31. Int. Ibbenbürener Motorrad Veteranen-Rallye

10. bis 13. Juni 2011 (Pfingsten)

Titelbild: Klaus Hassels mit seiner Terrot HT 350, Baujahr 1925, am Mühlenteich in Brochterbeck

Titelgeschichte: Terrot-Fragmente lagerten im Stall

Seite 20 - 21: Fünf Freunde aus Belgien

Seite 41: Achtung Großbaustelle

ADAC Westfalen

AMC Ibbenbüren e.V. im ADAC

Fédération Internationale Véhicules Anciens

Interessengemeinschaft Brochterbeck e.V. 850 Jahre 1150–2000

ibb Ibbenbüren Das Hoch im Münsterland

UFU

B-Event der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA)
Wertungslauf zum ADAC-Classic-Revival-Pokal und zum ADAC-Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe

Wir machen den Weg frei.

Nähe verbindet. Und genau aus diesem Grund stellen wir Sie mit Ihren ganz eigenen Wünschen und Zielen in den Mittelpunkt unserer Beratung.
So finden wir gemeinsam für Sie in jeder Lebenslage die richtige finanzielle Lösung.
Sprechen Sie persönlich mit Ihrem Berater, rufen Sie an (0 54 51/57-0) oder gehen Sie online: **www.vb-tl.de**

Volksbank Tecklenburger Land eG

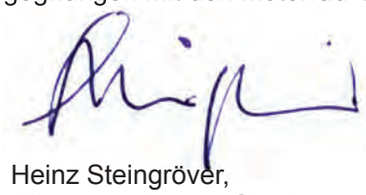
Bürgermeister Heinz Steingröver

Grußwort

Die Motorrad-Veteranen-Rallye ist ein Aushängeschild für die Stadt Ibbenbüren und trägt in ihrer einzigartigen Art maßgeblich dazu bei, das Profil Ibbenbürens als Oldtimer-Stadt zu schärfen. Nach dem überwältigenden Erfolg im vergangenen Jahr, in dem der AMC Ibbenbüren die 30. Veranstaltung unter das Motto *„Die Veteranen-Rallye bekommt ihr H-Kennzeichen“* gestellt hatte, können sich die Organisatoren auch in diesem Jahr wieder über zahlreiche Anmeldungen freuen. Besonders erfreulich sind die Zahlen der Über-Hundertjährigen und der ausländischen Gäste. Ich heiße alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer sowie die Gäste dieser Veranstaltung in Ibbenbüren und im Tecklenburger Land herzlich willkommen.

Das Internationale Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Treffen wird auch 2011 wieder ein ganz großes Fest der europäischen Oldtimerfamilie werden. Es freut mich besonders, dass unsere Stadt so europaweit bekannt gemacht wird. Das Treffen hat bisher nichts von seiner Popularität in Fahrerkreisen eingebüßt. Hier wird erneut ein attraktiver Querschnitt durch die Motorrad-Geschichte geboten werden. Der besondere Charakter, die eigene Atmosphäre, das kollegiale Miteinander und die hervorragende Organisation führen dazu, dass die Veranstaltung nicht nur bei den aktiven Teilnehmerinnen und Teilnehmern Anklang findet. Auch die Ibbenbürener Bevölkerung und zahlreiche Besucher aus dem Umland sind seit vielen Jahren Gäste des Treffens und werden auch in diesem Jahr sicherlich nicht zum letzten Mal die Veranstaltung in Ibbenbüren besuchen, um sich an technischen Details oder an hervorragend restaurierter Motorrad-Technik zu erfreuen.

Allen, die zum Gelingen der diesjährigen Motorrad-Veteranen Rallye beigetragen haben, insbesondere dem ausrichtenden AMC Ibbenbüren und dem Verkehrsverein spreche ich meinen Dank und meine Anerkennung aus. Ich wünsche allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen angenehmen Aufenthalt in Ibbenbüren und dem Publikum interessante Begegnungen mit den Motorrad-Oldtimern.



Heinz Steingröver,
Bürgermeister der Stadt Ibbenbüren

Berufsbekleidung Leißing
Gutenbergstr. 8
Gewerbegebiet Süd / Ost
Direkt an der BAB 30
49479 Ibbenbüren
Tel. 05451/5450-0 Fax 05451/5450-20
e-mail: info@leissing.de

Wir freuen uns auf Ihren Besuch !

- Berufsbekleidung
- Arbeitsschutz
- Sicherheitsschuhe
- Regenbekleidung
- Schulbekleidung
- Kälteschutzbekleidung
- Birkenstock
- Feuerwehrbekleidung
- Rettungsdienst
- Bedruckung u. Bestickung von Textilien aller Art
- und vieles mehr

www.berufsbekleidungsshop24.de

Zeitplan der 31. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

Freitag, 10. Juni 2011

12 - ca. 18 Uhr Öffnung des Fahrtleitungsbüros im Stadion Ost und Ausgabe der Fahrtunterlagen

16 - ca. 20 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager

Samstag, 11. Juni 2011

7.30 Uhr Öffnung des Fahrtleitungsbüros im Stadion Ost und Ausgabe der Fahrtunterlagen

8 - 10 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager

9 Uhr Fahrerbesprechung für die Samstagtour im Festzelt

10 Uhr Flaggenparade der teilnehmenden Nationen

ab 10.30 Uhr Start zur kleinen Ausfahrt über ca. 40,7 km mit Begrüßung der Teilnehmer auf dem Neumarkt in Ibbenbüren. Ausgabe des Mittagessens.

ab 15.00 Uhr Gleichmäßigkeitsläufe im Stadion Ost, Begrüßung durch den Schirmherr der Veranstaltung Bürgermeister Heinz Steingröver, Kids-Cup, Mannschaftszeitfahren

19.30 Uhr Festzelt: Fahrerbesprechung für die große Ausfahrt am Sonntag, anschließend Siegerehrung des Gleichmäßigkeitslaufs

Sonntag, 12. Juni 2011

8 - 9 Uhr Technische Abnahme

ab 9.30 Uhr Vorbereitung der Teilnehmer zur großen Ausfahrt im Fahrerlager

ab 10 Uhr Start mehrerer Fahrzeuge gleichzeitig zur großen Ausfahrt über ca. 99,7 km nach Brochterbeck mit Gleichmäßigkeitsprüfungen; siehe Startliste!

19 Uhr Siegerehrung für die Einzel- und Mannschaftswertung im Festzelt am Stadion Ost. Unterhaltungsprogramm

Durch die Ibbenbürener Fußgängerzone geht's am Samstag zur Mittagsrast auf den Neumarkt. Foto: G. Mausolf

Montag, 13. Juni 2011

ab 9 Uhr Verabschiedung im Festzelt am Stadion Ost mit Frühstück und Ausgabe der Erinnerungsfotos, die bei der Ausfahrt am Samstag gemacht wurden. Frühstück: Für Teilnehmer gegen Vorlage der Essenmarke frei! Begleitpersonen 5,00 €

Verkehrsvereins-Vorsitzender Bernd-Udo Seiffarth

Grußwort

Nun ist das Jubiläumsjahr schon wieder Geschichte. Aber ist es nicht eine schöne Tradition zu Pfingsten ganz besondere Willkommensgrüße auszusprechen? Als Vorsitzender des Verkehrsvereins Ibbenbüren heiße ich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des „Internationalen Motorrad-Veteranen-Treffens“ in Ibbenbüren herzlich willkommen.

Wenn man den Begriff „nachhaltig“ definieren soll, dann ist die Tradition dieser Veranstaltung der beste Beweis. Nachhaltigkeit zeigt sich auch in der jährlich wiederkehrenden hohen Beteiligung mit Teilnehmern aus ganz Europa, so z.B. mit zwei Gästen aus England, die 2005 zuletzt in Ibbenbüren waren und in diesem Jahr wieder bei uns zu Gast sind.

Wer meint, alle Regionen Europas schon in Ibbenbüren zu Gast gehabt zu haben, erfährt in diesem Jahr mit fünf Teilnehmern aus dem wallonischen Teil Belgiens, dass es immer wieder überraschende Neuzugänge gibt. Gefragt ist aber ein besonderer Teamgeist, denn die neuen Teilnehmer sprechen eine Sprache, die bei uns eher selten zu finden ist. So wird ein niedersächsischer Oldtimerfreund dolmetschen, obwohl er selbst noch nie Teilnehmer des Veteranen-Treffens war.

Nachhaltigkeit beweist auch, wenn einige Teilnehmer das 80. Lebensjahr erreicht haben, darunter eine Frau, die immer wieder nach Ibbenbüren kommen und ihre Motorrad-Schätzchen präsentieren. Pflege technischen Kulturgutes hält wohl fit, und die Treffen mit Gleichgesinnten halten offensichtlich jung!

In unserer schnelllebigen Zeit, in der die Gefahr besteht, dass wir uns vor lauter Stress selbst überholen und die technischen Neuigkeiten uns zu überrollen drohen, erinnern uns die Teilnehmer daran, dass es sich für uns Jüngere lohnt, solche Schätze zu pflegen, zu restaurieren und zu präsentieren.

Wer nicht weiß, woher wir kommen, der weiß auch nicht, wohin es gehen soll: Viele über 100-jährige Motorräder legen bei diesem Treffen den Beweis ab, dass die Technik vergangener Zeiten manchen Leckerbissen und interessante technische Lösungen parat hatte.

In diesem Sinne hoffe ich auf noch viele Jahre „Motorrad-Veteranen-Treffen“ und danke dem Automobilclub Ibbenbüren e.V. und den vielen Helferinnen und Helfern, die diese Veranstaltung immer wieder möglich machen!

Der Verkehrsverein Ibbenbüren wünscht allen ein fröhliches Wiedersehen, tolle Benzingespräche und den hoffentlich zahlreichen Zuschauern einen besonderen Technik-Genuss aus längst vergangenen Zeiten.

Bernd-Udo Seiffarth

Bernd-Udo Seiffarth, Vorsitzender des Verkehrsvereins

... Urlaub, wie ich ihn mag!

STRIER REISEN Ibbenbüren

Unsere Oldtimer aus dem Jahre 1951 und 1952 sind für jeden Anlass eine besondere Überraschung.

Weitere Informationen halten wir für Sie bereit. Wir beraten Sie gerne. Tel. 05451/91020 · www.strier.de

Die KÜS mag Oldtimer.

Foto: photocase.de/mzentrale-alex

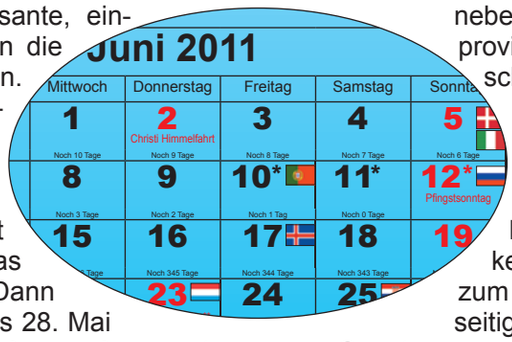
Kraftfahrzeug-Überwachungsorganisation freiberuflicher Kfz-Sachverständiger e. V.

Bundesgeschäftsstelle · Zur KÜS 1 · 66679 Losheim am See
Tel. +49 (0) 6872 9016 0 · Fax +49 (0) 6872 9016 123
www.kues.de · info@kues.de

Neue Zeitrechnung beginnt

Kalender zur Veteranenrallye startet im Juni 2011 – Preis 4 Euro

Quizfrage: Wann beginnt das neue Jahr? Am 1. Januar. Wann also beginnen alle neuen Kalender? Richtig, auch mit dem Monat Januar. Kein Mensch käme auf den Gedanken, im Juni Kalender zu verkaufen. Wirklich kein Mensch? Doch! Wir machen das! Nach dem Veteranen-Quartett im vergangenen Jahr haben wir diesmal einen Kalender drucken lassen. Erneut möchten wir unseren Gästen eine interessante, einmalige Erinnerung an die Veteranenrallye bieten.



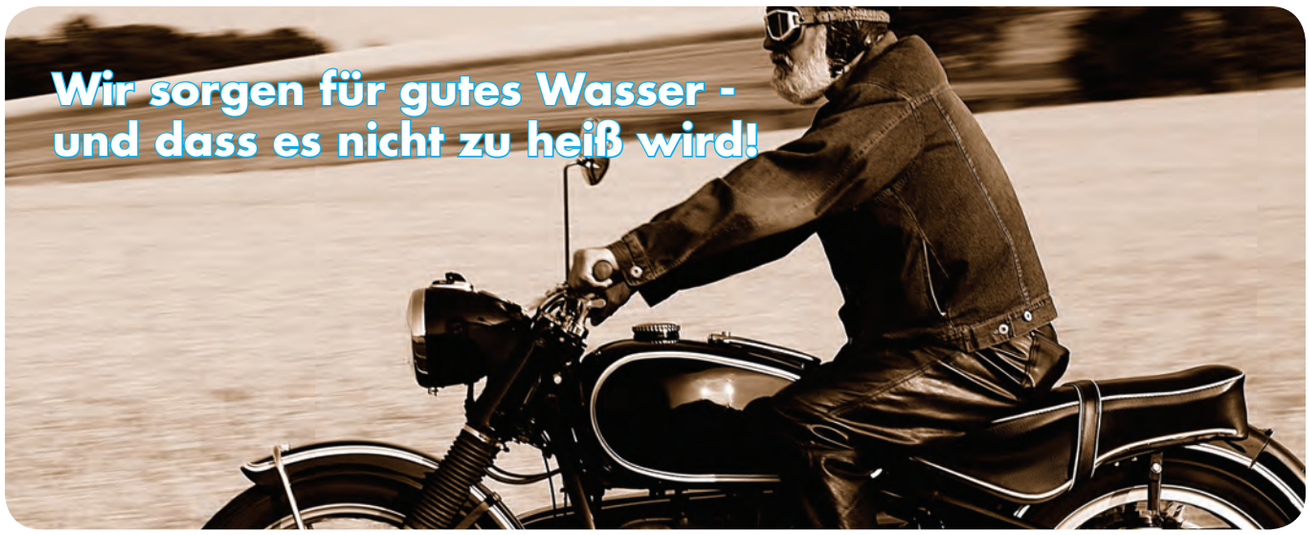
Der Veteranenkalender ist natürlich auch wieder etwas Besonderes. Das erste Kalenderblatt ist der Juni 2011, das letzte der Mai 2012. Dann nämlich – vom 25. bis 28. Mai – ist bereits die 32. Rallye. Dazu gibt es einen Countdown: Noch 347 Tage – so fängt es an, wenn die Teilnehmer nach Pfingsten Ibbenbüren wieder verlassen. Irgendwann sind es nur noch 300 Tage, dann 200 Tage, dann 100. Es ist eine große Vorfreude, vielleicht sogar eine Sucht. Pfingsten und Ibbenbüren, das gehört zusammen.

Die zwölf Motive stammen allesamt von den Veteranenrallyes der vergangenen Jahre: Mal ein Massenbild am Start, mal ein einzelner Fahrer beim Gleichmäßigkeitslauf. Zwischendurch auch viel Ungewöhnliches: „Velpe grüße alle Veteranenfahrer“ ist da auf einem selbstgemalten Schild zu lesen. Daneben steht eine improvisierte nostalgische Zapfsäule.

Bei den Feiertagen allerdings mussten wir uns auf Deutschland beschränken. Europa ist zum Glück sehr vielseitig, und so gibt es europaweit sehr viele verschiedene Feste. Dem Anspruch als „Europas größtes fahrendes Motorradmuseum“ wollten wir allerdings ein wenig gerecht werden und haben in dem Kalender die Nationalfeiertage durch die Flaggen der jeweiligen Länder gekennzeichnet.

Die Zuschauer können den Kalender an den Kassen in begrenzter Auflage kaufen. Der Preis: Nur 4 Euro. ◄

WTL



WTL
Wasserversorgungsverband
Tecklenburger Land
Wir sorgen für gutes Wasser

49479 Ibbenbüren
Tel.: 05451 - 900- 0
info@wtl-wasser.de
www.wtl-wasser.de

© MORE²

Terrot-Fragmente lagerten viele Jahre im Stall

Klaus Hassels restaurierte Motorrad von 1925

Veteranenfreunde verbindet ein inniges Verhältnis mit ihren Zweirädern. Viele Vehikel waren beim Kauf in einem erbärmlichen Zustand, manche dagegen wie aus dem Ei gepellt, aber zunächst finanziell unerschwinglich. Andere wiederum haben eine tolle Historie hinter sich, oder die aufregende Ersatzteilbeschaffung für die Restauration könnte Bücher füllen. Ihre Besitzer erzählen die Geschichten mit Stolz – so wie Klaus Hassels (Foto) aus Greven, seit Jahren begeisterter Terrot-Fahrer und ständiger Gast bei der Ibbenbürener Veteranenrallye. Hier sein sehr persönlicher Bericht:

Provence Frankreich: Inmitten von Weinreben fühlt sich die Terrot zuhause. Foto. K. Hassels

Endlich! Nach einigen Jahren der Recherche und Restauration steht meine Terrot HT aus dem Jahre 1925 wieder auf eigenen Rädern. Der 350 ccm JAP-Motor läuft prima, wenn auch die 6 bis 7 PS nicht wirklich übertrieben viel Leistung sind, macht doch die Fahrt auf dem Motorrad großen Spaß. Es hat seine Feuertaufe im Mai 2004 beim ersten Coupes Moto Legende in Dijon und bei der Veteranenrallye in Ibbenbüren erfolgreich bestanden...

Aber jetzt von Anfang an: Als Motorrad- und Oldtimerfahrer habe ich mich vor einigen Jahren entschlossen, mir ein Vorkriegs-Krad anzuschaffen. Da ich Frankreichliebhaber bin, kam mir die Idee, meinen Stammtischkollegen Ludwig zu überreden, mir seine seit Jahren im Stall gelagerten Terrot-Fragmente zu veräußern.

Die Instandsetzung

Diese Teile waren von Vorgängern teilrestauriert und schienen komplett zu sein. Wie sich im Laufe der ersten Recherchen herausstellte, waren diese Arbeiten leider nicht richtig ausgeführt worden. Also erst mal Informationen sammeln: Was ist das für ein Krad? Wo gibt es Informationen und Teile? Dabei hilfreich waren mir das Internet und der Kontakt zu vielen netten Oldtimerfahrern. Bei der eigentlichen Restauration war ich – obwohl ich seit über 30 Jahren an Mopeds schraube – auf die Hilfe meiner Stammtischkollegen angewiesen, da ich mich bisher mit Vorkriegstechnik noch nicht auseinandergesetzt hatte. Mein Freund Thomas bot sich an, den Motor und das Getriebe zu überholen. Den Zünder und die Kurbelwelle gab ich an Spezialisten weiter. Ebenso den Großteil der Lackierung.

Die Geschichte

Die ganze Zeit der Restaurierung war eine spannende Angelegenheit. Da ich die Maschine noch nie komplett gesehen hatte, gab es immer wieder Entdeckungen. Eine dieser Entdeckungen war ein kleines Messingschild mit dieser Aufschrift: Kuhn Nicola Wiesviller Moselle.

Wie ich herausfand, war es in der Vorkriegszeit in Frankreich Vor-

BRÜGGE
Hotel Restaurant

Unterwegs und doch zu Haus

Münsterstr. 201 · 49479 Ibbenbüren
Tel.: 05451-94050 · Fax 05451-940532
E-Mail: info@hotel-bruegge.de http://www.hotel-bruegge.de

Wir bieten mehr als nur gepflegte Gastlichkeit!

Hotel und Restaurant Brügge und seine Möglichkeiten:

- Restaurant
- Bierstube
- Kaminzimmer
- Räume für Taugungen und Familienfeiern für 15 - 130 Personen
- 34 modern eingerichtete Hotelzimmer
- Gartenterrasse
- Partyservice
- Zwei vollautomatische Kegelbahnen
- Fahrradverleih
- Parkmöglichkeiten für PKW und Reisebusse

schrift, sein Fahrzeug mit eigenem Namen und Wohnort an deutlich erkennbarer Stelle zu kennzeichnen. Da dieses Schild passende Bohrungen zum Deckel des kleinen Werkzeugkastens hatte, welcher sich oberhalb des Stecktanks befindet, war mir schnell klar wo es hingehörte und auch selbstverständlich wieder montiert wurde. Aus Interesse, wer denn dieser Kuhn Nicola gewesen war, versuchte ich wieder über das Internet etwas herauszufinden. Leider erfolglos. Das einzige, was ich herausfand war, dass es einen kleinen Ort im Saarland gab, der Wiesviller hieß. Ich druckte mir eine Wegbeschreibung aus, da das Dorf auf meinen Frankreichkarten nicht verzeichnet war. Im Winter 2003/2004 kniete ich mich erst wirklich massiv in die Restaurierungsarbeiten, da ich im Mai unbedingt in Ibbenbüren und auch in Dijon starten wollte.

Coupe Moto Legende

Den erste Probelauf und die TÜV-Abnahme schaffte ich erst Ende April 04, kurz vor dem Coupe Moto Legende am Himmelfahrtwochenende. Dieses Wochenende hat mir trotz der weiten Anreise super gut gefallen. Es ist eine tolle Atmosphäre dort, und ich habe auch viele nette Kontakte geknüpft. Ich startete wegen des langen Rückweges Sonntags um 17 Uhr in Dijon und fuhr bis in die Nähe von Metz, um dort zu übernachten. Im Hotel besorgte ich mir ein Telefonbuch und stellte fest, dass in dem kleinen Ort Wiesviller einige Personen mit dem Namen Kuhn lebten. ▶

Plakette fällig?

VERTRAGSPARTNER GTÜ

Sie müssen nicht mehr zum TÜV ...

...auch wir führen täglich in unseren KFZ-Prüfstellen in Rheine und Ibbenbüren sowie in unseren Partner-Werkstätten Hauptuntersuchungen und Oldtimerabnahmen (§ 23c StVZO) an Ihren Fahrzeugen durch.

Ihr GTÜ-Vertragspartner und ADAC-Vertragssachverständiger:

Wessels
Ing.- u. KFZ-Sachverständigenbüro

48429 Rheine · Siedlerstr. 3
Tel. (0 59 71) 9 61 600

49477 Ibbenbüren · Werthmühlenstr. 20
Tel. (0 54 51) 59 366

VERTRAGS-SACH-VERSTÄNDIGER ADAC

Achtung ADAC-Mitglieder!
Täglich kostenloser Licht-, Bremsen- und Stoßdämpfer-Check!

Spurensuche in Wieswiller

Zufallsbegegnung im Rathaus

► Am Montagmorgen machte ich mich direkt auf, um den Ort und eventuelle Spuren zu finden. In Wiesviller angekommen, parkte ich meinen Transporter vor dem Rathaus und informierte mich dort über die Person Kuhn Nicola. Die junge Frau im Rathaus konnte mir nur anhand einer Kartei mitteilen, dass hier wirklich jemand mit diesem Namen – geboren vor 1900 und in den 1970-er Jahren verstorben – gelebt hatte. Glücklicherweise betrat ein sehr alter, netter Mann zufälligerweise im richtigen Moment den Raum. Er meinte den vermutlichen Sohn zu kennen und erklärte mir den Weg.

Drei Personen auf einem Motorrad – nichts Ungewöhnliches in den 1930-er Jahren.

Als ich das Motorrad auslud, um zu dieser Adresse zu fahren, bot er an, mich zu begleiten. Bei der Familie des Sohnes war das Erstaunen und die Freude, die Terrot wiederzusehen, riesengroß. Der Sohn Leon konnte sich noch gut an die Maschine erinnern und musste natürlich sofort auf dem Gerät abgelichtet werden. Die Familie suchte sofort nach alten Fotos und zeigte mir ein Bild von Nicola als deutscher Soldat im Ersten Weltkrieg und ein Foto von der Terrot mit Familie.

Laut Erzählung des Sohnes war die Terrot ursprünglich eine Rennmaschine mit der der Erstbesitzer tödlich verunglückte. Sein Vater habe dann das Motorrad gekauft und für die tägliche Fahrt zur Arbeit genutzt. Irgendwann nach dem zweiten Weltkrieg wurde das Ding dann für 50 Franc verkauft und war seitdem aus ihrem Blickfeld verschwunden.

Dieses Erlebnis mit seinen Emotionen hat mir und der Familie viel Freude bereitet und reizt mich jetzt auch noch den Weg der späteren Besitzverhältnisse ausfindig zu machen. Für die Hilfe der zwischenzeitlichen Besitzer bin ich sehr dankbar und bitte auch um Zusendung eventuell vorhandener Fotos oder sonstiger Unterlagen: Klaus Hassels, Tel. 02571/6922, Email: info@hassels-design.de. ◄

Viel Liebe zum Detail zeichnet die Restaurierung der Terrot aus. Beim Griff der Handschaltung kann Klaus Hasssels nicht verheimlichen, dass er als Chef von Hassels Design viel mit Holz zu tun hat. Stilvoller als aus Olivenholz kann man ihn kaum gestalten, ohne dass sich daraus ein Bruch mit dem Original ergibt. Fotos: Sophie Hassels

So einfach ging's früher: Der Antrieb für die Tachowelle an der Terrot von Klaus Hassels.

Etwas ganz Besonderes

Eine tolle „Liebeserklärung“ an die Veteranenrallye

Das Schreiben, das AMC-Vorsitzender Hans-Christoph Kröger Anfang Mai in seinem Briefkasten fand, sah aus wie bestellt und teuer bezahlt. War es aber nicht! „Gedanken an Ibbenbüren“ stand oben drüber – und es folgten zwei Seiten, eng beschrieben und von der ersten bis zu letzten Zeile eine „Liebeserklärung“ an die Veteranenrallye. Geschrieben von Werner Butterbrodt aus Garbsen bei Hannover. Die Zeilen des 58-jährigen Indian Big Chief-Fahrers finden wir so toll, dass wir sie niemandem vorenthalten wollen. Kleine Kürzungen waren aber aus Platzmangel unvermeidbar.

»20 Jahre Teilnehmer an der „Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye. 2010 und damit 30 Jahre Ibbenbüren ist vorbei, wir haben jetzt April 2011 und schon ist gleich wieder „Ibbenbüren“. Wie hatte ich bei meiner Nennung zur 30. Veteranen-Rallye 2010 am 14. November 2009 geschrieben: ... ich bin schon unterwegs...“

Ich denke, dieser Satz sagt eigentlich schon alles. Ja, Ibbenbüren ist eine Veranstaltung, die es wohl so nur einmal auf der Welt gibt, und da gibt man eine Nennung halt schon mal über ein halbes Jahr vorher ab.

Auf dem Titelblatt des Programmheftes liest man korrekt „Internationale Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye – aber in der Motorrad-Oldtimerszene gibt es dafür schon längst ein anderes Wort. Man sagt schlicht „Ibbenbüren“. Und jeder weiß, was gemeint ist. Pfingsten Ibbenbüren! Jeder in der Motorradoldtimerszene weiß sofort, was das bedeutet und kennt diese Veranstaltung.

Es ist schon etwas ganz besonderes: Eine Veranstaltung die volle drei Jahrzehnte ununterbrochen stattfindet, die immer größer wurde, und die eigentlich in den ganzen Jahren nur dazu gewonnen hat. Ich selbst komme schon über 20 Jahre nach Ibbenbüren, als aktiver Teilnehmer seit 1991.

Was ist das nur für eine Veranstaltung, fragt man sich. Es gibt sehr viele Veranstaltungen in der Oldtimerszene, aber dieses „Ibbenbüren“ ist schon was ganz Besonderes. Da gibt es rund 400 Motorradfahrer, die über Jahrzehnte in eine bestimmte Stadt in Deutschland fahren, nur um mit ihren Motorrädern dann rund 100 km durch die Gegend zu fahren und das sogar noch an den Pfingsttagen. Aber so denken sicher nur Menschen die diese Veranstaltung noch nie miterlebt haben.

Es ist mehr, viel mehr, als nur mal eben 100 km durch die Gegend fahren. Da kommen aus ganz Europa – teilweise sogar weit über 1000 km weit entfernt – Menschen zusammen, die sich knapp eine Woche lang sehen, ja nicht nur mal eben einen Tag lang. Ibbenbüren hat sich im Laufe der Jahre zu einer Veranstaltung von zwei Pfingsttagen hin zu einem Event von rund einer Woche entwickelt. Schon eine echte kleine Großveranstaltung. Jedes Jahr gibt es etwas Neues.

Werner Butterbrodt (l.) bei Hermann Meyer an der Technischen Abnahme. Foto: Viße

Irgendwie kennen sich alle und das bei der riesigen Teilnehmerzahl. Da kommen insgesamt wohl grob geschätzt über 1000 Menschen aus verschiedenen Ländern Europas zusammen, junge und ältere Menschen, viele Kinder und ganze Familien. In einigen Fallen sind es sogar schon drei Generationen.

Auf eine wundersame und nicht erklärbare Weise treffen sich auf dem großen Areal im Ibbenbürener Sportpark seit vielen Jahren die Teilnehmer immer auf der gleichen Stelle. Nichts ist geregelt, alles regelt sich von selbst. Teilnehmer, die schon seit vielen Jahren kommen, kennen das. Die Holländer stehen am linken Rand, die FN-Freunde immer vorne links. Der Frankfurter mit dem roten Wohnmobil immer in der Mitte rechts. Die Indians seit über 20 Jahren immer genau in der Mitte des Hauptplatzes. Die berühmten D-Rad-Haie aus Braunschweig immer auf den rechten Platz vorn am Weg und gleich daneben der Walter Schenk aus Spenge usw., usw.

Eine große Bereicherung bekam Ibbenbüren vor 20 Jahren nach der Wiedervereinigung. Die Motorradfreunde aus den neuen Bundesländern sind schon lange fester Bestandteil von Ibbenbüren geworden.

Es ist eine Veranstaltung mit schon riesigen Ausmaßen, die in den Jahrzehnten eine Regelmäßigkeit gefunden hat, die man auf der Welt suchen muss.

Dem Burgermeister der Stadt Ibbenbüren und Schirmherr Heinz Steingröver kann ich nur sagen: Diese Veranstaltung hat die doch kleine Stadt Ibbenbüren (ca. 23000 Einwohner ohne Stadtteile) schon sehr bekannt gemacht – weit über die Grenzen von NRW bzw. Deutschland hinaus. Denn kaum jemand fährt zur Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye. Alle fahren einfach Pfingsten nach „Ibbenbüren“. Dass der Bürgermeister und die Stadt Ibbenbüren zu dieser Veranstaltung stehen, ist schon einmalig – und wirklich nicht so oft in Deutschland zu finden.

Ein neues Organisationsteam kam, und doch gab es keine Veränderung. Alles läuft ab wie bisher. Tolle Organisation, toller Ablauf. Und ganz toll sind die Vorinformation im Internet und ein Super-Programmheft. Die „Neuen“ leisten gute Arbeit.

Ich denke, ich muss nichts weiter über „Ibbenbüren“ schreiben.

Der erste Satz und meine 20. Nennung für das Jahr 2011 sagen doch alles aus. Und das beste Kompliment, das ein Organisationsteam bekommen kann, ist der nachfolgende Satz, den ich auch im Jahr 2009 schon geschrieben habe: Ich komme Pfingsten 2011 – bin schon unterwegs. WERNER BUTTERBRODT

Wechsel *an der Spitze des AMC Ibbenbüren: Hans-Christoph Kröger ist neuer Vorsitzender des Automobilclubs. Der 38-jährige Jurist und Inhaber einer Rechtsanwaltskanzlei in Ibbenbüren tritt die Nachfolge von Rolf Lehmann an, der dieses Amt über 20 Jahre lang bekleidete. Lehmann wurde auf der Generalversammlung des Clubs zum Ehrenvorsitzenden ernannt. Hans Schmidt, 2. AMC-Vorsitzender, hielt die Laudatio. Er ging unter anderem auf das Motorrad-Veteranen-Treffen ein. „15 Jahre hat Rolf diese Veranstaltung vorbereitet und geleitet und zu dem gemacht, was die Veranstaltung heute darstellt: Die größte ihrer Art – zumindest in Europa – vermutlich sogar weltweit". Auch das Schnauferl-Treffen und die Oldtimer-Bergrennen am Teutoburger Wald seien seine „Erfindungen" und hätten Ibbenbüren international viel Beachtung geschenkt. Foto: Gregor Mausolf*

Organisationsplan Motorrad-Veteranen-Rallye

Gesamtleitung: Hans Schmidt (Rheine), Manfred Rethmann (Tecklenburg), Gregor Mausolf (Greven) Stefan Clever (Mettingen)
Gästebetreuung: Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren)
Fahrtleitungsbüro: Markus Hoffmann (Tecklenburg), Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren), Manfred Mausolf (Greven), Hans Thesmann (Ibbenbüren)
Moderator: Wolfgang Prause (Osnabrück)
Fahrtleiter: Hans Schmidt (Rheine)
Streckenführung und Leiter Streckensicherung: Ludger Schoppe (Hörstel),
Streckensicherung: AMC Ibbenbüren, AC Münster, THW Ibbenbüren, Feuerwehr Brochterbeck
ADAC-Straßenwacht: Michael Kurk (Senden), Albert Stehle (Castrop-Rauxel)
Medizinische Betreuung: DRK Ibbenbüren
Schleppwagen: Motorrad Bögel (Ibbenbüren)
Shuttle-Bus: Jörg Rosenberg (Ibbenbüren)
Fahrzeug-Abnahme: Dekra-Prüfingenieure Christian Glomb, Andreas Priggemeyer (beide Ibbenbüren), Burkhard Wilhelm (Tecklenburg)
Leiter Stadionbereich/Fahrerlager: Manfred Rethmann (Tecklenburg)
Aufsicht Fahrerlager: Manfred Böger sen. (Ibbenbüren)
Aufsicht Motorrad-Museum: Heimat- u. Brauchtumsgruppe Ibbenbüren
Leitung GLP (Stadion): Ernst Flacke (Ibbenbüren),
Leiter Start GLP: Christian Schulz (Ibbenbüren),
Leiter Ziel GLP: Ernst Flacke (Ibbenbüren),
Leiter Teilemarkt: Stefan Clever (Mettingen)
Vorstartbereich GLP (im Stadion): Christian Schulz (Ibbenbüren), Horst Bork (Castrop-Rauxel)
Zeitnahme /Auswertung: Carsten Winkler (Oelde)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Gregor Mausolf (Greven)
Fotos: Matthias Mausolf (Recke), Thomas Viße (Ibbenbüren)
Orga Zelt, Flaggenparade: Franz Mösker (Ibbenbüren)
Kassenleitung: Kornelia Rethmann (Tecklenburg)
Kassen: Angelika Schmees, (Ibbenbüren), Rita Jung, Silvana Jung (beide Tettau), Heike Polansky (Lauchhammer)
Allgem. Organisation: Paul Burghardt, Mechthild Burghardt, Daniel Clever, Werner Esch, Rolf Lehmann, Heinz Liebich, Franz Mösker, Sarah Nieweg Jörg Rosenberg, Matthias Rütten, Nils Schmees, Horst Scholz, Stefan Schüttken, Frank Thesmann, (alle Ibbenbüren), Helmut Hoffrogge, Richard Zilinski (Hörstel), Uwe Riedel (Tettau)

Hulla *ist einer von ganz vielen Motorradherstellern aus Deutschland. Das Unternehmen produzierte von 1923 bis 1931 rund 6000 Motorräder. Firmensitz war in Hagen an der Unterweser. Der Name Hulla soll sich von den beiden Firmengründern Ing. Heinrich und Ulrich Helms ableiten, wobei uns – offen gestanden – nicht ganz klar ist, wie daraus die Wortschöpfung Hulla entstehen soll. In die eigenen Fahrgestelle wurden überwiegend DKW-Zweitaktmotoren mit 173 und 298 cm³, sowie JAP-Viertakt-Motoren mit 296 cm³ und Seitensteuerung eingebaut. Die hier abgebildete Hulla gehört Wolfgang Schrader aus Stendal. Sie wurde 1927 gebaut, hat 198 ccm Hubraum und erreicht mit einer Leistung von 4 PS eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Wolfgang Schrader ist zum vierten Mal in Ibbenbüren dabei. Er hat für die Ausfahrten eine Schnittgeschwindigkeit von 30 km/h gewählt. Wie hier zu sehen, war auf dem vorderen Schutzblech ebenfalls ein Nummernschild angebacht. Schwere Lesbarkeit im Vorbeifahren und Unkenntlichkeit von vorne führten dazu, dass es nach dem Krieg nicht wieder eingeführt wurde. Viele Oldtimerfreunde nutzen heute den Platz, um dort Baujahr, Typ und Leistung ihres Schätzchen zu anzuzeigen.* *Foto: privat*

...im Dienste des Durstes!
Getränke benning seit 1924
Fachgroßhandel aus Tradition

VELTINS
Bauer FRUCHTSÄFTE
SCHINNER Edle Bierspezialitäten Wohl bekomm's
Rudolf-Diesel-Str. 11 - 49479 Ibbenbüren
Tel.: 05451-9417-0 / Fax: 05451-941720
www.benning-getraenke.de / info@benning-getraenke.de

benning's Getränke-Welt
GP Hier lacht der Durst! GetränkeMarkt
Unsere Bierempfehlung
Aktion bis zum 30.06.2011

Schinner Urstoff
20 x 0,5 l
9,99 €
zzgl. Pfand
SCHINNER Edle Bierspezialitäten Wohl bekomm's

Schinner Weißbier
20 x 0,5 l
9,99 €
zzgl. Pfand
Ibbenbüren: Rudolf-Diesel-Straße 11 · Münsterstraße 46
Dörenthe: Münsterstraße 652 · Recke: Hauptstraße 49

Frank Stehling *aus Solingen fährt mit einer Zündapp DB 200 von 1937 die Veteranenrallye. Der 50-Jährige ist zum achten Mal in Ibbenbüren am Start. Die Zündapp DB 200 wurde von 1935 bis 1951 und damit über einen sehr langen Zeitraum gebaut. Sie hatte bei einem Hubraum von exakt 198 ccm eine Leistung von 7 PS bei 4000/min. Die DB200 – auch respektlos Bauernmotorrad genannt – mit ihrem Einzylinder-Zweitakter mit Schlitzsteuerung wird laut Marktbeobachtungsgesellschaft Classic Data zwischen 700 und 5100 Euro gehandelt. Der Name Zündapp kommt übrigens von der 1917 gegründeten „Zünder und Apparatebau Gesellschaft" in Nürnberg. Foto: privat*

Gasthaus König, Rabbke

Wir halten, was der Name verspricht. Bei uns ist der Gast noch König.

Saalbetrieb
Biergarten
Essen auf Rädern
Partyservice
Partyraumvermietung
Festzeltbewirtung

Inh. Ernst Aufderhaar
Raumühlenweg 9
49509 Recke-Espel

Tel.: 05453 8811
Fax: 05453 807197
Mobil: 0171 8302554

Gesamtsieger

1981	Michael Schaper	Osnabrück	D
1982	Johannes Huising	Rolde	NL
1983	Rainer Schepp	Kreuztal	D
1984	Karl Dengler	Teningen	D
1985	Berend Fiets	Vaassen	NL
1986	Heinz Holtwick	Issum	D
1987	Klaus Arth	Bad Wimpfen	D
1988	Siegfried Quenzel	Rheinberg	D
1989	Menno Bakker	Neede	NL
1990	Lothar Rettke	Goch	D
1991	Roland Holdermann	Speyer	D
1992	Hans-Dieter Springer	Bielefeld	D
1993	Eduard Grommas	Hermsdorf	D
1994	Udo Müller	Glindow	D
1995	Lothar Stegmann	Hildesheim	D
1996	Ginus Sloots	Borger	NL
1997	Kurt Krüger	Wenningsen	D
1998	Diederik Nossent	Lochem	NL
1999	Diederik Nossent	Lochem	NL
2000	Dieter Dahlke	Hagen a. T.W.	D
2001	Charles Bok	Haarlem	NL
2002	Hermann Maßmann	Bohmte	D
2003	Wolfgang Frank	Dietersheim	D
2004	Manfred Herzberg	Borgsdorf	D
2005	Bennie Lenting	Doetinchem	NL
2006	Pascal Lenting	Doetinchem	NL
2007	Monika Schenk	Spenge	D
2008	Arndt Ehlers	Braunschweig	D
2009	Rolf Steiner	Lupfig	CH
2010	Horst Kinkelbur	Hille	D

Horst Kinkelbur gewann 30. Veteranenrallye

Mit 1,368 Punkten oder 2,73 Sekunden Abweichung von der Idealzeit hat Horst Kinkelbur aus Hille in Ostwestfalen auf einer NSU, Baujahr 1917, die 30. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye gewonnen. Auf Rang 2 landete Markus Grafe aus Westerkappeln, der eine Wanderer, Baujahr 1918 bewegte. Er hatte lediglich 0,244 Punkte mehr. Bester nichtdeutscher Fahrer war Hans Bernet aus Wängi in der Schweiz auf Rang 3, der eine Allegro Tourenmodell, Baujahr 1928, über die insgesamt 140,4 Kilometer rollen ließ. Davon mussten in drei Prüfungen zusammen 22,9 Kilometer mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit durchfahren werden. Bereits auf Gesamtrang 5 findet sich der erste Ibbenbürener: Ulrich Harte war mit 2,025 Punkten gleichauf mit dem Henk van der Veen (Ruinderwold), musste sich mit seiner Fisker & Nielsen Nimbus L von 1935 aber hinter dem Niederländer einreihen, da van der Veens Terrot Motorette 3 mit Baujahr 1914 älter ist als Hartes Motorrad. Beim Jubiläum war natürlich die Schar der Gratulanten für Horst Kinkelbur auf der Bühne groß und prominent (v.l.): Paul Burghardt, Manfred Rethmann, Hans Schmidt, Rolf Lehmann (alle Automobilclub Ibbenbüren), Gisela Köster (stellv. Landrätin) Thomas Burghardt (ADAC-Vizepräsident), Willi Hof (VFV-Präsident) und Wolf-Otto Weitekamp (Vorsitzender des ADAC Ostwestfalen-Lippe). Foto: Matthias Mausolf

Motorrad-Museum Ibbenbüren

Sie finden hier manche interessante Rarität, deren eingehendes Studium sich lohnt. Über 180 Ausstellungsstücke werden ständig gezeigt und drehen die Zeit um einige Jahrzehnte zurück.
Das Spektrum der ausgestellten Fahrzeuge reicht vom 1882 hergestellten Hochrad bis zum schwersten Motorrad deutscher Fertigung – der Münch Mammut 1200 TTS.

Das Motorrad-Museum ist von **April bis einschließlich Oktober** zu folgenden Zeiten für Sie geöffnet:
Samstag von 14.00 - 18.00 Uhr, Sonn- und Feiertag von 10.00 - 18.00 Uhr
Besichtigungen sind auch außerhalb dieser Zeiten nach Absprache möglich.

Motorrad-Museum Ibbenbüren ♦ R. Stockmann ♦ D-49479 Ibbenbüren ♦ Markweg 26 ♦ Telefon 05451/6454 ♦ E-Mail: stockmannmuseum@yahoo.de

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 12. Juni, nach Brochterbeck

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
1	Kinkelbur, Horst	D	Hille	NSU 2Zyl. V	500	1917
4	Wensink, Lauwerens	NL	Varsseveld	Peugeot	239	1903
7	Petersen, Claus	D	Loxstedt	Neckarsulmer (NSU)	300	1904
10	Koster, Arjan	NL	Midwolda	Neckarsulm	600	1906
11	Beukema, Eye	NL	Smilde	Phänomen	450	1906
13	Dykslag, Fredrik	NL	Laag-Zuthem	Alcyon	500	1908
14	Sloots, Jarno	NL	Borger	Indian Icyl	500	1910
15	Schenk, Walter	D	Spenge	Humber	498	1910
17	Winkenwerder, Heini	D	Nehms	Indian Big Twin	1000	1911
20	Pol-Dykslag, Marianne	NL	Laag Zuthem	Douglas	348	1912
22	Te Kaat, Wim	NL	Silvolde	Douglas R	348	1913
23	Koopmans, Hans	NL	Kortgene	Rover	500	1913
24	Lenting, Cindy	NL	Doetinchem	Douglas	350	1913
25	Overveld, Hans	NL	Halle	Douglas Type B 600	600	1914
26	Pol , Bert	NL	Laag Zuthem	Douglas	348	1914
27	Van der Veen, Henk	NL	Ruinerwold	Terrot Motorette 3	317	1914
28	Brosche, Hubert	D	Bad Segeberg	Douglas V (GB)	350	1914
29	Pol , Willem	NL	Norg	Douglas Modell U	348	1914
32	Blankesteyn, Jan-Otto	NL	Haarlem	Terrot Motorette No. 3	350	1914
33	Lanting, Jaap	NL	Hoogeveen	Royal Enfield Model 150	425	1914
34	Harries, Kurt	D	Syke-Wachendorf	Royal Ruby (Russian)	1000	1917
35	Te Kaat, Niels	NL	Silvolde	P & M	600	1917
36	Bekkenkamp, Chris	NL	Assen	Morgan (Dreirad)	1367	1918
37	Grafe, Markus	D	Westerkappeln	Wanderer	327	1918
38	Luten, Gerard	NL	Akersloot	Rover	500	1919
39	Schmidt, Heinz	D	Much	Harley Davidson 19 F	1000	1919
40	Klenner, Lothar	D	Langenhagen	Wanderer	616	1920
41	Westerhof, Henk	NL	Nieuw-Weerdinge	Automoto BH	175	1920
42	Weißleder, Jens	D	Crimmitschau	Wanderer	600	1920

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
43	Heman, Henk	NL	Warmenhuizen	Cleveland USA	244	1921
44	Nossent, Diederik	NL	Lochem	Royal Enfield Type 180	1000	1921
45	Nielsen, Svend Erik	DK	Storvorde	Sunbeam	492	1921
46	Gorres, Udo	D	Xanten	Wanderer	616	1921
47	Schwertfeger, Wilfried	D	Hannover	Indian Scout	600	1921
48	Derdeyn, Vincent	B	Pessoux	Gillet Courroie	300	1922
51	Kazmierzak, Heinz	B	Bree	BSA Colonial	1000	1923
52	Flap-Westerhof, Grietje	NL	Stadskanaal	Motobecane MB 1	175	1924
53	Dransfeld, Franz	D	Arnsberg	Bleha	170	1924
54	Jänker, Ingolf	D	Langenbernsdorf	NSU 502 T	500	1924
56	De Jong, Jan	NL	Oosterwolde	BSA Typ H	500	1924
57	Bosma, Jaap	NL	Silvolde	Humber Tourist	350	1924
60	Gierschner, Dietrich	D	Velbert	Moto Guzzi „Tipo Sport“	499	1925
61	Buhmann, Ulrich	D	Beverungen	DKW E206	206	1925
62	Bok, Charles	NL	Haarlem	Douglas	350	1925
66	Beukema, Jan	NL	Smilde	Terrot HT	350	1925
67	Wilmet, Jean-Marc	B	Bievre	Gillet Courroie	300	1925
68	Janssen, Peter	D	Oldenburg	Terrot Tourisme	250	1925
69	Christen, Franz	CH	Wettingen	Triumph Typ P	495	1925
70	Gareis, Josef	D	Perleberg	D-Rad R 04	500	1925
71	Massmann, Hermann	D	Bohmte	Harley-Davidson	1000	1925
72	Blake, Kenneth	GB	Poole Dorset	Martinsyde Model B	678	1925
73	Blake, Shirley	GB	Poole Dorset	Cotton Model 29 TT	350	1926
74	Springer, Hans-Dieter	D	Bielefeld	NSU R 251	250	1926
75	Ebel, Ralf	D	Ladeburg	Monet Goyon MC	346	1926
76	van Banning, Paul	NL	Driehuis	Raleigh	250	1926
77	Grönemann, Reinhold	D	Osnabrück	Wanderer Typ H	750	1926
79	Borchardt, Axel	D	Salzatal OT Lieskau	NSU	500	1926
80	Lutze, Rainer	D	Kamenz	Wanderer	198	1926

Jetzt anmelden und dabei sein!

Die ADAC Oldtimer-Pokalserien

- ADAC FIVA Historic Cup
- ADAC FIVA Historic Trophy
- ADAC Classic Revival Pokal für Automobile und Motorräder

Mehr Information unter: www.adac.de/oldtimer oder per Fax (0 89) 76 76 22 27

NSU in Einzelteilen gekauft

Franz Lorenz restauriert nur NSU-Blockmodelle aus Vorkriegszeiten

Franz Lorenz aus Bad Griesbach im Landkreis Passau ist zum ersten Mal Teilnehmer bei der Ibbenbürener Veteranenrallye. Der 54-Jährige geht mit einer NSU 501 T, Baujahr 1929, mit 500 ccm Hubraum und 11 PS an den Start. Bei der NSU wurde nur die Technik überholt, ansonsten ist sie im Originalzustand mit einigen Umbauten aus früherer Zeit.

Seit etwa 20 Jahren beschäftigt sich Lorenz neben seiner Arbeit als Kfz-Meister mit NSU-Motorrädern – ausschließlich mit den Blockmodellen aus der Vorkriegszeit, wie er betont. Die 501 T hat er im vergangenen Herbst in der Nähe von München gekauft. Dort war sie rund elf Jahre, konnte aber vom damaligen Besitzer nicht wirklich gangbar gemacht werden. Die wenigen Fahrversuche endeten immer mit dem Abschleppen durch den Traktor des Nachbarn. Er hat dann das Motorrad teilzerlegt um es wieder neu aufzubauen. Wegen einer Krankheit musste er es verkaufen.

Der Verkäufer erzählte, dass der Vorbesitzer aus dem Raum Traunstein das Motorrad bei Kriegsbeginn im Allgäu in einem Heuschuppen versteckte, damit es nicht für Kriegsdienste hergenommen werden konnte. Etwa 1986 holte er es wieder zurück nach Hause und beauftragte einen Mechaniker, das Motorrad wieder fahrbereit zu machen. Aus Altergründen konnte er selber nicht mehr fahren und verkaufte es.

Bei seiner Ibbenbürener „Jungfernfahrt“ lässt es Lorenz zusammen mit seiner Beifahrerin ruhig angehen: Er startet in der wertungsfreien Klasse 14. ◄

Erst seit wenigen Monaten ist die NSU 501 T wieder fahrbereit. „Wir haben bereits einige schöne Ausfahrten damit gemacht und freuen uns nun auf Ibbenbüren“, schreibt Franz Lorenz.

Auch so kann man ein Motorrad kaufen: In Einzelteilen. Da sich Franz Lorenz seit zwei Jahrzehnten mit NSU-Motorrädern beschäftigt, war der Zusammenbau für ihn kein Problem. *Fotos: privat*

Lehmann
Tief- und Rohrleitungsbau
Kanal-Dichtheitsprüfung
TV-Inspektion
▶ Dichtheitsprüfung
gem. § 61a LWG-NRW
▶ Beratung
▶ Rohrreinigung
▶ Sanierung
Alstedder Grenze 2a · 49477 Ibbenbüren · Mobil 0170/3277447
Telefon 05451/74300 · www.kanalbau-lehmann.de

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 12. Juni, nach Brochterbeck

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
81	Kaiser, Roland	D	Petersberg-Teicha	D-Rad R 09	500	1927
82	Izaks, Sander	NL	Neede	Triumph Model N3	494	1927
83	Schokker, Henk	NL	Neuenhaus	New Imperial	350	1927
84	van Boerdonk, Toon	NL	Tilburg	BSA S27	500	1927
85	Kins, Marvin	D	Münster	D-Rad R 0/5	500	1927
86	Tuchel, Peter	D	Halle (Saale)	Royal Enfield RE 500	500	1927
87	Seegers, Ben	NL	Ooy	BMW R 42	500	1927
88	Auer, Bernd	D	Dortmund	Harley Davidson J	100	1927
89	Töpel, Andreas	D	Münchenbernsdorf	Triumph N	500	1927
90	Schrader, Wolfgang	D	Stendal	Hulla	198	1927
91	Fiedler, Harald	A	Bad Salzuflen	Sunbeam „Longstroke“	492	1927
92	Goedereis, Uwe	D	Löhne	NSU 501 T	500	1927
93	Bruer, Günter	D	Weilmünster	Flottweg III FK	183	1927
94	Denzer, Dieter	D	Bernkastel-Kues	FN Sahara M70	350	1928
96	Kuca, Mirek	D	Recklinghausen	Ariel	557	1928
98	Lommes, Erich	D	Nettetal	NSU 251 T	250	1928
99	Van Eijbergen, Henk	NL	Loenen	Indian Scout 101	600	1928
100	Straßburg, Siegbert	D	Schönow	Terrot LC	175	1928
101	Kunzmann, Jochen	D	Großräschen	DKW E 200	198	1928
102	Genz, Karl-Heinz	D	Lauchhammer	DKW Luxus 200	198	1928
103	Koschig, Reinhardt	D	Lauta	DKW E 250	250	1928
104	Baldus, Rainer	D	Münster	Wanderer K 500	500	1928
105	Trechsel, Joh. Kasper	NL	Emmercompascuum	Auto Moto A14	220	1928
106	Tepper, Sjaak	NL	Hilversum	Terrot	175	1928
108	Wiersma, Jan	NL	Lochem	Stylson	250	1928
109	Hoffmann, Bernhard	D	Viersen	NSU 201 R	200	1928
110	Möhwald, Thomas	D	Neustadt	Triumph K4	250	1927
111	Ehrlicher, Erich	D	Neustadt	Triumph K 6	195	1928

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
112	Jonker, Tonnie	NL	Barsingerhorn	Wanderer K 500	500	1928
113	Helling, Karl	D	Soest	BMW R62	750	1928
114	Ehlers , Werner	D	Braunschweig	D-Rad R 0/6 SW	500	1928
115	Bollmann, Rüdiger	D	Wernigerode	Württembergia D28	350	1928
116	Bosma, Jolanda	NL	Silvolde	Peugeot P107	350	1928
117	Heijink, Jennie	NL	Steenderen	Peugeot P107	350	1928
118	Schirmer, Dietrich	D	Münchenbernsdorf	Ariel E	500	1928
119	Behring, Carsten	D	Braunschweig	BMW R42	494	1928
120	Breuer, Karl-Heinz	D	Langerwehe	DKW E 300	300	1928
121	Caspers, Fabian	D	Struvenhütten	Standard BS	500	1928
122	Gröteke, Günter	D	Grimma	Triumph Nürnberg	500	1928
123	Stockmann, Reinhard	D	Ibbenbüren	Standard	500	1928
124	Meier, Christian	CH	Hunzenschwil	Motosacoche 411 A	500	1929
125	Ringgenberg, Christian	CH	Unterentfelden	Terrot HSSO	350	1929
126	Ringgenberg, Kurt	CH	Unterentfelden	Monet Goyon G Supersport	350	1929
127	Frerichs, Ralf	D	Oldenburg	Victoria KR 35	350	1929
128	Hele, Michael	GB	Waterlooville	Matchless T3	500	1929
129	Hele, Renate	GB	Waterlooville	Monet Goyon Tricycle	250	1929
130	Meyer, Michael	D	Frankfurt	Dresch MS 350	350	1929
132	Härtel, Ulrich	D	Burg	BMW R 16 SW	750	1929
133	Richter, Siegfried	D	Großräschen	Puch	250	1929
134	Bötte, Martin	D	Bad Karlshafen	DKW LS200	200	1929
135	Tepper, Cornelis	NL	Hilversum	Terrot	175	1929
136	Nielsen, Karl Anker	DK	Storvorde	BSA S29	500	1929
137	Bischof, Dirk	D	Friedrichsdorf	NSU 501T	500	1929
138	Bärmann, Lutz	D	Hannover	Excelsior-Brandenburg	200	1929
139	Gawlista, Hans	D	Ahaus	Dresch MA 604	249	1929
141	Pollmüller, Burkhard	D	Gütersloh	NSU 301 T	300	1929

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 12. Juni, nach Brochterbeck

Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
142 Männel, Thomas	D	Wernesgrün	Diamant 350E	350	1929
143 Deuse, Andreas	D	Oranienburg	Württembergia D29	350	1929
144 Jurr, Jan	D	Duisburg	Sarolea 25P	350	1929
145 van Banning, Stephan	NL	Ijmuiden	Sarolea 25 P	350	1929
146 Quenzel, Immo	D	Rheinberg	DKW ZSW 500	490	1929
147 Ehlers , Arndt	D	Braunschweig	D-Rad R 9	500	1929
148 Hoja, Stephan	D	Fürth	Standard BSS 500	500	1929
149 van der Schaaf, Lex	NL	Weener-Tichelwarf	Peugeot P 108 SW	250	1929
150 Mannitz, Peter	D	Zörbig	NSU 501 T	500	1929
151 Ter Heijne, Christian	NL	Doetinchem	Ardie TM	500	1929
152 Niekerke, Herbert	D	Bad Iburg	BMW R 52	500	1929
153 Stryck, Erwin	D	Drübeck	NSU Sport RE	250	1929
154 Kutzek, Andreas	D	Hannover	NSU 301 T	300	1929
155 Rasch, Holger	D	Loxstedt	Hulla	300	1929
156 Andersen, Fleming Holm	DK	Haderslev	BSA	557	1919
157 Andersen, Else Holm	DK	Haderslev	BSA	350	1930
158 Grafe, Karsten	D	Westerkappeln	NSU 301 TS	300	1930
159 Krispin, Bernd	D	Bernau	Terrot HTS	350	1930
160 Terlinden, Willi	D	Krefeld	Imperia Berggeist SW	600	1930
161 Carter, Martin	GB	Amberley	BSA Sloper	557	1930
162 Bischof, Arne	D	Friedrichsdorf	Imperia 500 H	500	1930
163 Auer, Elisabeth	D	Dortmund	Ardie Silberfuchs	200	1930
164 Knipp, Manfred	D	Netphen	Zündapp	300	1930
165 Krenz, Ringo	D	Gera	Standard BT	500	1930
166 de Belder, Raoul	B	St.Kat.Waver	Dresch	500	1930
167 Pollmüller, Dennis	D	Gütersloh	Ardie	500	1930
168 Fatteicher, Werner	D	Münchenbernsdorf	DKW Luxus	500	1930
169 Müller, Eberhard	D	Buchen-Götzingen	Terrot OSC	250	1930
170 Hornig, Dr. Knut	D	Ladbergen	Terrot HST	350	1930
171 Krone, Helmut	D	Stemwede	Ardie	495	1930
172 Bekkenkamp, Erwin	NL	Assen	P&M/Panther	250	1930
173 Jörgensen, Per Alvin	DK	Christiansfeld	Triumph NJ	549	1931
174 Andersen, Kurt Albin	DK	Kolding	Triumph NSD	550	1928
175 Carlsen, Peter Torben	DK	Kolding	Nimbus	748	1925
176 Bez, Walter	D	Osnabrück	Standard BS 500	500	1929
177 Overesch, Anne	D	Osnabrück	Triumph SK 200	200	1931
178 Vollmann, Gabriele	D	Nordstrand	Mars	198	1931
179 Perot, Jean	B	Bouffioux	Sarolea 31 S	500	1931
180 Frank, Harald	D	Vechelde	D-Rad R 11	500	1931
181 Elpel, Andrè	D	Wernigerode	Ardie Jubiläumsmodell	500	1931
182 Schenk, Monika	D	Spenge	BMW R 2	198	1931
183 Snyders, Joachim	D	Itterbeck	DKW Block 200	198	1931
184 Schultz, Hans-Jürgen	D	Eppenrod	DKW Block 200	190	1931
185 Fischer, Ruedi	CH	Staufen	Condor Populare	350	1931
186 Stehle, Albert	D	Castrop-Rouxel	BMW R60/2 ADAC-Strassen	600	1962
187 Hill, Hans-Jürgen	D	Burg	BSA „Blue Star“	500	1932
188 Reese, Uwe-Michael	D	Dorsten-Lembeck	BSA Blue Star	499	1932
190 Wiese, Erich	D	Rödental	Motobecane F	250	1932
191 Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	D-Rad R 20	200	1932
192 Schulte, Marc	D	Alpen	Standard Feuergeist	196	1932
193 Steiner, Rolf	CH	Lupfig	Moser OHV Luxe	500	1933
194 Reisner, Achim	D	Bielefeld	Zündapp K800	800	1933
195 Jouniaux, Daniel	B	Doische	FN M90 Side-Car	500	1933
196 Helling, Patrick	D	Soest	BMW R 11	750	1933
197 Te Kaat, Swen	NL	Silvolde	BMW R4	400	1934
198 Frisch, Matthias	D	Kirchhundem	NSU 601 T	600	1934
199 Hoekstra, Minne	NL	Oude Pekela	Harley Davidson Gesp.	1200	1934

Matchless *ist eine von vielen Motorradmarken, die aus Fahrradfabriken entstanden. Neun Jahre nach der Unternehmensgründung baute Henry Collier in Plumstead bei London das erste Motorrad, das aber mehr ein Fahrrad mit Hilfsmotor war, sich gleichwohl aber für den frühen Motorsport seiner beiden Söhne eignete. Michael Hele aus Waterlooville in der südenglischen Grafschaft Hampshire bringt diese Matchless T3, Baujahr 1929, mit nach Ibbenbüren. Das Motorrad hat einen 500-ccm-Einzylindermotor. Der 61-jährige Michael Hele war 2010 erstmals in Ibbenbüren. Bereits bei der Mittagsrast auf dem Neumarkt stellte er beeindruckt fest, dass er ein solch großes Veteranentreffen noch nie erlebt hatte. Dabei kommt der Mann durchaus herum. Auf dem Weg ins Münsterland besucht er 2011 die Rallye Sars Poteries im Norden Frankreichs. Seine Frau Renate – im Vorjahr noch Beifahrerin – startet diesmal mit einem Monet Goyon Tricycle, ebenfalls aus dem Jahr 1929. Foto: privat*

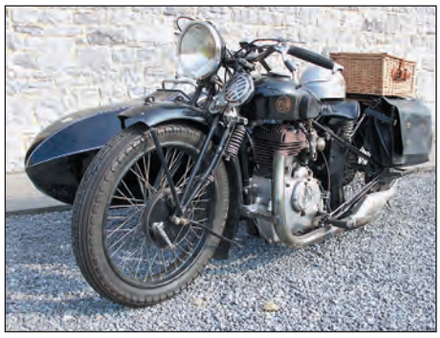
Fünf Freunde aus Belgien

Hermann Brüning hilft Sprachprobleme zu überwinden

Gillet Courroie 300 Sport von 1925.

Oldtimer-Begeisterung kennt keine Grenzen, ja mehr noch, sie hilft, Grenzen aufzuheben.
Ein ganz tolles Beispiel ist die Geschichte von belgischen Veteranenfreunden, die natürlich längst von der Ibbenbürener Veteranenrallye gehört hatten. Da wollten Sie auch mal hin, wenn nur die Sprachprobleme nicht wären... Die fünf kommen nämlich aus der Wallonischen Region unseres westlichen Nachbarlandes, sprechen also französisch.

Bereits im August 2010 erreichte den AMC eine Mail aus Belgien. „Ein Freund aus Belgien möchte gern teilnehmen am Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Treffen 2011“, schrieb Pierre Delhasse, „er spricht kein Deutsch aber braucht viele Informationen.“ Leider spricht beim Ibbenbürener Club niemand so richtig französisch. Also gaben wir dem Belgier die Email-Adresse von Pascal Boucoulat, einem rührigen, liebenswerten Journalisten aus dem Rhonetal, der 2010 zum dritten Mal in Ibbenbüren zu Gast war und in der größten französischen Oldtimerzeitschrift „La Vie de la Moto“ einen dreiseitigen Bericht über das Internationale Veteranentreffen am Teutoburger Wald veröffentlicht hatte. Mit diesem Bericht konnten sich die wallonischen Motorradfreunde um Jean-Marc Wilmet schon mal ein Bild machen, was sie im Kreise von weit über 350 netten Veteranenfreunden erwartet.



FN M90, Baujahr 1933.

Dann im Oktober eine neue Mail, diesmal von Hermann Brüning aus Butjadingen im Norden Niedersachsens: „Ich habe die Anfrage eines belgischen Motorrad-Oldtimer-Clubs aus den Ardennen erhalten, der mit zahlreichen Mitgliedern im kommenden Jahr an Pfingsten an Ihrer Veranstaltung teilnehmen möchte.“ Das kommt uns doch irgendwie bekannt vor...

Seitdem läuft die Kommunikation von Ibbenbüren über Butjadingen nach Bievre in Belgien und auf dem gleichen Wege zurück. Im März kamen dann die Nennungen per Post und Fotos per Email für unser Oldtimer-Magazin. Jean-Marc Wilmet (45) ist Organisator der Tour ins Münsterland. Früher fuhr er jahrelang alle möglichen Rallyes auf modernen Fahrzeugen, dann hat er Spaß an den alten Maschinen gefunden. Seit nunmehr zwölf Jahren widmet der 45-Jährige einen Teil seiner Freizeit den alten Motorrädern. Wilmet fährt eine Gillet Courroie 300, Baujahr 1925, mit Keilriemenantrieb, die er selbst restauriert hat.

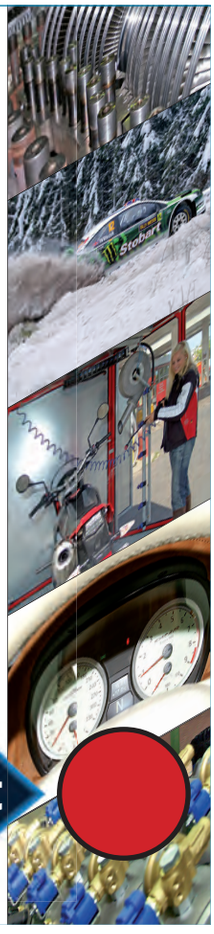
Daniel Jouniaux ist der Zweite im Bunde. Der 61-Jährige war jahrelang

Sarolea 31 S, Baujahr 1931.

Rennfahrer für Ducati und begeisterte sich dann für Oldie-Rennen. Er war Dreher von Beruf, und 2010 hat er eine Rallye in Korsika absolviert. Bei der Tour de France für historische Motorräder legte er 4200 km in drei Wochen zurück. Der Seitenwagen seiner FN M90 von 1933 ist der Stammplatz seiner Frau, die Daniel

Gillet Courroie 350,Baujahr 1922.

Pressebüro
gm-press
gregor mausolf
Pressemitteilungen
Geschäftsberichte
Wirtschaftsreportagen
Internet-Texte
Broschüren
Kundenzeitschriften
Festhefte/Programmhefte
Newsletter
Reden
Gebrauchsanweisungen
Wir bringen komplexe Sachverhalte auf den Punkt
www.gm-press.de
02571/577427 ♦ info@gm-press.de



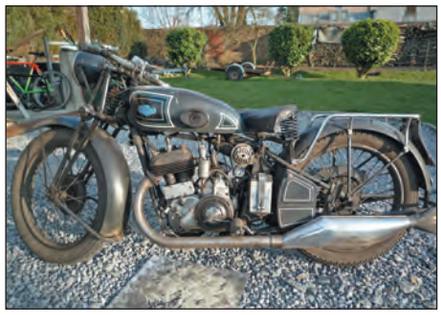
Fünf Freunde mit weiblicher Begleitung (v.l.): Vincent Derdeyn, Daniel Jouniaux, Madame Jouniaux, Jean-Marc Wilmet, Madame Perot und Jean Perot sowie im Vordergrund Luc Bodson. Fotos: privat

auf allen Touren – also auch nach Ibbenbüren – begleitet.

Jean Perot (70) ist ebenfalls Dreher. Für seine Freunde hat er viele Teile nachgefertigt und auch so die Freude an den „Alten“ entdeckt. Perot bringt in Ibbenbüren eine seltene Sarolea 31 S, Baujahr 1931, mit 500 ccm Hubraum an den Start.

Seit seinem 17. Lebensjahr ist der heute 38-jährige Vincent Derdeyn von der belgischen Motorradmarke Gillet begeistert. Er ist Organisator der Gillet-Rallye in Belgien. Selbstverständlich fährt er auch in Ibbenbüren seine Lieblingsmarke: Eine unrestaurierte Gillet Courroie 350 mit Keilriemenantrieb von 1922.

Bleibt noch Luc Bodson (64). Obwohl er Zweitälteste in der Gruppe ist, hat er erst vor kurzem seine Begeisterung für alte Motorräder entdeckt. Auch Bodson fährt eine Gillet: 400 ccm Hubraum, seitengesteuert, Baujahr 1937.



Gillet 400, Baujahr 1937.

Und dann ist da ja noch Hermann Brüning. Auch er war noch nie in Ibbenbüren am Start, wird aber zu Pfingsten als Dolmetscher für seine belgischen Freunde ins Münsterland kommen. Aktiv an den Ausfahrten teilnehmen wird er gar nicht, da er schwerbehindert ist. „Natürlich würde ich in diesem Fall gerne meine 1959-er Capriolo mitbringen, um auch meine Verbundenheit mit historischen Zweirädern zu belegen“, schreibt er uns. Das Fahrzeug hat einen Königswellen-Viertakter mit Taumelscheiben-Steuerung und ist sehr, sehr selten in Deutschland. „Ich habe sie mit 4000 km gebraucht gekauft, als ich anfing zu studieren – und bis heute war sie noch nie abgemeldet“, erklärt Brüning stolz. ◄

INDIVIDUELLE MÖBEL
& RAUMGESTALTUNG

Wir bieten Beratung & Planung, Fertigung & Montage für Ihre Einrichtung aus einer Hand.
Vereinbaren Sie einen Termin bei sich zu Hause oder holen Sie sich Anregungen in unserer Ausstellung!

HASSELS DESIGN Am Eggenkamp 49 48268 Greven

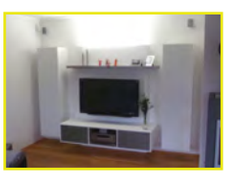
HASSELS
DESIGN

MÖBEL & RAUMGESTALTUNG

- Küchen
- TV- & Hifi-Möbel
- Objektmöbel
- Badmöbel
- Einbauschränke
- Gleittüren
- ..und vieles mehr!

MÖBILITÄT

- Möbel für mehr Komfort
- altersgerechte Möblierung
- barrierefreie Planung & Umsetzung



KLAUS HASSELS | INDIVIDUELLE MÖBEL & RAUMGESTALTUNG
Am Eggenkamp 49 | 48268 Greven | Fon 02571 6922 | Fax 52579
www.hassels-design.de | info@hassels-design.de

Royal Ruby *war vor dem Krieg eine der bedeutendsten Motorradmarken Englands. Kunde war auch die russische Armee, wobei die Motorräder mit dem Zusatz »Russian« auch regulär bestellt werden konnten. Sie hatten unter anderem Packtaschen und Spritzschutzfänger sowie einen Kettenantrieb. Kurt Harries aus Syke bei Bremen fährt mit diesem Gespann von 1917. Es hat einen JAP-Motor mit einem Hubraum von 1000 ccm, der aber nur eine Leistung von 8 HP entwickelte. Dennoch konnte damit eine Höchstgeschwindigkeit von rund 70 km/h erzielt werden. Das Motorrad wurde 1999 restauriert. Bis es in neuem Glanz erstrahlte, vergingen fünf Jahre. Den aktuellen Marktwert schätzt Harries auf 26 000 Euro.* *Foto: privat*

Unsere Räumlichkeiten
- Upkammer für 15 Personen
- Gastraum für 30 Personen
- Saal für 80 Personen

Hotelzimmer
- 3 Einzelzimmer
- 3 Doppelzimmer
- 2 Ferienwohnungen
- SAT-TV, Internet
- Frühstücksbuffet

Poststraße 12 • 49477 Ibbenbüren • Tel. 0 54 51/25 38
www.gasthofkunze.de • info@gasthofkunze.de

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 12. Juni, nach Brochterbeck

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
200	Quenzel, Siegfried	D	Rheinberg	DKW SB 500	490	1935
201	Ehspanner, Jürgen	D	Bad Karlshafen	Triumph RL30	198	1934
202	Schulte, Günter	D	Wildeshausen	BMW R 11	750	1934
203	Zilse, Gerrit	D	Duisburg	Express 98 SL	98	1934
204	Deumer, Egbert	D	Münchenbernsdorf	Victoria Bergmeister KR6	600	1934
205	Jurr, Joachim	D	Gelsenkirchen	NSU 601 TS	600	1934
207	Bosma, Erik	NL	Silvolde	Terrot RL	500	1934
208	Bacher, Josef	D	Schauenburg	NSU 501 OSL	498	1935
209	Düffel, Norbert	D	Münster	Nimbus II Luksus	750	1935
210	Jäger, Kay	D	Münster	DKW SB 200	192	1935
211	Harte, Ulrich	D	Ibbenbüren	Fisker&Nielsen Nimbus L	746	1935
212	Seinecke, Joachim	D	Lienen	DKW SB 200	190	1935
213	Geppert, Gerhard	D	Witten	BMW R 12	750	1935
214	Goossens, Alex	NL	Steenderen	Nimbus	750	1935
215	Fröbe, Manfred	D	Elsterwerda	Zündapp Derby 200	200	1935
216	Quenzel, Anja	D	Rheinberg	DKW SB 350	345	1935
217	Lohse, Stephan	D	Dornitz	Victoria KR 20 ZBL	200	1935
218	Voß, Anton	D	Darfeld	NSU TS 601	598	1935
219	Krüger, Kurt	D	Wennigsen	Indian	1200	1935
220	Groth, Heinz	D	Gera	Standard	350	1935
221	Bouws, Bill	NL	Oosterhesselen	Triumph	550	1935
222	Hilti, Hansjörg	CH	Arnegg	FN M86 Supersport	500	1935
223	Kasper, Jan-Peter	D	Gera	DKW SB 200	200	1936
224	Schubert, Karl-Heinz	D	Bismark	Wanderer SP 1	98	1936
225	Siebenberg, Gert	D	Bremerhaven	BMW R 2	198	1936
226	Achtien, Anne	NL	Bontebok	Harley Davidson R 3	750	1936
227	Lode, Bernhard	D	Lindenau	NSU 201 OSL	198	1936
228	Jorde, Werner	D	Hamburg	Zündapp DB 200	200	1936
229	Windhorst, Gerd	D	Goldenstedt	Zündapp K 800	800	1936
230	Albers, Ignatz	D	Lingen	DKW SB 200	190	1936
231	Hoja, Udo	D	Schwentinental	BSA	750	1936
232	Petzold, Sebastian	D	Wertheim	Horex T6 SW	600	1936
234	Buhmann, Gabriele	D	Beverungen	Victoria KR20	197	1937
235	Adam, Klaus	D	Liederbach	Wanderer SP 1	98	1937
236	Bez, Siegfried	D	Osnabrück	Standard BS 500	500	1928
237	Bez, Karla	D	Osnabrück	DKW KS 200	200	1937
238	Fiedler, Astrid	A	Köln	Presto	98	1937
239	Fiedler, Frank	A	Jockgrim	DKW SB 200	190	1937
240	Bender, Manfred	D	Frankfurt	Horex S 35	342	1937
241	Bodson, Luc	B	Framont	Gillet	400	1937
242	Adam, Harald	D	Rösrath	Victoria KR20EN	198	1937
243	Baerwald, Christopher	D	Zörbig	DKW KS 200	198	1937
244	Fauth, Christian	D	Gronau	Fisker&Nielsen Nimbus2	748	1937
245	Fauth, Maike	D	Gronau	NSU ZDB 201	200	1937
246	Schräder, Georg	D	Ibb.-Laggenbeck	Standard Rekord	200	1937
247	Seidel, Jürgen	D	Staitz	NSU OSL 201	198	1937
248	Van der Veen, Femmy	NL	Ruinerwold	Puch S 4	250	1938
249	Schiffner, Stefan	D	Königsbronn	Standard Feuergeist	250	1938
250	Otten, Norbert	D	Nettetal	DKW NZ	350	1938
252	Jung, Rüdiger	D	Tettau	Triumph B 200	198	1938
253	Konschak, Fritz	D	Puschwitz	BMW R 61	600	1938
254	Sanders, Mans	NL	Nieuw-Buinen	TWN B254 F	247	1938
255	Schröder, Tonnie	NL	Winterswijk	Dürkopp	98	1938
256	Dickenberger, Claudia	D	Friedberg	BMW R 12	750	1938
257	Linz, Wilhelm	D	Wesel	NSU ZDB 200	200	1938
258	Sieveke, Sabrina	D	Goldenstedt-Lutten	Göricke	98	1938
259	Rietze, Roberto	D	Wünschendorf	Victoria KR 25 S	247	1938
260	Janssen, Meike	D	Oldenburg	Wanderer SP1	98	1938

Alle 30 *bisherigen Ibbenbürener Veteranen-Rallyes hat diese nette Männerrunde miterlebt. Berend Fiets, Immo Quenzel, Bart Roes, Christian Fauth, Siegfried Quenzel, Harald Fiedler, Henk van der Veen, Anton Voß und Heinz Abhau (v.l.) waren bereits bei der Premierenveranstaltung im August 1981 dabei und haben seitdem „Ihrer" Veteranenrallye ununterbrochen die Treue gehalten. Alle neun Veteranenfreunde bekamen bei der 30. Jubiläumsrallye als kleines Dankeschön das symbolische H-Kennzeichen IBB-VR1H – eine Rarität, von der es nur 15 Exemplare gibt. Die anderen sechs haben sich die Macher der Veteranenrallye übrigens selbst geschenkt. Als Erinnerung an ein tolles Jubiläum bei strahlendem Sonnenschein. Für Bart Roes, den sympathischen Holländer aus Silvolde, war die 30. Veranstaltung leider seine letzte Ibbenbürener Rallye. Er erlag am 20. August 2010 mit nur 64 Jahren einem Krebsleiden. Dass auf der Todesanzeige ein Foto von Bart Roes auf seiner Douglas abgebildet war, zeigt seine tiefe Verbundenheit mit dem Oldtimersport und damit auch mit Ibbenbüren.* *Foto: Matthias Mausolf*

Ein Ausflug, der sich lohnt!

Ein Stückchen gute alte Zeit im Schatten der evangelischen Kirche.

Eine gelungene Kombination aus gutem Restaurant und gemütlicher Kneipe lädt zum Besuch ein.

Reichhaltige Speisekarte mit vielen jahreszeitlichen Spezialitäten.

Unsere besondere Empfehlung:
schmackhafte Fischgerichte!

Das Haus bietet Platz für 80 Personen, Gesellschaftszimmer für 20 Personen.

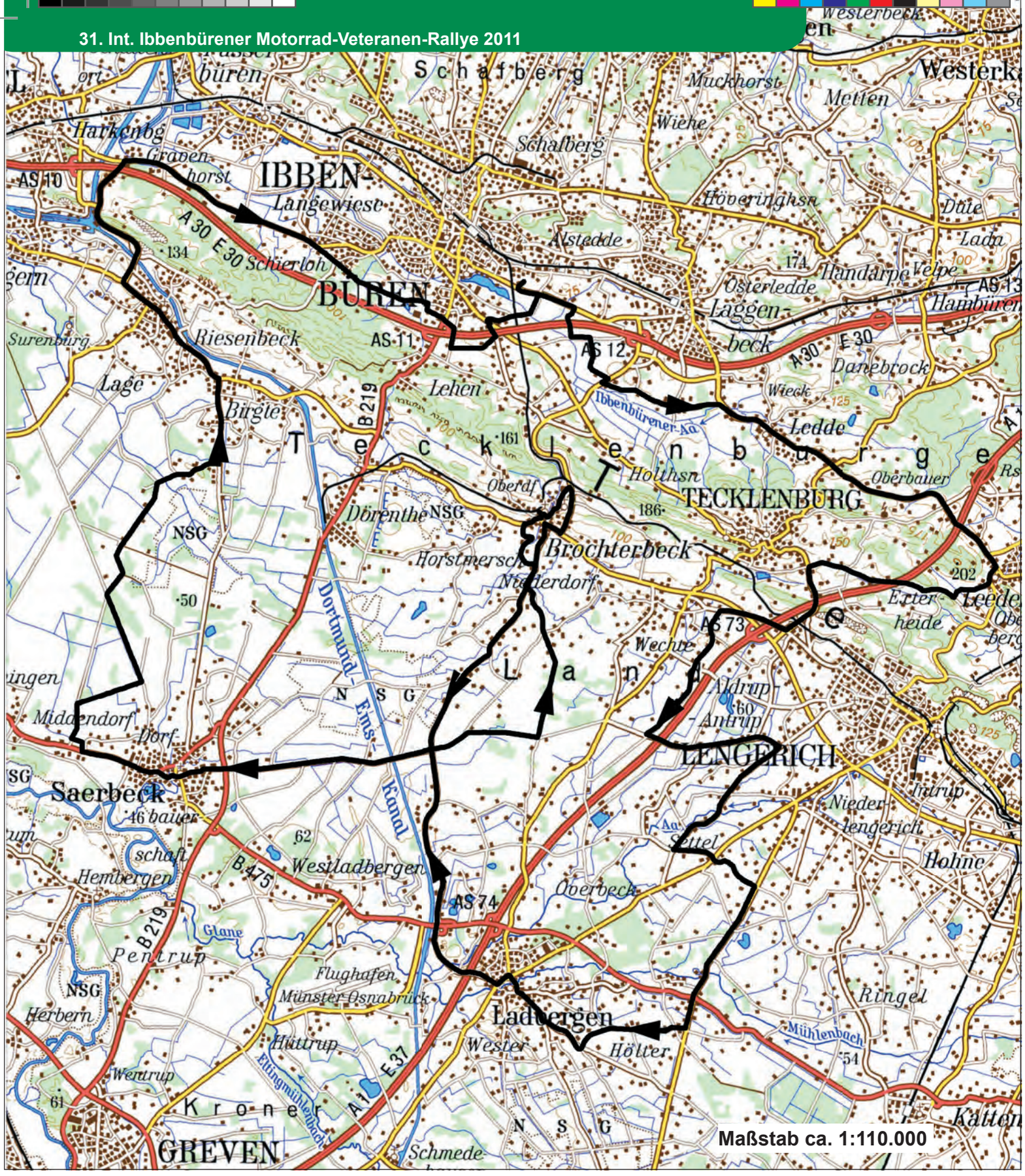
Für alle Festlichkeiten wie Konfirmation, Hochzeit, Taufe, Geburtstage, Jubiläum und ...

Fragen Sie uns, wir beraten Sie gern.
Unsere Küche ist geöffnet von 11.30 - 14.30 Uhr von 17.00 - 22.30 Uhr
Sie finden uns im Internet: www.Kneipe-am-Kirchplatz.de

Kneipe am Kirchplatz

Das Lokal mit der guten Küche

Kanalstraße 3 · 49477 Ibbenbüren
Tel. 0 54 51/ 7 33 57
Fax 0 54 51/ 4 95 66



Brochterbeck *ist das Ziel der Großen Ausfahrt am Pfingstsonntag. Der Zeitplan sieht vor, dass das erste Fahrzeug um 11.34 Uhr im Golddorf eintrifft. Bei Veteranen-Motorrädern sind allerdings Abweichungen möglich. Zuvor wird um 10.30 Uhr der Ortsrand von Tecklenburg erreicht und um 11.08 Uhr Ladbergen passiert. Nach der Mittagsrast begeben sich die Motorräder ab 13.04 Uhr wieder auf den Rückweg. Wer in Wertung fährt, kommt nach einer ganz kurzen Schleife oberhalb der Bruder-Klaus-Schule an und muss hier zeigen, dass er seinen Oldtimer innerhalb von 10 Sekunden starten kann. Klappt's nicht, gibt's Strafpunkte. Von da geht es über Saerbeck (ab 13.24 Uhr) und Riesenbeck (13.50 Uhr) traditionell zum Motorradmuseum Ibbenbüren. Hier ist ab 14.12 Uhr eine halbstündige Pause vorgesehen, nach der die Fahrer das Stadion Ost wieder ab 14.46 Uhr erreichen. Insgesamt müssen die Oldtimer an diesem Tag eine Strecke von 99,7 Kilometer absolvieren. Zwischen dem ersten und dem letzten Fahrzeug liegt ein Zeitraum von zuletzt mehr als zwei Stunden.*

Karte: Geobasisdaten des Landes NRW © Geobasis NRW 2011

Mittagsrast im Golddorf

Brochterbeck und Freibad Laggenbeck sind diesmal die Ziele

Willkommen im Golddorf Brochterbeck. Hier ist mitten im Ortskern die Mittagsrast der diesjährigen Großen Ausfahrt am Pfingstsonntag. Seit 1999 darf sich der attraktive Ortsteil der ehemaligen Kreisstadt Tecklenburg offiziell Golddorf nennen. Damals wurde aktenkundig gemacht, dass das 850 Jahre alte Brochterbeck das schönste Dorf im ganzen Kreis Steinfurt ist. Und der hat immerhin 24 Städte und Gemeinden – die meisten von ihnen gliedern sich in mehrere Dörfer. So gehören allein zu Ibbenbüren als zweitgrößter Stadt im Kreis sechs Dörfer.

Mittelpunkt von Brochterbeck ist der Mühlenteich. Liebevoll angelegt, umgeben von Wegen, die zum Flanieren und auch zum Ausruhen auf einer der zahlreichen Parkbänke einladen. Mit einem urgemütlichen Fachwerk-Ensemble. Im Teich selbst ist eine Besonderheit, die man weit und breit kein zweites Mal findet: Eine versenkbare Bühne. Sie kann mit Muskelkraft über die Wasseroberfläche gehoben werden. In der Weihnachtszeit zum Beispiel findet hier eine große Krippe ihren Platz, die abends angestrahlt wird. In der warmen Jahreszeit spielt mitten im See so manche Band.

Ein Motor des Dorflebens ist sicherlich die Interessengemeinschaft (IG) Brochterbeck, der anders als in vielen Werbegemeinschaften nicht nur Unternehmer, sondern auch Vereine und Privatpersonen angehören. IG-Vorsitzender Heinz Lienkamp war entsprechend auch sofort begeistert, als ihm IG- und AMC-Mitglied Markus Hoffmann vorschlug, 2011 die Veteranenrallye in den 3000-Einwohner-Ort zu holen. Gemäß dem Motto „Gemeinsam sind wir stark“ hat die IG in Brochterbeck viele Dinge wie Frühjahrsschau, Dorfkirmes, Herbstschau und Nikolausmarkt initiiert. Erlöse der Aktivitäten dort fließen wieder in die Dorfentwicklung.

Ein Postkartenmotiv: Klaus Hassels mit seiner Terrot HT 350 vor der wunderschön restaurierten alten Post und im Hintergrund die katholische Kirche St. Peter und Paul im Ortskern von Brochterbeck. Foto: Matthias Mausolf

Brochterbeck empfiehlt sich auch als Ausgangspunkt für Touren, sei es zu Fuß über den Hermannsweg oder über den „Fledermauspfad“. Wie wär’s mit Nordic Walking auf ausgeschilderten Strecken oder einer Tour mit dem Fahrrad ins platte Münsterland? Vorab bietet sich vom Kleeberg aus ein fantastischer Blick in die Tiefebene, der bei klarem Wetter bis nach Münster reicht.

Die Veteranen sind gern am Freibad Laggenbeck mit seinem hohen Baumbestand zu Gast. Foto: Gregor Mausolf

Freikarten fürs Freibad

Gute Ziele steuert man gerne häufiger an. Und so liegt das Freibad Laggenbeck nach nur einem Jahr Pause erneut auf der Route der sogenannten Einstellfahrt am Samstag vor Pfingsten. Hier pausieren die Veteranen ab etwa 11.15 Uhr für jeweils eine halbe Stunde. Die Fahrer „erholen“ sich bei einer Tasse Kaffee von den ersten 27,5 Kilometern, bevor es dann weiter zum Mittagessen auf dem Ibbenbürener Neumarkt geht.

Die Teilnehmer der Veteranenrallye können mit ihren Familien das Freibad schon vorher besuchen. Mit der Nennbestätigung wurden Freikarten verschickt, die bis einschließlich Montag, 13. Juni, gültig sind. Das Bad ist montags bis freitags von 13 bis 20 Uhr sowie samstags, sonntags und an Feiertagen von 11 bis 20 Uhr geöffnet.

Betrieben wird das 1937/1938 gebaute Freibad seit 1999 von dem rund 1.000 Mitglieder starken Förderverein Freibad Laggenbeck e.V., der es nach und nach renovierte. So wurden allein seit 2007 das Nichtschwimmerbecken fertiggestellt, ein Wasserfall und ein Drei-Meter-Sprungturm gebaut und ein zweites Beachvolleyballfeld errichtet. 2009 folgte die Teilsanierung der Gebäude, und im vergangenen Jahr nahmen viele fleißige Helfer den Neubau der sanitären Anlagen in Angriff. So präsentiert sich das Bad wie viele der historischen Motorräder: Schon mehr als 70 Jahre alt und doch wie aus dem Ei gepellt.

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 12. Juni, nach Brochterbeck

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
261	Voß, Tanja	D	Darfeld	Horex SB 35	350	1938
262	Voß, Nina	D	Billerbeck	NSU OSL 250	248	1938
263	Niekerke, Brigitte	D	Bad Iburg	NSU ZDB 201	198	1938
264	Brunzel, Franz	D	Leipzig	BMW R 66 Gesp.	600	1938
265	Steffens, Georg	D	Arzfeld	Hercules-Jap	200	1928
266	Büsch, Erwin	D	Arzfeld	Wanderer	98	1938
267	Busch, Oskar	D	Köln	Moto Guzzi P.E.S.	238	1938
268	Brüser, Jörg	D	Bernkastel-Kues	Victoria V 99 A	98	1939
269	Berger, Rolf	D	Bad Karlshafen	Moto Guzzi Egretta	247	1939
270	Siebe , Hermann	D	Westerkappeln	Nimbus	746	1939
271	Rückl, Bernd	D	Münster	BMW R 23	250	1939
272	Kasper, Margit	D	Gera	Victoria KR 15 N	150	1939
273	Stegmann, Hans-Lothar	D	Hildesheim	BMW R23	250	1939
274	Otten, Yannick	D	Nettetal	DKW NZ	350	1939
275	Brauer, Siegfried	D	Sindelfingen	DKW	343	1939
276	Siebenberg, Stefanie	D	Rottenburg	Miele K 20	98	1939
277	Siebenberg, Willi	D	Bad Karlshafen	BMW R 35	340	1939
278	Posthumus, Freek	NL	Vijfhuizen	Wanderer(DKW-Motor)	98	1939
279	Polansky, Andreas	D	Lauchhammer-Ost	Urania	98	1939
280	Fiedler, Karin	D	Bad Salzuflen	Bauer B100 Sachs	98	1939
281	Brandt, Konrad	D	Gera	Phänomen Ahoi	125	1939
282	Schulte, Sabine	D	Alpen	DKW NZ	245	1939
283	Behrendt, Heinz	D	Ibbenbüren	Miele-Damenrad	98	1938
284	Knapp, Paul	D	Ibbenbüren	Phänomen	98	1939
285	Deumer, Marina	D	Münchenbernsdorf	Victoria KR15 N	150	1939
286	Gruner, Franz	D	Niederpöllnitz	Sachs Möve „Flug“	98	1939
287	Goodman, Vernon	GB	Bournemouth Dorset	BSA S30 „Sloper“	500	1930
288	Goodman, Martin	GB	Bournemouth Dorset	Triumph Tiger 100	500	1939
289	Jurr, Felix	D	Gelsenkirchen	NSU Quick	98	1939
290	Schramm, Christian	D	Duisburg	Nimbus Spezial	750	1939
291	Scholz, Thomas	D	Benzingerode	BMW R71 m.Royal-SW	750	1939
292	Schirmer, Christa	D	Münchenbernsdorf	Express/Sachs	98	1939
293	Redmer, Armin	D	Hattingen	AWD T600	600	1939
294	Janßen , Maarten	D	Xanten	NSU	500	1939
295	Tepper, Harry	NL	Coevorden	Triumph T 100	500	1939
296	Tepper, Margot	NL	Coevorden	Triumph T 100	500	1939
297	Hammes, Otto	D	Ellscheid	DKW NZ Gesp.	350	1939
298	Roths, Dr. Klaus	D	Ahaus	Ural M72	750	1940
299	Zawadzki, Harald	D	Hagen	Tornax K 125	123	1941
300	Brönstrup, Olaf	D	Ibbenbüren	BMW R-75 W-Gespann	750	1944
301	Bruns, Margarete	D	Visbek	Zündapp KS 750	750	1944
302	Hoppe, Manfred	D	Ibbenbüren	Miele 98	98	1950
303	Heseler, Klaus	D	Düsseldorf	NSU OSL 251	250	1950
304	Lierhaus, Jürgen	D	Gelsenkirchen	Ardie B 251	250	1951
305	Kleinlanghorst, Dirk	D	Herford	NSU Lambretta	125	1952
306	Adler, Claudia	D	Dortmund	Triumph Cornet	197	1954
307	Pfannkuche, Marko	D	Trendelburg	BMW R25/3	250	1954
308	Steer, Hans-Wilhelm	D	Böhme	DKW RT 175 GS	174	1955
309	Dransfeld, Alexander	D	Arnsberg	Vespa 150 VL3T	150	1956
310	Adler, Bernd	D	Dortmund	AJS 18 Statesman	500	1962
311	Bikar, Reinhold	D	Lübbenau	Jawa 354/06	350	1963
312	Starke, Bert	D	Münchenbernsdorf	IWL Troll 1	143	1964
313	Harms, Peter	D	Schenefeld	Honda CB72	250	1965
314	Magnus, Dirk	D	Emsdetten	Simson Star	50	1974
315	Prieditis, Egils	D	Grefrath	Harley Davidson	1200	1976
316	Lanwehr, Michael	D	Witten	Yamaha XS 400	400	1979
317	Quenzel, Tristan	D	Rheinberg	DKW RT 100 Sport	98	1936
318	Grafe, Christina	D	Westerkappeln	Miele K20	98	1939

	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
319	Reichard, Axel	D	Schalksmühle	Express K 100	98	1939
320	Lukasik, C.Christin	D	Wernigerode	Simson SR4-2	50	1969
350	Fiets, Hermann	NL	Vaassen	Sunbeam	500	1923
351	Kußmann, Bernd	D	Großbettlingen	FN M67B	500	1928
352	Osenbrüg, Thomas	D	Hamburg	Standard AT 500	500	1927
353	Klimpel, Hermann	D	Bernstadt a. d. Eigen	BMW R35	340	1937
354	Fiets, Berend	NL	Vaassen	Raleigh	350	1923
355	Schiffner, Hans-Jürgen	D	Königsbronn	Imperia 500 H	500	1928
356	Heisterkamp, Theo	D	Kirchhellen	Triumph STM 500	500	1934
357	Küper, Uwe	D	Kirchhellen	Standard BS	498	1929
358	Fiets jr., Berend	NL	Emst	OK Supreme	250	1935
359	Hein , Oliver	D	Oberursel	NSU 501 Sport	500	1928
360	John, Michael	D	Vellmar	Imperia	500	1930
361	Ingenfeld, Bernd	D	Bocholt	Triumph Noris 200	198	1933
362	Kampshoff, Reimund	D	Bocholt	Victoria V98 L	98	1935
363	Petersen, Hanne C.	DK	Gram	Nimbus	750	1937
364	Petersen, Christian B.	DK	Gram	TriumphBD ‚Stachelschwein‘	500	1934
365	Baeklev, Preben	DK	Ringe	Nimbus	750	1937
366	Hassels, Klaus	D	Greven	Terrot HT 350	350	1925
367	Woodward, Ken	GB	King Stag, Dorset	Scott Squirrel	500	1927
368	Butterbrodt, Werner	D	Garbsen	Indian Big Chief	1200	1929
369	Welzel, Thomas	D	Bad Honnef	Sunbeam	596	1932
370	Bethke, Ingo	D	Friedberg	DKW Sport	500	1929
371	Bethke, Dietmar	D	Friedberg	DKW ZSW	500	1928
372	Korthues, Rudolf	D	Rheine	NSU 601 OSL (Steib)	600	1938
375	Stockmann, Werner	D	Stemwede-Dielingen	Progress	352	1905
376	Rongen, Leo	D	Heinsberg	Ardie TM 500	500	1930
377	Kühn, Hartmut	D	Ronneburg	DKW NZ 500	486	1939
378	Könnecke, Peter	D	Wernigerode	Ravat BT6	174	1924
379	Schraven, Achim	D	Hattingen	DKW	500	1928
380	Valkenet, Paul	NL	Leusden	Opel Motorfahrrad	140	1922
381	Halstenberg, Marc	D	Bad Oeynhausen	NSU 502 S	500	1927
382	Hopmeier, Markus	D	Bad Oeynhausen	NSU 201 OSL	200	1938
383	Vette, Carsten	D	Bad Oeynhausen	NSU Quickly	49	1956
384	Macke, Hermann-Josef	D	Cloppenburg	D-Rad R 0/4	500	1925
385	Macke, Matthias	D	Oldenburg	Motoconfort R2	250	1929
386	Schulte, Marcus	D	Großenkneten	Zündapp KS 600	600	1940
387	Möllenbeck, Volker	D	Porta Westfalica	Victoria KR 6 Gesp.	592	1929
388	Beckedorf, Roland	D	Jaderberg	Victoria KR 15	143	1937
389	Siltmann, Günther	D	Badbergen	Wanderer SP 1	98	1938
390	Lanting, Jan	NL	Klazienaveen	Eysink	450	1907
391	Lanting, Remon	NL	Klazienaveen	Orient	500	1901
392	Hauber, Karin	D	Ellwangen	D-Rad	496	1924
393	de Graaff, Adrie	NL	Egmond aan Zee	Ariel Typ A	550	1926
394	de Graaff, Josè	NL	Egmond aan Zee	Ariel	550	1930
395	Hilberts, Daniel	D	Nettetal	DKW Block 300	300	1931
396	Stehling, Frank	D	Solingen	Zündapp DB 200	196	1937
397	Arneke, Harald	D	Weckolsheim	Indian-Scout	600	1926
398	Patz, Peter	D	Zeithain	Universelle Z II B	250	1927
399	Bleckmann, Herbert	D	Hünxe	D-Rad 06	493	1928
400	Lotz, Ulrich	D	Borken	Zündapp K 350	350	1935
401	Wiens, Reinhard	D	Billerbeck	Opel Kleinkraftrad	148	1924
402	Rohmann, Karsten	D	Ibbenbüren	Ravat	350	1929
403	Gorres, Iris	D	Xanten	Wanderer	327	1919
404	Mälzer, Gerd	D	Hamfelde	Ardie SW	750	1929
405	Fleitmann, Klaus	D	Iserlohn	Harley Davidson	750	1930
406	Abhau, Heinz	D	Mülheim-Ruhr	Norton ES2	498	1939
407	Holtwick, Heinz	D	Issum	Peugeot 515 SP	498	1938

Die große Schiffsglocke – *Wanderpokal der Mannschaftswertung bei der Veteranenrallye – hat erneut ein Jahr in der Westlausitz verbracht. Zum zweiten Mal nach 2006 holten sich die „2. Oldtimerfreunde Schwarzheide“, 2010 in der Besetzung (v.l.) Andreas Polansky (Urania, Bj. 1939), Joachim Kosack (BMW R51, Bj. 1938). Fritz Konschak (BMW R61, Bj. 1938) und Rüdiger Jung (Triumph B200, Bj. 1938) die begehrte Trophäe. Der damalige AMC-Vorsitzende Rolf Lehmann (l.) und Fahrtleiter Hans Schmidt (r.) überreichten die Pokale, die anders als die Glocke in Brandenburg bleiben dürfen.* *Foto: M. Mausolf*

Bitte mehr Infos

Oldtimer-Journal

48 Seiten hat dieses Oldtimer-Journal, gefüllt mit vielfältigen, interessanten Informationen und Geschichten rund um die Ibbenbürener Veteranenrallye. Doch die Recherche ist manchmal sehr mühselig. Obwohl sich um nahezu alle Motorräder tolle Geschichten ranken, geben uns viele Veteranenfreunde leider nur spärliche Informationen. Marke, Typ, Baujahr, Hubraum das war´s.

Daher der ganz große Wunsch der Redaktion: Versorgt uns künftig bitte mit mehr Informationen, damit auch 2012 ein lesenswertes Magazin produziert werden kann. Und die Fotos bitte digital an amc@gm-press.de in hoher Auflösung statt als schlechter Ausdruck auf einfachem Schreibmaschinenpapier. Danke! ◄

Viele Autobauer *begannen zunächst mit dem Bau von Motorrädern. Bei Opel war es ein wenig anders. Die Wurzeln liegen 1862 in der Herstellung von Nähmaschinen, dann kamen Fahrräder dazu – in den 1920-er Jahren war Opel der größte Fahrradhersteller der Welt. Bereits ab 1898 bauten die Söhne von Firmengründer Adam Opel das erste Auto: Den Opel-Patentwagen System Lutzmann, benannt nach seinem Konstrukteur Friedrich Lutzmann, dessen Automobilschmiede in Dessau sie kurz zuvor gekauft hatten. 1901 wurde dann auch das erste Motorrad von Opel gebaut. Nach dem Ersten Weltkrieg ruhte die Motorrad-Produktion zunächst, sie wurde 1920 in Sachsen wieder aufgenommen. 1924 entstand dieses Opel-Motorfahrrad, das Reinhard Wiens aus Billerbeck in Ibbenbüren fährt. Es hat einen Hubraum von 148 ccm und eine Leistung von 2 PS. Damit erreicht das Motorfahrrad, das sogar über ein Getriebe verfügt, eine Höchstgeschwindigkeit von rund 40 km/h. Mit der Opel Motoclub endete 1930 die Motorrad-Ära bei Opel.* *Foto: privat*

BSA *wurde bereits 1861 gegründet, und zwar als Zusammenschluss von vierzehn Waffenschmieden im britischen Birmingham. Die Abkürzung steht für Birmingham Small Arms Company. Ab 1909 verkauften die Briten auch Motorräder, wobei der erste Motorrad-Prototyp bereits 1903 entstanden war. Ab 1880 wurden schon Fahrräder von BSA gebaut, und ab 1907 entwickelte und baute man auch Autos. Diese BSA „Blue Star“ stammt aus dem Jahr 1932 und wird von Hans-Jürgen Hill aus Burg bei Magdeburg gefahren. Sie hat 500 ccm Hubraum und eine Leistung von 24 PS. Mit einer Plakette am Motor wurden 85 mph (135 km/h) als erreichbare Höchstgeschwindigkeit garantiert. Dieses Modell erfuhr während seiner kurzen Bauzeit mehrere Veränderungen und wurde 1936 von der Empire Star und der Gold Star abgelöst. Der Neupreis 1932 lag bei 1470 Reichsmark. Das Motorrad wurde von 2005 bis 2007 restauriert und hat heute einen geschätzten Marktwert von 8000 Euro. Hans-Jürgen Hill (64) fährt zum vierten Mal in Ibbenbüren. Neben der „Blue Star“ besitzt er noch eine NSU T501 Luxus.* *Foto: privat*

Angemeldete Mannschaften

für die Große Ausfahrt am Pfingstsonntag, 12. Juni

St.	Name, Vorname	Nat.	Marke	cm³	Bauj.
Michelin Team					
38	Gerard Luten	NL	Rover	500	1919
43	Henk Heman	NL	Cleveland USA	244	1921
84	Toon van Boerdonk	NL	BSA	500	1927
226	Anne Achtien	NL	Harley Davidson R3	750	1936
Oldtimerfreunde Münster					
209	Norbert Düffel	D	Nimbus II Luksus	750	1935
	Hans-Jürgen Rost	D	wird nachgemeldet		
298	Dr. Klaus Roths	D	Ural M72	750	1940
212	Jochen Seinecke	D	DKW SB200	190	1935
UlMaRaMa					
37	Markus Grafe	D	Wanderer	327	1918
104	Rainer Baldus	D	Wanderer K 500	500	1928
134	Martin Bötte	D	DKW LS200	200	1929
61	Ulrich Buhmann	D	DKW E206	206	1925
Vorkriegsreiter 2011					
158	Karsten Grafe	D	NSU 301 TS	300	1930
85	Marvin Kins	D	D-Rad R/05	500	1927
318	Christina Grafe	D	Miele K20	98	1939
	wird nachgemeldet				
Acht Zylinder					
211	Ulrich Harte	D	Nimbus Luksus	746	1935
77	Reinhold Grönemann	D	Wanderer Typ H	750	1926
40	Lothar Klenner	D	Wanderer	616	1920
244	Christian Fauth	D	Nimbus 2	748	1937

Hotel Leugermann

...so individuell wie Sie

Atmosphäre zu jedem Anlass

- Gemütliche Gaststätte und Restauranträume
- regionale und saisonale Küche
- Wintergarten und Festsaal
- **Kompletter Verwöhnservice** für Hochzeiten, Familienfeiern und Betriebsfeste
- **Gratisübernachtung im romantischen Hochzeitszimmer** bei Feiern ab 80 Personen in unserem Haus.
- Gartenterrasse und Biergarten mit altem Baumbestand
- modern ausgestattete Tagungsräume von 35-115 qm
- 2 Kegelbahnen, Partyservice
- 38 Komfort-Themenzimmer und 2 Suiten
- mediteraner Wellnessbereich
- Beautyoase „Sonnenblick" mit Kosmetikbehandlungen, Entspannungsbädern Wohlfühlmassagen

Osnabrücker Straße 33 · 49477 Ibbenbüren
Tel. 0 54 51/9 35-0 · Fax 0 54 51/9 35-9 35
www.Hotel-Leugermann.de · E-Mail: info@leugermann.de

Mannschaftssieger

1994 Nederland A — NL
Henk Nekkers, Jaap Bosma, Wim Marsman, Wim te Kaat, Roel Kroenen, Fred Hesselink, Ginus Sloots

1995 Linker Niederrhein A — D
Immo Quenzel, Lothar Rettke, Gerd Roes, Hermann Bevc, Siegfried Quenzel

1996 VMCC South — GB
Kenneth Blake, Shirley Blake, John Moore, Peter Mann

1997 VMC II — NL
Hans Overveld, Jan Koobs, Agnes Lanting, Anton Achtien

1998 VMC I — NL
Piet Knoop, Bennie Lenting, Wim te Kaat, Jaap Bosma

1999 HH-MZ-Team — D
Manfred Zippel, Hermann Hohn, Hermann Maßmann, Fritz Heidemann

2000 Zuit-Friese-Team — NL
Andries Meyer, Hidde Wapstra, Fedde Platinga, Jan de Jong

2001 Geschwader 97 — D
Uwe Maneke, Wilfried Pollmüller, Dr. Kurt Hornig, Burghard Pollmüller

2002 Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf 1 — D
Dietrich Schirmer, Jürgen Seidel, Egbert Deumer, Klaus Zenker

2003 Zwei-Zylinder-Freunde — D
Richard Schütze, Jens Weißleder, Ingolf Jänker, Wolfgang Frank

2004 Freunde klass. Motorräder Dreiländereck 1 — D
Martin Bötte, Jürgen Ehspanner, Friedel Kopp, Ulrich Buhmann

2005 Acht Zylinder — D
Ulrich Harte, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Karl-Heinz Quest

2006 2. Oldtimerfreunde Schwarzheide — D
Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Rudolf Pochert

2007 Veteranenfahrgemeinschaft SSGM — D
Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann

2008 Veteranenfahrgemeinschaft SSGM — D
Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann

2009 Acht Zylinder — D
Lothar Klenner, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Ulrich Harte

2010 2. Oldtimer-Freunde Schwarzheide e.V. — D
Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Joachim Kosack

Angemeldete Mannschaften

für die Große Ausfahrt am Pfingstsonntag, 12. Juni

St.	Name, Vorname	Nat.	Marke	cm³	Bauj.
2. Oldtimerfreunde Schwarzheide e.V.					
252	Rüdiger Jung	D	Triumph B200	198	1938
253	Fritz Konschak	D	BMW R61	600	1938
	Joachim Kosack	D	wird nachgemeldet		
279	Andreas Polansky	D	Urania	98	1939
1. Oldtimerfreunde Schwarzheide e.V.					
101	Jochen Kunzmann	D	DKW E200	198	1928
103	Reinhard Koschig	D	DKW E250	250	1928
102	Harl-Heinz Genz	D	DKW L200	198	1929
	wird nachgemeldet				
Die 7bergs					
277	Willi Siebenberg	D	BMW R35	340	1939
276	Stefanie Siebenberg	D	Miele K20	98	1939
225	Gert Siebenberg	D	BMW R2	198	1936
201	Jürgen Ehspanner	D	Triumph RL30	198	1934
HoWiGoNo					
199	Minne Hoekstra	NL	Harley Davidson GS	1200	1934
108	Jan Wiersma	NL	Stylson	250	1928
44	Diederik Nossent	NL	Royal Enfield	1000	1921
214	Alex Goosens	NL	Nimbus	750	1935
Kiersper Rallye Club e.V.					
299	Harald Zawadzki	D	Tornax K 125	123	1941
	wird nachgemeldet				
	wird nachgemeldet				
	wird nachgemeldet				
D-Rad-Haie					
114	Werner Ehlers	D	D-Rad R 0/6	500	1928
147	Arndt Ehlers	D	D-Rad R 9	500	1929
180	Harald Frank	D	D-Rad R 11	500	1931
191	Andrea Ehlers-Frank	D	D-Rad R 20	200	1932
Smeerpötjes					
207	Erik Bosma	NL	Terrot RL	500	1934
116	Jolanda Bosma	NL	Peugeot P 107	350	1928
57	Jaap Bosma	NL	Humber Tourist	350	1924
117	Jennie Heyink	NL	Peugeot P 107	350	1928
Oldtimerfreunde Halle-Teicha					
150	Peter Mannitz	D	NSU 501 T	500	1929
79	Axel Borchardt	D	NSU	500	1926
81	Roland Kaiser	D	D-Rad R 09	500	1927
217	Stephan Lohse	D	Victoria KR 20 ZBL	200	1935
Classic-Revival-Rallye-Team					
293	Armin Redmer	D	AWD T 600	600	1939
	wird nachgemeldet				
	wird nachgemeldet				
	wird nachgemeldet				
Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf					
247	Jürgen Seidel	D	NSU OSL 201	198	1937
204	Egbert Deumer	D	Victoria KR 6	600	1934
259	Roberto Rietze	D	Victoria KR 25 S	247	1938
118	Dietrich Schirmer	D	Ariel E	500	1928

18-Jähriger fährt die älteste Maschine

Amerikanische Orient von 1901

Remon Lanting ist gerade mal 18 Jahre alt und fährt zum ersten Mal die Ibbenbürenr Veteranenrallye. Und doch bringt der Niederländer aus Klazienaveen das älteste Motorrad des gesamten Treffens an den Start: Eine Orient, Baujahr 1901.

Die Maschine indes war schon zweimal in Ibbenbüren. 1982 fuhr sie Jan Koopmans aus Amsterdam. Aus dessen Sammlung hat Jan Lanting unter anderem sie gekauft und 1989 mit nach Ibbenbürener gebracht. Jan Lanting (75) fährt in diesem Jahr eine Eysink, Baujahr 1907.

Gebaut wurde die Orient in der ältesten Motorradfabrik Amerikas, der „Waltham Manufacturing Company“ in Massachusetts. ◄

Alte Motorräder *sind ja schon Kunstwerke an sich. Frank Brücker aus dem südhessischen Rimsbach hat aus dem Foto seiner Neckarsulmer Typ 1 von 1902 ebenfalls ein kleines Kunstwerk gemacht und in dem Schwarz-weiß-Bild den markanten Tank farblich betont. Brücker fährt mit seiner 1,75 starken Neckarsulmer ausschließlich den Gleichmäßigkeitslauf und nimmt auch mit keinem anderen Motorrad an den beiden Ausfahrten teil. Foto: privat*

Moto Guzzi *ist die italienische Motorradmarke schlechthin – ja man hat beinahe das Gefühl, es gebe gar keine andere. Das stimmt so natürlich nicht, man denke nur an Ducati, Aprilia oder MV Agusta. Wikipedia listet allein 64 Marken auf, mehr als in Frankreich oder Großbritannien. Die meisten indes sind nahezu unbekannt. Moto Guzzi wurde 1921 von dem Heeresflieger Giorgio Parodi und seinem Freund und Flugzeugtechniker Carlo Guzzi in Genua gegründet. Schon früh widmete man sich dem Rennsport, wodurch die Marke schnell bekannt wurde. So konnte bereits drei Jahre nach der Unternehmensgründung die 500-ccm-Europameisterschaft gewonnen werden. 1935 war Moto Guzzi der größte Motorrad-Hersteller Italien. 1939 wurde diese Moto Guzzi Egretta gebaut, mit der Rolf Berger aus Bad Karlshafen an der Weser in Ibbenbüren Gas gibt. Sie hat einen 247 ccm-Motor. Der 49-jährige Rolf Berger feiert in diesem Jahr ein kleines Jubiläum: Er ist zum zehnten Mal in Ibbenbüren als Teilnehmer dabei.* *Foto: privat*

Ganz knapp über der Grasnarbe

BMW-Grasbahn-Gespann

Hubert Brosche aus Bad Segeberg ist ein ganz großer Freund historischer Motorräder. Leidenschaftlich sammelt er sie, hat manchen Exoten in seinem Besitz. Doch richtige Freude an seinen Schätzchen kommt bei dem 67-Jährigen erst auf, wenn er die Freude mit anderen teilen kann. Und so bringt Hubert Brosche in diesem Jahr ein Grasbahn-Gespann mit nach Ibbenbüren.

Zusammen mit Heini Winkenwerder, der die Maschine im Stadion Ost fahren wird, will er den Zuschauern am Rande des Gleichmäßigkeitslaufes historische Motorsport ein wenig näher bringen. Leider nur ein wenig, denn wenn die beiden unter Wettbewerbsbedingungen fahren würden, hätte der Rasen schlechte Karten und die Trommelfelle der Zuschauer müssten in Deckung gehen. Doch keine Angst: Beides wird nicht passieren. Heini Winkenwerder wird langsam fahren – auch wenn's schwer fällt.

Basis des Grasbahn-Gespannes ist das Fahrgestell von der BMW R50. 1951 als Eigenbau für Rennzwecke 1951 entstanden, wurde es bis 1959 ständig für die Erfordernisse des Rennsports weiterentwickelt. Das Getriebe stammt von der Zündapp KS601 – der Achsantrieb wurde entsprechend

Ferien bei Hoffmann

Ferienwohnung Im Brook

jeweils mit zwei Doppelzimmern

Komfortable Ferienwohnungen in ruhiger Wohngegend, direkt am Hermannsweg am Teutoburger Wald. Idealer Ausgangspunkt für Rad-, Wander- und Nordic-Walking-Touren. **Biker willkommen!**

Ferienwohnung Amselweg

Andrea & Markus Hoffmann ♦ Im Brook 27 ♦ 49545 Tecklenburg-Brochterbeck
Tel.: +49 (0) 54 55/16 17 u. +49 (0) 54 55/15 27 ♦ Mobil: +49 (0) 160/97 34 94 42
www.ferien-bei-hoffmann.de ♦ info@ferien-bei-hoffmann.de
webdesign: www.wernerminnerup.de

SPARGEL

Täglich erntefrisch, auf Wunsch auch geschält

Frühkartoffeln,
Eier, Schinken u. v. m.

Öffnungszeiten:
Mo. - Fr. 8 - 19 Uhr;
Sa. u. So. 8 - 18 Uhr

Obstbau Dellbrügge
Sandweg 9
49477 Ibbenbüren · ☎ 05451/73704
Zufahrt über Gutenbergstraße
Gewerbegebiet Südost

Hier lenkt Hubert Brosche das BMW-Gespann und Heini Winkenwerder hockt im Beiwagen. Bei der Vorführung In Ibbenbüren werden die beiden die Plätze tauschen. Foto: Stephan Lindloff

Die Veteranenrallye fährt Hubert Brosche mit dieser Douglas V (GB) von 1914. Foto: privat

angepasst. 1959 war der BMW Motor leistungsmäßig ausgereizt, modernere Konstruktionen übernahmen die Führung. Das BMW-Gespann hatte für den Motorsport ausgedient.

Gebaut wurde das Gespann von Hermann Pahl aus Rendsburg, der damit viele Jahre erfolgreich fuhr. Pahl wurde damit unter anderem ADAC-Gaumeister (Grasbahn) in Schleswig-Holstein.

Hubert Brosche kaufte das Gespann 1990. „Es ist im absoluten Originalzustand, unrestauriert und eine der ganz wenigen überlebenden fahrbereiten Exemplare aus dieser Zeit“, erzählt der Oldtimerfreund .

Die Veteranenrallye wird der 67-Jährige damit aber nicht bestreiten. Hier fährt er mit einer Douglas V (GB), Baujahr 1914. Soweit er ermitteln konnte, wurde sie seinerzeit für die englische Armee gebaut und in Frankreich während des ersten Weltkriegs eingesetzt. Es wurden damals einige Reparaturen an der stark beanspruchten Maschine vorgenommen.

Sie wurde dann „zivilisiert“, das heißt: Die Militärlackierung wurde in schwarz geändert. Die Douglas war lange Zeit in Sammlerhand und wurde von Brosche 2010 gegen eine englische Rennmaschine eingetauscht. „Technisch durchgesehen soll sie in diesem Jahr die ersten großen Fahrten mit mir machen“, erklärt Brosche. ◄

Gewerbepark Gildestraße 53

ein starkes Stück Ibbenbüren

Inh.
Dieter Holitschke
Auto Krause
LACKIER-CENTER GILDESTRASSE
05451/545934

AMF-Treff
BOXENSTOP bei Theo
05451/545934

HEW
ELEMENTECENTER
TÜREN • FENSTER • TORE
05451/9360-4

Aufstieg in die Vorkriegsliga

Harald Zawadzki ersteigert sehr seltene Tornax von 1941 bei ebay

Von „echten“ Veteranen-Fahrern wurde Harald Zawadzki mehrere Jahre lang in Ibbenbüren belächelt: Eine Hercules K 125 Military, Baujahr 1970, passt doch nicht zu dieser Vorkriegsveranstaltung! Doch der 58-jährige Hagener ist ein schönes Beispiel dafür, dass es Sinn macht, in ganz beschränktem Rahmen Auch „Ibbenbüren“ für Nachkriegsoldtimer zu öffnen.

Zawadzki hat den Aufstieg in die Vorkriegsliga geschafft. 2011 geht er mit einer Tornax Modell K 125, Baujahr 1941, an den Start. Die zwei Jahre Differenz zu 1939 sind geschenkt, denn mit Kriegsausbruch wurden zivile Motorräder praktisch nicht mehr weiterentwickelt. Und so wurde Zawadzkis Neuerwerb 1941 als eines von nur 60 Motorrädern gebaut. Danach durften nur noch Rüstungsprodukte hergestellt werden.

Die Tornax K 125 hat einen ILO MG 125 E Motor mit exakt 123 ccm Hubraum. Sie erreicht eine Leistung von 5 PS bei 4800 min^{-1} und eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Der Kaufpreis lag 1942 bei 475 RM.

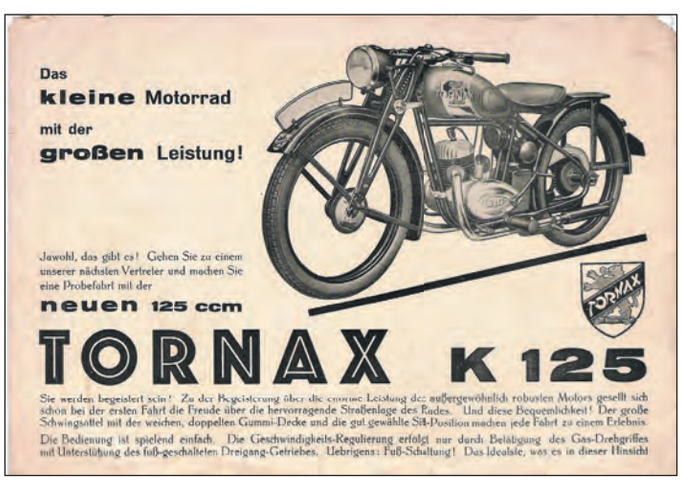
Das in Wuppertal-Langerfeld gebaute Zweirad war bis 1965 in Magdeburg zugelassen. „Durch ebay wurde ich 2010 auf das Motorrad aufmerksam“, erzählt Zawadzki. Er setzte sich gegen sechs Mitbieter durch und holte die Tornax im November 2010 nach Essen – seinem damaligen Wohnort. „Bei der Abholung bekam ich Zeitungsseiten von 1942 mitgeliefert, wo ich den Originalzustand der Krades ersehen konnte“, freut sich der 58-Jährige über eine unerwartete und zugleich sehr interessante Zugabe.

Kriegsmodell mit Vorkriegstechnik: Die Tornax von Harald Zawadzki. Foto: privat

Bei der Restaurierung mussten nur der Tank lackiert – er war schwarz gestrichen – und der Sattel erneuert werden. Zawadzki spendierte zwei neue Reifen, der Gutachter gab bei einer Vollabnahme seinen Segen, und die Maschine konnte wieder zugelassen werden.

Beruflich geht Harald Zawadzki mit deutlich mehr PS um als den 5 Pferdestärken seiner Tornax: Er ist Lokführer bei der Deutschen Bahn. Doch bereits 1972 hat er mit dem Autorallyesport begonnen. „Mit 40 Jahren habe ich Rallyeauto und Zubehör verkauft“, berichtet der 58-Jährige. Das war's? Nein, seit 1998 war er als Beifahrer auf BMW 1602/2002 bei Oldtimerveranstaltungen unterwegs.

2006 kaufte er sich die besagte Hercules K 125 Military und setzte diese Im ADAC Revival Pokal, im OWL-Cup und bei weiteren Oldtimerveranstaltungen ein. Dazu wartet noch eine Hercules 312, Baujahr 1950, auf ihre Restaurierung. ◄



Sunbeam: Das »Motorrad für den feinen Herrn«

Qualitativ hochwertige Produkte aus England

Von Thomas Welzel, www.motoclub.de

Sunbeam Motorräder sind hierzulande eher rar, und meistens in Form der Modelle S7 und S8 vertreten, die nach dem Krieg von BSA produziert wurden und eher glücklos waren. Dass Sunbeam bis zur Übernahme durch AMC im Jahre 1937 eine sehr feine Motorrad-Manufaktur mit qualitativ hervorragenden Produkten war, ist selbst bei den Experten eher weniger bekannt. „The Gentlemen's Motorcycle" – das Motorrad für den feinen Herrn – wurden die Sunbeams aufgrund der überragenden Qualität in England genannt.

Ab 1911/12 entschied sich Firmeninhaber John Marston zur Produktion von Motorrädern in „Sunbeamland" und stellte an die Konstrukteure Greenwood und Stevens hohe Anforderungen an eine elegante Erscheinung, Laufruhe, Zuverlässigkeit und hohe Qualität in allen Details.

In den ersten Jahren waren die Stückzahlen recht klein. Es wurden sowohl eigene Einzylinder-Motoren als auch Zweizylinder-Einbauaggregate von JAP, MAG und AKA verwendet. Eine sehr hohe Fertigungstiefe, gepaart mit viel Handarbeit, war Garant für erstklassige Qualität – aber leider auch einen hohen Preis, so dass nur kleine Stückzahlen abgesetzt werden konnten.

Zu Beginn der zwanziger Jahre wurde die Typenpalette bei Sunbeam überarbeitet und sportliche Erfolge sorgten für die nötige Aufmerksamkeit.
Die Blütezeit der Sunbeam Motorräder begann, und sollte zehn Jahre anhalten.

Rückgrat der Modellpalette waren die ‚Longstroke' (Langhub) Modelle, die mit 500 ccm (Model 6) und 600 ccm (Model 7) für bulliges Drehmoment und hohen Reisedurchschnitt solo und auch im Gespannbetrieb standen. 1923 ergänzten das Model 1 (350 ccm sv) und das Model 5 (500 ccm sv) mit nahezu quadratischer Auslegung) die Tourenmaschinen. Von 1924 bis 1926 gab es das Model 4 – eine vereinfachte Version der 600 ccm ‚Longstroke'-Maschine.

Einsetzende Sporterfolge wie der Gewinn der Tourist Trophy auf der Isle of Man 1922 empfahlen die Ausweitung der sportlichen und Rennmodelle. Das Model 8 (350 ccm ohv) mit den Renntrim-Varianten Model 80 (Sportmodell) und „350 TT" erschien 1924, ebenso wie das Model 9 (500 ccm ohv) mit den Sportvarianten Model 90 und „500 TT". In den Jahren 1928 und 1929 gewann Char-

Ganze 75 englische Pfund kostete irgendwann in den späten 1920-er Jahren diese Sunbeam 600 cc „Lion Longsroke Side Valve" mit Viergangetriebe. Offensichtlich doch sehr viel Geld, wie der handschriftliche Vermerk beweist: 10.700 Österreichische Schilling.

Diese Sunbeam, Model 7A, von 1932 bringt Thomas Welzel aus Bad Honnef in diesem Jahr erstmals in Ibbenbüren an den Start. Foto: Welzel

lie Dotson wiederum die Senior TT auf Sunbeam. Das Zenith der Sunbeam-Überlegenheit in Sportlichkeit und Zuverlässigkeit war erreicht.

Allerdings zogen in der Zeit der großen Sporterfolge bereits dunkle Wolken am Himmel über „Sunbeamland“ auf: 1927 übernahm das Chemie-Unternehmen ICI die Firma, und trimmte diese kontinuierlich vom Premium-Segment hin zum Massenanbieter. Rationalisierung und angebliche ‚Modernisierung‘ sind die Zeichen der Zeit. Sunbeam war in dieser Phase stark mit der internen Umorganisation beschäftigt, und verlor zusehends den technologischen Vorsprung.

Dies wird nicht zuletzt bei der Umstellung von Stecktank zu Satteltank Ende der zwanziger Jahre sichtbar – Sunbeam ist der letzte der größeren englischen Anbieter, der Satteltank-Modelle in 1930 einführt. Das Stecktank-Model 7 blieb bis 1932 auf Kundenwunsch lieferbar. Als einzige Neuerung wurde im Jahr 1930 das „Model 10” mit 350 ccm ohv Motor vorgestellt. Diese Maschine erreichte jedoch nie nennenswerte Stückzahlen.

1931 erschienen die „Lion“-Modelle. Das bewährte Baumuster wurde beibehalten, jedoch konnte die bei ICI bereits eingeführte Marke „Lion” eingesetzt werden. Offensichtlich ►

Seit über 40 Jahren
Kompetenz auf folgenden Gebieten:
Rechtsanwälte Kröger
✓ Verkehrsrecht*
(Autokauf, Unfallregulierung, Ordnungswidrigkeiten, Führerschein, Strafsachen, Versicherung)
✓ Arbeitsrecht*
✓ Miet- und Wohnungseigentumsrecht*
✓ Sozialrecht
✓ Versicherungsrecht
✓ Strafverteidigung

ADAC VERTRAGS-ANWALT
* Fachanwalt
Münsterstraße 41 · 49477 Ibbenbüren · Telefon 05451/96570 · www.RechtsanwaelteKroeger.de

AMC übernimmt 1937 Sunbeam

► blieb dies jedoch eine Top-Management-Idee ohne größeren Erfolg. So verschwand der goldene Löwe am Tank wieder in 1932, und die verchromten Tanks wurden durch schwarz emaillierte ersetzt. Die Bezeichung Lion hielt sich bis 1937.

Die Wettbewerbsunterstützung des Werkes wurde ab 1930 stark reduziert – es gab lediglich noch ein Werks-Team für Trials, das sich gern mit weißen Anzügen auf geputzten Maschinen ablichten ließ, bevor es in den Wettbewerb ging. ICI-Marston setzte stattdessen auf die Model 80, Model 90 und TT-Modelle für den ambitionierten Privatfahrer, um die Kosten zu reduzieren, aber trotzdem noch Achtungserfolge im Sport zu erzielen.

1935 kam das technisch unausgereifte Model 16 (250 ccm ohv) „High Cam“ (hohe Nockenwelle). Diese Maschine war jedoch für den Markt nicht fertig und wurde gegen Ende des Jahres wieder eingestellt.

1937 wird Sunbeam von AMC übernommen. Mit dieser Übernahme ist für die echten Sunbeam Enthusiasten die Produktion der „John Marston Sunbeam“ beendet. Im Katalog 1938 stehen noch die alten Modelle, die Produktion wird jedoch sukzessive heruntergefahren, es werden nur noch Restexemplare gefertigt. „Sunbeamland“ wird zunächst stark gedrosselt und schließlich geschlossen. Die neuen Modelle werden bei AMC in London gefertigt, und setzen auf das „High Cam“ Prinzip: B23 (250 ccm), B24 (350 ccm), B25 (500 ccm) und B28 (600 ccm). Es entstehen jedoch nur sehr kleine Stückzahlen, und der große Markterfolg bleibt aus. ◄

LEDERHOF
HASELROTH
Rheiner Straße 395 · Ibb.-Dickenberg
fon 0 54 51/34 18 · fax 0 54 51/1 72 48
Internet: www.lederhof-haselroth.de

Einzigartige Aus

It’s very british: Ein Motorrad mit stois

Die Sunbeam Model 7A, mit der Thomas Welzel aus Bad Honnef bei Bonn bei dieser Pfingstrallye in Ibbenbüren an den Start geht, ist ein gutes Beispiel für das „Gentlemen’s Motorcycle“: gutmütiges Fahrverhalten, nicht auf Höchstgeschwindigkeit, sondern auf Durchzug und Zuverlässigkeit getrimmt, erhaben über jeden Qualitätszweifel, und mit stoischer Ruhe. Sehr auffällig ist auch die Ausstattung der Maschine – damit konnte kaum ein Motorrad in den 1930-er Jahren aufwarten: Das Instrumentarium besteht aus Amperemeter, Smith Chronometric Tachometer mit Tagesmeilenzähler, mechanische Smith- 8-Tage-Uhr, und einer Eureka-Öldruckanzeige im Tank- Panel. Das Schmiersystem ist eine Trockensumpf-Umlaufschmierung mit separatem Öltank und 3-Stufen- Durchlassventil. Die Primärkette läuft in einem geschlossenen Kettenkasten mit Ölfüllung. Das Getriebe ist eine Sunbeam-Eigenproduktion mit vier Fahrstufen.

Knapp 600 ccm – genau 596 ccm Hubraum – hat der Einzylindermotor der Sunbeam Model 7A, der sich durch Zuverlässigkeit und Durchzug auszeichnet. Foto: Welzel

Der Anlassvorgang gestaltet sich pragmatisch: Zündverstellhebel auf mittlere Stellung, Ölhahn auf „geringe Last” (Stellung 1), Benzinhahn auf und Schwimmerkammer ordentlich geflutet, Kickstarter langsam treten bis ein Kompressionswiderstand zu spüren ist. Dann mit dem Ventilausheber über den OT weitertreten, Gashahn leicht auf und mit Kraft durchtreten – das erweckt den Motor sehr zuverlässig zum Leben. Nur selten ist ein zweiter oder dritter Versuch nötig.

Im Standgas läuft das Aggregat ruhig, unauffällig – und für das Baujahr und den ungeöffneten Originalzustand sehr leise. Mechanisch ist der Motor im Standgas kaum zu hören, lediglich ein dumpfer Auspuffsound ist neben dem Ansaugzischen aus dem Amal-Vergaser wahrnehmbar. Nun kann die Maschine vom Ständer genommen werden – allein das ist etwas mühselig, ein Seitenständer wäre hier sehr hilfreich. Die Maschine ist bequem, selbst für großgewachsene Fahrer. Etwas mit dem Gas gespielt, während die Kupplung gezogen wird, und

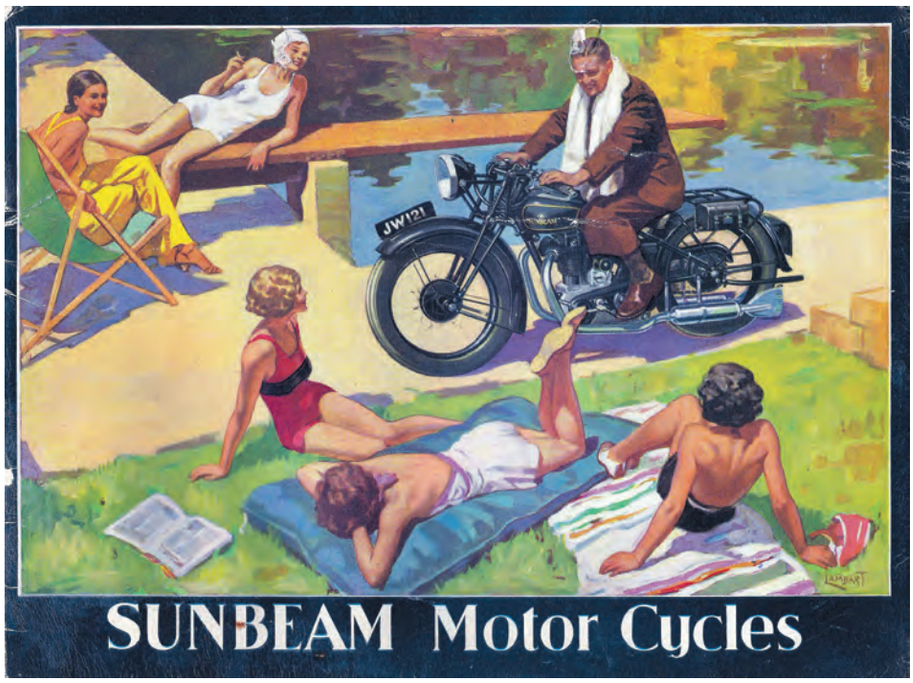
ɹsstattung: Öldruckmanometer

ɜtoischer Ruhe, Tagesmeilenzähler und mechanischer Smith 8-Tage-Uhr

schon ist der erste Gang mit leisem Klack drin. Die Kupplung trennt sauber und lässt sich wohldosiert einrücken – die Fahrt geht los!

Bei bereits kleiner Drehzahl kann in den zweiten Gang geschaltet werden, und die Maschine nimmt willig Gas an und zieht los – unspektakulär, mechanisch leise und unangestrengt. Bei rund 50 km/h kann die vierte Fahrstufe eingelegt werden. Mit dem 18-er Ritzel am Getriebeausgang eher als lang übersetzt, läuft das Motorrad rund 100 km/h im vierten mit wenig Anlauf. Wer schneller unterwegs sein möchte, braucht einen Hügel zum Runterfahren. Oder ein anderes Motorrad. Bei der Wirkung der Bremsen eher letzteres...

Als Fahrgeschwindigkeit empfehlen sich rund 50 Meilen in der Stunde, also rund 80 km/h. Spaß macht das Motorrad vor allem auf den kleinen Straßen. Auf Bundesstraßen nerven schnell drängelnde Verkehrsteilnehmer mit vier oder mehr Rädern. ◄



Thomas lass es! Auch wenn wir in diesem Jahr erneut am Samstagmorgen zum Freibad Laggenbeck fahren, so bleibt die Fahrt mit dem Veteranenmotorrad zu den Liegewiesen tabu – egal, welche Schönheiten sich dort in der Sonne rekeln. Früher war alles anders und vielleicht auch besser, wie dieses Titelbild des Sunbeam-Katalogs von 1934 zeigt.

HOTEL & RESIDENCE
Hubertushof
☆ ☆ ☆ ☆
Restaurant - Café
Inh. Familie Welp

49479 Ibbenbüren
Münsterstraße 222

Telefon (0 54 51) 94 10-0 · Fax (0 54 51) 94 10-90
eMail: info@HotelHubertushof.de
http://www.HotelHubertushof.de

Landhotel mit 45 Betten. Alle Zimmer und Suiten bieten angenehmen Komfort mit Natursteinbad/ Dusche, WC, Fön, Telefon, Radio, Sat-TV, WLAN, Minibar.
Stilvolle Restaurant-Räume, Kaminzimmer, Tagungen und Familienfeiern (10-50 Personen).
Café-Terrasse mit Wassergarten (abends beleuchtet)
Wander- u. Radwege führen unmittelbar am Haus vorbei.

Nur 25 Euro Jahresbeitrag

AMC Ibbenbüren e.V. im ADAC

Dürfen wir uns kurz vorstellen?
Gestatten, Automobil und Motorsport Club Ibbenbüren e.V. im ADAC. Gegründet 1953. Ein traditionsreicher Verein mit modernen Strukturen und Veranstalter europaweit anerkannter Oldtimertreffen. Dazu im Motorsport bestens zuhause, sei es durch aktive Fahrer als auch die Mit-Organisation von Weltmeisterschaftsläufen. Engagiert in der motorsportlichen Jugendarbeit und in der Verkehrserziehung.

Einige Fotobeispiele für unsere Aktivitäten:

Unbestritten die Nr. 1 in Europa: Motorrad-Veteranen-Rallye des Automobilclubs Ibbenbüren

Anfang Juli gehen beim Schnauferl-Treffen Automobile bis Baujahr 1918 an den Start.

Weitere Infos unter:

www.amc-ibb.de
info@amc-ibb.de

Sportwarte-Einsatz bei der Formel 1 am Nürburgring

Kartturnier der AMC-Jugendgruppe mit Teilnehmern aus ganz Westfalen

Infos für die Mitglieder beim Clubabend – hier zum Thema Winterreifen

Beim Rallye-WM-Lauf an der Mosel sichern AMC-Mitglieder die Strecke

Bergrennen im Rahmen des Bugatti-Welttreffens 2006 am Teutoburger Waldes bei Lienen

Ihre Ansprechpartner beim AMC:
Vorsitzender Hans-Christoph Kröger, Tel. 05451/96 57-0, Jugendleiter Manfred Bühner, Tel. 05451/73543

Wir haben Ihr Interesse geweckt? Kommen Sie doch einfach unverbindlich zum Clubabend: An jedem letzten Montag im Monat um 20 Uhr im Boxenstop AMC-Treff, Gildestraße 53.

Horex-Gespann musste zum Glück nicht an die Front

Sebastian Petzhold aus Wertheim restaurierte das Motorrad ab 1998

Beide haben dasselbe „Baujahr“, nämlich 1936, doch gefunden haben sie sich erst 1998. Die Rede ist von Sebastian Petzhold aus Wertheim am Main und seinem Horex-Gespann. Der heute 74-Jährige war erst einmal Teilnehmer bei der Ibbenbürener Veteranenrallye, nämlich 2004. Jetzt ist er zum zweiten Mal dabei.

Seine Horex wurde im Mai 1936 von einem Werkmeister eines damals „Kriegswichtigen Betriebes“ in Mannheim gekauft und hat den Krieg deswegen in der Heimat überstanden, recherchierte Petzhold. Der Kaufpreis betrug 1936 für die HOREX T6 genau 1150 RM und für den Seitenwagen – er stammt von der damals bekannten Firma Stoye – weitere 295 RM. Gemessen an der Kaufkraft wären das heute zusammen rund 6300 Euro.

Der Maschine hat 600 ccm Hubraum und soll eine Leistung von 18 PS bei 4800 Touren haben. „Der Motor ist ein klassischer Seitenventiler – was damals technisch modern war“, erzählt Petzhold. Die Kurbelwelle hat ein Gewicht von 11 Kg, wodurch der Motor ein sehr hohes Drehmoment hat. Die Schmierölversorgung für den Motor ist eine „Frischöl-Schmierung“, das heißt, das Aggregat wird über eine separate Ölpumpe mit frischem Schmieröl versorgt.

Im Prospekt von 1936 wurde die Maschine mit einer Höchstgeschwindigkeit von 98 Km/h angeben. „Das war für die damaligen Straßen sehr viel – und die Männer von damals hielten das auch aus. Aber heute gibt es diese Männer nicht mehr“, schmunzelt der 74-jährige Wertheimer.

Viel Zeit musste Sebastian Petzhold investieren, bis sich das heruntergekommene Horex-Gespann wieder so schön zeigte. *Foto: privat*

Den Krieg hatte das Horex-Gespann überstanden, eine glückliche Zukunft stand ihr (zunächst) nicht bevor. Im Jahre 1957 wurde sie von ihrem dritten Besitzer abgemeldet und in einem total abgewirtschafteten Zustand in einem Lagerhaus für Maschinenteile abgestellt. 1998 kaufte Petzold das Gespann und baute es in vielen Stunden der Mühe und Arbeit selbst wieder auf. Beim Seitenwagen wurden alle Teile aufgearbeitet und lackiert.

Die Arbeit hat sich gelohnt und so gab 2002 der TÜV-Prüfer seinen Segen zu der gelungenen Restaurierung, womit der zweiten „Neuzulassung“ nach 1936 nichts mehr im Wege stand. ◄

Wir sorgen bei der Veteranenrallye für den guten Ton

AVM
middelhuis

Bodelschwinghstraße / Ecke Gravenhorster Straße
49477 Ibbenbüren • Telefon 0 54 51 / 1 50 11
www.middelhuis.de • vertrieb@middelhuis.de

EURONICS TV ⋆ HIFI ⋆ MULTIMEDIA ⋆ HEIMKINO ⋆ MULTIROOM ⋆ SAT

Viggo 2010 für Hubert Brosche

Bad Segeberger ist begeisterter Botschafter des Oldtimersports

Sein Auftritt im Einrad bei der Veteranenrallye ist unvergessen. Egal wie sehr sich Hubert Brosche aus Bad Segeberg und seine Helfer mühten, das Ding schüttelte sich, sprang aber nicht wirklich an. Vorführeffekt halt. Und doch hatte der heute 68-Jährige die Sympathien auf seiner Seite. Seine Vorführung im Stadion zeigte einmal mehr, wie unglaublich vielseitig, spannend und zugleich technisch anspruchsvoll die Motorradgeschichte nunmal ist.

Brosche ist Oldtimersammler aus Leidenschaft – und er ist einer, der diese Leidenschaft nicht für sich selbst behält. Gerne präsentiert er seine Schätzchen und versteht sich als VFV (Veteranen-Fahrzeug-Verband)-Gebietsrepräsentant Norddeutschland für Presse, Funk und Fernsehen als Botschafter des Oldtimersports.

Dafür wurde er 2010 mit dem Viggo ausgezeichnet. Der Viggo wurde 1992 gestiftet. Er erinnert an den Dänen Viggo Thomadsen, Gründungsmitglied des Danmarks Veteran Motorcykleclub und bis zu seinem Tod 1992 Mitglied des Veteranen-Fahrzeugverbandes (VFV). Er wird Frauen und Männer verliehen, die sich besonders um den Veteranen-Sport verdient gemacht und für Andere eingesetzt haben.

Der Wanderpokal Viggo ist gerade mal 16 cm lang und etwa 11 cm hoch – ein in Bronze gegossener Motorradfahrer der frühen 30-er Jahre. Plaketten am Sockel weisen auf alle bisherigen Ausgezeichneten hin. Der Name des neuen Preisträgers ist ein sehr gut gehütetes Geheimnis. Allein der aktuelle Preisträger bestimmt seinen Nachfolger. So wie Shirley Blake, die liebenswerte, engagierte englische Oldtimerlady Hubert Brosche als Preisträger auswählt, so ist jetzt allein an Hubert Brosche, den Viggo-Preisträger 2011 bestimmen. Das hat Viggo Thomadsen ausdrücklich so festgelegt, und so soll es auch bleiben. ◄

2010 wurde Hubert Brosche mit dem Viggo ausgezeichnet. Da die Bronzeplastik ein Wanderpokal ist, musste Vorjahrespreisträgerin Shirley Blake sie an Brosche weitergeben. Als Erinnerung an den Preis und den Ort der Verleihung schenkte AMC-Vorsitzender Rolf Lehmann (M.) ihr einen Brocken Ibbenbürener Anthrazitkohle. Foto: M. Mausolf

Die Viggo-Preisträger

1992	Heinz Kindler	Kaltenkirchen
1993	Günter Warnecke	Leeste b. Bremen
1994	Christian Zimmerlin	Bötzingen/Baden
1995	Günter Schnittker	Ibbenbüren
1996	Horst Armbruster	Gundelfingen
1997	Siegfried Quenzel	Rheinberg
1998	Hildegard u. Berni Veltmann	Ibbenbüren
1999	Jochen Polenz	Ibbenbüren
2000	Eberhard Vollprecht	Großpösna b. Leipzig
2001	Johannes Götze	Berlin
2002	Andreas Deuse	Oranienburg
2003	Peter Mannitz	Zörbig b. Halle/Saale
2004	Rolf Lehmann	Ibbenbüren
2005	Willem Pol	Norg (NL)
2006	Horst Bork	Castrop-Rauxel
2007	Elke Meyer	Lengerich
2008	Helmut Hoffrogge	Hörstel
2009	Shirley u. Kenneth Blake	Poole Dorset (GB)
2010	Hubert Brosche	Bad Segeberg

Achtung Großbaustelle

GLOSSIERT

Willkommen auf der Baustelle! Wie bitte? Baustelle? Ja liebe Veteranenfreunde, Sie haben richtig gelesen. Juristisch betrachtet bewegen Sie sich gerade auf einer Baustelle. Amtlich festgestellt von der Stadtverwaltung Ibbenbüren. Amtlich festgestellt unter Aktenzeichen 01205-10-01. Mit Datum vom 11. März 2011 wurde uns die **Baugenehmigung** für das „Bauvorhaben: Befristete Nutzungsänderung für des Stadions Ost für das 31. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Treffen vom 06.06.2011 - 13.06.2011“ erteilt. Verbunden natürlich – muss ja alles seine bürokratische Ordnung haben – mit einem Gebührenbescheid über 355 Euro. Artig aufgerechnet für fünf Stunden „Prüfung, Beratung, Beurteilung, Stellungnahmen, Brandschutz“ gem. „Allgemeiner Verwaltungsgebührenordnung (AVerwGebO)“ zu je 71 Euro. Auch die mehrfache Bitte um Gebührenerlass blieb ohne Erfolg. In den Jahren zuvor musste übrigens nie ein schriftlicher (und teurer) Antrag auf Nutzung der Flächen am Stadion gestellt werden.

Betreten der Baustelle verboten? Nein, soweit wollen wir doch nicht gehen, im Gegenteil, wir freuen uns ja sehr, dass Sie da sind. Obwohl, ganz wohl ist uns dabei nicht, schließlich liegen der Baugenehmigung – so ist es gleich auf Seite 1 nachzulesen – einige Bauvorschriften zugrunde, die wir leider bis heute aus Zeitmangel nicht studieren konnten:

1. Baugesetzbuch (BauGB);
2. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO);
3. Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) vom 01. März 2000 (GV NRW S. 256);
4. gemäß § 85 BauO NRW erlassenen Rechtsverordnungen und Verwaltungsvorschriften sowie die gemäß § 86 BauO NRW erlassenen Ortssatzungen;
5. Unfallverhütungsvorschriften der Bauberufsgenossenschaft Wuppertal.

Wie es sich für ein ordentliches Bauvorhaben gehört, musste auf einem beigelegten Formblatt eine Woche vor dem Start der Arbeiten gemäß § 82 der Bauordnung NRW eine „Mitteilung zum Baubeginn“ eingereicht werden. Als Anlage hierzu bitte die „statische Berechnung“ und die „Anlagen 1 und 2 zur Energieeinsparverordnung (EnEV - UVO)“. Kaum nötig zu erwähnen, dass mit einem weiteren Formblatt die „Anzeige über die abschließende Fertigstellung“ gemeldet werden muss. Verbunden mit der Bitte, die Bauzustandsbesichtigung durchzuführen. „Wie Sie sehen, seh’n **Sie nichts (mehr)“, lautet dann wohl die Devise.**

Immerhin, die Mitteilung zu Baubeginn und Fertigstellung wurde uns erlassen. Schade eigentlich, denn jetzt fällt das Richtfest aus. Ohne offiziellen Baubeginn kein Richtfest!

GREGOR MAUSOLF

Minimale *0,24 Sekunden betrug bei Reinhold Grönemann aus Osnabrück die Abweichung von der Idealzeit beim Gleichmäßigkeitslauf 2010 im Stadion Ost. Der 73-Jährige fuhr mit seiner Wanderer von 1913 die 2000 Meter in einer Zeit von 5:06,38 Minuten - optimal wären 5:06,14 Minuten gewesen. Auf Rang 2 folgt Egbert Deumer aus Münchenbernsdorf auf einer Ardie, Baujahr 1926, und Peter Langel aus Bonn mit seiner Clement von 1902, die im Vorjahr das älteste Motorrad der gesamten Veteranenrallye war. Sowohl Deumer (+0,52 Sekunden) als auch Langel (+0,79 Sekunden) lagen unter einer Sekunde Abweichung. Beide haben übrigens selbst schon den Gleichmäßigkeitslauf gewonnen: Egbert Deumer im Jahr 2000 und Peter Langel sogar zweimal – 1999 und 2002.* *Foto: Matthias Mausolf*

Sieger Gleichmäßigkeitslauf

1981	kein Gleichmäßigkeitslauf		
1982	Johannes Huising	Rolde	NL
1983	nicht bekannt		
1984	Helga Müller	Waltrop	D
1985	nicht bekannt		
1986	Heiner Beckmann	Harsewinkel	D
1987	Gert Hofland	Lunteren	NL
1988	Ludwig Staab	Westerngrund	D
1989	Dr. Henning Ritter	Kaiserslautern	D
1990	Harald Fiedler	Salzuflen	A
1991	Willi von den Driesch	Waldfeucht-Haaren	D
1992	Günter Niese	Berlin	D
1993	Werner Fatteicher	Münchenbernsdorf	D
1994	Peter Partzsch	Wessenburg	D
1995	Volker Möllenbeck	Porta Westfalica	D
1996	Günter Ortmeier	Löhne	D
1997	Werner Ehlers	Braunschweig	D
1998	Immo Quenzel	Rheinberg	D
1999	Peter Langel	Bonn	D
2000	Egbert Deumer	Münchenbernsdorf	D
2001	Bob Cope	Cheddletown	GB
2002	Peter Langel	Bonn	D
2003	Manfred Zippel	Wolfenbüttel	D
2004	Rüdiger Jung	Tettau	D
2005	Annemike Nyenhues-Beukema	Steenwykerwold	NL
2006	Rüdiger Jung	Tettau	D
2007	Siegfried Quenzel	Rheinberg	D
2008	Jürgen Seidel	Staitz	D
2009	Kurt Harries	Syke-Wachtendorf	D
2010	Reinhold Grönemann	Osnabrück	D

30. Gleichmäßigkeitslauf für Veteranen-Motorräder

am Samstag, 11. Juni, ab 15 Uhr im Stadion Ost in Ibbenbüren

St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm³	Bauj.
2	1	Langel, Lutz	D	Bonn	Clement Typ B	142	1902
3	1	Brücker, Frank	D	Rimbach	Neckarsulmer	211	1902
4	1	Wensink, Lauwerens	NL	Varsseveld	Peugeot	239	1903
5	1	Ehlers , Werner	D	Braunschweig	Laurin & Klement L 80	502	1903
6	2	Schmidt, Heinz	D	Much	Bruneau-Dreirad	325	1904
8	1	Ehlers , Arndt	D	Braunschweig	Laurin & Klement	331	1904
11	1	Beukema, Eye	NL	Smilde	Phänomen	450	1906
12	1	Frank, Harald	D	Vechelde	Luquin & Coudert	200	1906
13	1	Dykslag, Fredrik	NL	Laag-Zuthem	Alcyon	500	1908
15	2	Schenk, Walter	D	Spenge	Humber	498	1910
16	2	Langel, Peter	D	Bonn	Terrot Morette 2	250	1910
17	2	Winkenwerder, Heini	D	Nehms	Indian Big Twin	1000	1911
18	2	Windhorst, Gerd	D	Goldenstedt	Terrot	265	1911
19	2	Schenk, Monika	D	Spenge	Humber	174	1911
21	2	Fiedler, Harald	A	Bad Salzuflen	Triumph	500	1912
27	2	Van der Veen, Henk	NL	Ruinerwold	Terrot Motorette 3	317	1914
28	2	Brosche, Hubert	D	Bad Segeberg	Douglas V (GB)	350	1914
29	2	Pol , Willem	NL	Norg	Douglas Modell U	348	1914
30	2	Grönemann, Reinhold	D	Osnabrück	Wanderer	250	1914
34	2	Harries, Kurt	D	Syke-Wachendorf	Royal Ruby (Russian)	1000	1917
36	2	Bekkenkamp, Chris	NL	Assen	Morgan (Dreirad)	1367	1918
37	2	Grafe, Markus	D	Westerkappeln	Wanderer	327	1918
38	3	Luten, Gerard	NL	Akersloot	Rover	500	1919
40	3	Klenner, Lothar	D	Langenhagen	Wanderer	616	1920
42	3	Weißleder, Jens	D	Crimmitschau	Wanderer	600	1920
43	3	Heman, Henk	NL	Warmenhuizen	Cleveland USA	244	1921

St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm³	Bauj.
49	3	Jung, Rüdiger	D	Tettau	Labor	100	1923
54	3	Jänker, Ingolf	D	Langenbernsdorf	NSU 502 T	500	1924
55	3	Bruns, Margarete	D	Visbek	Pulcherrima	123	1924
58	3	Redmer, Armin	D	Hattingen	AWD-JAP R 350	350	1924
59	3	Seidel, Jürgen	D	Staitz	Stock	119	1924
63	3	Lode, Bernhard	D	Lindenau	Raleigh	348	1925
64	3	Ehrlicher, Erich	D	Neustadt	Ardie Reichfahrtsmodell	346	1925
65	3	Beukema, Annemieke	NL	Smilde	Terrot HT	350	1925
70	3	Gareis, Josef	D	Perleberg	D-Rad R 04	500	1925
74	3	Springer, Hans-Dieter	D	Bielefeld	NSU R 251	250	1926
78	3	Deuse, Andreas	D	Oranienburg	Stock R 119	119	1926
80	3	Lutze, Rainer	D	Kamenz	Wanderer	198	1926
82	4	Izaks, Sander	NL	Neede	Triumph Model N3	494	1927
93	4	Bruer, Günter	D	Weilmünster	Flottweg III FK	183	1927
97	4	Meyer, Michael	D	Frankfurt	Motobecane E	240	1928
99	4	Van Eijbergen, Henk	NL	Loenen	Indian Scout 101	600	1928
101	4	Kunzmann, Jochen	D	Großräschen	DKW E 200	198	1928
102	4	Genz, Karl-Heinz	D	Lauchhammer	DKW Luxus 200	198	1928
103	4	Koschig, Reinhardt	D	Lauta	DKW E 250	250	1928
107	4	Quenzel, Tristan	D	Rheinberg	DKW-Blutblase	198	1928
110	3	Möhwald, Thomas	D	Neustadt	Triumph K4	250	1927
115	4	Bollmann, Rüdiger	D	Wernigerode	Württembergia D28	350	1928
118	4	Schirmer, Dietrich	D	Münchenbernsdorf	Ariel E	500	1928
122	4	Gröteke, Günter	D	Grimma	Triumph Nürnberg	500	1928
131	4	Quenzel, Siegfried	D	Rheinberg	DKW Luxus 500	490	1929
140	4	de Belder, Raoul	B	St.Kat.Waver	Soya SS	350	1929

ADAC
Andreas Klöckner
ADAC-Mitglied seit 2003
Die Versicherung, die mit der Zeit geht.
Die ADAC-ClassicCarVersicherung.
Ihr ClassicCar ist etwas ganz Besonderes. Deshalb schützen wir es mit besonderen Leistungen wie VollkaskoPlus und einer Vorsorgeversicherung, die den Wertzuwachs berücksichtigt. Testen Sie unsere günstigen Beiträge – lassen Sie sich jetzt ein Angebot machen: in Ihrer Geschäftsstelle, unter 0 180 5 12 10 32* oder unter www.adac.de/classiccar
* 14 Cent/Min. aus dem deutschen Festnetz; max. 42 Cent/Min. aus Mobilfunknetzen.
ADAC Autoversicherung AG

Ein Anlieger möchte seine Ruhe haben

Lärmmessungen beim Pfingsttreffen

Puh, das war knapp. Über Monate schwebte das Gespenst der Absage über der Ibbenbürener Veteranenrallye. Ein Anlieger hatte vor Gericht geklagt. Genervt von der Vielzahl lauter Veranstaltungen am Sportzentrum Ost. Viele von ihnen viel, viel lauter als die Veteranenrallye, aber der Oldietreff ist nun mal die erste große Veranstaltung in 2011 und daher erste Gelegenheit für den Anwohner, den Hebel anzusetzen.

Wir haben vor zwei Wochen mit diesem „Nachbarn“ einen Vergleich geschlossen. Wir haben Zugeständnisse gemacht – zum Beispiel die Technische Abnahme nach Süden verlegt und Ruhezeiten von 20 bis 6 Uhr und von 13 bis 15 Uhr versprochen. Voll darauf vertrauend, dass Ihr alle mithelft, diese Versprechen einzuhalten, um die Veteranenrallye dauerhaft zu sichern.

Der AMC muss an diesem Wochenende Lärmmessungen machen lassen. Sind die Werte zu hoch, können sich alle Veteranenfreunde für Pfingsten 2012 schon mal was Anderes vornehmen. Sehr, sehr traurig, aber leider auch sehr wahr.

Daher unsere innige Bitte: Sorgt alle mit dafür, dass keine erneute Klage unser tolles Treffen kaputt machen kann. Wäre doch gelacht, wenn wir die Lärmwerte nicht einhalten. Aber wir wissen genau, wir können auf Euch alle zählen! Danke!

GREGOR MAUSOLF

30. Gleichmäßigkeitslauf

am Samstag, 11. Juni, ab 15 Uhr im Stadion Ost

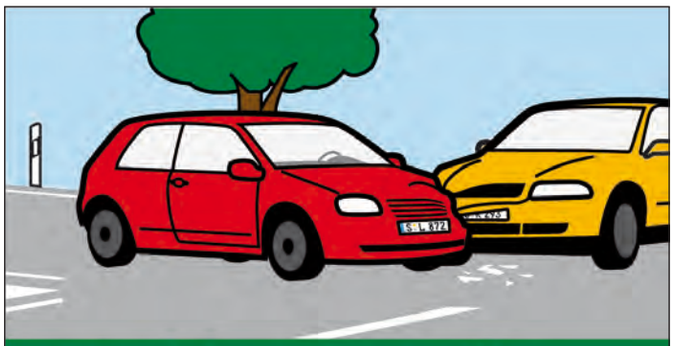
St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm³	Bauj.
150	4	Mannitz, Peter	D	Zörbig	NSU 501 T	500	1929
168	4	Fatteicher, Werner	D	Münchenbernsdorf	DKW Luxus	500	1930
204	6	Deumer, Egbert	D	Münchenbernsdorf	Victoria Bergmeister KR6	600	1934
206	6	Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	Wanderer AS 11	98	1934
233	5	Richter, Siegfried	D	Großräschen	NSU Quick	98	1937
251	7	Otten, Yannick	D	Nettetal	NSU Quick	98	1938
281	6	Brandt, Konrad	D	Gera	Phänomen Ahoi	125	1939
299	6	Zawadzki, Harald	D	Hagen	Tornax K 125	123	1941
322	3	Möhwald, Thomas	D	Neustadt	Triumph	250	1919
375	1	Stockmann, Werner	D	Stemwede-Dielingen	Progress	352	1905

Unrestauriert *in behutsam ergänztem Originalzustand ist die „Rohrrahmen-Opel“, mit der Thomas Bürger (51)aus Niederkassel bei Bonn seine erste Ibbenbürener Veteranenrallye fährt. Das Motorrad von 1927 hat 500 ccm Hubraum und eine Leistung von 16 PS. Sie wurde nur in wenigen hundert Exemplaren gebaut.* *Foto: privat*

Der Automobilclub Ibbenbüren e. V. bedankt sich bei allen Firmen, Institutionen, Verbänden und Vereinen, die durch ihre Unterstützung die Durchführung der Motorrad-Veteranen-Rallye möglich gemacht haben:

ADAC Westfalen, Dortmund
Automobilclub Münster e. V. im ADAC
Classic Data, Bochum
Deutsches Rotes Kreuz Ibbenbüren
DEKRA, Ibbenbüren und Osnabrück
Heimat- und Brauchtumsgruppe Ibbenbüren
Ibbenbürener Spielvereinigung
Interessengemeinschaft Brochterbeck
IVD GmbH & Co. KG, Ibbenbüren
Kreissparkasse Steinfurt , Ibbenbüren
KÜS, Losheim am See
Lederhof Haselroth, Ibbenbüren
Motorrad Bögel, Ibbenbüren
Motorrad-Museum Ibbenbüren
Stadt Ibbenbüren
Technisches Hilfswerk Ortsverein Ibbenbüren
Stadtmarketing GmbH, Ibbenbüren
Verkehrsverein Ibbenbüren e.V.
Volksbank Tecklenburger Land e.G., Ibbenbüren
Wasserversorgungsverband Tecklenburger Land

Unsere langjährigen Partner: Getränke Benning, Ibbenbüren, Zeltverleih Werner Hafer, Eggermühlen, Gasthaus König-Rabbke, Recke-Espel

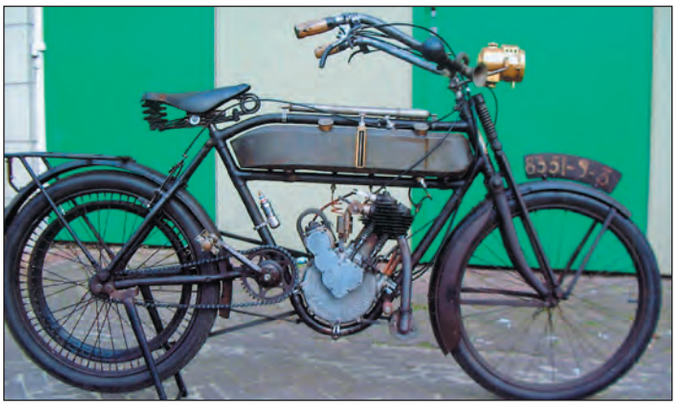


Ein klarer Fall für DEKRA!

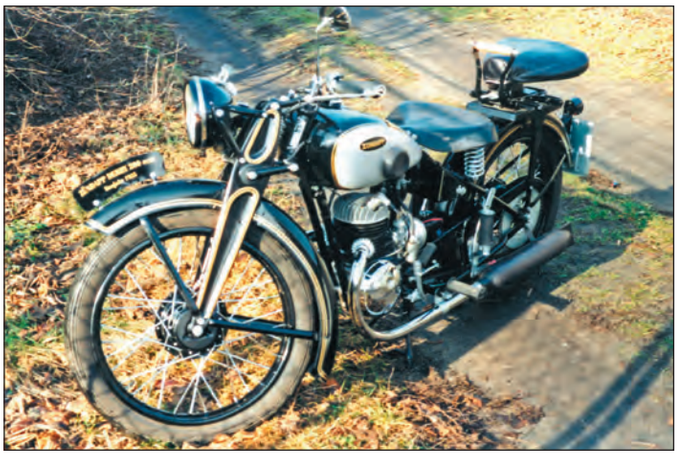
Ob Unfall oder Unwetter: Schadengutachten erstellen wir sorgfältig und professionell.
Mo - Fr: 08.00-17.30 Uhr, Sa: 09.00-12.00 Uhr

DEKRA Automobil GmbH
Station Ibbenbüren
Gutenbergstr. 23
49479 Ibbenbüren
Tel. 05451/93639-0

DEKRA
Alles im grünen Bereich.



1914 *wurde die Terrot Motorette Nr. 3 von Jan-Otto Blankesteyn aus dem niederländischen Haarlem gebaut. Das französische Motorrad hat 350 ccm Hubraum. Der 67-jährige Jan-Otto Bankesteyn ist schon zum 22. Mal in Ibbenbüren dabei – mit sehr unterschiedlichen Fahrzeugen.* *Foto: privat*



1935 *erblickte die Zündapp Derby von Manfred Fröbe aus Elsterwerda das Licht der Welt. 200 ccm Hubraum sorgten für eine Leistung von 7 PS. Das französische Motorrad hat 350 ccm Hubraum. Manfred Fröbe fährt mit 66 Jahren seine erste Ibbenbürener Veteranenrallye.* *Foto: privat*

Int. Ibbenbürener Veteranen Rallye
Pfingsten 2011
10. - 13. Juni
31
AMC
DEKRA

IMPRESSUM

Oldtimer-Journal zur 31. Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye
Herausgeber: Automobilclub Ibbenbüren e.V. im ADAC, Gildestraße 53, 49477 Ibbenbüren
Redaktion und Layout: gm-press Gregor Mausolf, Anna-Delcour-Str. 17, 48268 Greven, www.gm-press.de
Anzeigen: AMC Ibbenbüren
Fotos: Sophie und Klaus Hassels, Stephan Lindloff, Gregor Mausolf, Matthias Mausolf, Thomas Viße, Thomas Welzel, privat
Titelfoto: Matthias Mausolf
Druck: IVD GmbH & Co. KG, Ibbenbüren

30 Läufe zum Revival-Pokal

Die ersten drei der sechs Klassen werden in Rüsselsheim geehrt

Seit Ende April und bis Mitte September haben Liebhaber klassischer und historischer Motorräder 30-mal die Chance, sich für den ADAC-Classic-Revival Pokal für Motorräder zu platzieren. Bei der neunten Ausgabe dieser Oldtimer-Veranstaltungsreihe werden insgesamt Nennungen von ca. 150 Teilnehmern mit Solo- und Seitenwagen-Motorrädern, Dreirädern und Motorrollern bis Baujahr 1981 erwartet.

Den Auftakt zur umfangreichsten ADAC Oldtimer-Pokalserie bildete am 30. April das „18. ADAC-Oldtimer-Treffen mit Ausfahrt“ in Schwarme. Rund viereinhalb Monate später findet mit der 14. ADAC Oldtimerfahrt „Kinzigtal-Classic“ am 18. September das Saison-Finale statt. Die 31. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye ist wegen des späten Pfingstfestes bereits die zwölfte Veranstaltung des Revival-Pokals.

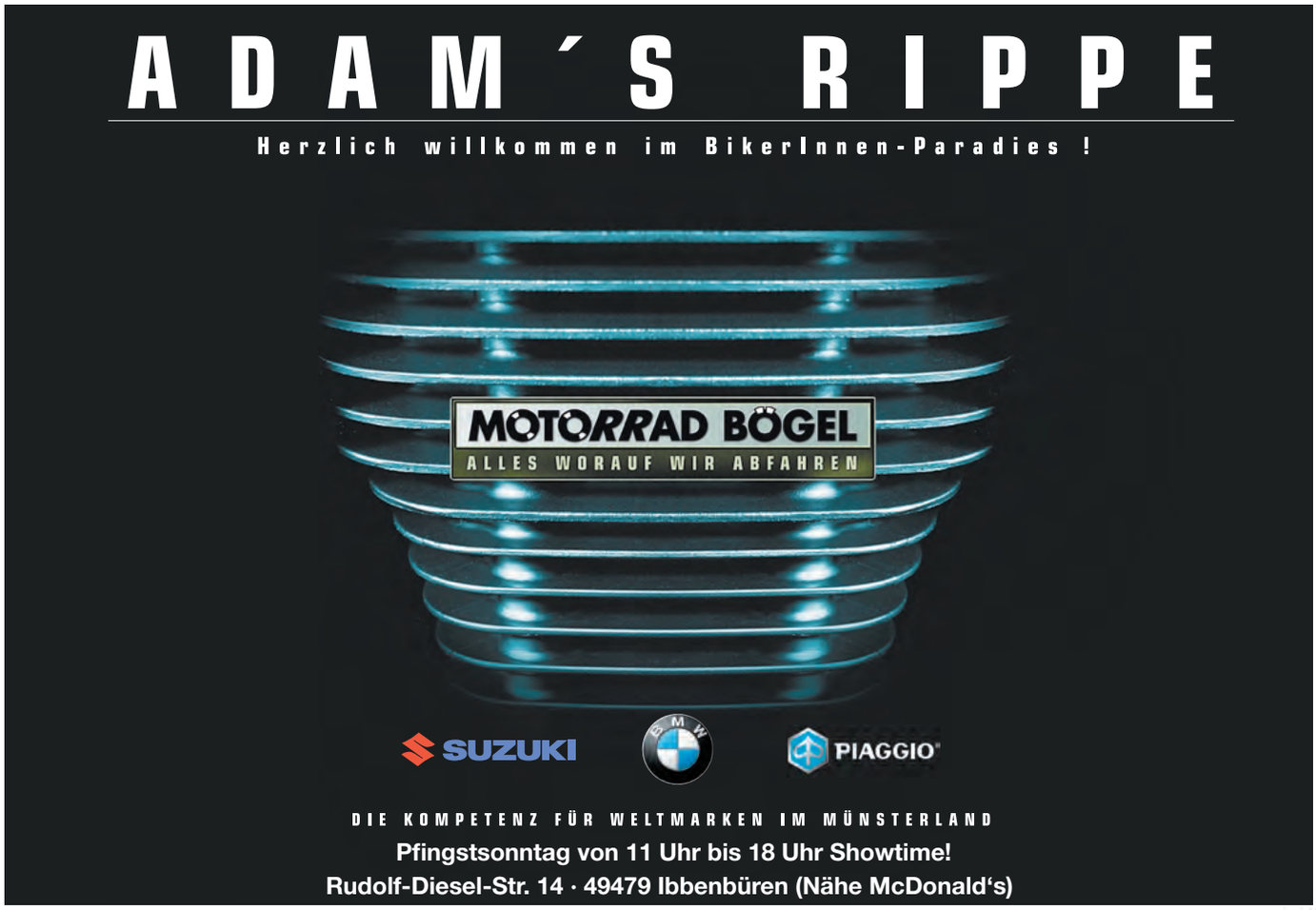
Für die Teilnahme am ADAC-Classic-Revival-Pokal für Motorräder ist lediglich eine gebührenfreie Einschreibung erforderlich.

Mit einer Honda CB 72, Baujahr 1965, fährt Peter Harms aus Schenefeld bei Hamburg den Classic-Revival-Pokal und ist nur dadurch auch in Ibbenbüren startberechtigt. Foto: privat

Gewertet wird die Teilnahme nach sechs Klassifizierungen (A-G) der Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA): Baujahre bis 1918, 1919 bis 1930, 1931 bis 1945, 1946 bis 1960, 1961 bis 1970 und 1971 bis 1981. Eine besondere Wertung für jugendliche Teilnehmer – Geburtsjahrgänge ab 1990 – ist ebenfalls vorgesehen. Diese einzigartige Möglichkeit soll auch die jüngeren Generationen zum Umgang mit historischer Technik motivieren. Das Angebot hat bereits in der Vergangenheit ein reges Teilnehmer-Interesse hervorgerufen.

Die vier besten Ergebnisse bestimmen die Gesamtwertung, Zusatzpunkte gibt es für jede weitere Teilnahme an einer der 30 Oldtimerveranstaltungen. Der Sieger wird mit der Trophäe des Schirmherrn, ADAC-Präsident Peter Meyer, geehrt.

Den drei Erstplatzierten winken je ein Pokal und die Einladung zur festlichen Siegerehrung am 29. Oktober 2011 in Rüsselsheim. Zudem nimmt jeder Teilnehmer an der Verlosung folgender Sachpreise teil: drei Gutscheine für eine Hin- und Rückfahrt im Autozug, ein Schuberth J1 Premium Jethelm, ein Castrol-Produktpaket, drei Jahresabonnements der Zeitschrift „Motorrad Classic“, ein Sonax-Produktpaket, ein Gutschein für ein Schuco-Modell oder Bausatz aus der Classic-Collection und 10 x 2 Eintrittskarten für die Autostadt Wolfsburg. ◄



www.ksk-steinfurt.de

Gut.

Fair. Menschlich. Nah.

Tradition ist nicht von gestern. Sondern ein Beweis für Pioniergeist und ein Erfahrungsschatz, aus dem sich wichtige Entscheidungen für heute und morgen ableiten lassen. Gleich aufsteigen und mitfahren. Wir erwarten Sie mit wegweisenden Angeboten rund ums Geld, mit denen Sie auch in Zukunft an Ihr finanzielles Ziel finden. Sagen Sie uns einfach, worauf Sie dabei abfahren. Am besten, Sie vereinbaren gleich einen Termin mit uns. Wenn´s um Geld geht - Kreissparkasse.

Kreissparkasse
Steinfurt