grill gefeiert. Gute Stimmung und schönes Sommerwetter sorgen dafür, daß die Vorräte keine Ewigkeit halten. Leider gab es auch einige Nörgler aus den eigenen Reihen, die aber das gelungene Fest kaum beeindrucken können.

### **2. Dortmunder Schnauferl-Rallye**

Die dritte Oldtimer-Rallye des DMC wird als 2. Dortmunder Schnauferl-Rallye wieder in Zusammenarbeit mit der Ritter-Brauerei und den Ruhr-Nachrichten veranstaltet. 90 Fahrzeuge, Motorräder und Automobile aus guten, alten Zeiten, gehen auf die 75 km lange Strecke. Gesamtsieger wird am Ende ein Renault aus dem Jahre 1908. Wahre Zuschauermassen begleiten die Teilnehmer überall an der Strecke, bestaunen und bewundern die alten Fahrzeuge und deren Fahrer.

### **Clubmeisterschaft**

Nach beständigem Rückgang an Veranstaltungen und Teilnehmern ist die Clubmeisterschaft sanft entschlafen. Leider "verschwinden" damit auch die Clubmitglieder aus dem Vereinsleben, die sich hier in den letzten Jahren betätigt hatten. Es sollte einen Versuch wert sein, diese Einrichtung wieder ins Leben zu rufen, weil hier mit einfachen Mitteln viel für das Miteinander im Club getan werden kann.



## Nürburgring-Erfolge

Schauplatz der herausragenden Erfolge war die Nordschleife des Nürburgrings, wo die DMC-Wagenfahrer auf allen Ebenen vorn lagen: Gleich zwei Klassensiege, verbunden mit ausgezeichneten Placierungen im Gesamtklassement, gingen nach Dortmund. Dr. Ligensa/Höhl/Eschmann siegten auf dem Polo und kamen als 14. ins Ziel, Hünecke/Kurpjuhn/Dippe brachten ihren Golf auf den 21. Rang. Mit zwei Klassensiegen war auch der Grundstein gelegt für den Sieg in der Mannschaftswertung. Diese Mannschaftswertung konnte bis zum Jahresende gehalten werden.

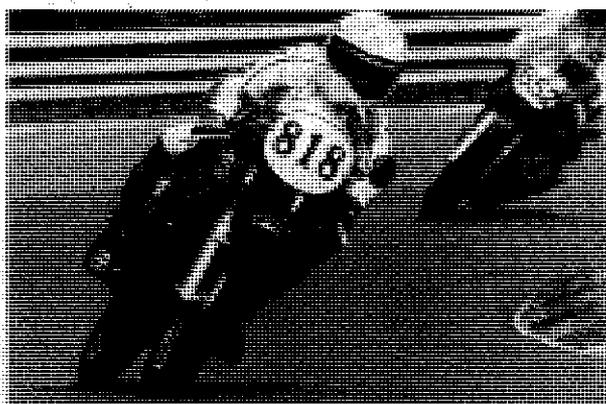
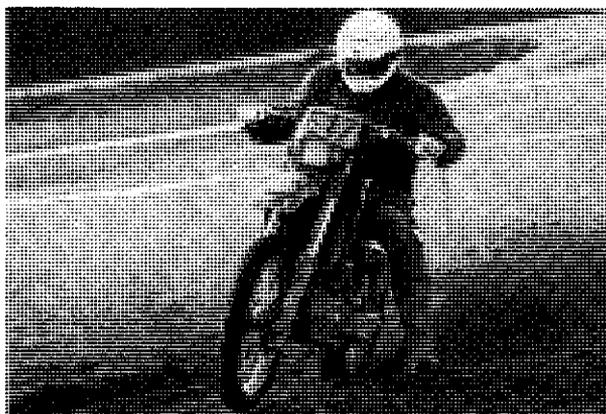
Neben der Sportmeisterschaft für Wagen siegte das Team Höhl/Dr. Ligensa auch in der Gesamtmeisterschaft, zusätzlich wurden sie auch absolut beste Wagenfahrer im Gau Westfalen-West.

### Sportmeisterschaft Wagen 55:

1. Lutz W. Höhl
1. Dr. Klaus Ligensa
3. Siegfried Zemke
4. Dieter Krings
5. Klaus Meyer

### Sportmeisterschaft Motorräder 55:

1. Hermann Sendes
2. Ralph Topp
3. Walter Fendler
4. Walter Glade
5. Dieter Schönebeck



DMC hat mehr als 180 Mitglieder

## 9. DMC-Reinoldus-Slalom setzt Akzente: Nenngeld wie vor 20 Jahren

Brocke/Pickhard als Newcomer ganz vorn im Langstreckenpokal

Ein eher ruhiges Jahr 1986 erlebte der DMC. Auf der Jahreshauptversammlung wurde der Vorstand ohne Ausnahme und ohne Gegenstimme wiedergewählt. Die Rechnungsprüfer waren es, die kritisch ihre Stimme erhoben und monierten, daß die Zahlungsmoral der DMC-Mitglieder wenig vorbildlich sei: Der Rückstand bei den Beitragszahlungen sei enorm.

Nachdem lange Jahre den Helfern bei den Nürburgring-Veranstaltungen eine gewisse Aufwandsentschädigung in bar zugebilligt wurde, ging man nun neue Wege: Alle Helfer wurden zu einer Helfer-Fete eingeladen. Der erste Anlauf wurde als nicht zu erfolgreich angesehen, im Januar 86 startete der zweite Anlauf im Braustübel der Ritterbrauerei.

Zu den nennenswerten Aktivitäten des DMC gehört das Geschicklichkeitsturnier im Rahmen der Ausstellung "Motorräder 86" in den Westfalenhallen. Dieser Wettbewerb wurde von 270 Motorradfahrern bestritten.

### Wieder Probleme in der Zeitnahme

Wen wundert's, daß wieder einmal die Zeitnahme für Aufregung im DMC sorgte? Diesmal souverän im Umgang mit eigener Zeitmeßanlage und Computer, keine Probleme mit der Auswertung der Slalom-Ergebnisse, blieb der Zeitnehmer nur zweiter Sieger im Umgang mit Schlagsahne. Die fettige weiße Masse bedrohte kurzzeitig die Zeitnahme mit dem Totalausfall, weil solch ein neumodisches Verhältnis schlicht nach hinten losging.

### 9. DMC-Reinoldus-Slalom

Neue Wege setzte der 9. DMC-Reinoldus-Slalom: Für nur 20,- DM Nenngeld, also mit Preisen wie vor 20 Jahren, beschritt man im DMC einen neuen Weg, um im Nationalen Slalomsport junge Leute an den

Start zu bewegen. Aber auch die alten Hasen ließen sich von diesem Sonderangebot locken. Doch immerhin 21 Tageslizenzen wurden ausgestellt, so daß Ziel klar erreicht wurde, neue Interessenten und Aktive für diese Disziplin zu gewinnen. Neben dem sportlichen Erfolg machte auch der Schatzmeister ein erfreutes Gesicht, denn trotz sensationell niedrigem Nenngeld konnte ein stattlicher Überschuß erwirtschaftet werden.

### Newcomer schießen nach vorn

Eine Geschichte wie aus dem Märchenbuch fabrizierten Christian Brocke und Diétnar Pickhard. Diese beiden jungen Männer nahmen einen Golf GTI, nannten damit zum ersten Langstreckenrennen des Jahres, starteten, gaben so heftig Gas, wie es für Newcomer eben möglich ist, und landeten einen Klassensieg. Daraus wurde eine nahezu unglaubliche Erfolgsserie, der fällig Protest der staunenden Konkurrenz wurde glatt überstanden. Am Ende der Saison stand ein Platz ganz vorn in der Gesamtwertung des Langstreckenpokals zu Buche, Brocke/Pickhard siegten in der DMC-Sportmeisterschaft, in der Gaumeisterschaft, in diversen Markenwertungen - wohl gemerkt, im ersten Jahr ihrer sportlichen Aktivitäten, eine Geschichte wie im Märchenbuch.

### Reinoldusrennen

Die Organisation des 86er Langstreckenrennens war nahezu abgeschlossen, als in Dortmund die Nachricht eintraf, daß die Grand-Prix-Strecke nicht zur Verfügung steht. In einer Art Garantiefall sollte die Strecke eine neue Teerdecke erhalten, zwei Jahre nach der Eröffnung. Trotz vieler Bedenken und Risiken wurde das Rennen durchgeführt, ein volles Starterfeld mit 140 Fahrzeugen ging auf die Renndistanz von 25 Runden Nordschleife.

### Gaumeister wider Willen

Die zweite wundersame Gaumeisterschaft, die einem DMC-Mitglied zuteil wurde, ist nicht weniger unterhaltsam. Alfred Kurpjuhn siegte in der Gaumeisterschaft für Leistungsprüfungen, obwohl er dies zu Beginn der Saison gar nicht geplant hatte.

Eigentlich war es ein reiner Testeinsatz, mit dem "Fahrplan" hatte sich weder Alfred noch der gute Otto Hünecke beschäftigt. Also einsteigen und Gas geben, so ähnlich wie bei Langstreckenrennen. So ab der zweiten Runde lief es ganz gut, die dritte geriet ausgesprochen schnell, so schnell wie kein Teilnehmer in dieser Klasse es in der ganzen Saison je wieder schaffen sollte. Leider hatte die Sache den Haken, daß die Superzeit in einer Sollzeitrunde hingelegt wurde, was einen Rekord-Batzen an Strafpunkten brachte. Damit war nicht mehr als der letzte Platz in der Klasse zu holen. Da wurden Alfred und Otto trotzig, beschlossen, den Fahrplan zu studieren und es beim nächsten Mal besser zu machen. Machten sie auch, denn nun folgte ein Klassensieg dem anderen. Da niemand etwas dagegen hat, zu siegen, bestritten Alfred und Otto die ganze Saison und siegten in der Gesamtwertung des Castrol-Unisys-Cup für Leistungsprüfungen und in der Gaumeisterschaft. Geplant war es zu Beginn nicht, und auch die schnellste Runde der Saison war nicht mehr zu tilgen, 10.06 Minuten in einer Sollzeitrunde, in der man 13.00 Minuten Zeit gehabt hätte, das machte so um die 1700 Strafpunkte.

### Ewiger Gaumeister

Und noch eine dritte Gaumeisterschaft blieb in den Reihen des DMC, auch eine, die das Prädikat "besonders wertvoll" trägt. Dieter Krings wurde Gaumeister für Bergrennen. Da es die letzte bislang ausgeschriebene Bergwertung war, darf sich der Dieter fortan "ewiger" Bergkönig des ADAC Westfalen-West nennen.

### Gold mit Brillanten

Und noch eine weitere außergewöhnliche Auszeichnung fand sich für gleich drei DMC-Mitglieder: Drei Goldene ADAC-Sportabzeichen mit Brillanten für erkämpfte 1000 ADAC-Sportabzeichen-Punkte gingen nach Dortmund für Lutz Wilhelm Höhl, Dr. Klaus Ligensa und

Siegfried Zemke. Gleich drei dieser Auszeichnungen in einem Jahr in einem Ortsclub gehört zu den absoluten Raritäten, eine weitere einsame DMC-Spitzenleistung!

### Sportmeisterschaft Wagen 86

Mit 22 Bewerbern um die Wagen-Sportmeisterschaft und den gigantischen Erfolgen, die auf den ersten Rängen eingebracht wurden, kann man eigentlich nur Mitleid für die Clubkameraden auf den hinteren Rängen haben: Wie soll man da je in die Pokalränge fahren? Das erinnert fatal an das Sprichwort vom Teufel, der immer auf den größten Haufen...

Endstand:

1. Christian Brocke (Gaumeister)
1. Dietmar Pickhard (Gaumeister)
3. Lutz W. Höhl
4. Alfred Kurpjuhn (Gaumeister)
5. Dieter Krings (Gaumeister)
6. Jürgen Tschentscher
7. Siegfried Zemke

### Sportmeisterschaft Motorräder 86:

1. Ulli Fröhling
2. Ralph Topp
3. Uwe Wübbenhorst
4. Ralf Köhler



DMC: 184 Mitglieder und 56 aktive Lizenzfahrer

## Lutz Höhl, Dr. Klaus Ligensa und Siegfried Zemke zu DMC-Ehrenmitgliedern ernannt

Uwe Wübbenhorst nach spontanem Motorradwechsel OMK-Pokalsieger

Nach altem DMC-Brauch wurde als Anerkennung für das Erreichen des Goldenen ADAC-Sportabzeichens mit Brillanten, das für 1000 ADAC-Sportabzeichenpunkte vergeben wird, wurden während der JHV Lutz W. Höhl, Dr. Klaus Ligensa und Siegfried Zemke zu Ehrenmitgliedern des DMC ernannt.

Die Jahreshauptversammlung wählt Dirk Lunke in das Amt des 2. Beisitzers, intern verteilt der Vorstand die verschiedenen Aufgaben neu. Die Helferfete im Bräustübel der Dortmunder Ritter-Brauerei ist gut besucht, so gut, daß man kaum glauben kann, daß das alles Helfer waren, man kann das Stöhnen im Vorstand kaum verstehen...(vgl. weiter unten)

### Motorräder 87 ohne DMC

Zwar findet in den Westfalenhallen wieder einmal "Motorräder 87" statt, aber der DMC verzichtet auf die Durchführung des Geschicklichkeitsturniers, weil dieses bei der Werbung z. B. auf den Plakaten erst gar nicht berücksichtigt wurde und weil ein Austragungsort völlig abseits des Besucherstroms vorgesehen war. So nicht!

Im Juni lädt der DMC zu einer Gartenparty und durch die Anschaffung einer Großanzeigentafel für die Zeitmeßanlage wird in Dortmund die Zeit im Wettbewerb für Aktive und Zuschauer sichtbar.

### Oldtimer-Rallye

Zu einer runden Sache wurde auch die 3. Dortmunder-Schnaufferl-Rallye, bei der 89 alte Autos und Motorräder auf der 75 km langen Strecke von einer neuen Rekordkulisse an Zuschauern begleitet werden.

### Reinoldusfahrt

Der Vorstand zieht eine umfangreiche, kritische Bilanz der Motorradveranstaltung: "Grundsätzlich wurde festgestellt, daß diverse Schwierigkeiten im Ablauf unserer

Veranstaltungen immer wieder auf fehlende Helfer zurückzuführen sind. Die Clubmitglieder stellen sich trotz ständiger Aufrufe und Bitten nicht zur Verfügung. Neben den stets anwesenden Mitgliedern des Vorstands waren nur acht Mitglieder am Ring. In der Diskussion wurde die Meinung vertreten, nur noch mit fremden, bezahlten Helfern zu arbeiten" (Zitat Protokoll v. 6.8.98).

Weitere Überlegungen werden im Vorstand im Dezember angestellt, zu anderen Formen der Veranstaltung zu kommen, da die Nordschleife des Nürburgrings für Sprintprüfungen bei immer schnelleren Maschinen immer gefährlicher wird.

### 10. DMC-Reinoldus-Slalom

Neben der Attraktion der erstmals eingesetzten Großanzeigentafel für die Zeitnahme sorgt der DMC beim Reinoldus-Slalom auf dem Fredenbaumplatz für eine neue Bestmarke im Slalomsport des Lippe-Ems-Slalom-Pokals und des weiteren Umlandes: In der Klasse G6, wo meist die 50 PS-Polos aufeinandertreffen, starten sage und schreibe 37 Aktive, was anderswo für eine gesamte Veranstaltung herhalten muß. Allein 14 von ihnen nutzen einen Polo der Betriebssportgruppe Krings, was das enorme Problem ergibt, wie man auf jeder Seite eines Polo 14 Startnummern angebracht bekommt. Bei den üblichen Fahrtzeiten für die 1400 m-Strecke beschäftigt diese Klasse die Offiziellen und Zuschauer runde vier Stunden, das Ende der Veranstaltung gerät in die Dunkelheit.

### Wieder mal was Neues am Nürburgring

Nach dem Durcheinander mit der neuen Fahrbahndecke der Grand-Prix-Strecke in 86 kann auch 1987 der Nürburgring mit einem neuen Provisorium aufwarten: Heuer hatte man das "gute", alte Sporthotel abgerissen, so daß die Siegerehrung in einem Zelt stattfand.

### DMC-Sportmeisterschaft Motorräder

Nicht nur durch die kritisch betrachtete Reinoldusfahrt, auch insgesamt waren es 1987 die Motorradfahrer des DMC, die für Gesprächsstoff sorgten. Zum einen war es Uwe Wübbenhorst, der praktisch über Nacht das Motorrad wechselte und danach von Erfolg zu Erfolg fuhr, um am Ende als OMK-Pokalsieger und Deutscher Mannschaftsmeister (daran war auch Uli Fröhling beteiligt) bei den Motorrad-Raliyes ganz oben auf dem Treppchen bei der Sportmeisterschaft zu stehen.

### 24 h-Le Mans

Zwei DMC-Teams hatten sich auf den Weg nach Nordfrankreich gemacht, um an den 24 h von Le Mans für Motorräder zu starten. Während Köhler/Berg/Raser (?) sich auf der allerletzten Rille bemühten und dennoch die Qualifikation um eine halbe Sekunde verpaßten, schoben sich Glade/Lemberg/Klare in das Rennen. Dort schoben sie sich unaufhaltsam nach vorn, die Placierung war sogar so gut, daß man sich schon an der Verteilung der Preisgelder beteiligt sah, was dem Privatfahrer besonders wohl tut, weil ihm das noch mehr hilft als noch ein Pokal, kam die böse Überraschung in der 21. Stunde durch einen kapitalen Motorschaden. Das war dann doppelt schlimm: Preisgeld futsch, Motor futsch.

### DMC in ganz Europa

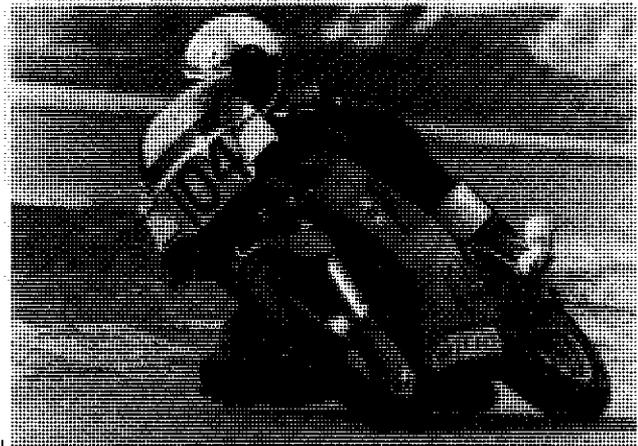
Für das internationale Flair sorgten eindeutig die Zweiradler, die nicht nur in Le Mans, sondern auch in Donnington/GB oder am Colmarer Berg in Luxemburg starteten, sondern auch bei WM-Läufen in Monza und auf dem Osterreich-Ring, bei den 24 Stunden von Spa und Le Castellet. Und da war noch Hermann Sendes, der bei den Six-Days in Polen die Dortmunder Farben vertrat. Alles in allem waren es 451 Starts unserer 56 Lizenzfahrer (incl. Autofahrer).

### Sportmeisterschaft Motorräder 87:

1. Uwe Wübbenhorst
2. Hermann Sendes
3. Jürgen Berg
3. Ralph Topp
4. Uli Fröhling
6. Hansi Both

### Sportmeisterschaft Wagen 87:

1. Alfred Kurpjuhn (Gaumeister)
2. Otto Hünecke
3. Dieter Krings
4. Dietmar Pickhard
5. Michael Häntzschel
6. Helmut Brinkmann
7. Gero Külker
8. Jürgen Tschentscher



Motorrad-Rallye mit neuem, überzeugendem Konzept - aber:

## **DMC-Reinoldus-Langstreckenrennen** **"organisatorisches Sodom und Gomorrha"**

24 h-Nürburgring: Klassensieg für Dauerpechvögel Weck/Winkelkötter/Oeding

**Das ständige Wagnis der beiden großen Nürburgring-Veranstaltungen mag den Vorstand bewogen haben, als Schutz vor kalten Duschen einen Satz Regenschirme mit DMC-Emblemen für seine Mitglieder zu ordern.**

Die Jahreshauptversammlung wählt Dr. Klaus Ligensa und seinen "kämpferproben" Mitarbeiterstab zum neuen Schriftführer, Ralph Topp übernimmt als neuer Beisitzer die Vertretung der Motorradfahrer im Vorstand und als weiterer neuer Beisitzer wird Dieter Stüwe in den Vorstand gewählt.

### **Drakonische Maßnahmen**

Neue Wege findet der Vorstand, säumige Beitragszahler zu besserem Tun zu "ermuntern". Im Rundschreiben heißt es: "Alle Vereinsmitglieder werden bei Androhung von 10 Peitschenhieben aufgefordert, ihren Mitgliedsbeitrag bis zum 31.3.88 zu entrichten".

### **Reinoldusfahrt**

Ergebnis der kritischen Bestandsaufnahme für die Reinoldusfahrt ist ein neues Konzept: Langstreckenrennen und Motorrad-Rallye an einem Tag, auf einer Streckenkombination. Die Sprintprüfung für die Motorradfahrer findet erstmals auf der Grand-Prix-Strecke statt. Diese Lösung wird einhellig positiv aufgenommen, was allerdings nicht über Mängel in der Ausführung hinwegtäuschen kann.

### **Reinoldus-Langstreckenrennen**

Zwei Zitate mögen die allgemeine Stimmung nach dem Mammut-Tag am Nürburgring wiedergeben: Es "glichen beide Veranstaltungen zum Teil einem organisatorischen Sodom und Gomorrha". Man sprach auch von einem "unrühmlichen Punkt unserer Vereinsgeschichte" (Zitate aus Rundschreiben). Es ist schon ein wenig

schade, daß die guten Ideen eines neuen Konzepts ein wenig im Hintergrund stehen. Jede Veranstaltung für sich wird halt von den "Insidern" beurteilt, zweimal mangelhaft brachte auch hier keine volle Punktzahl. Es war eine gute Idee (die später besser umgesetzt wurde), aber eine glatte Überforderung für einen Veranstalter. Das Langstreckenrennen wurde mit einer langen Mängelliste "geahndet", der Ausschluß aus der Veranstaltergemeinschaft wurde angestrebt. (Dem Chronisten sei die persönliche Anmerkung gestattet, daß auch in einer Veranstaltergemeinschaft andere Umgangsformen und der Blick über den "Zaun" möglich sein sollten. Gemeinschaft sollte etwas mehr bedeuten, als nur funktionieren und zahlen zu müssen.) Mit verständlichem Trotz geht der Vorstand auf das Ultimatum ein und legt das geforderte neue Konzept zum Stichtag vor, er beschließt, auch im folgenden Jahr ein Langstreckenrennen anzubieten, es möglichst vorbildlich durchzuführen (was dann auch mit Bravour und Anerkennung durchgezogen wurde).

### **Sportmeisterschaft Motorräder 88:**

1. Joachim Quint
2. Manfred Riedel
3. Ralph Topp (Roller King of Rüthen)
4. Uwe Wubbenhorst
5. Hans-Werner Both
6. Jürgen Berg

### **Sportmeisterschaft Wagen 88:**

1. Hermann Lamberty
2. Arnold Weck
2. Arnd Winkelkötter
4. Dieter Krings
5. Lutz W. Höhl
6. Thomas Wensorra

DMC rehabilitiert: 29. Reinoldusrennen vorbildlich organisiert

# Sieg im Langstreckenpokal: Lutz W. Höhl fährt im Polo-David dem Porsche-Goliath davon

Jahreshauptversammlung mit diversen Rekorden

Mit einer rekordverdächtigen JHV startet der DMC in das Jahr 89: 47 stimmberechtigte Mitglieder waren erschienen, sie dauerte nur eine gute Stunde, das Protokoll umfaßt keine zwei Seiten. Und dennoch gab es wichtige Veränderungen: Für den aus beruflichen Gründen ausgeschiedenen 2. Vorsitzenden Dr. Wolfgang Hönemann wird Dr. Klaus Ligensa in dieses Amt gewählt. Dessen Aufgabe als Schriftführer übernimmt Dieter Stüwe, neuer 6. Beisitzer wird Heinz von Broich.

## Computer statt Peitsche

Nachdem die Androhung von Peitschenhieben die Zahlungsmoral der Clubmitglieder nicht wesentlich verbessern konnte - Motorsportler sind wohl eisenharte Burschen - setzt der Schatzmeister auf high-tech, Lastschriften, Überweisungen und Mahnbescheide. Auch im DMC zeigt die neue Technologie durchschlagende Wirkung, so daß die ausstehenden Beiträge auf ein Minimum reduziert werden können. Zwar werden auf diesem Wege auch einige "Karteileichen" aufgestöbert, aber das kann wohl niemanden ernsthaft traurig machen.

## Trubel um das Clublokal

Recht unvermittelt schloß das Clublokal in der zweiten Jahreshälfte seine Türen, der DMC wurde im "Zöllner" freundlich aufgenommen. Mitte Dezember war dann unter einem neuen Pächter ebenso plötzlich wieder geöffnet und griechische Klänge waren zu hören. Leider mußten wir auf den Clubabenden erfahren, daß "Benzin" redende Motorsportler offensichtlich höchstens geduldet waren in einem hochfeinen hellenistischen Speiserestaurant. Unklar bleibt, ob das auch für alle anderen Gäste galt, denn so voll war es nie, Platz hatten wir eigentlich immer genug.

## 12. DMC-Reinoldus-Slalom

Diesmal war es der Slalom, der bei den Verantwortlichen für erhöhten Blutdruck sorgte, denn unmittelbar vor der Veranstaltung mußte der Termin vom Sonntag auf den davorliegenden Donnerstag-Feiertag verlegt werden. Den Slalomfahrern machte es wenig aus, am Donnerstag zu starten, sie kamen in derartigen Mengen, daß einige unverrichteter Dinge heimfahren mußte, weil die 110 Nennungen zeitig vorlagen, die einen Start um die von der Firma Alltrans gestifteten Pokale ermöglichten.

## Reinoldusrennen 89 als Top-Veranstaltung

Das 29. Reinoldusrennen war mindestens ebenso gefragt, denn für die 200 Trainingsplätze lagen mehr als 250 Nennungen vor. Ein Schock in letzter Minute war jener Bus mit 30 Streckenposten, der nicht am Nürburgring ankam. Wenn's gut läuft, dauern nicht einmal Wunder etwas länger, und so konnte Dirk Lunke als großer Magier irgendwie irgendwoher einen Ersatz zaubern und das Problem lösen. Bei den kritischen Betrachtern aus der Veranstaltergemeinschaft sorgte die Organisation für ein echtes aha-Erlebnis, denn es gab kaum etwas zu bemängeln, die Schlappe aus dem Vorjahr war damit ausgebügelt, eine wahre Wohltat für alle.

## Lutz W. Höhl Superstar

In der Sportmeisterschaft des DMC überstrahlte der Gewinn des Langstreckenpokals für Lutz W. Höhl alle anderen Erfolge. Der Gaumeister 89 legte eine beeindruckende Serie von Klassensiegen mit dem Polo vor, die nur unwesentlich von 2. Plätzen getrübt wurde. Mit 9/100 Punkten schob er sich vor den Doppelturboporsche und widerlegte damit die Volksweisheit ein wenig, nach der mit vollen Hosen gut stinken sei.

### **Doppelter Gaumeister**

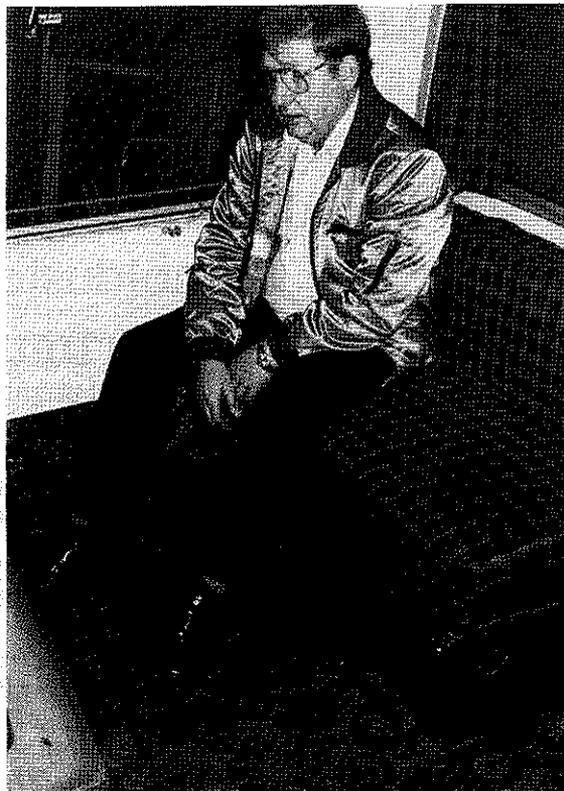
Eher unauffällig, mit viel Einsatz und Beharrlichkeit schob sich Norbert Jäger auf den dritten Rang in der Sportmeisterschaft der Wagenfahrer. Er fuhr die meisten Veranstaltungen, war an jedem Wochenende unterwegs, war in nahezu allen regionalen Meisterschaften gut placiert und konnte seine Saison mit beiden Gaumeisterschaften krönen, die in seinen Disziplinen ausgeschrieben werden: Norbert Jäger ist Gaumeister im Nationalen Slalom und bei den Leistungsprüfungen.

### **Sportmeisterschaft Wagen 89:**

1. Lutz W. Höhl
2. Hermann Lamberty
3. Norbert Jäger
4. Dieter Krings
5. Helmut Gail

### **Sportmeisterschaft Motorräder 89:**

1. Jürgen Berg
2. Hans-Werner Both
3. Ralph Topp
4. Joachim Fohler
5. Andreas Heise



Alles dreht sich um das Jubiläum, selbst der Bulle am Spieß:

# DMC "nullt" ohne Ende: 10 Jahre Reinoldus-Slalom auf Fredenbaumplatz, 20 Jahre Reinoldusfahrt für Motorräder, 30 Jahre Reinoldusfahrt für Wagen 40 Jahre Dortmunder Motorsport-Club

Mit ihrem Beginn hatte die Jahreshauptversammlung ihren Höhepunkt bereits hinter sich: Wenige Stunden zuvor hatte der Vereinswirt den DMC ausgeladen, womit nach 26 Jahren ein Wechsel des Vereinslokals fällig wurde. Der DMC trifft sich nun in der "Alten Mühle", Alter Mühlenweg 44.

In ihrem "amtlichen" Teil wählte die JHV Karin Glade zur neuen, alten Motorradreferentin, weil Ralph Topp wegen anstehender Meisterprüfung eine Auszeit nimmt. Neuer 6. Beisitzer wurde Manfred Holthaus. Dauerthema aller Vorstandssitzungen und vieler anderer Gespräche war die Jubiläumsfeier und deren Vorbereitung für den 12. Mai.

## DMC in der Kaiserkuhle

Am 1. April hatte der DMC die Verkehrsübungsanlage Kaiserkuhle in Rütthen angemietet. Bei traumhaftem Wetter in familiärer Atmosphäre hatten die Slalomfahrer einen interessanten Übungstag, mehrere Clubmitglieder nutzten die Gelegenheit zu einem Ausflug. Bei Kaffee und Kuchen wurde aus diesem Tag eine echte Bereicherung für das Clubleben und wird zur Wiederholung empfohlen.

## Erste persönliche Zwickau-Kontakte

Nach einem ersten Besuch im Dezember 89 startete Peter Kosche, sonst mehr im Rallyesport zu Hause, wohnhaft in Dortmunds Partnerstadt Zwickau, mit der Startnummer 1 beim 12. DMC-Reinoldus-Slalom. Nachdem er am Samstag sich mit verschiedenen Fahrzeugen erstmals mit der neuen Disziplin vertraut gemacht hatte, startete er am Sonntag auf dem grünen Stüwe-Polo. Nach eigener Aussage war er sehr nervös, was dann auch die Strafsekunden erklärt, die er

ausgebrummt bekam und ihn ans Ende der Klassenwertung beförderten. Nach den reinen Fahrzeiten wäre eine Placierung im Mittelfeld möglich gewesen. Sichtlich bewegt nahm er den Erinnerungs-Pokal mit nach Zwickau in der Hoffnung, daß auch in der DDR bald diese ebenso preisgünstige wie einfach zu organisierende Disziplin ihren Platz findet.

## 12. DMC-Reinoldus-Slalom

Für den Reinoldus-Slalom hatten die Firmen Kurpjuhn und Romy Ligensa die Siegerpokale gestiftet. Erstmals war ein Nationaler Slalom schon vor dem Start des ersten Fahrzeugs durch Vornennungen "ausverkauft". 100 Aktive erlebten eine reibungslos ablaufende Veranstaltung, bei der durch Regen am Nachmittag auch sportliche Überraschungen nicht ausblieben: Ein kleiner Autobianchi nutzte die Gunst der Stunde und gewann die Wertungsgruppe der verbesserten Fahrzeuge.

## DMC-Mannschaft vorn

In der Mannschaftswertung des Lippe-Ems-Slalom-Pokals 1990 liegt nach den ersten drei Wertungsläufen der DMC vorn. Mit 4 oder 5 Mannschaften war der DMC jeweils der Club mit der stärksten Beteiligung. In der Einzelwertung lagen zu diesem Zeitpunkt unter den besten 20 Teilnehmern allein 7 Fahrer des DMC.

## Spektakulärer Auftakt für Lutz W. Höhl

Mit einem bemerkenswerten Auftakt startete Lutz W. Höhl in den Langstreckenpokal 90: Einer grandiosen Trainingsbestzeit mit dem Kissling-Kadett folgte ein Ausritt in die Leitplanken. Der beste Startplatz mußte also leer bleiben. Beim zweiten Rennen gab es einen zweiten Platz nach Technikproblemen.

## DMC im Motorsport: Wer macht was?

Auch wenn die Sportgeräte der DMC-Aktiven streng nach zwei oder vier Rädern zu sortieren sind, ergeben sich für den sportlichen Einsatz erstaunlich viele und tiefgreifende Parallelen: Man geht mit weitgehend serienmäßigen Mobilien an den Start, die man zumeist auch auf der Straße bewegen kann, weil sie zugelassen sind und der Stvzo entsprechen müssen. Auch eine bestimmte Vorliebe für den Nürburgring kann man in beiden Lagern beobachten. Das ist wohl Zufall, ist der DMC doch mit den Reinoldusfahrten für Motorräder und Wagen dort seit Jahren etablierter Veranstalter.

Aber auf zwei und vier Rädern gab es und wird es immer Individualisten geben, die gleich bunten Farbtupfern sportlich eigene Wege gehen. Es scheint bezeichnend für einen lebendigen, erfolgreichen Club, daß auch diese "Einzelkämpfer" hier ihre Heimat finden und ihrem Verein häufig seit langen Jahren die Treue halten.

### Die Motorradfahrer im DMC: Enduro

Mit ihren Erfolgen ständig präsent im Chronikteil, muß man auf zwei Rädern die Endurofahrer des DMC zu den Individualisten zählen: **Hermann Sendes** und **Dieter Schönebeck** sind es, die die DMC-Stollen-Tradition hochhalten. Diese Tradition ist gefährdet, weil der Lebensraum für Enduristen immer enger wird.

Eingeweihte behaupten jedoch, daß weniger die sogenannten Umweltschützer für **Dieter Schönebeck** das große Hindernis darstellen. Dennoch startet Dieter immer wieder wohllosiert bei einigen Ein-Tages-Wettbewerben in näheren Gefilden. Dabei erfährt er sich jene wichtige Kompetenz, die er als überzeugendes Argument in seine Arbeit in der Fahrschule einbringen kann. Im Laufe der Jahre kam so das Goldene ADAC-Sportabzeichen zusammen, mehrmals eine Placierung in den Pokalrängen der DMC-Sportmeisterschaft und ein dritter Platz in der Gaumeisterschaft 1981.

Wie eine Gallionsfigur ragt **Hermann**

**Sendes** über viele der Probleme, die man Endurofahrern so gemeinhin vorwirft: Endurofahrer als wilde Bolzer? Hermann Sendes: "Ich fahre halt gern in der Weltgeschichte herum. Aber im Straßenverkehr? Das ist mir zu gefährlich". Endurofahrer als Umweltsünder? Hermann Sendes Initiativen führten dazu, daß die Grünen in seiner Heimatstadt einen Ratsbeschuß mitgetragen haben, ein Enduro-Übungsgelände zu schaffen.

Eine Gallionsfigur ist Hermann Sendes auch im DMC mit seinen sportlichen Erfolgen: Goldene ADAC-Sportnadel mit Schild, Gaumeisterschaft, ein Abonnement für die Pokalränge der DMC-Sportmeisterschaft. Sechs Starts bei Six-Days sprechen für sich, härter kann man sich keine Herausforderung denken.

### Six-Days 89 Walldürn

Im Jahr 1989 fand die Sechstagesfahrt in der Bundesrepublik in Walldürn statt. Hermann Sendes startete im Zündapp-Team, ja - 89 im Zündapp-Team, obwohl die Werksanlagen schon vor Jahren in München demontiert und im fernen China wieder aufgebaut wurden, "Der-Himmel-ist-blau" oder so ähnlich heißen dort die Motorräder, wo Lokomotiven "Der-Morgen-ist-rot" heißen.

Also das Zündapp-Team 89, technisch kaum auf dem neuesten Stand, keine Siegchance, einmaliger und letzter Start, Fatal der verpaßten Möglichkeiten einer dahingeshiedenen deutschen Motorrad-Industrie, und Hermann Sendes fährt mit einer Bronze-Medaille ins Ziel. Nur Bronze? So könnte der Mensch aus Steffi-Gräfers-Perspektive fragen. Bronze! Hermann Sendes denkt dabei daran, daß er am ersten Tag gleich 42 Strafinuten kassierte, weil er nach einem Kolbenfresser den halben Motor da draußen zerlegte, mit dem Taschenmesser einen festgebackenen Kolbenring "freischnitt", das Ding wieder zusammenbaute und weitere fünf Tage damit fuhr, bis ins Ziel: 42 Minuten! Bronze! Und sonst? In freier Natur in weniger als vier Minuten einen Hinterreifen geflickt. Und sonst? "Im Grunde war es eine Kaffeefahrt", sagt Hermann Sendes, Strecke zu einfach.

Endurofahrer sind harte Burschen, die nur den "Duft" aus dem Auspuff lieben? Darüber kann Hermann Sendes gar nicht mehr lachen, seitdem er beim 90er Hallencross in Dortmund an der Startmaschine am ersten Tag k.o. ging - der "Duft" hatte ihn umgehauen, ein Kerl wie ein Baum, der sonst die 510er Huskie gut im Griff hat.

### Langstreckenfahrten

Nichts für Heißsporne mit unbezwingbaren Sprint-Ambitionen zwischen allen Ampeln sind die Langstreckenfahrten. Hier vermischen sich touristische mit sportlichen Elementen. Für die Teilnahme muß es nicht der neueste Sieben-Ventil-Honkayawasuki-Wetzobel sein, hier darf man, ohne milde belächelt zu werden, auch eine bayerische Gummikuh an den Start bringen. Bei der Deutschland-Trophy fährt man von Nord nach Süd - oder umgekehrt - durch die Republik, in Hockenheim und auf dem Nürburgring gibt es Sonderprüfungen, und man findet einen Sieger, der zwar nicht mehr für einen Werksrenner in Frage kommt, sondern ein erfahrener, ausgefuchster Motorradfahrer sein muß.

Ach, Sie wußten gar nicht, daß der DMC auch hier beständige Aktive in seinen Reihen hat? Man redet hier weniger, man fährt fährt. **Walter Fehler**, **Peter** und **Rudi Mähler** sind unsere Clubkameraden, die sich an diesen Wettbewerben beteiligen.

Und dann war da noch jene Deutschland-Trophy, bei der ein DMC-Mitglied eine ZK im Münsterland betreute. Die Strecke war gerade gesperrt, da sah sich der Posten einem Bauern mit Trecker gegenüber. Der Bauer senkt die vordere Gabel des Arbeitsgerätes, um für ihn unliebsame Zk ebenso einfach wie unfein zu beseitigen. Der ZK-Posten, der Ralph war's wohl, wählt den korrekten Weg und ruft unsere Freunde und Helfer, die mit ihren Mitteln Bauern und Trecker entfernen. Die Veranstaltung konnte laufen, zum letzten Mal im Kreis Coesfeld, denn seitdem wird dort nichts mehr genehmigt. Manchmal kann man sich gar nicht freuen, wenn man Recht hat.

### Motorrad-Rallyes

Der Motorrad-Breitensport wird im DMC auf der "Spielwiese" Motorrad-Rallye betrieben, was einmal bedeutet, daß es

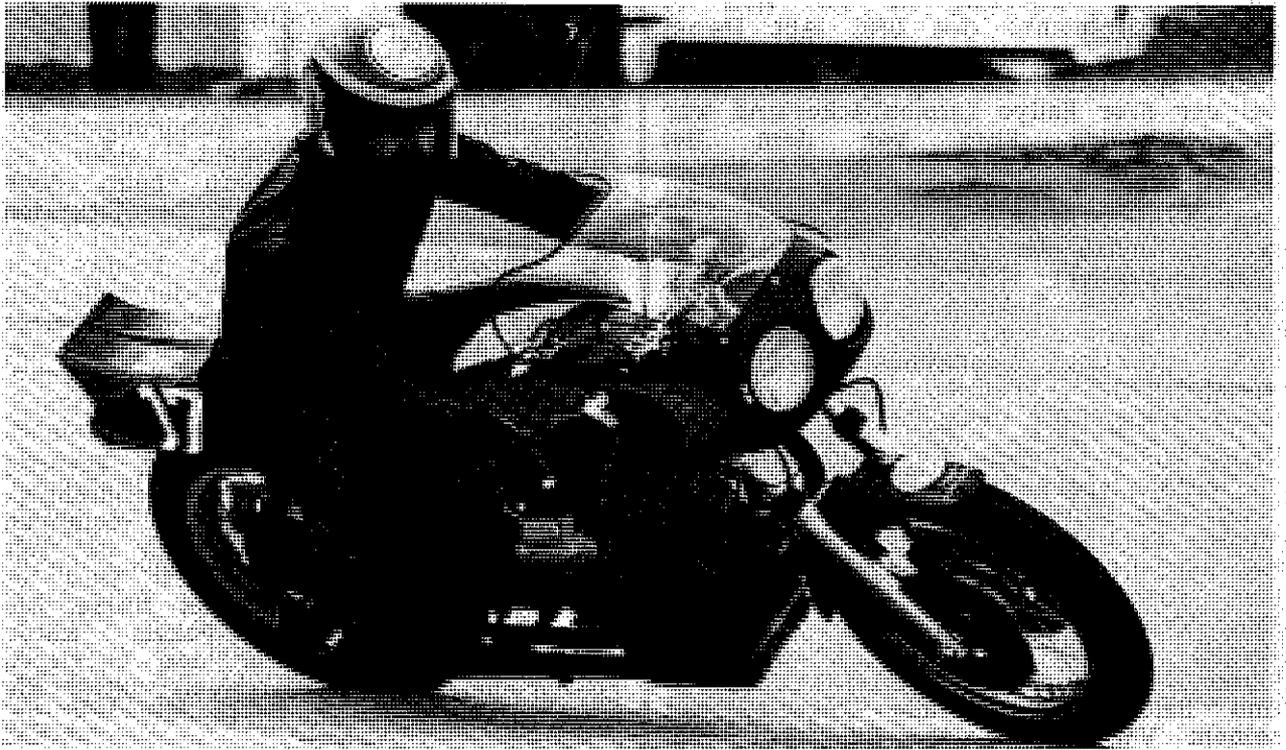
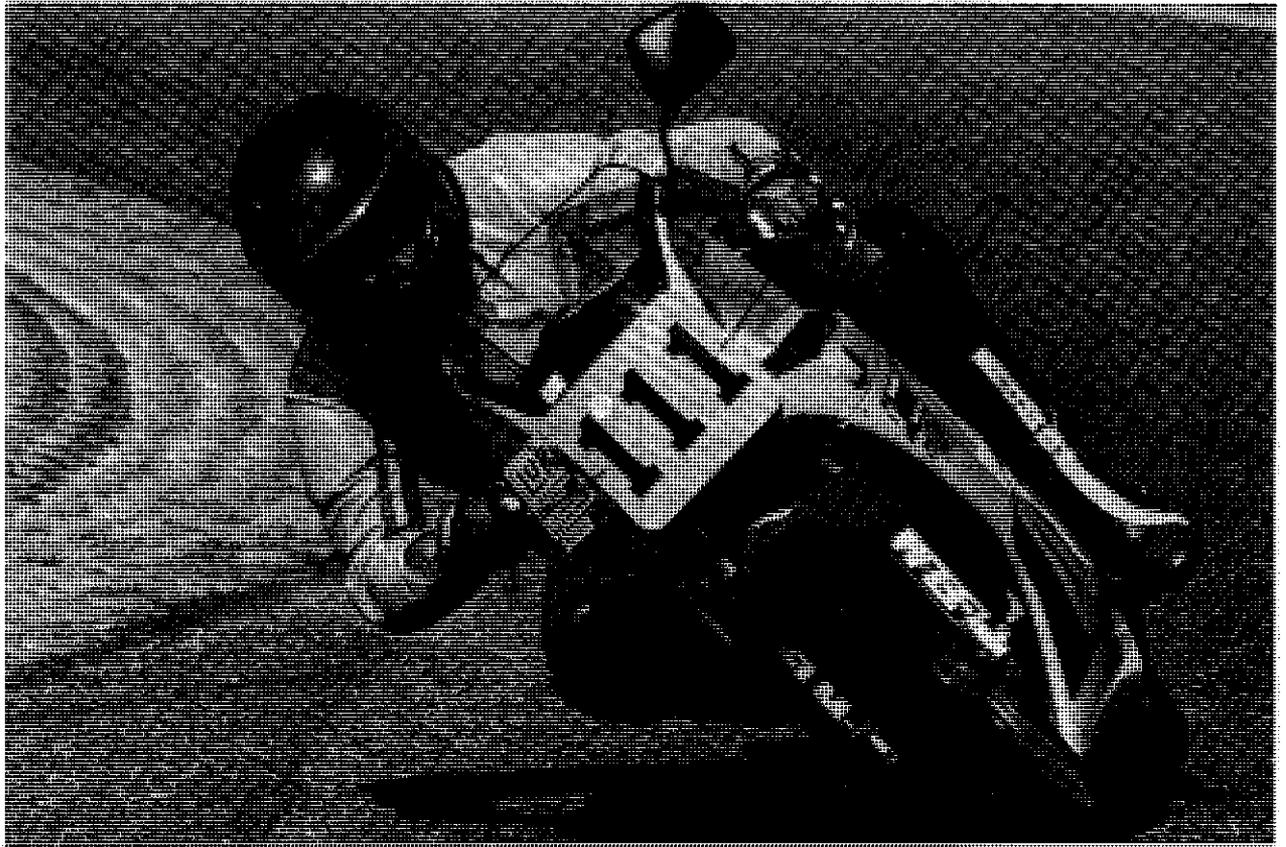
wohl ansteckend wirkt, wenn der Verein selbst renommierter Veranstalter in dieser Disziplin ist, was auch bedeutet, daß sich hier die größte Zahl aller Aktiven auf zwei Rädern engagiert.

Über die Reinoldusfahrt war schon einiges Niederschmetternde wie Richtungsweisende zu lesen, von Existenzbedrohung bis Rekordbeteiligung war die Rede - dem soll hier nichts hinzugefügt werden, hier stehen die Aktiven im Vordergrund.

Gut ein Dutzend Namen werden folgen, aber ungeachtet der zählbaren Erfolge bietet auch hier der DMC einen attraktiven "Farbtupfer": War es auch nicht allzulange, so startete unter DMC-Bewerbung 1987/88 das hübscheste weibliche Krümelmonster der Jahrtausende alten Keks-Historie. Als erfolgreichste Nachwuchsfahrerin wurde **Evelyn Topp** geehrt, doch schon bald gab sie den aktiven Sport auf, unbestreitbar ein Zeichen weiblicher Rationalität. Da war einmal ein Sturz über ein Kabel im Ort Nürburg, und da war eine Olspur auf der Nordschleife, der ein Drama im Krankenhaus von Adenau folgte: Ein Armbruch wurde diagnostiziert, der sich in Dortmund als Prellung darstellte. Ein "Irrtum" in dieser Richtung mag man Ende ein Aufatmen bewirken, in der anderen Richtung mag man gar nicht denken.

Ehemann **Ralph Topp** mit Erfahrungen aus Kawasaki-Langstrecken-Pokal und Yamaha-Cup gehört zur konstanten Größe in der DMC-Motorrad-Szene, war einige Jahre Vertreter der Motorradfahrer im Vorstand, stets ein geduldiger Ansprechpartner für alle Neulinge und Interessenten.

Der herausragende sportliche Erfolg war der Titel eines Deutschen Meisters im Jahre 1981 für **Werner Sprave**, der damit seinen Ruf als schnellster Gärtner auf zwei Rädern festigte. Aber auch sein Improvisationstalent wird heute noch gerühmt. Einst machten die Panzerstraßen "Rund um Faustenberg" der Maschine schwer zu schaffen, so daß der Motor einen Auspuffbolzen abrappelte. Der Bolzen wurde ausgebohrt und ohne diesen, aber mit allem, was man an Draht und Federn ergattern konnte, was man zusammenhalten konnte, brachte Werner die Yamaha ins Ziel, als Sieger.



Motorrad-Rallies sind ein Sport für Einsteiger mit zugelassenen Maschinen, an denen also nichts verändert werden darf, was dem TÜV mißfiel. Allerdings sind es schon längst keine Rallies mehr, finden schon längst nur noch auf permanenten Rennstrecken statt. Vor Jahren waren das einmal 18 Runden Nürburgring, kontrolliert durch Stempeluhren nach den einzelnen Abschnitten, dazu eine Sprintrunde mit Einzelstart. Harte 450 km waren zu absolvieren, zuviel für etliche Aktive, denn schwerste Unfälle standen bei den "Zuvis", so nannte man damals, auf der Tagesordnung.

Damals gab es noch zahlreiche Teilnehmer mit rein olympischen Idealen, die nicht nur die neuesten Hyper-Sport-Reiskocher an den Start brachten, sondern hier eine englische Lady, meist leicht ölig, einen bayerischen Boxer oder einen italienischen Renner. Es gab wahre Husarenritte auf Geländemaschinen in den kleinen Klassen, was ebenso spektakulär aussah, wie es häufig erfolgreich war.

Danach wurde verkürzt auf 10 Runden Nordschleife mit einer Sprintrunde, seit 1988 folgt man dem DMC, die Sprintrunde auf der Grand-Prix-Strecke zu fahren.

Die größte Schiebung in der nun 40 jährigen Geschichte des DMC läßt **Hansi Both** in die Annalen eingehen. Damit ist seine sportliche Haltung gemeint, denn bei der 87er Rallye Kannenbäckerland war er eigentlich kurz vor dem Ziel ausgefallen. Aber mit seiner Zieldurchfahrt stand und fiel auch die DMC-Mannschaftswertung. Also schob er sein Motorrad die Antoniusbuche entlang, bald angefeuert von den Clubkameraden, bis über die Ziellinie. Es konnte nicht geklärt werden, ob nicht vielleicht das vom praktisch denkenden Sportleiter versprochene Freibier den nötigen "Motivationsschub" bewirkte.

Keine andere Chance, als Motorradsportler zu werden, hatte **Jürgen Berg**, der mit Vater und Mutter aktive Vorbilder hatte. Mutter Christel war eine von denen, die bei den alten Zuvis mit einer der 500er BMW startete, von der die ältere Vor-Honda-Generation noch heute schwärmt. Jürgen ist seit Jahren mit Erfolg dabei, tummelte sich auch schon im Yamaha-Cup und hält zur Zeit alle Rekorde mit seinem VW-Bus bei der Rückfahrt vom

Clubabend nach Lünen.

Der Entschluß, quasi über Nacht die Maschine zu wechseln, brachte für **Uwe Wübbenhorst** den größten sportlichen Erfolg: Die Halbierung der Takte mit 250 ccm machte ihn zum OMK-Pokalsieger und Deutschen Mannschaftsmeister.

Mit Erfolg entzogen sich **Joachim Fohler, Klaus Köhler, Axel Kumpmann, Joachim Quint** und **Wilfried Taraschinski** allen Schnüffeleien in ihrem privaten und sportlichen Aktivitäten. Man kann an dieser Stelle nur darauf hinweisen, daß sie alle zur starken DMC-Truppe bei den Motorrad-Rallies gehören.

**Auch als Streckenposten ist's nicht langweilig...**

Unsere Aktiven erleben nicht nur im Wettbewerb aufregende Dinge, auch als Streckenposten ist es nicht langweilig. Als Bewachung des parc ferm war einer einem Porschefahrer, ganz mit dem Neupreis des Autos angemessenem Gehabe unterwegs, schlicht im Weg. Er (Mann mit Porsche) wollte ihn (DMC-Funktionär) mit der Stoßstange wegdrücken, hatte aber das schauspielerische Talent und die leichtathletischen Fähigkeiten "unseres" Mannes unterschätzt. Im zweiten Akt: DMC'ler auf Porschehaube, großes Lamento, vor "Schmerz" verzerrtes Gesicht, sehr kränklicher Funktionär, Panik, Fahrerflucht. Dritter Akt: ärztliche Untersuchung, Anhörungsbogen, Amtsgericht, Schmerzensgeld. Leider ist das kein Einzelfall, denn beim 88er Wagenrennen wurde in ähnlicher Situation ein Helfer umgefahren und verletzt. Erst der "clubeigene" Rechtsanwalt konnte mit Hartnäckigkeit einen zufriedenstellenden Ausgang erzielen, womit wieder belegt wird, daß ein lebendiger Club auch das einzelne Mitglied stark macht.

**... und "richtige" Rennfahrer**

Ebenfalls auf den Rennstrecken Europas unterwegs sind die "richtigen" Rennfahrer, also die, wenn alle zusammen losfahren und wer als erster wieder da ist, hat gewonnen. Bei den Sprintern sind es **Markus Josch** und **Andreas Heise**, die im Rahmen des OMK-Pokals unter anderem einmal im Jahr den buckligen Fischereihafen in Bremerhaven unter die Räder nehmen.

Mit solch kurzlebigen Aktionen haben die Dauerbrenner im DMC wenig am Hut. Vor allem **Walter Glade** nicht, der in den letzten Jahren bis zu 23 Wochenenden auf der Piste war, von Barcelona bis Le Castellet, von Le Mans bis Salzburg. Im Jahr 1981 fuhr er um die 500 ADAC-Punkte zusammen. Sehr stilvoll brachte er mit **Ralf Köhler** eine Moto Guzzi an den Start, die sie einen ganzen Winter lang vorbereitet hatten. Aber wie es häufig mit dem guten Stil so ist, brachte das zwar gute Haltungsnoten, aber nicht immer den gewünschten meßbaren Erfolg.

Und während diese auch bei Motorrad-Rallyes zu finden sind, haben sich auch schon fast alle Rallyefahrer auf der Langstrecke getummelt, so auch **Karl-Heinz Lemberg**, besser bekannt als **Lemmi**.

Ein völlig anderes Problem der Langstrecke beleuchtet jene kleine Geschichte von den 1000 km-Hockenheim, traditioneller Saisonauftakt nicht nur für die DMC-Zweiradler.

#### In der allergrößten Not...

Wir befinden uns in der Dauerprüfung, die Teams müssen ihre vorgegebenen Rundenschnitte korrekt einhalten, ein DMC-Anfänger-Team hat schon erste leichte Schwierigkeiten, denn ein Fahrer bewegt sich im Regen hart am Limit. Aber bis zur Halbzeit klappt es, Fahrerwechsel, Zeit stempeln - und ab. Aber dann: Unser Mann fehlt, vier bange Minuten, da kommt er wieder vorbei. Keine Sturz- oder Kampfspuren, müssen wohl technische Probleme gewesen sein! Aufatmen. Beim nächsten Stempeln sind drei Minuten Verspätung das Aus für eine gute Placierung.

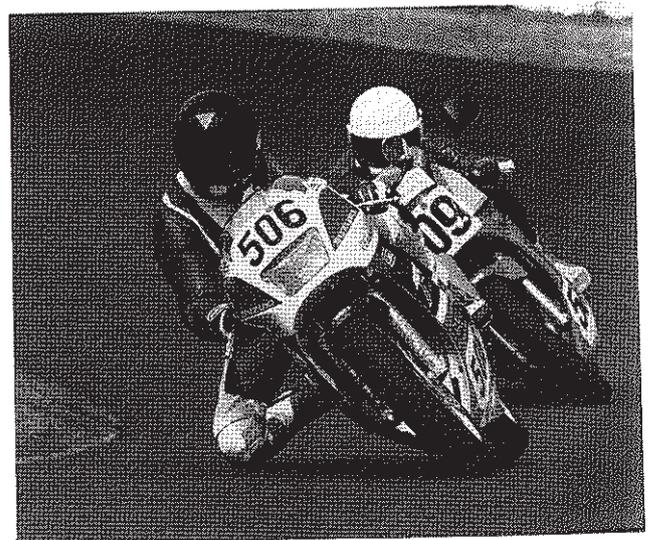
Aber das war zunächst Nebensache, alles will wissen, was der Grund für die Verspätung war. Da die Fahrer und die Boxenmannschaft ein lockerer, spaßiger Haufen sind, nimmt niemand die Antwort ernst: "Ich habe in der Ostkurve gepinkelt!" Immerhin lächelte er noch dabei, nein, das kann nicht sein, das war wieder einer seiner Scherze! Nach und nach werden andere Fahrer ausgefragt. Es verdichtet das Bild, da habe einer so komisch in der Ostkurve gestanden, und es wird so langsam allen klar, daß die Antwort des Fahrers ernst gemeint war, es war die große Not, die ihn in der

Ostkurve an die Leitplanke führte.

Als die allerletzte Runde angezeigt wird, kommt der penible Fahrer wieder nicht pünktlich vorbei. Satte 10 Minuten Verspätung stehen auf der Uhr! Böse Zungen reden sofort von einer dringenden "Sitzung", aber diesmal war es nicht die "Technik" des Fahrers, sondern die der Maschine, die nicht mehr mitspielte.

Wer kann da nicht die Not nachfühlen, die durch die für solche Zwecke denkbar ungeeignete Bekleidung der Motorradsportler weiter verschärft wird? Was hätte man sonst tun sollen, den Lauf alles Irdischen?

Auch dieses Mißgeschick ist kein Einzelfall, denn da war noch jener Motorsportler, der der Aufregung der Anfangsphase des 24 Std.-Rennens auf der Nordschleife nicht gewachsen war. Sein Boxenteam wartete schon mehr als eine Viertelstunde, bis er endlich wieder vorbeikam. Als man ihn zur Rede stellte, war sein Problem ein nähnliches. Und es waren so viele Zeite und Zuschauer am Ring, daß er gaanz weit laufen mußte, bis er endlich allein die Hose herunterlassen konnte, mehr als einen Kilometer mußte er laufen, bis er sich allein fühite...



## Die Wagenfahrer im DMC

Dem interessierten Neuling, wenn er sich für den Automobilsport entschieden hat, bieten die Aktivitäten der DMC-Wagenfahrer von den preiswerten, empfehlenswerten Anfängen bis zum Spitzensport auf nationaler Ebene eine Palette von Disziplinen, die ihn auf lange Jahre beschäftigen können. Auf die Frage nach den "Farbtupfern" im Wagensport können wir nur in die Vergangenheit weisen, es gab sie, aber das scheint vorbei zu sein.

Heute findet man die DMC-Wagenfahrer bei **Nationalen-Slalom-Veranstaltungen**, bei **Leistungsprüfungen** und bei den **Langstreckenrennen** auf dem Nürburgring, was in dieser Reihenfolge auch eine konsequente Karriere sein kann, stets begleitet von den Erfahrungen und Ratschlägen der Clubkameraden im DMC.

### Es war einmal im DMC: Rallye

In den ersten Jahren der 80er waren noch einzelne DMC-Teams bei Rallyes anzutreffen, von denen **Schepers/Dieckmann** sicherlich das hartnäckigste war. Mit einem Golf GTI war man auf den Schotterpisten unterwegs, die man so halbwegs im Umfeld finden kann.

Zwei Wochenenden im Mai 82 mögen verdeutlichen, wo für den braven Privatfahrer die Krux des Rallyesports liegt: Spot an, 8. Mai, ADAC-Weser-Egge-Rallye, das Team Schepers/Dieckmann bringt einen Klassensieg mit nach Dortmund, ein schöner Erfolg, das, was man sich als Aktiver erträumt. Freude, Optimismus, das Gefühl, man kann es, man fährt vorne mit. Pause. Vierzehn Tage später, wiederum Spot an: 20. ADAC-Cheruskerfahrt, 22. Mai. Was macht der Klassensieg aus einem beim nächsten Start? Schepers/Dieckmann erlebten einen Ausfall durch Unfall - Totalschaden, leider auch mit Verletzungen der Fahrer, Prellungen, Beinbruch. That's Rallye.

Das zweite DMC-Team Dr. Ligensa/Bonefeld kam bei dieser Rallye immerhin in Wertung an. Wenn man heute den 2. Vorsitzenden des DMC, Dr. Klaus Ligensa, nach seinen Rallye-Erfahrungen fragt, erhält man eine eindeutige Antwort. Man sollte aber sich zuvor klar darüber werden, daß der Klaus kein Mensch ist,

der jemals zimperlich oder engherzig seinen Motorsport-Etat eingrenzte. Da gibt es immer noch die Geschichte mit dem schwarzen Renn-Scirocco, von dem er resignierend berichtete: "So bei runden 100000 DM haben wir aufgehört zu addieren". Diesem Scirocco mit seinen unzähligen Ausfällen folgten übrigens zur Erbauung etliche Diesel-Erfolge. Aber Rallyes? "Kannst Du vergessen, das kann kein Mensch bezahlen, was man da kaputt macht!" So sagt unser Zahnarzt - noch irgendwelche Fragen?

In den Jahren 81 und 82 war das Team Schepers/Dieckmann übrigens immer zum Winterfest unterwegs, weil es halt irgendwo noch eine Rallye zu fahren gab. Seitdem ist es ruhig um Rallyes im DMC geworden, jeder mache sich seinen eigenen Reim.

### Bergstürmer

Er war in den letzten Jahren eigentlich immer der einzige im DMC, der als der schnellste Flachland-Tiroler aus dem Ruhrgebiet alle erreichbaren Berge mit dem Auto erstürmte. Seit langen Jahren, mehr als 20 waren es, raste **Dieter Krings** die Berge hoch. Nicht immer lief alles glatt, der Dieter ist halt ein Bursche mit Ecken und Kanten, eben unverwechselbar, seit 1987 ist er der ewige Gaumeister bei den Bergrennern in Westfalen-West, Bergrennen wird's wohl hierzulande nie wieder geben.

### Die Slalomfahrer

Der Bezug zum Nationalen Automobil-Slalom im DMC ist eigentlich schnell hergestellt, denn ohne jeden Zweifel ist der der DMC-Reinoldus-Slalom, seit 10 Jahren auf dem Fredenbaumplatz ein festes Leitbild für angehende Sportler: ein ideales Gelände, darauf ein ebenso schneller wie sicherer Parcours, ein großzügiges Fahrerlager, die umsichtige Organisation des Sportleiters, immer ein Extra-Zuckerl (Großanzeige, Siegerkränze für die Wertungsgruppensieger, usw. usw.), mit dem Lippe-Ems-Slalom-Pokal eine zukunftssträchtige Serie, in dem der DMC immer mit den Ton angibt (niedriges Nenngeld, Vornennungen). Nach zehn Jahren guter Zusammenarbeit sei an dieser Stelle an herzliches Dankeschön an die verantwortlichen Herren der Stadt Dortmund gerichtet, die unseren Sport akzeptieren. Danke!

Erfolgreichster Slalomfahrer des DMC in den 80er Jahren ist unbestritten **Heinz Engelhart**, der in den Jahren etliche Gesamtsiege und -zig Klassensiege erkämpfen konnte, mehrmals Gaumeister in seiner Disziplin war und in der DMC-Sportmeisterschaft stets auf den vorderen Plätze auftauchte. Seine größten Erfolge feierte er, als die heutige Slalom-Mannschaft des DMC noch im Sandkasten spielte: **Erhard Engelmann** war 68 und 72 Deutscher Meister auf Renault 8 Gordini und Renault Alpine. Umso erfreulicher, daß er heute wieder Spaß an der Sache hat und mit seinem Honda CRX unterwegs ist, dabei nach wie vor sehenswert demonstriert, wie man ein Auto rund und schnell über die Slalomstrecken fährt.

Ähnlich große Erfahrung kann nur noch **Dieter Krings** aufweisen, meist mit einem Polo unterwegs, zwischenzeitlich immer wieder einmal in einem "Amalfi", selten allein, häufig mit Ehefrau **Susanne Krings**. Von der großen Zahl an Freunden, Bekannten und Mitarbeitern, denen er immer wieder eine Gelegenheit gab, sich beim Slalom zu versuchen, ist **Thomas Michaelis** zu einem erfolgreichen Fahrer gereift, der wirkungsvoll die Farben des DMC vertritt.

Allesamt keine Neulinge im Motorsport, aber doch neue Gesichter im Lippe-Ems-Slalom-Pokal: der Kurpjuhn-Clan. Vater **Alfred Kurpjuhn** wird gejagt von den Söhnen **Oliver** und **Thorsten Kurpjuhn**, was er bislang aber noch erfolgreich meistert. Größtes Problem der Kurpjuhns scheint es zu sein, daß der hitzige Nachwuchs bisweilen die Autos gründlich zerstört. Dem Vernehmen nach haben Oliver und Thorsten ein Unentschieden erreicht, und die neueste Meldung aus der Gerüchteküche flüstet, daß Vater Alfred sich gnadenlos einen neuen 160 PS-Golf gegönnt hat, mit dem er die junge Bande auf Distanz halten will. Aber es steht nach wie vor die Drohung im Raum, mit dem Caddy-Diesel aufzutauchen und mit dem Lastwagen die Hütchen zu verängstigen.

In die Riege der "Jung-Senioren" gehört auch **Norbert Jäger**, der nach einer langen Pause zum aktiven Motorsport zurückgefunden hat. Bis zu drei Veranstaltungen "schafft" der Norbert am Wochenende, keine Slalomstrecke ist ihm

zuweit und daß Übung wirklich den Meister macht, hat er in den letzten Jahren eindrucksvoll bewiesen. Da auch Motorsport in der Gemeinschaft mehr Freude bereitet, hat auch Norbert Jäger kurzerhand die gesamte Familie zu erfolgreichen und begeisterten Aktiven gemacht. **Verena Niemann**, **Gerhard Niemann** und **Heinrich Niemann** haben zur neuen Saison kräftig aufgerüstet, so daß diese Familien-Truppe gleichmäßig verteilt auf den 90 PS-Golf und den Honda CRX an den Start geht.

Zwei Brüderpaare verstärken nun auch die DMC-Slalom-Truppe, wobei der jüngste von allen sich schon zur Ruhe gesetzt hat. **Kai Lunke** blickt da auf zwei unangenehme Erlebnisse zurück, als er sich einmal einer sehr soliden, sehr großen Altpapierrolle und einmal dem Bordstein am Rande der Strecke zu stark näherte, was dem Polo beide Male nicht so gut bekam. Sein Bruder **Dirk Lunke** gehört zu den großen Überraschung der aktuellen Saison, nachdem er sich mit drei guten Placierungen in die Spitzengruppe des Lippe-Ems-Slalom-Pokals geschoben hat. Auch **Dieter** und **Jürgen Stüwe** sind wieder im Slalom sport vertreten, nachdem der grüne und der weiße Polo eine kleine schöpferische Pause im Schaufenster des eigenen Betriebs zugebracht haben.

Verstärkt wurde die DMC-Slalom-Truppe noch durch **Frank Kassegger**, der vor allem das Ende seiner Bundeswehrzeit heranseht, um dann mit dem ersten verdienten Geld nach langen Jahren der Ausbildung endlich so Motorsport zu betreiben, wie er es bislang nur erträumen konnte. Mit ihm zusammen taucht stets **Matthias Pruski** auf, der sich ebenfalls von Jahr zu Jahr weiter nach vorn schiebt, genau wie es **Stefan Kub** mit dem Turbo-Renault in dieser Saison gelingt.

Im ersten Jahr der neuen Sportförderung des ADAC Westfalen-West hat auch der DMC ein "Junior"-Team in seinen Reihen: **Stefan Berschick** und **Marco Schönebeck** haben ihre ersten Erfahrungen gesammelt und werden in der nächsten Chronik mit ihren Erfolgen einen Ehrenplatz finden. Sein Nenngeld besser anlegen könnte Manfred Holthaus, aber er will noch einige Jahre das Feld vor sich herjagen.

## Leistungsprüfungen

Leistungsprüfungen sind Motorrad-Rallyes für Autos, so könnte man das vereinfacht behaupten. Auch hier waren vor Jahren einmal 18 Runden Nordschleife gefragt, auch hier fährt man heute 12 Runden, was immerhin noch 250 km sind. Leistungsprüfungen bieten dem Anfänger, der eine Nationale Lizenz hat, die einzige Möglichkeit, auf der Rundstrecke zu starten. Weil Leistungsprüfungen auf der Nordschleife stets am Samstagabend laufen, bietet sich hier auch denjenigen eine Disziplin, der den sonst üblichen Zeitaufwand für die Rundstrecke nicht mitmachen kann. Als neuestes Bonbon darf man auch in der Nationalen Leistungsprüfung ab sofort mit freigestellten Reifen - sprich Slicks, wenn es das Wetter erlaubt - starten. Das alles kann man auch von einer anderen Seite betrachten, aber wir wollen die großen Möglichkeiten im Vordergrund belassen.

Die Leistungsprüfungen sind eigentlich keine der großen DMC-Traditionsdisziplinen, obwohl alle Langstrecken-Cracks immer wieder einmal hier einen Probelauf oder Start aus "Langeweile" oder weil ein paar Punkte fehlten einschoben. So sah man die Diesel von **Siegfried Zemke**, **Lutz Höhl** oder **Dr. Klaus Ligensa** ebenso wie die Sciroccos oder andere.

In der zweiten Hälfte der 80er sah man alle denkbaren Varianten aus Polo weiß und grün, **Stüwe Dieter und Jürgen** und **Lunke Dirk und Kai**. Man kann davon ausgehen, daß kaum ein Außenstehender jemals begriffen hat, welche der Kombinationen gerade unterwegs war.

Die großen Erfolge der Kurpjuhn-Turbodiesel fanden ihre Würdigung schon im Chronikteil, auch **Norbert Jäger** als der zur Zeit erfolgreichste DMC-Fahrer bei Leistungsprüfungen mit seiner 89er Gaumeisterschaft sorgt für weiteren Ruhm des Vereins auf der Nordschleife. Wie er das nun einmal so macht, schleppt er jetzt den ganzen Clan zum Nürburgring, drei Autos waren beim ersten Lauf 1990 dabei.

Mit ganz kleinen weißen Autos hatte auch **Manfred Holthaus** in den Jahren 79 und 87 ordentliche Erfolge zu vermelden, neun Klassensiege gar, wobei dem weißen Fiesta

sich einfach kein Gegner stellen wollte.

In jedem Fall sollte man an dieser Stelle darauf hinweisen, daß Leistungsprüfungen eine ebenso preiswerte wie intensive Möglichkeit darstellen, sich auf der Rundstrecke zu versuchen, zumal bei 250 km in der Tankpause ein Fahrerwechsel stattfinden kann, so daß man auch die Kosten halbieren kann. Die Leistungsprüfungen werden auch dadurch aufgewertet, daß der Langstreckenpokal mit einer derart zunehmenden Professionalität davongaloppiert, daß bald kaum ein Durchschnittsverdiener hier eine Startmöglichkeit erhaschen kann. Aber: Die Zuschauer freuen sich, also über Mittag Langstrecke anschauen, Motivation tanken und abends Leistungsprüfung fahren - das scheint die einfachste, billigste und intensivste Form der Rundstrecke für Menschen wie Du und ich zu sein.



## Langstreckenrennen

Absolute Domäne der DMC-Wagenfahrer ist der Langstreckenpokal auf dem Nürburgring. Abgesehen von Vereinen, die im Rheinland im "Dunstkreis" des Ring liegen und somit eine gewisse hypnotische Wirkung ausüben, kennt man keinen Ortsclub weit und breit, der noch mehr und noch erfolgreichere Fahrer in diesem Championat hatte. Es sind viele Erfolge, etliche Fahrer, die daran teilhaben, so daß man ein eigenes Buch schreiben kann über den DMC im Langstreckenpokal. Somit beschränken wir uns an dieser Stelle auf ein paar Schlaglichter.

Steht man im Jahre 90 als Zuschauer im Pflanzgarten am Zaun, hört man den Gesprächen der stets fachkundigen Zuschauer zu, so kann man eine ganze Menge über "den Höhl" auf dem Kissling-Kadett hören. Man spricht über "den Höhl", was bedeutet, daß der Gesamtsieger von 89 sich mit dem Polo unauslöschlich in das Gedächtnis der Zuschauer gefahren hat.

Aber neben **Lutz W. Höhl** gehören in die allererste Reihe der DMC-Cracks noch **Siegfried Zemke**, der wohl alle Grashalme um die Nordschleife herum beim Vornamen kennt, und auch **Dr. Klaus Ligensa**, der vermutlich etliche seiner grauen Haare in der Scirocco-Zeit am Nürburgring verursachte.

Mächtig spektakulär war der märchenhafte Aufstieg von **Pickhard/Brocke** zur Gaumeisterschaft, da sind die Erfolgsfahrten von **Hermann Lamberty**, hinter denen die "Taten" der Herren Fachjournalisten mächtig schwach ausschauen. Daß auch **Kurpjuhn/Hünecke** auf der Langstrecke unterwegs waren, ist natürlich richtig. Erfolge hatten sie auch, aber gegen ihren Plan haben sie den großen Ruhm bei den Leistungsprüfungen gesammelt. Dabei müßte man sicherlich noch einige Seiten schreiben, um alle Erlebnisse mit dem Gelenkbus und auf der Strecke mit den diversen Rennern festzuhalten.

Aus dem gleißenden Licht des Spots sollte man auch einmal in den Alltag der Langstrecke leuchten. Da gab es nämlich auch ein DMC-Team, das in 86 nur wenige Erfolge vermeiden konnte, bei den 24 Std. gab es nach einer Stunde einen Motorschaden: aus. Dazu gab es in 86

noch einen Totalschaden in einer Massenkarambolage. Noch niederschmetternder war die Bilanz 87, wo man sich für die 24h nicht qualifizieren konnte (man hatte angeblich nicht genügend Trainingsrunden gefahren) und das Auto dann noch bei einem anderen Rennen nach einem Startunfall ein Flammenopfer wurde. Die bewundernswerte Ausdauer des Teams **Arnold Weck** und **Arnd Winkelkötter** wurde im dritten Jahr belohnt, denn in diesem Jahr fuhren sie sehr gute Placierungen heim und konnten gar die 24 Std. mit einem Klassensieg abschließen.

Aber da waren noch viele andere DMC-Fahrer, die auf der Nordschleife unterwegs waren, so **Jürgen Tschentscher**, Wagenreferent des DMC. Oder **Rolf Kleis**, der sich nach einigen passablen Rennen sich auf einmal im Zentrum des großen Crashes sah, was durch die Fachpresse dokumentiert wurde, und er mit einem Haufen Schrott heimfahren mußte. Aber auch er hat mittlerweile wieder etwas Rennfertiges in der Garage.

Im Blick auf die Langstreckenrennen bleibt ein mahnendes Fazit, denn die Veranstalter können kaum noch als rein ehrenamtlich organisierte Vereine ein solches Rennen auf die Beine stellen, die Teilnehmer können sich dem zunehmenden Druck der Professionalisierung kaum noch entziehen. Wer heute noch keinen Bus oder Lkw dabei hat, vor dem er ein 5x5 m großes Zelt aufbaut, muß schon als altmodisch gelten.

