

34

Int. Ibbenbürener Motorrad Veteranen-Rallye

6. bis 10. Juni 2014
(Pfingsten)

Titelbild: Herrmann Klimpel aus Bernstadt/Sachsen auf einer DKW NZ500



Titelgeschichte:
Begehrte
DKW NZ500

Seite 12 - 14:
Rennmaschine von
1937 lebt wieder

Seite 32 - 35:
Vier Zylinder
zum Quadrat



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

KlimaGut-
Brief

KlimaGut-
Glücks-
sparen

KlimaGut-
Brief flex



KlimaGut - mit uns das Klima verbessern.

Sprechen Sie mit uns.

Prinzip MehrWert:



Gut für die Wirtschaft. Gut für die Umwelt. Gut für die Menschen.

www.prinzip-mehrwert.de

 **Kreissparkasse
Steinfurt**

Als Marktführer in der Region fördert die Kreissparkasse ökologische Projekte und unterstreicht mittels des Prinzips MehrWert ihre Verantwortung für die Wirtschaft, die Umwelt und die Menschen im Kreis Steinfurt. Engagieren auch Sie sich und informieren Sie sich bei Ihrem Berater über unsere KlimaGut-Produkte. **Wenn´s um Geld geht - Kreissparkasse Steinfurt.**

Bürgermeister Heinz Steingröver

Grußwort

Liebe Freunde, Fans und Besucher der 34. Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye!

Ibbenbüren gilt nicht mehr nur heimlich als Oldtimer-Hauptstadt Deutschlands. Das sagen nicht wir über uns, Kenner der Szene bestätigen es. Was uns natürlich freut. Kein Zweifel: Die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye hat einen wichtigen Anteil an dieser Entwicklung. So ist es mir eine ausgesprochene Freude, Sie zu diesem Ereignis in unserer Stadt begrüßen zu können.

Zum ersten Mal seit 2005 sind, wie ich sehe, diesmal wieder Teilnehmer aus Luxemburg und Norwegen mit am Start. Der Vertreter Norwegens hat hierbei laut Reise-streckenberechnung eine Anreise von 1574 Kilometern. Dass jemand einen solchen Trip unternimmt, um in Ibbenbüren mit dabei zu sein, unterstreicht das internationale Renommee der Rallye auf zwei Rädern.

Was ich persönlich immer wieder erstaunlich finde, ist zudem die PS-Zahl der teilnehmenden Kräder. Heute sind wir andere Leistungsmaßstäbe gewohnt. Im Falle der Rallye gilt: Das bislang leistungsstärkste Motorrad hat gerade mal 50 PS. Viele Maschinen bewegen sich im unteren einstelligen PS-Bereich. So warten die Opel-Motorfahrräder 1,4 bis 1,6 PS auf – und das älteste Motorrad, ein Ariel-Dreirad von 1898, mit 1,75 PS. Die Organisatoren stellt dies immer wieder vor große Herausforderungen bei der Streckenwahl quer durch das hügelige Tecklenburger Land. Bislang haben sie es verstanden, jedes Mal einen neuen Streckenverlauf aus dem Zylinder

zu zaubern. Respekt!

Eine Veranstaltung wie die Veteranen-Rallye schafft sich nicht von selbst und aus dem Nichts. Dazu bedarf es des Engagements und der Arbeit vieler. Zumal dann, wenn es darum geht, mit jedem neuen Durchgang den internationalen Charakter dieser Erfolgsveranstaltung weiter zu unterstreichen. Meine Anerkennung denjenigen, die sich jedes Mal erneut mit Elan in die Organisation der Rallye stürzen!

Überaus reizvoll ist der Umstand, dass man im Rahmen der Rallye Motorräder bestaunen und bewundern kann, die es anderswo nur noch in Museen zu sehen gibt. Technikgeschichte live – auch hierfür steht die Internationale Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye.

In diesem Sinne: Ich wünsche den Organisatoren gutes Gelingen, den Fahrern schöne Touren auf zwei Rädern – und den Zuschauern inspirierende Augenblicke!



Heinz Steingröver, Bürgermeister der Stadt Ibbenbüren



Berufsbekleidung Leißing



**Ihre Vereinskleidung
in sicheren Händen!**

**Wir bedrucken und besticken
"fast alles"
nach Ihren Wünschen.**



...in Sicherheit wohlfühlen!

Berufsbekleidung Leißing Handels GmbH
Gutenbergstraße 8, 49479 Ibbenbüren
Tel.: 05451-54500, E-Mail: info@leissing.de
www.berufsbekleidungsshop24.de

**Ihr zuverlässiger Partner
für
Berufsbekleidung und Arbeitsschutz**



Zeitplan der 34. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

Freitag, 6. Juni 2014

- 12 - 18 Uhr Öffnung des Fahrleitungsbüros im Stadion Ost und Ausgabe der Fahrunterlagen
- 15 - 18.30 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager
- 19.30 Uhr Offizielle Eröffnung der Veranstaltung mit Flaggenparade im Festzelt, anschließend Fahrerbesprechung für den Samstag, zwangloses Treffen

Samstag, 7. Juni 2014

- 8 Uhr Öffnung des Fahrleitungsbüros im Stadion Ost, Ausgabe der Fahrunterlagen
- 8 - 10 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager
- ab 10.30 Uhr Start zur kleinen Ausfahrt über ca. 49 km, Kaffeepause in Mettingen, Luca's am Markt, Begrüßung der Teilnehmer auf dem Neumarkt in Ibbenbüren. Ausgabe des Mittagessens.
- ab 15.00 Uhr Gleichmäßigkeitsläufe im Stadion Ost, Begrüßung durch den Schirmherrn der Veranstaltung Bürgermeister Steingröver, Kids-Cup, Mannschaftszeitfahren
- 19.30 Uhr Festzelt: Fahrerbesprechung für die große Ausfahrt am Sonntag, anschließend Siegerehrung des Gleichmäßigkeitslaufs

Pfingstsonntag, 8. Juni 2014

- 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. 116 km

19 Uhr

nach Ladbergen, Lönshalle, mit Gleichmäßigkeitsprüfungen; siehe Startliste!
Abendessen im Festzelt, anschließend Siegerehrung für die Einzel- und Mannschaftswertung

Pfingstmontag, 9. Juni 2014

- ab 9 Uhr Verabschiedung im Festzelt am Stadion Ost mit einem Westfälischen Frühstück. Für Teilnehmer gegen Vorlage der Essenmarke ist das Frühstück frei! Begleitpersonen 6,00 €



Zur Mittagsrast am Samstagmittag auf dem Ibbenbürener Neumarkt dürfen die Veteranen sogar mit einer Sondergenehmigung durch die Fußgängerzone fahren. Vor der Einfahrt auf den Marktplatz sammeln Mitglieder der THW-Jugendgruppe die Bordkarten ein. Fehlen darauf Einträge, gibt's Minuspunkte.
Foto: Matthias Mausolf



Aktuelles - klar im Blick.

ivz-aktuell.de



Lokales Tecklenburger Land



Verkehrsvereins-Vorsitzender Bernd-Udo Seiffarth

Grußwort

Sehr geehrte Leser, liebe Motorradfreunde, ein alter Kalauer fällt mir ein: „Ja, ist denn schon wieder Weihnachten....?“ Wie schnell ein Jahr vergeht. Die Veteranenrallye des AMC Ibbenbüren steht vor der Tür, und ich freue mich, als Vorsitzender des Verkehrsvereins Grußworte an die Gäste richten zu dürfen. Ibbenbüren wird einmal mehr zum Mekka der Motorradfreunde. Dafür danke ich auch dem AMC.

Eine solche Veranstaltung mit internationalem Charakter ausschließlich mit ehrenamtlichen Kräften „zu stemmen“ ist aller Ehren wert. Gäste aus ganz Europa haben Ibbenbüren zu Pfingsten als feststehenden Termin im Kalender.

Was gibt es denn im Jahre 2014 Besonderes? Man glaubt es kaum, dass ein 116 Jahre altes Motorrad in unsere Stadt kommt und beide Ausfahrten über mehr als 170 km mitmachen wird. Das Ariel-Dreirad aus dem Jahre 1898 ist das älteste je in Ibbenbüren gezeigte Fahrzeug.

Es ist fast unanständig, wenn man „wie nebenbei“ mehr als ein Dutzend Motorräder erwähnt, die schon 100 Jahre „in den Speichen“ haben. Aber auch die jüngeren Jahrgänge zeigen technisch hochinteressante Lösungen und das aus einer Zeit, als die Motorisierung gerade begann.

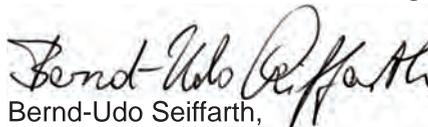
So gibt es in diesem Jahr eine Sonderausstellung einer einzigen Marke, nämlich von Opel-Motorfahrrädern. Von unseren niederländischen Freunde organisiert, wer-

den sie in einem eigenen Zelt gezeigt.

Weit über 300 Teilnehmer sind sensationell! Aber es gibt in jedem Jahr auch „Neulinge“, die zum 1. Mal in Ibbenbüren sind oder Gäste, die nach einigen Jahren Pause bzw. Restaurierungsarbeiten an ihren Schätzchen wiederkommen.

Oldtimer bei Autos und Motorrädern sind total angesagt, nicht nur bei den Besitzern solcher Schätze, sondern auch bei den Zuschauern, die sich diese technischen Kulturschätze gerne anschauen und erklären lassen. Alle sind begeistert, wenn das größte rollende Museum durch das Tecklenburger Land knattert.

Der Verkehrsverein Ibbenbüren wünscht Teilnehmern, Helfern und dem Publikum viel Spaß sowie einen unfallfreien Ablauf des Großereignisses. Vielleicht ist auch Petrus inzwischen ein Oldtimerfreund und stellt zu Pfingsten sein bestes Wetter zur Verfügung.



Bernd-Udo Seiffarth,
Vorsitzender des Verkehrsvereins



Uns können Sie mieten – für fast jeden Anlass!



Baujahr 1952 27 Sitzplätze

Mercedes Benz O 3500

Für Hochzeiten, Geburtstagsfeiern oder andere Anlässe, bei denen Sie Ihre Verwandten, Freunde und Bekannten einladen, aber auch für Betriebs-, Club- und Vereinsausflüge kann ich gemietet werden. Versetzen Sie sich zurück in längst vergangene Zeiten, die wahrscheinlich nicht besser, ganz sicher aber viel gemütlicher waren.

„Ich bin der kleine Bruder. Bin noch ein Jahr älter als mein großer Bruder, und habe ebenfalls große Freude daran Sie an besonderen Anlässen ‚im kleinen Kreis‘ zu begleiten.“



Baujahr 1952

Mercedes Benz 170 V



Infomobil - Messebus

Suchten Sie nicht schon immer einen mobilen Treffpunkt, mit dem Sie garantiert die Aufmerksamkeit bei den verschiedensten Anlässen erreichen: einen mobilen Messestand, ein mobiles Büro, eine mobile Veranstaltungsleitung, die schnell einsatzbereit und völlig wetterunabhängig ist? – Dann ist dieses Sonderfahrzeug genau das Richtige für Sie! In 5 Minuten ist er vor Ort einsatzbereit! Und individuell für Sie zu gestalten!

STRIER REISEN

Ibbenbüren

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





ELEMENTECENTER

Fenster - Rollläden - Haustüren - Vordächer - Terrassendächer - Markisen

Gildestraße 53 . 49477 Ibbenbüren . Tel.: 05451-93604 . Fax: 05451-9360-60 . www.hew-elementecenter.de



Höchste Qualität zu günstigen Preisen

EXCLUSIVE HAUSTÜREN

Aluminium-Haustüren mit beidseitig flügelüberdeckenden Füllungen
mit einem Ud-Wert ab **0.67 W/m²K** für höchste Ansprüche

HAUSTÜREN



Foto: Rainer Sturm / pixelio.de

Vorteile liegen im Detail

Türen mit beidseitig flügelüberdeckenden Füllungen 85 mm stark

3 UMLAUFENDE DICHTUNGEN
im Rahmen und Flügel und vulkanisierten Eckausführungen

3 VERSTELLBARE DREITEILIGE
Rollentürbänder

3 -FACH HAKENVERRIEGELUNG
Dornmaß 45 mm und durchgehender Schließeleiste aus Edelstahl

3 mm STARKEN ALUMINIUM-
Deckschichten innen und außen
mit SPEZIELLER U-WERTSPERRE
im Falzbereich

mit patentierter Flügelausführung und
DILATIONSSCHICHT
mit formschöner Edelstahl-

SICHERHEITSROSETTE AUSSEN
integriertem serienmäßigen Schutz gegen
Aufbohren und Abdrehen
mit thermisch getrennter

ALUMINIUM-BODENSCHWELLE
im Farbton silberfarbig EV 1, Ausführung mit
unsichtbarer Verschraubung

3-SCHEIBEN WÄRMESCHUTZGLAS
(U-Wert=0,50 W/m²K) in Kombination mit Motiv-
und Ornamentgläsern

Vereinbaren Sie mit uns einen Termin und lassen sich von unserer Professionalität überzeugen

Tolles Dreirad von 1898

Adrie de Graaff restaurierte drei Jahre an seiner Ariel

Der Mann traut sich was: Adrie de Graaff, 62-jähriger Niederländer aus Egmond aan Zee, hat ein Ariel-Dreirad zur 34. Ibbenbürener Veteranenrallye angemeldet. Das gute Stück wurde 1898 gebaut und ist damit das älteste Motorrad, das jemals bei der Veteranenrallye unterwegs war.

Zuletzt war Dr. Peter Bühner 2008 mit einer DeDion Bouton – ebenfalls Baujahr 1898 – dabei. Doch er fuhr damit nur den Gleichmäßigkeitslauf, wogegen De Graaff die beiden Ausfahrten absolvieren will. Und 2008 war die DeDion „erst“ 110 Jahre alt. Die Ariel ist jetzt 116, aber sieht nach dreijähriger Restaurationszeit (2011 bis 2013) wieder aus wie neu.

Zarte 1,75 PS leistet der DeDion-Motor vor der Hinterachse, obwohl er einen vergleichsweise beachtlichen Hubraum von 290 ccm hat. 50 km/h Höchstgeschwindigkeit sind damit möglich, weiß Adrie de Graaff und so hat er für die Ausfahrten selbstbewusst mit einem Schnitt von 30 km/h genannt. Dass er damit nicht ganz falsch liegt, beweist er mit ei-



nem selbstgedrehten Video, welches er uns zur Verfügung gestellt hat und das schon seit März auf unserer Internetseite www.veteranenrallye.de zu sehen ist.

Adrie de Graaff ist zum zwölften

Mal bei der Ibbenbürener Veteranenrallye am Start – zuletzt war er 2012 hier. Auch damals fuhr er eine Ariel, allerdings von 1926. Verglichen mit dem aktuellen Dreirad war das fast schon ein „Youngtimer“.

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, Sonntag 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



Boxer Paula ist seit dem vorigen Jahr Mitfahrer von Anton und Elfriede Voß aus Rosendahl-Darfeld im westlichen Münsterland. Voß gehört zu den wenigen Fahrern, die an allen Ibbenbürener Veteranenrallyes teilgenommen haben. Früher saßen die Töchter Tanja und Nina im Beiwagen seiner NSU 601TS von 1935, doch seit nunmehr 14 und 17 Jahren stehen die beiden selbst auf der Starterliste. Foto: privat




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:

<ul style="list-style-type: none"> • Restaurant • Bierstube • Kaminzimmer • Räume für Taugungen und Familienfeiern für 15 - 130 Personen • 34 modern eingerichtete Hotelzimmer 	<ul style="list-style-type: none"> • Gartenterrasse • Partyservice • Zwei vollautomatische Kegelbahnen • Fahrradverleih • Parkmöglichkeiten für PKW und Reisebusse
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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	Hermisdorf	(D)
1994	Udo Müller	Glindow	(D)
1995	Lothar Stegmann	Hildesheim	(D)
1996	Genus 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	Bohnte	(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)
2011	Jürgen Seidel	Staitz	(D)
2012	Jürgen Ehspanner	Bad Karlshafen	(D)
2013	Walter Schenk	Spenge	(D)

BIKER BRAUCHEN BÖGEL



Gesamtsieger der 33. Veteranenrallye wurde im Vorjahr Walter Schenk aus Spenge bei Bielefeld auf einer Humber von 1910. Er lag mit 19,26 Punkten deutlich vor Lothar Klenner aus Langenhagen mit einer Wanderer von 1920 (27,336 Punkte) und Robin Lewe aus dem brandenburgischen Sommerfeld auf einer NSU OSL251 von 1937 (29,460 Punkte). Markus Grafe aus Westerkappeln verpasste mit Rang 4 das Podium denkbar knapp. Grafe war mit einem geliehenen D-Rad R 0/5 von 1927 unterwegs. In den Jahren zuvor hatte er mit seiner Wanderer von 1918 dreimal in Folge den zweiten Platz im Gesamtklassement belegt. Die beiden stellvertretenden Landräte des Kreises Steinfurt, Gisela Köster (2.v.l.) und Jürgen Coße (4.v.l.), überreichten Walter Schenk den gläsernen Siegerpokal und hängten ihm den goldenen Lorbeerkranz um. Glückwünsche gab es auch von den AMC-Mitgliedern Hans Schmidt (l.), Markus Hoffmann (5.v.l.) und Gregor Mausolf (r.).
Foto: Matthias Mausolf

**Hauptuntersuchung fällig?
Dann am besten gleich zu DEKRA.**



Kompetent, flexibel und unbürokratisch.

Sicherheit hat Vorfahrt. Fahren Sie doch einfach bei unserer DEKRA Kfz-Prüfstelle vor. Ganz ohne Termin und langes Warten. Unsere Ingenieure vor Ort führen dabei nicht nur die erforderlichen Prüfungen durch – sie beraten Sie auch gerne bei speziellen Fragen.

Öffnungszeiten

Mo-Fr: 8-17.30 Uhr, Sa: 9-12 Uhr

DEKRA Automobil GmbH

Gutenbergstraße 23

49479 Ibbenbüren

Telefon 05451.93639-0

www.dekra-in-ibbenburen.de



DEKRA

Alles im grünen Bereich.

Organisationsplan Motorrad-Veteranen-Rallye

Gesamtleitung: Hans Schmidt (Rheine), Gregor Mausolf (Greven), Stefan Clever (Mettingen)

Gästebetreuung: Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren)

Fahrtleitungsbüro: Markus Hoffmann (Tecklenburg), Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren), Manfred Mausolf (Greven), Sarah Nieweg (Rheine), Hans Thesmann (Ibbenbüren)

Moderator: Hans Christoph Kröger (Ibbenbüren)

Fahrtleiter: Hans Schmidt (Rheine)

Streckenführung und Leitung Streckensicherung: Matthias Rütten (Ibbenbüren), Richard Zilinski (Hörstel),

Streckensicherung: AMC Ibbenbüren, AC Münster, THW Ibbenbüren

ADAC-Straßenwacht: Michael Kurk (Senden), Klaus Overmann (Münster), Albert Stehle (Castrop-Rauxel)

Medizinische Betreuung: DRK Ibbenbüren

Schleppwagen: Motorrad Bögel (Ibbenbüren)

Fahrzeug-Abnahme: Dekra-Prüfingenieure Jean Schneider (Osnabrück), Andreas Priggemeyer, Maik Rosery (beide Ibbenbüren), Burkhard Wilhelm (Tecklenburg, Horst Wallmann (Ladbergen).

Schiedsgericht: Thomas Böcker (Wilnsdorf), Rolf Lehmann (Ibbenbüren), Wolf-Otto Weitekamp (Stemwede)

Leiter Stadionbereich: Stefan Clever (Mettingen)

Aufsicht Fahrerlager: Manfred Böger, Manfred Jesse (beide Ibbenbüren)

Organisation Motorrad-Museum: Heimat- und Brauchtumsgruppe Ibbenbüren

Leitung GLP (Stadion): Ernst Flacke (Ibbenbüren),

Leiter Start GLP: Christian Schulz (Ibbenbüren),

Leiter Ziel GLP: Ernst Flacke (Ibbenbüren),

Vorstartbereich GLP (im Stadion): Christian Schulz, Alexander Huckenheimer (beide Ibbenbüren), Horst Bork (Castrop-Rauxel)

Zeitnahme / Auswertung: Carsten Winkler (Oelde)

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Gregor Mausolf (Greven)

Fotos: Matthias Mausolf (Recke)

Shuttle-Bus: Stephan Schüttken (Ibbenbüren)

Orga Zelt, Flaggenparade: Jonas Mausolf (Recke)

Kassenleitung: Markus Hoffmann (Tecklenburg)

Kassen: Franz Mösker, Franz-Josef Trappe (beide Ibbenbüren), Rita Jung, Jessica N. (beide Tettau)

Allgemeine Organisation: Daniel Clever, Fitty Haselroth, Alexander Huckenheimer, Natalia Huckenheimer, Heinz Liebich, Frank Thesmann, Daniel Trappe (alle Ibbenbüren), Helmut Hoffrogge, Ludger Schoppe (beide Hörstel), Timo Wahlmeier (Recke), Andreas Herink, (Rheine)



100 Jahre alt ist die Douglas von Bert Pol aus Laag Zu- them bei Zwolle in der niederländischen Provinz Overijssel. Dieses Motorrad hat viele Jahre im Murray's Motorcycle Museum auf der Isle of Man gestanden. Die Insel in der irischen See ist jedes Jahr Austragungsort der Tourist Trophy, die als das älteste aber auch gefährlichste Motorradrennen der Welt gilt. Das Motorrad hat noch seine Original-Lackierung. Bert Pols Douglas leistet mit einem 350-ccm-Motor 2,75 PS und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Daher will der Niederländer die Gleichmäßigkeitsprüfungen mit einem Schnitt von 36 km/h fahren. Der heute 51-jährige Bert Pol kommt in diesem Jahr schon zum 28. Mal als Teilnehmer nach Ibbenbüren. Hier lernte er auch seine Frau Marianne kennen, die in den Vorjahren ebenfalls mit einer Douglas am Start war.

Foto: privat

Verleih von Festzelten ganz nach Ihren Wünschen.
Mit fast 50 Jahren Erfahrung!

SABEL
Gesamtwirtschaft + Zeltbetriebe

Harrenstätter Str. 21
49757 Werlte
Tel. 0 59 51 / 45 13
Fax 0 59 51 / 13 08

Volksfeste, Hochzeiten, Schützenfeste oder Betriebsfeiern.
Wir richten Ihr Fest speziell für Sie ein!



Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 8. Juni 2014, nach Ladbergen, Lönshalle

St. Name, Vorname	Nat Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
1 Schenk, Walter	D Spenge	Humber	500	1910
2 De Graaff, Adrie	NL Egmond aan Zee	Ariel Dreirad	290	1898
5 Stockmann, Werner	D Stemwede-Dielingen	Progress	350	1905
10 Fiedler, Harald	A Bad Salzuffen	Triumph (GB)	500	1912
11 Koopmans, Hans	NL Kortgene	Rover	500	1913
12 te Kaat, Wim	NL Silvolde	Douglas R		1913
13 Lenting, Cindy	NL Doetinchem	Douglas	350	1913
14 Branse, Ronald	NL Westzaan	Douglas Typ 0	350	1913
15 Schultz, Hans-Jürgen	D Eppenrod	Levis Popular	210	1913
16 Schultz, Aike	D Eppenrod	Alcyon	100	1939
17 Pol, Bert	NL Laag-Zuthem	Douglas	350	1914
18 Springer, Hans-Dieter	D Bielefeld	Wanderer Heeresmodell	500	1914
19 van der Veen, Henk	NL Ruinerwold	Terrot Motorette 3	320	1914
20 Overveld, Hans	NL Halle	Douglas B 600	600	1914
24 Grafe, Markus	D Westerkappeln	Wanderer 327	327	1918
25 Andersen, Flemming Holm	DK Haderslev	BSA K-Modell	560	1918
27 Schmidt, Heinz	D Much	Harley-Davidson Gesp.	1000	1919
29 Klenner, Lothar	D Langenhagen	Wanderer	616	1920
30 Kazmierzak, Heinz	B Bree	Harley-Davidson	1000	1920
31 Jonker, Tonnie	NL Barsingerhorn	Wanderer	616	1920
32 Nossent, Diederik	NL Lochem	Royal Enfield 180	1000	1921
33 Heman, Henk	NL Warmenhuizen	Cleveland USA	240	1921
35 Brauer, Siegfried	D Sindelfingen	DKW Reichsfahrmodell	140	1921
36 Holmersma, Gert	NL Marum	Sunbeam	600	1921
38 Maug, Oliver	D Ibbenbüren	Alba	200	1923
40 Schonder, Olaf	D Langewiesen	Wanderer	616	1923
41 John, Susanne	D Vellmar	BSA S	500	1924
42 Flap-Westerhof, Grietje	NL Nieuw-Weerdinge	Motobecane MB 1	175	1924
43 Dransfeld, Franz	D Arnsberg	Bleha	170	1924
45 Bosma, Jaap	NL Silvolde	Humber Tourist	350	1924
46 de Jong, Jan	NL Oostenwolde	BSA	500	1924
47 Westerhof, Henk	NL Nieuw-Weerdinge	Monet & Goyon Automouche G.	250	1924
48 Schwertfeger, Wilfried	D Hannover	Scott Super Squirrel	596	1924
49 Kampshoff, Reimund	D Bocholt	DKW ZM	175	1925
51 Teeken, Albert	D Mettingen	D-Rad R0/4 SW	500	1925
52 Massmann, Hermann	D Bohmie	Harley-Davidson	1000	1925
53 Buhmann, Ulrich	D Beverungen	DKW E206	206	1925
54 Walter, Hannes	D Bad Karlshafen	NSU Quickly N	50	1953
55 Buhmann, Jonas	D Beverungen	Triumph MF1	98	1938
57 Orlowski, Guido	D Remscheid	DKW E200	200	1926
58 Borchardt, Axel	D Salzatal OT Lieskau	NSU	500	1926
59 Grönemann, Reinhold	D Osnabrück	Wanderer 708H	708	1926
60 Ter Heijne, Christian	NL Doetinchem	FN M60	350	1926
61 Fokker, Ruud	NL Vleuten	Peugeot P104	350	1926
62 Windhorst-Sieveke, Anke	D Goldenstedt-Lutten	Pulcherrima	125	1926
63 Carlsen, Peter Torben	DK Kolding	BSA S27	500	1927
64 Izaks, Sander	NL Neede	Triumph N3	500	1927
65 Bruer, Günter	D Weilmünster	Flottweg III FK	180	1927
66 Straßburg, Siegbert	D Schönnow	Zündapp EM249	250	1927
67 Kaiser, Roland	D Petersberg OT Teicha	D-Rad R 0/6	500	1927
68 Ehrlicher, Erich	D Neustadt/Coburg	Schüttoff F350	350	1927
69 Goedereis, Uwe	D Löhne	NSU 501T	500	1927

St. Name, Vorname	Nat Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
70 Seegers, Ben	NL Ooy (Nymwegen)	BMW R42	500	1927
71 Wirth, Ernst	CH Bronschhofen	Standard AS500	500	1927
72 Rypke, Hinrich	D Kölln-Reisiek	BMW R42	500	1927
73 Baldus, Rainer	D Lengerich	Wanderer K500	500	1928
74 Kuca, Mirek	D Recklinghausen	Ariel SV	557	1928
75 Gareis, Josef	D Perleberg	D-Rad R0/4	500	1925
76 Andersen, Kurt Albin	DK Kolding	Triumph NSD	550	1928
77 Bernet, Hans	CH Wängi	Allegro Tourisme	350	1928
78 van Eijbergen, Henk	NL Loenen-GLD	Indian Scout 101	600	1928
79 Bischof, Arne	D Friedrichsdorf	NSU 501T	500	1928
80 Pellanda, Arno	CH Wohlen AG	Motosacoche 309	350	1928
81 Schraven, Fabian	D Hattlingen	BMW	500	1928
82 Ehlers, Werner	D Braunschweig	D-Rad R0/6 SW	500	1928
83 Bosma, Jolanda	NL Silvolde	Peugeot P107	350	1928
84 Brunzel, Franz	D Leipzig	Triumph T4	500	1928
85 Helling, Karl Wilhelm	D Soest	BMW R62	750	1928
86 Lommes, Erich	D Nettetal	NSU 251T	250	1928
87 Ingenfeld, Bernd	D Bocholt	DKW E200	200	1928
88 Riege, Alexander	D Ilmenau/Unterpörlitz	Harley Davidson	1200	1928
89 Quenzel, Immo	D Rheinberg	DKW Z500	500	1928
90 Quenzel, Vincent	D Rheinberg	DKW RT100 Sport	100	1936
91 Bez, Siegfried	D Osnabrück	Standard BS500	500	1928
93 Ringgenberg, Christian	CH Buchs	Terrot HSSO	350	1929
94 van Boerdonk, Toon	NL Tilburg	BSA S29	500	1929
95 Meier, Christian	CH Hunzenschwil	Motosacoche 411A	500	1929
96 Frerichs, Ralf	D Oldenburg	Victoria KR35	350	1929
97 Mannitz, Peter	D Zörbig	NSU 501T	500	1929
98 Möhwald, Thomas	D Neustadt	Schüttoff	500	1929
99 Bez, Walter	D Osnabrück	Standard BS500	500	1929
100 Ehlers, Arndt	D Braunschweig	D-Rad R0/9	500	1929
101 Jurr, Jan	D Duisburg	Sarolea 350SS	350	1929
102 Bollmann, Andreas	D Nürnberg	Württembergia BL200	200	1929
103 Kutzek, Andreas	D Hannover	NSU 301T	300	1929
104 Lewe, Ronny	D Sommerfeld	DKW LS200	200	1929
105 Lewe, Linda	D Sommerfeld	Simson SR2E	50	1960
106 Stryck, Erwin	D Drübeck	NSU Sport RE	250	1929
107 Deuse, Andreas	D Oranienburg	Württembergia D29	350	1929
108 Bötte, Martin	D Bad Karlshafen	DKW LS200	200	1929
109 John, Michael	D Vellmar	Imperia 500 H	500	1929
110 Böttjer, Albert	D Oldenburg	Hulla Jap300	300	1929
111 Grafe, Karsten	D Westerkappeln	NSU 301TS	300	1930
112 Hofmann, Andreas	D Hördt	Motosacoche Jubile	500	1930
113 Butterbrodt, Herbert	D Hannover	Indian Scout 101	750	1930
114 Krispin, Bernd	D Bernau	Terrot HST	350	1930
115 Poltmüller, Dennis	D Gutersloh	Ardie Jubiläumsmodell	500	1930
116 Krenz, Ringo	D Gera	Standard BT	500	1930
117 Kahrs, Klaus	D Beverstedt-Appeln	Hulla Standard	200	1930
118 Roes, Gert	NL Silvolde	Indian Scout 101	750	1930
119 Andersen, Else Holm	DK Hardslev	BSA	350	1930
120 Bollmann, Rüdiger	D Wernigerode	Württembergia RL600	600	1930
121 Pade, Lukas	D Apensen	Mars	60	1930
122 Snyders, Joachim	D Itterbeck	DKW Block 200	200	1931

Meisterbetrieb

Kachelöfen • Kamine • Kaminkassetten • Kaminöfen • Pellet-Technik • Wassertechnik

■
■
■
 Wartung • Service • Planung & Beratung





CLEVER

Kamintechnik

Westerkappeler Str. 11 • 49497 Mettingen • Tel.: 0 54 52/91 95 95
Fax: 0 54 52/91 95 96 • info@clever-kamine.de • www.clever-kamine.de



Rennmaschine von 1937 lebt wieder

Zündapp KKS500 lag viele Jahre im Keller

Unverhofft kommt oft – sagt der Volksmund. Womit er im Falle von alten Motorrädern sicher nicht Recht hat. Scheunenfunde sind sehr selten geworden. Zerlegte, aber gut erhaltene Veteranen ebenso. Doch Guido Denter aus Westerkappeln bei Osna-brück hatte ein solches Glück und kann in Ibbenbüren erstmals mit einer Zündapp KKS500 an den Start gehen.

Die Geschichte begann im Winter 2012/2013 bei einem Besuch eines Verwandten in der Nähe von Nürnberg. „Dort erfuhr ich durch Zufall, dass einige Häuser weiter ein altes zerlegtes Zündapp-Motorrad schon ewige Zeiten im Keller stehen sollte,“ erinnert sich der 47-Jährige, der als Busfahrer normalerweise mit deutlich größerem Gerät unterwegs ist. Fragen kostet nichts, also klingelte Denter einfach mal bei dem Nachbarn. Tatsächlich öffnete ein alter Mann, der die Info bestätigte.

„Im Keller durfte ich dann einen zugestaubten Haufen Motorrad-Einzelteile ansehen, und traute meinen Augen nicht“, erinnert sich der Westerkappeler: Eine Zündapp

KKS500! Eine von gerade einmal 150 Stück – davon zehn in Renn-Version – die insgesamt gebaut worden waren. Sauber in etliche Kisten verteilt. Der alte Mann erzählte, das Motorrad stamme von seinem Onkel. Nach einigem Überlegen erinnerte er sich dann, dass dieser Onkel vor dem Krieg wohl mit diesem Motorrad Werks-Sporteinsätze (Bergrennen) für Zündapp gefahren sei. Nach dem Krieg wurde es nochmals kurz bewegt, und dann wegen eines Motorschadens in Einzelteilen und aus Platzgründen im Keller deponiert.

Sehr gute Ausgangsbasis

„Nach kurzer Verhandlung und einer tränenreichen Geldbörsenplünderung meinerseits konnte ich dem alten Mann das Motorrad abkaufen und sehr zufrieden die Einzelteile in meinem PKW verstauen“, strahlt Denter. Zuhause angekommen, machte er sich sofort über die Teilesammlung her, und konnte zu seiner großen Freude feststellen, dass es sich um eine sehr gute Ausgangsbasis handelte. Alle nötigen Teile waren vorhanden und



Erstrahlt wieder in alter Schönheit: Die Zündapp KKS500 von Guido Denter. Fotos: privat



MENÜ ON TOUR

Catering - Partyservice - Essen auf Rädern

Inh. Ernst Aufderhaar

05453 / 8811

0171 / 8302554

Vogelstraße 29 - 49509 Recke



Westfälisches Frühstück bei der Veteranenrallye



So fing es an: Mit vielen Kisten voller Einzelteile.





in einem noch sehr guten Zustand. – der trockenen Lagerung im Heizungskeller sei Dank.

Nach längeren Recherchen konn-

te der 47-Jährige dann auch alle Komponenten zuordnen. Es waren sämtliche Teile vorhanden, mit denen die Zündapp sowohl im Seri-

enzustand als auch im Renndress (R-Version) wieder aufgebaut werden konnte. „Ich entschied mich für den Renndress, wo eine DS350-Gabel mit mehr Einstellmöglichkeiten im Gegensatz der Seriengabel (DS200) verwendet wird. Auch die Bremstrommel ist mit 200 mm größer dimensioniert als beim Standardmodell (180 mm), erläutert der Zündapp-Schrauber. Zudem hat die Rennversion ein KS600 Getriebe links fußgeschaltet im Gegensatz zur Serie, wo ein KS500-Getriebe rechts fuß- und handgeschaltet mit Schaltautomat zum Einsatz kommt.

„Zu meinem Erstaunen waren auch alle Serienkomponenten dabei – Vorderrad mit 180 mm Bremstrommel, KS500-Getriebe nebst Schaltautomat und vieles mehr – sodass ich davon ausgehen konnte, dass das Motorrad aus einer originalen KKS500 für den Rennsport umgebaut worden war. Noch größer war die Überraschung, als er den Motor zur Überprüfung zerlegte. Es wimmelte vor Änderungen und Bearbeitungen. Gebohrte Ventillfedersteller, Zahnräder, bearbeitete Pleuel, Ventile und geänderte Kopfdichtungen sind nur ein kleiner Teil der leistungssteigernden Bearbeitungen. ▶



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.

NEU: 9-Loch-SwinGolf-Anlage





Ganz zart lässt sich hier erahnen, wie die Zündapp einmal aussehen wird.



Alle Lager und Dichtungen des Getriebes wurden ausgetauscht.

Technische Daten und viele gute Tipps

Gerd Windhorst unterstützte Guido Denter bei der Restaurierung

► Da die Arbeiten fachmännisch ausgeführt aussahen, und Guido Denter sich nicht vorstellen konnte, dass ein Privatmann dieses zu jener Zeit überhaupt zu leisten im Stande gewesen war, geht er von einer werksseitigen Bearbeitung und Zusammenstellung aller Komponenten aus.

Nach vollständiger Zerlegung aller Fahrgestell-Teile wurden diese gestrahlt, lackiert sowie teilweise verchromt. In der Zeit machte sich der 47-Jährige über Motor, Getriebe und Differenzial her. Alle Lager und Dichtun-

gen tauschte Denter aus, dazu wurden alle Aggregate gereinigt und vor dem Zusammenbau vermessen.

Es zeigte sich, dass der Motorschaden aus einem Nockenwellenlagerschaden resultierte. Der konnte durch den Austausch des hinteren Gleitlagers sowie einer Änderung an der Nockenwelle repariert werden. Fast alle Teile waren noch innerhalb der Verschleißgrenzen und konnten so weiter verwendet werden.

Dankbar ist der Zündapp-Neuling Gerd Windhorst aus Goldenstedt bei Vechta, der ihn in jeglicher Hinsicht fachmännisch unterstützte. Windhorst hatte alle technischen Daten, und den ein oder anderen guten Tipp, um das Motorrad komplett zu montieren und wieder fahrbereit zu bekommen.

Mit vereinten Kräften war es dann im Januar 2014 soweit. Eine Zündapp KKS500 in Renndress war wieder belebt. Jetzt fehlte nur noch der Segen des TÜV, der in Nordrhein-Westfalen leider als einzige Sachverständigen-Organisation Fahrzeug-Einzelabnahmen durchführen darf. Wegen fehlender Fahrzeugunterlagen wurde zunächst die Abnahme verweigert. Doch inzwischen ist alles geregelt, und Guido Denter fiebert der ersten großen Ausfahrt mit seiner KKS500 entgegen. ◀



Viel fehlt nicht mehr und die erste Probefahrt mit der KSS 500 kann bald starten.

**Motorradkleidung –
auch im Retro-Look**



BIKER FASHION

Lederhof Haselroth
Rheiner Straße 395
Ibbenbüren-
Dickenberg
fon 054 51/34 18
fax 054 51/1 72 48



LEDERHOF



Besuchen Sie uns auch im Internet: www.lederhof-haselroth.de

Teilnehmer der Großen Ausfahrt am Pfingstsonntag, 8. Juni 2014, nach Ladbergen, Lönshalle

St. Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
123 Strang, Helmut	CH	Wil	Motosacoche 418 Jub.	500	1931
124 Vollmann, Gabriele	D	Nordstrand	Mars	200	1931
125 Frank, Harald	D	Vechelde	D-Rad R11	500	1931
126 Schenk, Monika	D	Spenge	BMW R2	200	1931
127 Dekker, Yvonne	NL	Heerhugowaard	Ariel VF	500	1931
128 Lukasik, Uwe	D	Wernigerode	D-Rad R11	500	1931
129 Jordan, Dieter	D	Bad Karlshafen	BMW R2	200	1931
130 Zollinger, Wilfried	CH	Klingnau	Royal Enfield HL31	570	1931
131 Bernet, Bruno	CH	Bronschhofen	Condor Populaire	500	1931
132 Bischof, Dirk	D	Friedrichsdorf	Standard CS500	500	1931
133 Schwirkschlies, Renée	D	Binningstedt	Mars	75	1931
134 Elpel, André	D	Wernigerode	Ardie Jubiläummodell	500	1931
135 Luten, Gerard	NL	Akersloot	BSA M33	600	1932
136 Müller, Eberhard	D	Buchen-Götzingen	UT K105	500	1932
137 Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	D-Rad R20	200	1932
138 Deumer, Egbert	D	Münchenbernsdorf	Royal Entfield	500	1932
139 Fokker, Gerda	NL	Vleuten	Peugeot P110	200	1932
140 Steiner, Rolf	CH	Lupfig	Moser de Luxe OHV	500	1933
141 Helling, Patrick	D	Soest	BMW R11	750	1933
142 Ehspanner, Jürgen	D	Bad Karlshafen	Triumph RL30	200	1934
143 Hoekstra, Minne	NL	Oude Pekela	Harley-Davidson Gesp.	1200	1934
144 Potze, Dirk	NL	Emmercompascuum	Terror BMA	100	1934
145 Jurr, Joachim	D	Gelsenkirchen	NSU 601TS	600	1934
146 Bosma, Erik	NL	Silvolde	Terror RL	500	1934
147 te Kaat, Niels	NL	Silvolde	NSU	350	1934
148 Ruig, Dick	NL	St.Maartenslotbrug	Norton 16H	500	1934
149 Jurr, Felix	D	Gelsenkirchen	BSA Sloper M34-12	600	1934
150 Brandt, Lars	D	Hademstorf	Phönix Doppelport	200	1934
151 Bacher, Josef	D	Schauenburg	NSU 501OSL	500	1935
152 Harte, Ulrich	D	Ibbenbüren	Nimbus L	750	1935
153 Fröbe, Manfred	D	Elsterwerda	Zündapp Derby 200	200	1935
154 Lohse, Stephan	D	Wettlin-Löbejün	Victoria KR20ZBL	200	1935
155 Menke, Hans-Peter	D	Kolln-Reisiek	NSU ZDB201	200	1935

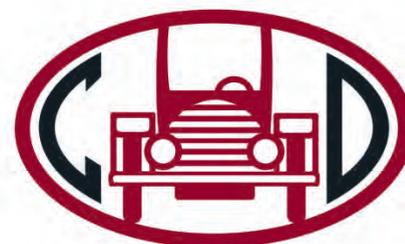
St. Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
156 Bußkönning, Nicola	D	Reken	Wanderer Modell 11	98	1935
157 Goossens, Alex	NL	Steenderen	Nimbus C	750	1935
158 Allemann, René	CH	Seuzach	FN M70 Touring-Lux	350	1935
159 Voß, Anton	D	Darfeld-Rosendahl	NSU 601TS	600	1935
160 Stegmann, Hans-Lothar	D	Hildesheim	BMW R 2	200	1935
161 Hoffmann, Bernhard	D	Viersen	DKW SB200	200	1935
162 Fiedler, Frank	A	Jockgrim	DKW SB350	350	1938
164 Schubert, Karl-Heinz	D	Bismark	Wanderer 1SP	100	1936
165 Kassen, Peter	D	Bad Karlshafen	BMW R2	198	1936
166 Achtien, Anne	NL	Bontebok	Harley-Davidson R 3	750	1936
167 Kasper, Jan-Peter	D	Gera	DKW SB200	200	1936
168 Windhorst, Gerd	D	Goldenstedt	Zündapp K800	800	1936
169 Fauth, Christian	D	Gronau	Nimbus	750	1936
170 Fauth, Oliver	D	Gronau	Wanderer Modell 11	98	1935
171 Fauth, Maike	D	Gronau	NSU 201ZDB	200	1936
172 Petzold, Sebastian	D	Wertheim	Horex T6 SW	600	1936
173 Spijkenmanns, Stefan	D	Soest	BMW R3	300	1936
175 Genz, Heiko	D	Sorno	DKW KS200	200	1937
176 Pietsch, Klaus	D	Schwarzheide	DKW KS200	200	1937
177 Helling, Sarah	D	Soest	Zündapp DBK 200	200	1937
178 Seidel, Jürgen	D	Auma-Weidatal	NSU 201OSL	200	1937
179 Lewe, Robin	D	Sommerfeld	NSU 251OSL	250	1937
180 Denter, Guido	D	Westerkappeln	Zündapp KKS 500	500	1937
181 Jung, Günter	D	Hadamar Oberzeuzhei	BSA B26 Empire Star	350	1937
182 Genz, Karl-Heinz	D	Lauchhammer	DKW SB250 Sport	250	1937
183 Hornig, Knut	D	Ladbergen	BMW R6	600	1937
184 Sanders, Mans	NL	Nieuw-Buinen	TWN 254F	250	1938
185 Otten, Yannick	D	Nettetal	DKW NZ	350	1938
186 Otten, Norbert	D	Nettetal	DKW NZ	350	1938
187 Jung, Rüdiger	D	Tettau	Triumph B200	200	1938
188 Fiedler, Astrid	A	Köln	Wanderer	100	1938
190 Janssen, Meike	D	Oldenburg	Wanderer 1SP	100	1938
191 Voß, Tanja	D	Darfeld-Rosendahl	Horex SB35	350	1938

Wir schätzen Ihr bestes Stück.

Wir prüfen und bewerten
Oldtimer, Youngtimer oder
historische Fahrzeuge nach
System Classic Data.

Ihr Classic Data-Bewertungspartner
für Ibbenbüren und Umgebung.

49477 Ibbenbüren
Werthmühlenstr. 20
Tel. 05451 - 59366



Classic Data
Sachverständige
für klassische Fahrzeuge

Wessels
KFZ-Sachverständige

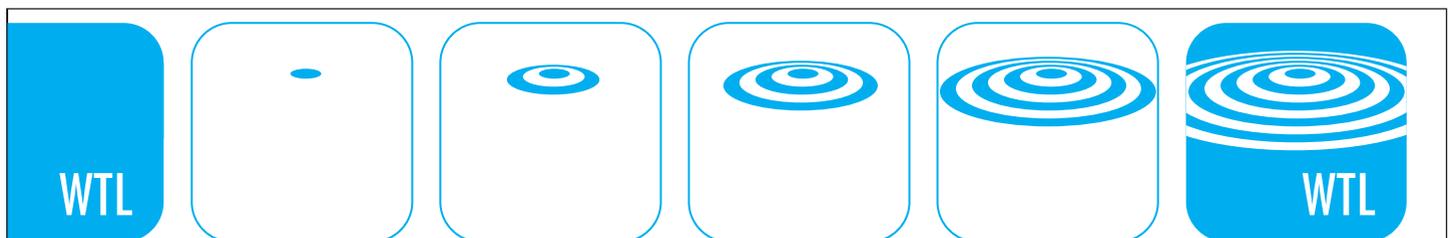
www.wessels-ibbenbueren.de



Teilnehmer der Großen Ausfahrt am Pfingstsonntag, 8. Juni 2014, nach Ladbergen, Lönshalle

St. Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
192 Voß, Nina	D	Darfeld	NSU 250OSL	250	1938
193 Raguse, Thomas	D	Berlin	Norton 16H	500	1938
194 Groteke, Günter	D	Grimma	BMW R66 Gesp.	600	1938
195 Janssen, Peter	D	Oldenburg	Wanderer M11	98	1938
196 Schultz, Klaus-Ulrich	D	Ruhland	Meister K17	98	1938
198 Berger, Rolf	D	Bad Karlshafen	Moto Guzzi Egretta	250	1939
199 Siebenberg, Dr. Stefanie	D	Mittelbiberach	Miele K20	98	1939
200 Quenzel, Siegfried	D	Rheinberg	DKW SB500	500	1937
201 Siebenberg, Gert	D	Bremerhaven	DKW NZ 250	250	1939
202 Siebenberg, Willi	D	Bad Karlshafen	BMW R35	340	1939
203 Fiedler, Karin	D	Bad Salzuffen	Bauer B100 Sachs	100	1939
204 Rückl, Bernd	D	Münster	BMW R23	250	1939
205 Schramm, Christian	D	Duisburg	Nimbus Spezial	750	1939
206 de Bruyne, Lex	NL	Heerhugowaard	Nimbus Gesp.	750	1939
207 Sitinski, Bernd	D	Hechthausen	Zündapp KS 600	600	1939
208 Stammerjohann, Jens	D	Hohenfelde	DKW NZ	350	1939
209 Bron, Thea	NL	Marum	DKW NZ350	350	1939
210 Pollmüller, Burkhard	D	Gütersloh	Zündapp DBK 250	250	1939
211 Roick, Silvio	D	Tettau	DKW NZ	350	1939
212 Deumer, Marina	D	Münchenbernsdorf	Victoria KR15	150	1939
213 Schulte, Sabine	D	Alpen	DKW NZ 250	250	1939
214 Beckedorf, Roland	D	Jaderberg	Victoria KR25 S	247	1939
215 Wapstra, Hidde	NL	Noordwolde	BMW R23	250	1939
216 Scholz, Thomas	D	Benzingerode	BMW R71 m.Royal-SW	750	1939
217 Schwirkschlies, Thomas	D	Bönningstedt	Mars 98J	98	1939
218 Polansky, Andreas	D	Lauchhammer	Urania	100	1939
219 Roths, Klaus	D	Ahaus	Ural M72	750	1940
220 Kasper, Margit	D	Gera	Victoria KR15N	150	1940
221 Flisar, Denis	D	Rabenau OT Spechtrit	Phänomen Bob	100	1940
223 Brönstrup, Olaf	D	Ibbenbüren-Laggenbec	BMW R75 W-Gespann	750	1944
224 Bruns, Margarete	D	Visbek	Zündapp KS750	750	1944
225 Zawadzki, Harald	D	Essen	Zündapp DB 200	200	1949
226 Heseler, Klaus	D	Düsseldorf	Triumph TR5 Trophy	500	1949
227 Hoppe, Manfred	D	Ibbenbüren	Miele 98	98	1950

St. Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
228 Lierhaus, Jürgen	D	Gelsenkirchen	Ardie B 251	250	1951
229 Ehspanner, Susanne	D	Bad Karlshafen	BMW R25/2	245	1953
230 Müller, Ingo	D	Leichlingen	AWO Touren 425 - Stoye SM	250	1953
231 Reimertz, Ulrich	D	Wickede	DKW RT250 H	250	1953
232 Pfannkuche, Marko	D	Trendelburg-Langenthr	BMW R25/3	250	1954
233 Steer, Hans-Wilhelm	D	Böhme	DKW RT175 GS	175	1955
234 Wachter, Hans-Jürgen	D	Goch	NSU Max GS	248	1955
235 Kleinlanghorst, Claudia	D	Herford	DKW RT175 S	175	1956
236 Adler, Claudia	D	Dortmund	Triumph Comet	200	1957
237 Baerwald, Christopher	D	Zörbig	IWL SR59 Berlin	150	1959
238 Prieditis, Egils	D	Grefrath	Göricke	100	1959
239 Mittmann, Hubertus	D	Werl	MZ RT 125/3	125	1959
240 Naumann, Heiko	D	Köthen	Junak M10	350	1961
241 Adler, Tim-Alexander	D	Dortmund	AJS 18 Statesman	500	1962
242 Meyer, Michael	D	Frankfurt	Dnepr K750	750	1964
243 Adler, Bernd	D	Dortmund	Matchless G15	750	1964
244 Bauer, Rüdiger	D	Tostedt	BMW R27	250	1967
245 Konietzka, Barbara	D	Frankfurt	Honda CB250	250	1970
246 Reinl, Werner	D	Wegberg	BMW R50/5	500	1971
247 Klaas, Lothar	D	Köln	Honda CB350 Four	350	1974
248 Kleinlanghorst, Dirk	D	Herford	Honda CB125 Super Sports	125	1974
249 Beyer, Wolfgang	D	Fröndenberg	BMW R 60/6	600	1975
250 Lanwehr, Michael	D	Witten	Moto Guzzi V65	638	1983
300 Stehle, Albert	D	Castrop-Rauxel	BMW R60/2 ADAC-Strassenw.	600	1962
301 Tschirn, Peter	D	Wiesbaden	Indian Scout	750	1928
302 Butterbrodt, Werner	D	Garbsen 1	Indian Big Chief	1200	1929
303 Hele, Michael	GB	Waterlooville/Hampshir	Monet & Goyon Automouche	500	1928
304 Hele, Michael	GB	Waterlooville/Hampshir	Matchless T3	500	1928
305 Hill, Hans-Jürgen	D	Burg	BSA Blue Star	500	1932
306 Merkel, Peter	D	Hamburg	AJS R10	500	1930
307 Klimpel, Hermann	D	Bernstadt	DKW NZ500	500	1939
308 Düffel, Norbert	D	Münster	Nimbus II Luksus	750	1935
309 Wijker, Cor	NL	Egmond aan Zee	Ariel Red Hunter	500	1939
310 Schol, Rob	NL	Egmond aan Zee	Ariel SQ4	600	1939



Wasserversorgungsverband
Tecklenburger Land
Wir sorgen für gutes Wasser

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

www.wtl-wasser.de

Das Höchste der Gefühle

Seit 2007 bietet der Kletterwald, auf einer Fläche von 30.000 Quadratmetern, 9 Parcours mit insgesamt 137 Kletter-Elementen in einer Höhe von bis zu 14 Metern an. Allein gelassen wird aber niemand: Die Einweisung in das neue durchgängige Sicherheitssystem ist leicht erlernbar und verleiht ein gutes Gefühl, da kein aushängen mehr möglich ist. Im ganzen Wald stehen zudem zahlreiche Helfer zur Verfügung, die beobachten und schnell zur Stelle sind, wenn man doch mal Hilfestellung benötigt oder Fragen zum Parcours hat. Die Stimmung unter den Kletterern wird schnell vertraut. Man gibt Tipps und motiviert sich gegenseitig, um auch das nächste Element zu meistern. Dabei muss jeder Mal über seinen Schatten springen, sich fallen lassen und auf seine Stärken vertrauen. Am Ende der Klettertour steht ein Gefühl

des Erfolgs, der Körper fühlt sich gut an und man spürt, was man geschafft hat. Eine Stärkung gibt es anschließend im „Climb Inn“, wo man die Höhepunkte der Klettertour, die aufregendsten Momente noch einmal Revue passieren lässt. Ob für einen Ausflug mit der Familie und Freunden, ein Teamtraining für eine Schulklasse oder ein Unternehmen – der Kletterwald Ibbenbüren bietet für jeden Anlass, jeden Anspruch und fast jedes Alter ein Erlebnis der besonderen Art.

Viele Gäste nutzen unser Online-System, bequem von zu Hause aus buchen, bezahlen und eine feste Kletterzeit reservieren. Oder bestellen Sie unsere Jahres- oder 10er-Karten online und sichern Sie sich jetzt Ihren Preisvorteil.



Neuheit!

CLIC-IT
Jetzt auch in unserem Park!

Vollständige Sicherheit durch intelligente Karabiner
Versehrentliches Aushaken beider Karabiner ist unmöglich!

Sicher Klettern erlernen
Kletterer bestimmt weiterhin seinen eigenen Kletterfortschritt!

Authentische Klettererfahrung
Vollige Freiheit und unverfälschter Kletterspaß.

Made in France

www.clic-it.eu



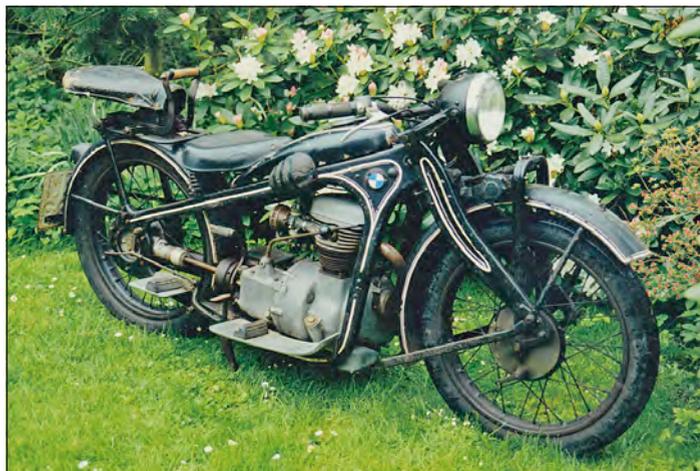
**KLETTERWALD
IBBENBÜREN**

Wenn Sie hoch hinaus wollen, dann ist es höchste Zeit! Telefonische Reservierung ab zehn Personen: 0 54 07/ 3 46 92 10, oder via Online-Ticket auf www.kletterwald-ibbenbueren.de – dort finden Sie auch unsere genauen Öffnungszeiten. So kommen Sie zu uns: Abfahrt A30 (OS-Rheine) Laggenbeck Richtung Ibbenbüren, am Sportzentrum Ost.



Seine erste Ibbenbürener Veteranen-rallye fährt Stephan Kellermann aus Hamburg auf diesem Ardie-Gespann von 1928. Die Solomaschine kostete damals 1190 Reichsmark. Heute schätzt Stephan Kellermann den Wert des Gespanns auf etwa 9000 Euro. Das Motorrad wurde 1982 in Schleswig-Holstein gefunden. Es wies schwere Unfallschäden auf, die zunächst beseitigt werden mussten. An Lichtmaschine, Getriebe und Blechteilen waren vom Vorbesitzer Modernisierungen vorgenommen worden. Also stand auch die Rückversetzung in den Originalzustand an. Dann wurde ein Vorkriegsseitenwagen mit Original-Anbauteilen und Seitenwagen-Untersetzung montiert. Der Erhalt der Originalteile und -technik hatte für Stephan Kellermann immer Vorrang vor einer Nachfertigung. Neben der Ardie, die mit 500 ccm Hubraum 9 PS leistet und eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erzielt, hat der 52-jährige Hamburger noch eine Zündapp KS 601, eine BMW R71, eine BMW R25 sowie eine Ardie B251.

Foto: privat



Baujahr 1935 – das trifft sowohl auf diese BMW R2, 4. Serie, als auch auf ihren Besitzer Hans-Lothar Stegmann aus Hildesheim-Ochtersum zu. Der Einzylindermotor hat 200 ccm Hubraum und leistet 8 PS. Mit 200 ccm durfte das Motorrad zu jener Zeit führerscheinfrei gefahren werden und erfreute sich trotz des im Einführungsjahr 1931 sehr hohen Preises von 975 Reichsmark äußerst großer Beliebtheit. Bis 1937 wurden über 15 000 Zweiräder dieses Typs verkauft. Das trug zum guten Ruf von BMW bei und war zugleich die Basis für eine profitable Massenproduktion nach der Weltwirtschaftskrise. Der Motor mit hängenden Ventilen hatte anfangs eine Leistung von 6 PS und ab der dritten Serie dann 8 PS. Fortschrittlich war die Ausführung mit Tunnelgehäuse und axial eingebauter Kurbelwelle. Diese Bauform war wegweisend für die weiteren Einzylinder-Modelle und auch für die späteren Boxermotor-Entwicklungen. Im März 1937 wurde die BMW R2 durch die BMW R20 mit Rohrrahmen abgelöst.

Foto: privat



Rudolf-Diesel-Str. 11 49479 Ibbenbüren
Tel.: 0 54 51 / 94 17-0

www.benning-getraenke.de / info@benning-getraenke.de



Hier lacht der Durst!
GetränkeMarkt

Verschiedene Sorten
Mönchshofbügelflaschen



~~9,99~~ € 8 x 0,5 l
8,99 €

Probierpreis

01.06.-30.06.2014

zzgl. Pfand

Ibbenbüren: Rudolf-Diesel-Str. 11
Recke: Hauptstr. 48



Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 8. Juni 2014, nach Ladbergen

St.	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj
311	Verduin, Carla	NL	Egmond aan Zee	Matchless	350	1939
312	Welzel, Thomas	D	Bad Honnef	BMW R5	500	1937
313	Knipp, Manfred	D	Netphen	Zündapp	300	1930
314	Dickenberger, Claudia	D	Friedberg	BMW R 12	750	1936
315	Küper, Uwe	D	Kirchhellen	Zündapp	500	1931
316	Petersen, Hanne C.	DK	Gram	Nimbus	750	1936
317	Petersen, Christian B.	DK	Gram	Nimbus	500	1934
318	Heisterkamp, Theo	D	Kirchhellen	NSU 501OSL	500	1938
319	Härtel, Ulrich	D	Burg	Schüttoff	500	1929
320	Weissleder, Jens	D	Crimmitschau	DKW Z 500	500	1927
321	Weissleder, Sina	D	Crimmitschau	DKW ZBW500	500	1929
322	Ebel, Ralf	D	Ladeburg	Peugeot P104	350	1926
323	Rohmann, Karsten	D	Ibbenbüren	Ravat	350	1928
324	Gawlista, Hans	D	Ahaus	Royal Enfield C	350	1938
325	van der Veen, Femmy	NL	Ruinerwold	Puch S4	250	1938
326	Bach, Jean-Marc	L	Sanem	Opel Motorfahrrad	140	1922
327	De Graaff-Schaper, José	NL	Egmond aan Zee	Ariel	550	1926
328	De Graaff, Claes	NL	Egmond aan Zee	Ariel	550	1930
329	Terlinden, Wilhelm	D	Krefeld	Imperia	500	1929
330	Schraven, Achim	D	Hattingen	BMW	500	1928
331	Korthues, Rudolf	D	Rheine	NSU 601OSL	560	1938
332	Blumenstein, Bernd	D	Naumburg	FN 71	350	1936
333	Hindriks, Gerd	D	Neuenhaus	Opel Motoclub	500	1928
334	Hassels, Klaus	D	Greven	Terror HT350	350	1925
335	Kühn, Hartmut	D	Ronneburg	DKW NZ500	500	1939
336	Seinecke, Joachim	D	Lienen	DKW SB200	200	1934
337	Jäger, Kay	D	Münster	DKW SB200	200	1935
338	Gierschner, Dietrich	D	Velbert	NSU-Drad 601TTS	492	1935
339	Lanting, Jaap	NL	Hoogeveen	Royal Enfield 150	425	1914
340	Mälzer, Gerd	D	Hamfelde	Ariel	350	1938
341	Hermes, Rainer	D	Essen	Ardie TM 500	500	1928
342	Niekerke, Herbert	D	Bad Iburg	Diamant	350	1928
343	Legtenborg, Friedrich	D	Neuenhaus	BMW R52	500	1929
344	Vanderås, Svann Oskar	N	Sjordal	Opel Motorfahrrad	140	1923
345	Valkenet, Paul	NL	Leusden	Opel Motorfahrrad	140	1922
346	Meier, Manfred	D	Bünde	Zündapp EM249	250	1928
347	Wiens, Reinhardt	D	Billerbeck	Opel Kleinkraftrad	148	1924
348	Macke, Hermann-Josef	D	Cloppenburg	D-Rad R 0/4	500	1926
349	Macke, Matthias	D	Oldenburg	Motoconfort R2	250	1929
350	Kellermann, Stephan	D	Hamburg	Ardie	484	1928
351	Brosche, Hubert	D	Bad Segeberg	BSA G27	1000	1927
352	Stockmann, Reinhard	D	Ibbenbüren	Standard AT500	500	1928
353	Quenzel, Tristan	D	Rheinberg	DKW Luxus 500	500	1929
354	Bekkenkamp, Erwin-Martin	NL	Assen	Rudge Sport	250	1936
355	Lanting, Remon	NL	Klazienaveen	Orient	500	1901
356	Lanting, Jan	NL	Klazienaveen	Eysink	450	1907
357	Niekerke, Andrea	D	Köln	BMW R52	500	1929



Toon und Maria *van Boerdonk aus Tilburg (NL) gehen mit dieser BSA S29 von 1929 an den Start. Trotz 500 ccm Hubraum liegt die Leistung bei nur 5 PS, was aber für 90 km/h Spitzengeschwindigkeit reicht. Foto: privat*

Europaweit!

Rainbow[®]
Animation

Miet- & Veranstaltungsservice

Kinder-Quads



Torbögen

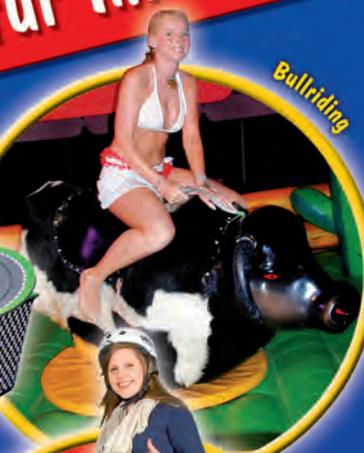


Bimmelbahnen



Attraktionen für Ihr Event!

Bullriding



Autorennbahnen



Hüpfburgen



Segway-Parcours

Jetzt kostenlos
Katalog anfordern!

...more fun!

www.wichtige-dinge.de

Tel. 0049(0)5451 502244



„So, nun kannst Du die NZ500 holen“

Hermann Klimpel musste lange auf sein Wunschmotorrad warten

Eine große Zweizylinder-Maschine war schon lange der Wunsch von Hermann Klimpel aus Bernstadt im Dreiländereck zu Polen und Tschechien. Er wusste auch, wo sein Wunschmotorrad stand – nur wollte es der Besitzer nicht herausrücken. Als dieser dann schon mehr als 70 Lenze zählte, war es endlich so weit.

Seit den frühen achtziger Jahren beschäftigte sich der heute 64-jährige Hermann Klimpel mit Motorrad-Oldtimern. „Ein Kollege, der plötzlich seine beantragte Ausreise aus der DDR vollziehen musste, vermachte mir da-

mals seine EMW R35/3“, erzählt der Bernstädter. Die Begeisterung für die historische Technik war geweckt. Es folgten eine BMW R35, eine IFA BK 350 und die DKW NZ250.

Zu allen regionalen Oldtimerver-

anstaltungen fuhr seine Frau tapfer auf dem Rücksitz mit. Später kamen noch eine IFA DKW RT125 und eine Dürkopp M10 hinzu. Fortan konnte Klimpels Frau selbst fahrend an Oldtimertreffen und Ausflügen teilnehmen. Doch auch die schönsten Touren mit der unverwüstlichen BMW R35 konnten nicht den Wunsch nach einer großen Zweizylindermaschine unterdrücken. „Schon lange träumte ich von der 500er NZ, zumal ich ja

Wir sorgen bei der Veteranenrallye für den guten Ton



AVM
middelhuis

Bodelschwinghstraße / Ecke Gravenhorster Straße
49477 Ibbenbüren • Telefon 054 51 / 1 50 11
www.middelhuis.de • vertrieb@middelhuis.de



EURONICS ★ TV ★ HIFI ★ MULTIMEDIA ★ HEIMKINO ★ MULTIROOM ★ SAT

schon die kleine Schwester, die flotte und handliche DKW NZ250 hatte“, erinnert sich Klimpel.

Er wusste, wo eine solche Maschine stand. Aber ihr Besitzer – ein älterer Kfz-Meister in der Nähe von Zittau – wollte sich von diesem seltenen Stück nicht trennen. Erst im Alter von mehr als 70 Jahren sagte er eines Tages: „So, nun kannst Du die NZ500 holen! Ich gebe meine Werkstatt auf.“ Der großen Freude folgte bald die Ernüchterung: Das Motorrad hatte viele Jahre in einem Schuppen zugebracht. Auch hatte der alte Meister die Maschine nie selbst gefahren und kannte daher den Zustand ihrer Innereien nicht. Doch es konnte Klimpels Euphorie weder mindern, dass Hauptständer und Vorderradständer fehlten, noch der Lenker samt Hebelage sowie Tacho und Fußschalthebel von einer Jawa stammten. Ansaugstutzen, Vergaser, Schaltkasten mit Batteriehalter und Rücklicht waren zudem von anderen DKW-Modellen angebaut.

Also wurde mit dem Zerlegen der Maschine begonnen. „Zuerst versuchte ich, die fehlenden Teile auf Oldtimermessen und -märkten zu erhalten, doch spürte ich bald, dass dies fast ausgeschlossen war,“ weiß



Der Tachoantrieb war so ziemlich das einzige Teil an der DKW NZ500, das Hermann Klimpel unrestauriert weiter verwenden konnte. Fotos: Wuttke (links), Klimpel (oben)

der Bernstädter noch genau.

Der Rahmen wurde anhand seiner Nummer zu einer NZ350-1 (WH) gehörig identifiziert, ist aber baugleich mit dem der NZ500, ohne jedoch die unter dem Sattel eingeschlagene Kennzeichnung „NZ500“. Er wurde offenbar im Seitenwagenbetrieb und als Lastesel im Gelände gequält, denn zahlreiche aufgeschweißte Bleche und Verstärkungen aus Flachstahl sowie ein weiteres Dutzend Risse und ausgefranste Löcher der Motorhalterungen sprechen eine

eindeutige Sprache. Die Reparatur und der Wiedereinbau dieses Rahmens wurden verworfen. Ein anderer Rahmen konnte von einem Oldtimerkollegen eingetauscht werden. Dieser hatte zwar auch einige aufgesetzte Blechflicken, war aber insgesamt in einem deutlich besseren Zustand.

Auch dieser Rahmen wurde in seinem früheren Leben mit Seitenwagen betrieben, trug aber beidseitig die Kennzeichnung „NZ500“.

Die Rahmen aller NZ-Modelle gleichen sich äußerlich, jedoch tragen die 500er in ihrem Hohlprofil Blechdoppelungen und sind aus dickerem Material gefertigt, um die größeren Zugkräfte der Antriebskette und die insgesamt stärkeren Belastungen vertragen zu können. Immerhin bringt die fertige Maschine rund vier Zentner auf die Waage. Eine Stahl-



- Möbel für mehr Komfort
- altersgerechte Möblierung
- barrierefreie Planung & Umsetzung
- Küchen
- Badmöbel
- TV- & HiFi-Möbel
- Einbauschränke
- Objektmöbel
- Gleitüren
- ..und vieles mehr!

HASSELS DESIGN Am Eggenkamp 49 48268 Greven

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 – Jetzt selbst ein Oldtimer aber immer auf der Höhe der Zeit



baufirma im Nachbarort übernahm die Aufarbeitung des Rahmens. Klimpel begriff allmählich, was für einen Schrotthaufen er sich mit seiner Traummaschine aufgeladen hatte ...

Mit der Instandsetzung des Triebwerkes, der Neuanfertigung aller Bolzen und Buchsen der vorderen Parallelgrammfederung einschließlich des hydraulischen Stoßdämpfers sowie der hinteren Schwingenlagerung und der Hinterradfederung wurde ein erfahrener Motorenbauer und Oldtimerspezialist beauftragt. Für das Triebwerk musste ein komplett neuer Primärtrieb angefertigt werden, denn das Kupplungskettenrad mit dem Kupplungskorb war irgendwann zerbrochen und im eingebauten Zustand wieder verschweißt worden. Das doppelreihige Kurbelwellenketttenrad (Primärritzel) trug eine andere Zahnteilung als das Kupplungskettenrad (es gab für beide Kettenräder zwei verschiedene Ausführungen). Die Unterschiede wurden von der völlig ausgeleierte Primärkette geschluckt bzw. ausgeglichen.

Den Nachbau des Primärtriebes übernahm ein Fachbetrieb für Maschinenbau und Zahnräder. Hier wurde ebenfalls ein neues Kettenrad für die Hinterradantriebskette angefertigt – alles in bester Passgenauigkeit.

Die Kurbelwelle wurde in einem weiteren Spezialunternehmen in der Oberlausitz überarbeitet. Die Kuppelung wurde mit neuen Lamellen ausgerüstet, die es passend für alle NZ-

Modelle und mit zeitgemäßem Reibbelag versehen zu kaufen gibt. Im Getriebe wurden die Lagerung des Schaftades erneuert, die Klauen der Schalträder überarbeitet und die Kupplungswelle ausgetauscht.

Für den Motor mussten neue Kolben beschafft und die Zylinder ausgeschliffen werden. Da die neuen Kolben das gleiche Gewicht wie die Originalkolben hatten, brauchte an der Auswuchtung der Kurbelwelle nichts verändert werden.

Auf einem Teilemarkt in Pritzwalk konnte Klimpel einen seltenen Amalvergaser Typ WM 76/456 ergattern. Dieser Vergaser war ordentlich aufgearbeitet und er funktioniert noch immer gut.

Beim Instandsetzen der Vordergabel war es mit der Erneuerung aller Bolzen und Führungsbuchsen nicht getan. Die inneren Gabelscheiden, die zur Stabilisierung und besseren Verwindungssteifheit dienen, waren mit den äußeren Gabelscheiden punktverschweißt. Nach dem Sandstrahlen wurde sichtbar, dass die Schweißpunkte losgerissen waren. Das rechte Distanzstück zwischen innerer und äußerer Gabelscheide – ein Gussteil – war zertrümmert. Nach der Instandsetzung der Gabel, die fast einem Neubau gleichkam, zeigte sich, dass Vorderachse und Federungsbolzen nicht genau parallel zueinander standen. Also musste die fertige Gabel wieder zerschnitten und in ausgerichteter Stellung neu zusammengesetzt werden „Spä-

testens an dieser Stelle fragte ich mich ernsthaft, ob es denn nicht besser gewesen wäre, den ganzen Haufen wieder zu verkaufen“, sinitiert der 64-Jährige. „Wenn aber eine Restaurierung so weit fortgeschritten ist, kann man nicht mehr einfach aufhören.“

Die Lagerung der Hinterradschwinge war so stark eingelaufen, dass Bolzen und Führungsbuchse erneuert werden mussten. Dann kam die Hinterradfederung an die Reihe. Die Federführungskolben aus Aluminiumguss waren so weit verschliffen, dass ihre Außenwandung teilweise nicht mehr vorhanden war und sogar das Außengehäuse der Federung, aus Temporguss bestehend, stellenweise von den Federn durchgerieben war! Mit dem Flüssigmetall-Kleber „Weicon“ wurden in die Temporgussgehäuse je ein Stahlrohr eingeklebt und die fehlenden Gehäuse Teile ebenfalls aus dem gleichen Material nachgeformt. Nach dem Aushärten des Klebers wurden die Stahlrohre innen gehont. Nun konnten passende Federführungskolben aus Alu-Stranggussmaterial angefertigt werden.

Auch Räder und Bremsen waren in einem bedauernswerten Zustand. Felgen und Speichen hatten tiefe Rostnarben. Deshalb kam eine Wiederverwendung nicht in Frage. Neue 40-Loch-Felgen wurden bestellt und die Räder von einem Fachmann eingesperrt und zentriert.

Neue Bremstrommeln – Nachferti-



KOSTENGÜNSTIGE INSPEKTION FÜR MOTORRÄDER ALLER FABRIKATE!



Bis zu 50% Ersparnis gegenüber Ihrer Vertragswerkstatt:

- ✓ Für alle Modelle und Baujahre
- ✓ Nach Herstellervorgaben
- ✓ Fachpersonal
- ✓ 24-h-Notdienst
- ✓ Moderne Werkstattausstattung
- ✓ Originalteil-Qualität
- ✓ Eintrag ins Serviceheft

Spezialisiert auf BMW - mit Erhalt der BMW-Herstellergarantie* -

MOTORRAD-IBBENBUEREN.DE
by Powerwash-Anlagen GmbH - Meisterbetrieb -

Große Ausstellung mit Gebrauchtmotorrädern

Glücksburger Str. 41 | 49477 Ibbenbüren | Tel. 0 54 51 - 96 29 80 | info@motorrad-ibbenbueren.de | www.motorrad-ibbenbueren.de

* Es gelten die herstellerspezifischen Garantiebedingungen



gungen aus Polen – wurden auf Teilmärkten angeboten. Die hintere mit einem Zahnkranz mit 45 Zähnen versehen, war präzise gearbeitet, was man von der vorderen Bremstrommel leider nicht sagen konnte. Die Abstände zwischen den Mitnehmerbolzen waren unterschiedlich, so dass sie nicht in die Gegenstücke der Nabe hineinpassten. Eine bittere Erfahrung. Neue Bremsbeläge waren dagegen kein Problem. Bremsankerplatten (in der Ersatzteilliste mit Gegenhalter bezeichnet) konnten von einem DKW-Liebhaber gemeinsam mit den Lenkerhebeln und den Griffen zum Umstellen der Hinterradfederung als Neuteile bzw. Nachguss in guter Qualität beschafft werden. Eine teilweise Nachbearbeitung war hier jedoch unumgänglich. Bremschlüssel und Bremshebel mussten ebenfalls nachgefertigt werden. Lenker und Batteriehalter gab es als Neuteile zu kaufen.

Bevor alle Teile zum Lackieren gebracht wurden, erfolgte ein Zusammenbau der Maschine. Jetzt zeigte sich, dass nicht nur die Federn des Kippständers, sondern auch deren Befestigungspunkte am Fahrgestell fehlten. Schließlich fanden sich zwei gleiche Federn und an den unteren hinteren Gabelscheiben ein Punkt, wo man beidseitig Befestigungslaschen anschweißen konnte.

Ebenfalls vor dem Lackieren wurde der Tank innen entrostet, entfettet, gereinigt und versiegelt. „Der Tank meiner noch völlig im Originalzustand befindlichen NZ250 diente als Vorbild für die Lackierung,“ erzählt der Sachse. „Da ich dieses Motorrad aus erster Hand mit nur 6000 km auf dem Tacho übernommen hatte, ist es noch in einem sehr guten Zustand. Ein Profi übernahm die Lackierung – zu Klimpels vollster Zufriedenheit. Der Tank ist von dem Original mit der Aluminiumbeschichtung kaum zu unterscheiden. Auch das Schwarz ist dem damals verwendeten Nitrolack im Aussehen völlig gleich.“

Die Handlinierung mit dem goldfarbenen Zierstrich übernahm Klimpels Freund Rüdiger Guth. Seine Handlinierungen sind in Oldtimerkreisen sehr gefragt und viele Motorräder und Gespanne tragen weit über Sachsens Grenzen hinaus Zierstriche von seiner Hand.

Nun nahm die Maschine allmählich Gestalt an, und es kam der Zeitpunkt des Einbaus der elektrischen

Anlage. Von einem DKW-Freund bekam Klimpel ein fabrikneues Hasag-Zündschloss sowie einen gut erhaltenen, aber leeren Spulenkasten Sp 20a. Der Spulenkasten wurde komplettiert. Als Regler wurde die elektronische Variante gewählt, die äußerlich den herkömmlichen Patronenreglern gleicht. Der neu gekaufte Kabelbaum erwies sich als ungeeignet. Die Leitungen zum Scheinwerfer fehlten ganz, und das Kabel zwischen Lichtmaschine und Spulenkasten war 8 cm zu kurz! Möglicherweise hätte es für den NZ250-Motor gerade so gereicht, aber so musste auch er nachgefertigt werden.

Irgendwann im Sommer 2007 war es dann doch soweit, dass der erste Startversuch stattfinden konnte. Ein großer Augenblick! Der Motor sprang

heftige und dennoch weiche Kraftentfaltung des langhubigen Zweizylinders erleben. In den Kurven auf Bernstadts Zufahrtsstraßen setzte gleich mal der Ständer auf dem Asphalt auf. Der Grund: Die Hinterradfederung war für sein Körpergewicht etwas zu weich, was sich durch Beilegen von 5 mm starken Stahlscheiben und dadurch erhöhter Vorspannung der Federn ausgleichen ließ.

Die Testfahrten wurden allmählich immer ausgedehnter und der Motor schon mal ordentlich warmgefahren. Trotz des relativ großen Eigengewichtes der Maschine lässt sie sich spielend leicht fahren, ist eben echt handlich im Fahrbetrieb. Bei einer dieser ersten Fahrten fiel der rechte Zylinder plötzlich aus. Zum Glück war die Werkstatt von Rüdiger Guth



Allein der Motor zeigt schon, dass sich die aufwändige, zweijährige Restaurierung gelohnt hat. Fotos: Wuttke (links), Klimpel (oben)

sehr gut an, die ersten Klänge waren berauschend. Immer wieder startete Klimpel den Motor. Dann ein Rückschlag: Die Ladekontrollleuchte wollte nicht mehr verlöschen! Eine endlose Fehlersuche begann. Die Ursache: Die Wicklung der Feldspule bestand aus Aluminiumdraht. Dieser war im Isolierschlauch am Anschlussende gebrochen. „Immer wenn ich den Draht zum Durchmessen berührte, war die Verbindung hergestellt und ich konnte keine Unterbrechung feststellen,“ ärgert sich der 64-Jährige. Fehler erkannt, die Störung war dann schnell behoben.

Nun begannen endlich die ersten Probefahrten. Hinter Klimpels Haus den Berg hinauf konnte er sofort die

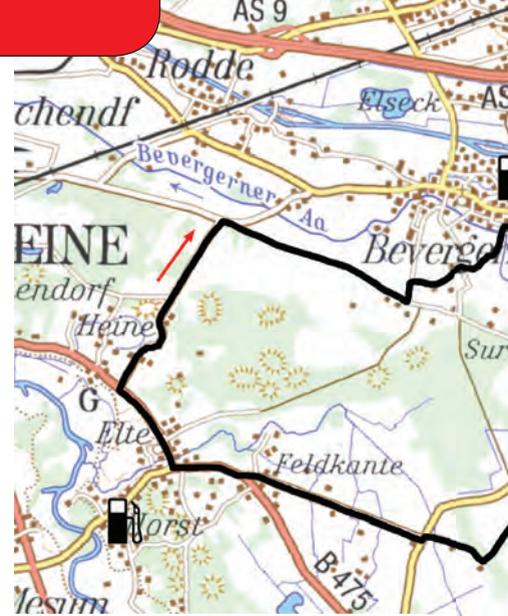
nicht weit entfernt., und das schaffte Klimpel mit nur einem Zylinder. Störungsursache war eine zu niedrige Zündspannung bei erhitzter Zündspule. Also wurden neue Zündspulen beschafft, die im Austausch angeboten werden.

Allen Oldtimerfreunden, die ihn bei der aufwändigen Restaurierung unterstützt haben, möchte Hermann Klimpel auf diesem Wege „Danke“ sagen. Der Fahrspaß, den er mit seiner NZ500 auf den kurvenreichen Bergpisten des Zittauer Gebirges, der schönen Oberlausitz und jetzt erstmals rund um Ibbenbüren erlebt, entschädigt für viele Mühen bei der Rettung und dem Wiederaufbau dieses technischen Denkmals.





Auf drei Feldern kann in der Lönshalle Tennis gespielt werden. Foto: Lönshalle



gen und Hartmut Decker – auch ein ungewöhnliches Mittagessen spendieren: Halbe Hähnchen, direkt vom Grill. Das gab es noch nie bei der Veteranenrallye!

Die Lönshalle ist weit mehr als eine Tennishalle. Selbstverständlich kann hier auf drei Plätzen mit modernem gelenkschonenden Schwingboden parallel dem weißen Sport nachgegangen werden – und das übrigens auch den gesamten Sommer hindurch. Für die Entspannung nach dem Spiel steht ein kleiner, gemütlich eingerichteter Clubraum mit Selbstbedienungskühlschrank zur Verfügung. „Für ihre Feier, ob Hochzeit, Geburtstag, Betriebsfest oder sonstiger Anlass halten wir Räumlichkeiten für bis zu 150 Personen bereit, die wir Ihnen gerne nach Ihren Wünschen ausstatten und nach Absprache auch dekorieren. Selbst um das Catering und

Brathähnchen an der Tennishalle

Ausfahrten nach Mettingen und Ladbergen

„Was hat das denn miteinander zu tun?“, fragen sich sicher viele beim Lesen dieser Überschrift. Nun, die Ladbergener Tennishalle – Lönshalle genannt, weil sie die Adresse Lönsweg 31 hat – ist der Ort der Mittagstrast am Pfingstsonntag bei der diesjährigen Veteranenrallye. Die Tennishalle gehört seit Kurzem der Familie Decker. Die hat sie mit viel Engagement in den vergangenen Monaten aufwändig renoviert und wieder zu einem Anzie-

hungspunkt für den Tennissport aber auch für diverse Feiern gemacht.

Den Namen Decker verbindet man aber in der Region vor allem mit „Max & Moritz“. Rote Verkaufswagen vor Supermärkten, aus denen es verführerisch duftet: Nach Brathähnchen und Grillhaxen. Was liegt da näher, als dass die Gastgeber bei der Veteranenrallye – Jutta, Jür-



EINE IDEE WEITER



Ford in Ibbenbüren
auto schüttken

ibbenbüren, tecklenburger damm 33
 tel. 05451/545480 – www.auto-schuettken.de



Das Luca's in Mettingen richtet die Kaffeepause bei der kleinen Adventagsvormittag aus. Foto: ...





In Ladbergen ist in diesem Jahr die Mittagsrast der „Großen Ausfahrt“ bei der Veteranenrallye. Das erste Fahrzeug wird am Pfingstsonntag um 11.42 Uhr an der Lönshalle erwartet. Zuvor werden Brochterbeck (ab 10.15 Uhr) und Kattenvenne (ab 11.03 Uhr) passiert. Nach einer eineinhalbstündigen Pause geht es über Saerbeck (ab 13.31 Uhr), Elte (ab 13.56 Uhr) und Bevergern (ab 14.20 Uhr) nach Ibbenbüren zurück. Traditionell gibt es einen 30-minütigen Stopp am Motorradmuseum (ab 14.40 Uhr), bevor die Veteranen ab 15.15 Uhr im Stadion Ost über die Ziellinie fahren. Alle Zeiten sind nur als Richtwert zu betrachten. Bei den alten Schätzchen sind Abweichungen immer möglich. Zwischen dem ersten und dem letzten Fahrzeug liegen rund eineinhalb Stunden.

Karte: Geobasisdaten des Landes NRW © Geobasis NRW 2014

das Service-Personal können wir uns kümmern,“ erklärt Geschäftsführer Thomas Rahmeier.

Luca’s direkt am Markt

Mitten in Ibbenbürens Nachbarstadt Mettingen ist die Kaffeepause am Samstagvormittag. Die Teilnehmer der Veteranenrallye werden im Schatten der neuromanischen Basilika St. Agatha von Pia und Enrico Domigalle mit einer Tasse Kaffee und einem Stück selbstgebackenem Kuchen bewirtet. Das Geschwisterpaar betreibt in unmittelbarer Nähe das Luca’s, das mit dem Slogan „frisch & fröhlich“ auf sich aufmerksam macht. Es ist eine nette Mischung aus Café, Bistro und Restaurant. Bei schönem Wetter kann man draußen



„Ausfahrt am Samstagvormittag“: Gregor Mausolf

sitzen und an Donnerstagen dem regen Markttreiben entspannt zusehen. „Im Luca’s gibt es alles, vom kleinen Snack für zwischendurch bis hin zum exklusiven Lavasteingrill-Gericht. Für alle durstigen Gäste bietet das Luca’s eine schöne Wein- und Cock-

tailkarte, oder auch einfach nur ein erfrischendes Bier an,“ wirbt Enrico Domigalle, der sich vor gut einem Jahr an dieser Stelle selbstständig machte. Mit etwas Glück kann man im Luca’s sogar Live-Musik erleben. Und das ist gar nicht so selten.



Günstige Motorisierung

Sonderausstellung von Opel-Motorfahrrädern neben dem Festzelt



Neben dem großen Festzelt zwischen Fahrerlager und Stadionoal steht erstmals ein zweites Zelt. Hier präsentiert der niederländische Veteranenfreund Paul Valkenet (Foto) zusammen mit einigen Mitstreitern eine interessante Sonderausstellung. Sie zeigt ausschließ-

lich Motorfahrräder der Marke Opel. Der 66-jährige Paul Valkenet ist zum zehnten Mal in Ibbenbüren dabei. Bereits Ende 2013 hat er kräftig die Werbetrommel gerührt, damit möglichst viele Besitzer von Opel-Motorfahrrädern zur Veteranenrallye kommen.

Schon einmal hatte Opel Motorräder gebaut – bis 1907. Bis wieder motorisierte Zweiräder in Rüsselsheim produziert wurden, dauerte es zwölf Jahre. Grund war der Erste Weltkrieg, denn einen Beschluss zur Wiederaufnahme der Produktion gab es bereits 1911. Immerhin bauten die Hessen zu jener Zeit jährlich über 40.000 Fahrräder. Anders als viele Mitbewerber setzte man bei Opel auf motorisierte Fahrräder, die preisgünstige Mobilität versprachen. „Schon so alt wie der Motorradbau ist auch der Wunsch, ein für Stadt- und Berufsfahrten geeignetes, äußerst leichtes und handliches Motorrad zu schaffen, das sich auf Landstraßen mit gutem Erfolg bewegen lässt und neben geschäftlichen Zwecken aller Art auch zu Vergnügungsfahrten dienen kann“, hieß es im Vorwort der Bedienungsanleitung.

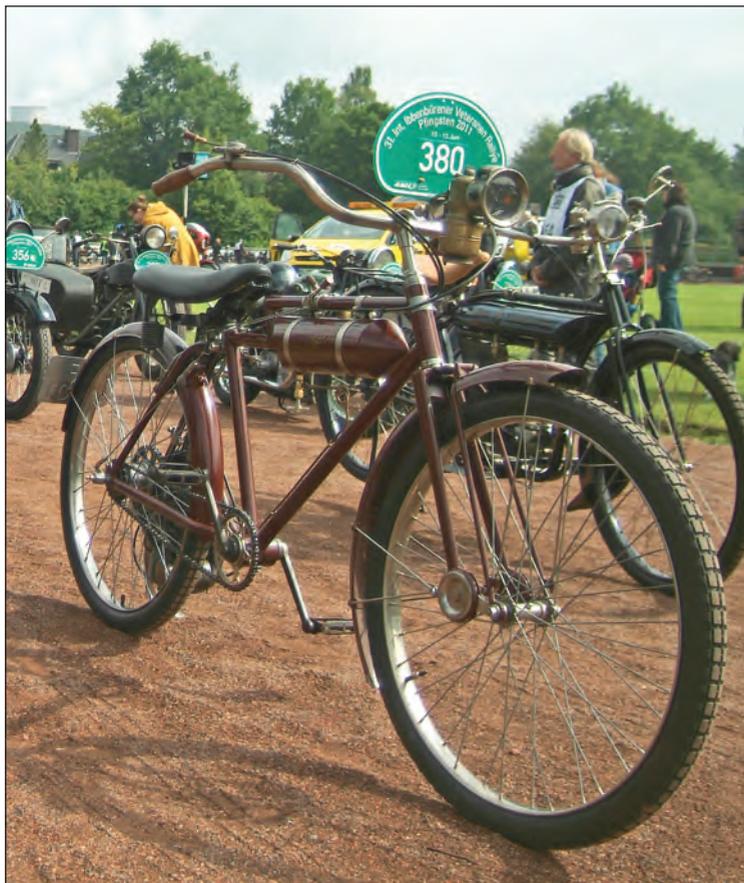
Bisher habe es jedoch noch kein Fabrikant ge-

schaft, ein solches Motorfahrrad, das wirklich billig und brauchbar sein musste, auf den Markt zu bringen. Opel sei es nun gelungen, die Pro-

bleme endgültig zu lösen, so die Opel-Werbetexter.

Die Nähe zum Fahrradbau machte sich positiv bemerkbar, wengleich der Rahmen aus nahtlos gezogenem Rohr deutlich stabiler konstruiert war, um den höheren auftretenden Kräften gerecht zu werden. Das obere Rohr hatte zwei 90-Grad-Knicke, um so den Sattel in eine tiefere Position zu bringen. Markant ist der aus Weißblech gefertigte Tank unterhalb des oberen Rahmenrohres. Er wurde wegen seiner Form auch Raketentank genannt. Er hat ein Volumen von drei Litern und ermöglicht eine Reichweite von 120 Kilometern.

Angetrieben wurde das Opel-Motorfahrrad von einem 140-ccm-Motor, der eine Leistung von 1,1 PS hatte, steuerlich aber mit 0,4 PS angegeben war. Hiermit wurde eine Höchstgeschwindigkeit von immerhin 40 km/h erreicht. Der Motor



Mit diesem Opel-Motorfahrrad, Baujahr 1922, startete Paul Valkenet bei der Veteranenrallye 2011. Fotos: M. Mausolf

Lehmann
Tief- und Rohrleitungsbau
Kanal-Dichtheitsprüfung
TV-Inspektion

- ▶ **Dichtheitsprüfung**
gem. § 61a LWG-NRW
- ▶ **Beratung**
- ▶ **Rohrreinigung**
- ▶ **Sanierung**

Alstedder Grenze 2a · 49477 Ibbenbüren · Mobil 01 70/3277447
Telefon 0 54 51/7 43 00 · www.kanalbau-lehmann.de



Eine solche Form der Motorkühlung dürfte einmalig sein. Foto: © Opel Classic Archiv der Adam Opel AG

angetriebene Ölpumpe rundete die Innovationen ab. Ab 1925 wurden die Motorfahräder gegen Aufpreis auch mit einer Zweigang-Nabenschaltung angeboten.

Man glaubt es kaum: Opel-Motorfahräder wurden auch für den Rennsport modifiziert. Sie kamen besonders bei Bahnrennen in der "Hilfsmotor-Klasse" zum Einsatz. Auf Federelemente wurde wegen der ebenen Bahnen komplett verzichtet. Schutzbleche brauchte

man nicht und sparte so weiteres Gewicht. Ein verkürzter Tank schaffte vorne rechts Platz für einen Wasserkühler, der in einer abenteuerlichen Konstruktion über lange Schläuche mit dem Motor an der Hinterradnabe verbunden war. Das Viertakt-Aggregat verfügte über eine fortschrittliche Vierventil-Technik. Der

war auf der linken Fahrzeugseite neben dem Hinterrad angeschraubt. Das sollte den Fahrer vor Verschmutzungen durch Ruß oder Öl schützen. Anfangs war nur das Auslassventil gesteuert, wogegen sich das Einlassventil dank einer relativ schwachen Feder durch den Unterdruck öffnete, der bei der Abwärtsbewegung des Kolbens entstand.

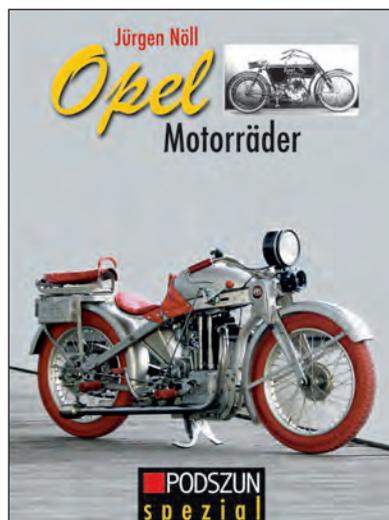
Ungewöhnlich ist der Antrieb des Hinterrades. Es wurde über ein Kettenritzel bewegt, das nicht über die Kurbelwelle sondern über die Nockenwelle angetrieben wurde. Die Nocke hatte nicht die sonst übliche halbe Kurbelwellen-Drehzahl sondern nur ein Viertel. Auch wenn dadurch zwei Nocken in einer Ebene der Welle nötig wurden, hat diese Konstruktion durchaus ihren Sinn. Auf ein Getriebe konnte dadurch verzichtet werden. Das sparte Gewicht und natürlich auch Kosten.

Selbstbewusst nannten die Opelaner ihr Motorfahrad in Anzeigen „das Automobil des kleinen Mannes“. Neben dem Standardmodell mit dem Raketentank wurde ein Sportmodell angeboten, bei dem der Tank unterhalb des Sattels platziert war. Beide Modelle hatten eine Felgenbremse am Hinterrad sowie eine Freilauf-Rücktrittnabe. Ab 1921 gab es auch ein Damenmodell, das analog zu Damenfahrrädern einen tiefen Rahmendurchstieg hat. Zum Schutz der Damenkleider war am Hinterrad ein Netz montiert. Ein feiner Drahtkorb schirmte den Motor ab.

Es folgte eine intensive Überar-

Ein Großteil der Informationen auf dieser Doppelseite stammt aus dem Buch „Opel Motorräder“ von Jürgen Nöll, 144 Seiten, ca. 280 Bilder, Leinenbroschur 24x17 cm, 14,90 €, erschienen im Podszun Verlag, ISBN 978-3-86133-637-2.

Infos



beitung des Motors. Das ungesteuerte Einlassventil – der sogenannte Schnüffler – wurde durch eine Version ersetzt, bei dem eine zusätzliche Nocke das Ventil steuerte. Dadurch konnte die Leistung von 1,1 auf 1,6 PS gesteigert werden. Neu war auch eine Minikupplung in der Fichtel & Sachs-Hinterradnabe. So konnte durch Auskuppeln des Motors das Fahrzeug als ganz normales Fahrrad genutzt werden. Eine vom Motor

Antrieb über die Nockenwelle wurde beibehalten. Der 150-ccm-Einzyylinder-Motor mit Pallas-Vergaser leistete 4 PS bei 4000 U/min. ◀

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



Angemeldete Mannschaften

für die Große Ausfahrt am Pfingstsonntag, 8. Juni 2014

St.	Name, Vorname	Nat. Marke	cm³	Bauj.
Acht Zylinder				
152	Harte, Ulrich	D Nimbus L	750	1935
29	Klenner, Lothar	D Wanderer	616	1920
59	Grönemann, Reinhold	D Wanderer 708H	708	1926
51	Teeken, Albert	D D-Rad R0/4 SW	500	1925

Die 7.bergs				
201	Siebenberg, Gert	D DKW NZ 250	250	1939
199	Siebenberg, Dr. Stefanie	D Miele K20	98	1939
202	Siebenberg, Willi	D BMW R35	340	1939
142	Ehspanner, Jürgen	D Triumph RL30	200	1934

Michelin Team				
94	van Boerdonk, Toon	NL BSA S29	500	1929
135	Luten, Gerard	NL BSA M33	600	1932
166	Achtien, Anne	NL Harley-Davidson R 3	750	1936
33	Heman, Henk	NL Cleveland USA	240	1921

Oldtimerfreunde Halle-Teicha				
97	Mannitz, Peter	D NSU 501T	500	1929
67	Kaiser, Roland	D D-Rad R 0/6	500	1927
154	Lohse, Stephan	D Victoria KR20ZBL	200	1935
58	Borchardt, Axel	D NSU	500	1926

Oldtimer-Freunde Schwarzheide 1				
182	Genz, Karl-Heinz	D DKW SB250 Sport	250	1937
218	Polansky, Andreas	D Urania	100	1939
175	Genz, Heiko	D DKW KS200	200	1937
176	Pietsch, Klaus	D DKW KS200	200	1937

Mannschaftssieger

- 1994 Nederland A**
Henk Nekkers, Jaap Bosma, Wim Marsman, Wim te Kaat, Roel Kroenen, Fred Hesselink, Ginus Sloots (NL)
- 1995 Linker Niederrhein A**
Immo Quenzel, Lothar Rettke, Gerd Roes, Hermann Bevc, Siegfried Quenzel (D)
- 1996 VMCC South**
Kenneth Blake, Shirley Blake, John Moore, Peter Mann (GB)
- 1997 VMC II**
Hans Overveld, Jan Koobs, Agnes Lanting, Anton Achtien (NL)
- 1998 VMC I**
Piet Knoop, Bennie Lenting, Wim te Kaat, Jaap Bosma (NL)
- 1999 HH-MZ-Team**
Manfred Zippel, Hermann Hohn, Hermann Maßmann, Fritz Heidemann (D)
- 2000 Zuit-Friese-Team**
Andries Meyer, Hidde Wapstra, Fedde Platinga, Jan de Jong (NL)
- 2001 Geschwader 97**
Uwe Maneke, Wilfried Pollmüller, Dr. Kurt Hornig, Burkhard Pollmüller (D)
- 2002 Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf 1**
Dietrich Schirmer, Jürgen Seidel, Egbert Deumer, Klaus Zenker (D)
- 2003 Zwei-Zylinder-Freunde**
Richard Schütze, Jens Weißleder, Ingolf Jänker, Wolfgang Frank (D)
- 2004 Freunde klass. Motorräder Dreiländereck 1**
Martin Bötte, Jürgen Ehspanner, Friedel Kopp, Ulrich Buhmann (D)
- 2005 Acht Zylinder**
Ulrich Harte, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Karl-Heinz Quest (D)
- 2006 2. Oldtimerfreunde Schwarzheide**
Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Rudolf Pochert (D)
- 2007 Veteranenfahrgemeinschaft SSGM**
Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann (D)
- 2008 Veteranenfahrgemeinschaft SSGM**
Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann (D)
- 2009 Acht Zylinder**
Lothar Klenner, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Ulrich Harte (D)
- 2010 2. Oldtimer-Freunde Schwarzheide e.V.**
Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Joachim Kosack (D)
- 2011 Classic-Revival-Rallye-Team**
Armin Redmer, Michael Meyer, Harald Adam, Burkhard Pollmüller (D)
- 2012 Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf**
Jürgen Seidel, Egbert Deumer, Marina Deumer, Ringo Krenz (D)
- 2013 Acht Zylinder**
Ulrich Harte, Lothar Klenner, Reinhold Grönemann, Albert Teeken (D)

Oldtimer Versicherung

Legenden fahren mit uns besser.



Genießen Sie Ihre Leidenschaft - wir versichern Sie optimal.

Versicherungsbüro Detlef Oelgemöller

Osnabrücker Straße 10 · 49477 Ibbenbüren

Telefon 0 54 51 / 1 40 77 · detlef.oelgemoeller@concordia.de

CONCORDIA.
EIN GUTER GRUND.

 **CONCORDIA**
Versicherungen



Acht Zylinder die Dritte: Für ein weiteres Jahr haben sich 2013 die Acht Zylinder die große Schiffsglocke – Wanderpokal bei der Mannschaftswertung der Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye – gesichert. In ihrem Heimspiel setzen sich Ulrich Harte aus Ibbenbüren mit seiner Nimbus L von 1935, Albert Teeken (Mettingen, D-Rad R0/4 Gespann, Baujahr 1925), Reinholf Grönemann (Osnabrück, Wanderer 708 Typ H, Baujahr 1926) und Lothar Klenner (Langenhagen, Wanderer, Baujahr 1920) gegen 15 andere Teams durch. Bereits 2005 und 2009 hatten die Acht Zylinder die Mannschaftswertung gewonnen. Sie hielten auch diesmal den Vierjahres-Rhythmus ein. Zweiter wurde das „Knatter-Team“ mit Robin und Ronny Lewe sowie Jens Stammerjohann und Michael Meyer. Rang 3 belegten die Oldtimerfreunde Halle-Teicha mit Peter Mannitz, Stephan Lohse, Rüdiger Bollmann und Roland Kaiser. Ibbenbürens stellvertretende Bürgermeisterin Gisela Köster (l.) überreichte die Pokale. Foto: Matthias Mausolf



**DER
BESTE
MIX.**

**RADIO
RST** 
104.0 • 105.2 MHz



Ein starkes Stück Ibbenbüren Gildestraße 53



Das Beste für edles Blech: Lackiercenter Gildestraße



Dieters BOXENSTOP: Clublokal des Automobilclubs Ibbenbüren

Inh. Dieter Holitschke

Auto Krause
LACKIER-CENTER GILDESTRASSE



054 51 / 5 45 96 34

AME -Treff
Ibbenbüren e.V. im ADAC

BOXENSTOP

bei
Dieter

054 51 / 5 45 96 34

Alle Infos auf www.veteranenrallye.de

Vorbei sind die Zeiten, in denen sich die Freunde alter Motorräder mühselig die Informationen zur Veteranenrallye auf der Clubseite www.amc-ibb.de zusammensuchen mussten. Seit Ende 2013 gibt es einen eigenen Internetauftritt ausschließlich für die Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye. Und die hat eine Ad-

resse, die sehr leicht zu merken ist:

www.veteranenrallye.de

Hier finden sich übersichtlich zahlreiche Rubriken von A wie „Aus-schreibung“ und „Anfahrt“ bis Z wie „Zeitplan“. Bereits seit Januar ver-öffentlichen wir hier die vorläufigen Nennlisten und weisen direkt auf der Startseite auf Besonderheiten

der aktuellen Veteranenrallye hin. Selbstverständlich werden dort auch direkt nach dem Pfingstwochenende alle Ergebnisse veröffentlicht – zum Herunterladen im PDF-Format. Wer sich vorherige Veteranenrallyes noch einmal in Erinnerung rufen will, kann online in den Oldtimer-Magazi-nen ab 2010 blättern.

Angemeldete Mannschaften für die Große Ausfahrt

St.	Name, Vorname	Nat. Marke	cm ³	Bauj.
FAM Stamm Ostschweiz				
77	Bernet, Hans	CH Allegro Tourisme	350	1928
123	Strang, Helmut	CH Motosacoche 418 Jub.	500	1931
71	Wirth, Ernst	CH Standard AS500	500	1927
131	Bernet, Bruno	CH Condor Populaire	500	1931

Knatter-Team				
179	Lewe, Robin	D NSU 251OSL	250	1937
104	Lewe, Ronny	D DKW LS200	200	1929
208	Stammerjohann, Jens	D DKW NZ	350	1939
wird nachgemeldet				

Motorclub Steglitz-Berlin e.V. im ADAC				
193	Raguse, Thomas	D Norton 16H	500	1938
187	Jung, Rüdiger	D Triumph B200	200	1938
wird nachgemeldet				
wird nachgemeldet				

St.	Name, Vorname	Nat. Marke	cm ³	Bauj.
Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf				
178	Seidel, Jürgen	D NSU 201OSL	200	1937
138	Deumer, Egbert	D Royal Entfield	500	1932
212	Deumer, Marina	D Victoria KR15	150	1939
116	Krenz, Ringo	D Standard BT	500	1930

D-Rad Haie				
82	Ehlers, Werner	D D-Rad R0/6 SW	500	1928
125	Frank, Harald	D D-Rad R11	500	1931
137	Ehlers-Frank, Andrea	D D-Rad R20	200	1932
100	Ehlers, Arndt	D D-Rad R0/9	500	1929

UIMaRaMa				
24	Grafe, Markus	D Wanderer 327	327	1918
53	Buhmann, Ulrich	D DKW E206	206	1925
108	Bötte, Martin	D DKW LS200	200	1929
73	Baldus, Rainer	D Wanderer K500	500	1928



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



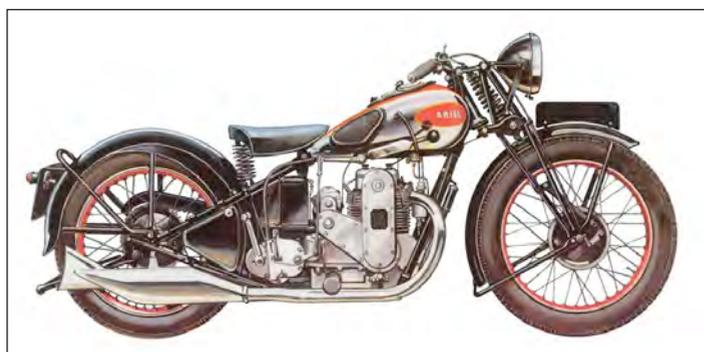

Vier Zylinder zum Quadrat

Ariel Square Four überrascht mit interessantem Motorkonzept

Von **THOMAS WELZEL**

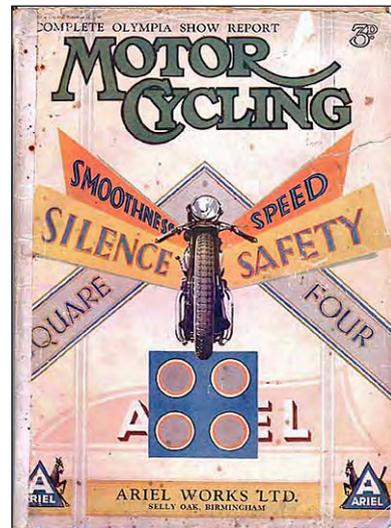
In mehr als 100 Jahren Motorradgeschichte gab es immer wieder Konstruktionen, die einen neuen Weg beschritten. Erdacht von genialen Köpfen, die häufig ihrer Zeit voraus waren und nicht immer den angestrebten wirtschaftlichen Erfolg erlangen konnten. Ein echter Exot unter den Motorrädern ist die Ariel Square Four, von der englischen Zeitschrift „Motor Cycling“ liebevoll „Squariel“ genannt.

Motorräder, die Vierzylindermotoren hatten, waren in den zwanziger Jahren etwas Besonderes, aber nicht



Die Ariel 500 Square Four war 1930 einer der Höhepunkte auf der Olympia Motorcycle Show.

gänzlich unbekannt. FN in Belgien, Cleveland, Pierce und Ace in den USA, Wilkinson (genau, die mit der Rasierklinge!) und Nimbus aus Dänemark gehörten zu den Pionieren dieser Technik. Sogar Dürkopp aus Bielefeld versuchte sich mit einem Vierzylindermotormodell – nicht sehr erfolgreich, denn es ist kein überlebendes Exemplar bekannt. Alle diese Konstruktionen hatten eines gemeinsam: Die vier Zylinder standen längs aufgereiht auf dem Kurbelwellengehäuse und wurden der Länge nach in den Rahmen eingebaut. „Länge läuft“ ist aus dem Schiffsbau bekannt – bei Motorrädern jedoch leidet die Handlichkeit, wenn der Radstand durch einen lang bauenden Vierzylindermotor wächst. Kein Wunder, dass gerade in Amerika mit den endlos langen Straßen dieser Nachteil als unproblematisch erachtet wurde. Den Vierzylindermotor quer einzubauen, traute sich keiner der



Seit über 40 Jahren

Kompetenz auf folgenden Gebieten:

- ✓ Verkehrsrecht*
(Autokauf, Unfallregulierung, Ordnungswidrigkeiten, Führerschein, Strafsachen, Versicherung)
- ✓ Arbeitsrecht*
- ✓ Miet- und Wohnungseigentumsrecht*
- ✓ Sozialrecht
- ✓ Versicherungsrecht*
- ✓ Strafverteidigung



* Fachanwalt



Münsterstraße 41 · 49477 Ibbenbüren · Telefon 05451/96570 · www.RechtsanwaelteKroeger.de



Der 52-jährige Rob Schol aus Egmond aan Zee bringt eine Ariel SQ4, Baujahr 1939, in Ibbenbüren an den Start.
Foto: Franz Schulte/www.hornbill.de

Hersteller.

Auch Edward Turner, dem Ende der dreißiger Jahre mit der Triumph Speed Twin der ganz große Wurf gelingen sollte, traute sich gegen Ende der zwanziger Jahr nicht. Aber er ersann eine ganz andere Idee: Wenn der Reihenvierzylinder nicht geht, warum nicht die Zylinderbohrungen nicht wie bei der Würfel-4 im Quadrat anordnen? Nicht als V-Motor, wie Matchless das Aggregat zur gleichen Zeit in den Konstruktionsbüros für das Modell „Silver Hawk“ entwickelte, mit einem sehr engem Zylinderwinkel von 18 Grad und querlaufender Kurbelwelle.

Nein, eine Kopplung von zwei Paralleltwins in einem kompakten Gehäuse, als Querläufer mit zwei Kurbeltrieben und integriertem Getriebe und einzelner, zentraler Schwungmasse sollte es werden. Turner konstruierte, und bot seine Konstruktion BSA an. Diese sagten ihm direkt wortreich, aber bestimmt ab. Bei Ariel hingegen fand er ein offenes Ohr, und stellte die Konstruktion 1928 fertig. Ariel begann direkt mit der Fertigung von Prototypen für den Versuch, welche 1929 zur Verfügung standen.

Eine zentrale, obenliegende Nockenwelle, Vibrationsminimierung durch gegenläufige Kurbelwellen mit

180 Grad Hubzapfenversatz, Speisung durch einen zentralen Vergaser und Trockensumpf-Umlaufschmierung waren moderne Zutaten für ein innovatives Motorenkonzept. Die langhubige Auslegung (Bohrung 51mm, Hub 61mm) sollte bei 500 ccm für ein ordentliches Drehmoment und Drehzahlfestigkeit sorgen. Tatsächlich schnurrte der Motor wie ein Kätzchen vor dem Kamin. Der hörbare Eindruck erinnerte weniger an ein Motorrad, sondern viel mehr an einen Sportwagen. Und 20

Jedoch war das neue Motorrad mitten in die Weltwirtschaftskrise hineingeboren. In Amerika mussten sich die Banker in langen Reihen anstellen, um im Hochhaus aus dem Fenster springen zu dürfen. Die Welt war gerade im Ungleichgewicht, und so waren schon vor Produktionsbeginn kleine Korrekturen an der tollkühnen Konstruktion nötig, zum Beispiel der Wegfall des integrierten Getriebes zugunsten einer Burman-Schaltbox, die auch von anderen Baumustern im Ariel-Programm verwendet ►

PS aus 500 Kubik war eine durchaus wettbewerbsfähige Ansaage für den ambitionierten Tourenfahrer. Ariel hielt während der gesamten Entwicklungszeit sehr engen Kontakt zur englischen Motorradpresse: So konnte die „The Motorcycle“ in Ihrer Ausgabe vom 30. Oktober 1930 schreiben: „Dieses Motorrad ist kein Prototyp, es wird tatsächlich gebaut“. Begleitet wurde der Artikel mit großformatigen Abbildungen inklusive einer Schnittdarstellung des Aufsehenerregenden Motors. Auf der Olympia Motorcycle Show im November 1930 war es dann soweit: Die neue Ariel „Square Four“ Modell 4F-31 wurde „live und in Farbe“ der Öffentlichkeit präsentiert.



Kunze Hotel Garni & Gasthof

Das Ibbenbürener Hotel in City-Lage
Verbringen Sie schöne und gemütliche Stunden in familiärer Atmosphäre.

Einzelzimmer 48,00 € • Doppelzimmer 78,00 € (jeweils incl. Frühstück)
Appartement 60,00 € • Ferienwohnung ab 70,00 € (jeweils ohne Frühstück)

Kunze Hotel & Gasthof • D-49477 Ibbenbüren
Tel. +49 (0) 54 51-25 38 • Fax +40 (0) 54 51-97 11 22
www.gasthofkunze.de • info@gasthofkunze.de

Abstellmöglichkeit
für Ihre Fahrräder!



Edward Turner selbst sorgte für das Aus seiner genialen Idee

Konstrukteur wurde 1956 BSA-Konzernchef

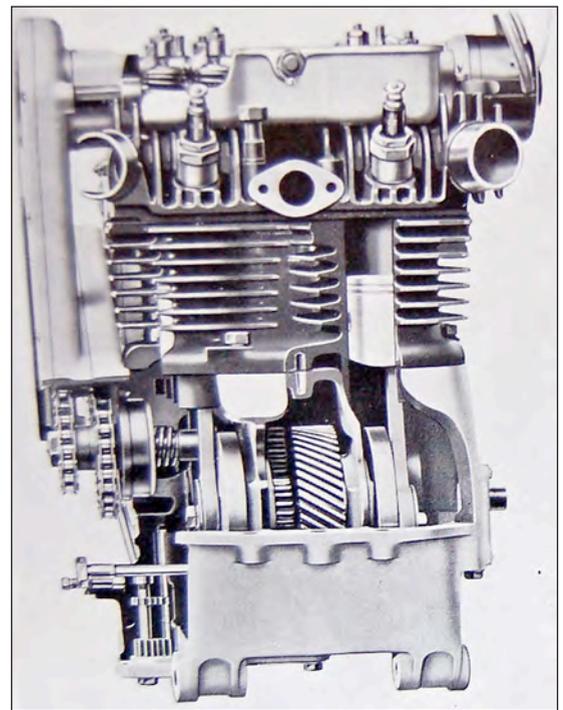
► wurde. Luxus-Motorräder verkauften sich nicht gut, trotz Hubraum- und Leistungszuwachs auf 600 ccm bzw. 24 PS im Jahre 1932. Der Verkaufspreis spielte die Herstellungskosten nicht ein.

Im gleichen Jahr übernahm Ariel Junior-Chef Jack Sangster das Werk mit einer erheblichen Finanzspritze – und diktierte seiner neuen Firma direkt einen Sparkurs auf. Sangster ließ einen komplett neuen Motor entwickeln und fertigen. „SpAriel“ wäre nun wohl der passendere Name gewesen... Sangster akquirierte ebenfalls die Motorradsparte von Triumph im Jahr 1936, und setzte Turner, nunmehr 35 Jahre alt, als Geschäftsführer ein. Im Juli 1937 wurde die „Triumph Speed Twin“ der stauenden Öffentlichkeit präsentiert.

Doch zurück zur Square Four. Ab 1937 war das Model 4G mit 1000 ccm und 36 PS mit OHV-Motor erhältlich. Eine »kleine Variante« 4F

mit 601-ccm-Motor (bei gleichem Hub von 75 mm wurde die Bohrung von 65 mm auf 50,4 mm reduziert) wurde ebenfalls angeboten, um das Top-Modell der Ariel-Flotte weiteren Käuferschichten zu öffnen. Die „Baby Squariel“ entwickelte 23 PS bei 5600 Umdrehungen und konnte bis 1938 bereits 614 Käufer überzeugen. 1939 wurde die 600-Kubik-Variante renoviert, der Käufer konnte zwischen einer starren Hinterradaufhängung und einer Geradweg-Hinterradfederung wählen. Die 600-er wurde jedoch im Krieg endgültig aufgegeben – bei Wiederaufnahme der Produktion nach dem Krieg hatte die Square Four ausschließlich 1000 Kubik.

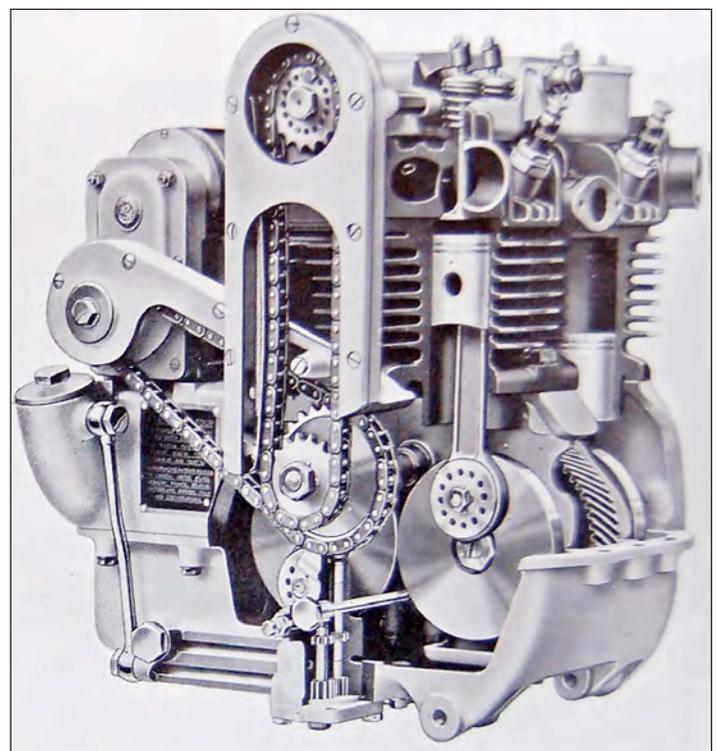
Thermische Probleme bei den hinteren (Grauguss-)Zylindern, die ungünstig im Kühlstrom lagen, führte 1949 zu einer Revision der Zylinder und -köpfe. Der be-



Der Ariel Square-Four-Motor als Schnittmodell. Gut zu erkennen sind eine von zwei Kurbelwellen und das zentrale Schraubgetrieberad.

kannte Konstrukteur Val Page führte den Leichtmetallmotor mit besserer Wärmeabfuhr (und günstigerem Gewicht) ein. 1952 wurden separate Auspuffkrümmer für jeden einzelnen Zylinder eingesetzt, um den thermischen Haushalt des Motorrades weiter zu optimieren.

Ironie der Geschichte ist die Konsolidierung des englischen Motorradmarktes. Um sich besser auf Tri-



In diesem Schnittmodell sind beide Kurbelwellen zu sehen. Ketten treiben die oberliegenden Nockenwellen an.







Ferienwohnung Im Brook




Biker willkommen!

Komfortable Ferienwohnungen mit jeweils zwei Doppelzimmern in ruhiger Wohngegend, direkt am Hermannsweg/Teutoburger Wald. Idealer Ausgangspunkt für Biker-, Rad-, Wander- und Nordic-Walking-Touren.




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.wernerinnerup.de

umph konzentrieren zu können, verkaufte Jack Sangster Ariel an BSA – genau die Firma, die seinerzeit Edward Turners Konstruktion ablehnte, kaufte nun diesen Motor durchs Hintertürchen doch noch ein. Und Edward Turner? Er stieg 1956 zum BSA-Konzernchef auf, und hat seinen ehemaligen Einstieg in die Motorradbranche – den quadratisch angeordneten Vierzylindermotor – als eine seiner ersten Amtshandlungen schroff »abgesägt«. Als Geschäftsführer waren ihm gute Zahlen wichtiger als geniale Konstruktionen. 1958 war die Produktion der Squariel nach gut 15 600 Exemplaren am Ende – von den Modellen Mark III (mit Langschwinge vorn) und Mark IV (mit Hinterradschwinge) wurden lediglich Prototypen-Fahrgestelle gebaut, die Entwicklung des Motors wurde bereits früher eingestellt.

Bei der Ibbenbürener Veteranenrallye ist auch hin und wieder eine „Squariel“ zu sehen (und vor allen Dingen zu hören). In diesem Jahr



Zweimal Ariel: vorne die SQ4 von Rob Schol, dahinter die Red Hunter, Baujahr 1939, von Cor Wijker aus Egmond aan Zee.
Foto: Thomas Welzel

fährt Rob Schol aus Egmond aan Zee in den Niederlanden seine Ariel Square Four aus dem Jahre 1939 mit der Startnummer 310. Rob kann dabei das ruhige Dahingleiten mit diesem ausgewogenen Motor genießen, dem so manche Schwäche an-

gedichtet wurde. Die Laufruhe und scheinbare Mühelosigkeit, mit der das alte Motorrad über die Straße gleitet, erinnert jedoch eher an ein modernes Motorrad denn an eine Konstruktion, die auf die zwanziger Jahre zurückgeht! ◀

Seit 1928 für Sie vor Ort: Erste Auto-Reparatur- Werkstatt in Recke

- ✓ Freie Werkstatt
- ✓ Inspektionen für alle Marken
- ✓ Keine Markenbindung
- ✓ Motordiagnose
- ✓ Hauptuntersuchung durch die GTÜ
- ✓ Abgasuntersuchung
- ✓ Klimaanlage-Wartung
- ✓ Elektronische Achsvermessung
- ✓ Karosserie-Instandsetzung

KFZ & REIFEN HILLERMANN GMBH
HAUPTSTRASSE 90
49509 RECKE
TEL. 0 54 53/32 51





Rüdiger Jung aus Tettau in der Lau-
sitz – hier mit Fahr-
leiter Hans Schmidt – hat als erster Fahrer zum dritten Mal
den Gleichmäßigkeitslauf bei der Ibbenbürener Veteranen-
rallye gewonnen. Nach 2004 und 2006 war der 64-Jährige
auch Pfingsten 2013 der Teilnehmer, der die fünf Stadion-
runden mit der geringsten Abweichung von der Idealzeit ab-
solvierete. Jung war mit seiner Labor von 1923 lediglich 0,20
Sekunden schneller als die Idealzeit, die bei einem Schnitt
von 24,5 km/h bei 4:53,88 Minuten lag. Zweiter wurde Werner
Ehlers aus Braunschweig auf einer Laurin & Klement,
Baujahr 1903, die zugleich die älteste Maschine im Feld der
50 Motorräder des Gleichmäßigkeitslaufes war. Ehlers Ab-
weichung lag bei 0,59 Sekunden von der Idealzeit. Rang
3 ging an Lothar Klenner aus Langenhagen, der mit einer
Wanderer von 1920 angetreten war. Foto: Gregor 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	Salzufflen	(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)
2011	Gerard Luten	Akersloot	(NL)
2012	Egbert Deumer	Münchenbernsdorf	(D)
2013	Rüdiger Jung	Tettau	(D)

NASINSKI
MOTORRAD

**Neu- & Gebraucht-
Motorräder aller Marken**

Motorrad Bar-Ankauf

Service

24 h Ersatzteil-Service

Dekra-Stützpunkt

Motorrad-Verleih

Direkt am Kreisverkehr
Autobahnausfahrt
Ibbenbüren-Laggenbeck

Fuggerstraße 2 • 49479 Ibbenbüren ☎ 054 51/54 59 285

33. Gleichmäßigkeitslauf für Veteranen-Motorräder

am Samstag, 7. Juni 2014, ab 15.30 Uhr im Stadion Ost in Ibbenbüren

St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj.
1	2	Schenk, Waller	D	Spenge	Humber	500	1910
3	1	Ehlers, Werner	D	Braunschweig	Laurin & Klement L 80	500	1903
4	1	Ehlers, Arndt	D	Braunschweig	Laurin & Klement BZ	330	1904
5	1	Stockmann, Werner	D	Stemwede-Dielingen	Progress	350	1905
6	1	Fiedler, Harald	A	Bad Salzuflen	Coventry Eagle	412	1906
7	1	Frank, Harald	D	Vechelde	Lurquin & Coudert	200	1906
8	2	Windhorst, Gerd	D	Goldenstedt	Terrot	256	1911
12	2	te Kaat, Wim	NL	Silvolde	Douglas R	350	1913
14	2	Branse, Ronald	NL	Westzaan	Douglas Typ 0	350	1913
15	2	Schultz, Hans-Jürgen	D	Eppenrod	Levis Popular	210	1913
16	7	Schultz, Aike	D	Eppenrod	Alcyon	100	1939
18	2	Springer, Hans-Dieter	D	Bielefeld	Wanderer Heeresmodell	500	1914
19	2	van der Veen, Henk	NL	Ruinerwold	Terrot Motorette 3	320	1914
20	2	Overveld, Hans	NL	Halle	Douglas B 600	600	1914
22	2	Deuse, Andreas	D	Oranienburg	New Hudson	500	1914
23	2	Grönemann, Reinhold	D	Osnabrück	Wanderer Heeresmodell	500	1914
24	2	Grafe, Markus	D	Westerkappeln	Wanderer 327	327	1918
26	3	Müller, Eberhard	D	Buchen-Götzingen	Triumph H	575	1919
28	3	Ehrlicher, Erich	D	Neustadt/Coburg	Triumph Knirps	295	1919
29	3	Klenner, Lothar	D	Langenhagen	Wanderer	616	1920
31	3	Jonker, Tonnie	NL	Barsingerhorn	Wanderer	616	1920
36	3	Holmersma, Gert	NL	Marum	Sunbeam	600	1921
37	3	Jung, Rüdiger	D	Tettau	Labor	100	1923
38	3	Maug, Oliver	D	Ibbenbüren	Alba	200	1923
39	3	Heman, Henk	NL	Warmenhuizen	Phantom Berlin	160	1923
40	3	Schonder, Olaf	D	Langewiesen	Wanderer	616	1923
44	3	Seidel, Jürgen	D	Auma-Weidatal	Stock	119	1924
56	3	Deumer, Egbert	D	Münchenbernsdorf	NSU 250R	250	1926
64	4	Izaks, Sander	NL	Neede	Triumph N3	500	1927

St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm ³	Bauj.
72	4	Rypke, Hinrich	D	Köln-Reisiek	BMW R42	500	1927
78	4	van Eijbergen, Henk	NL	Loenen-GLD	Indian Scout 101	600	1928
80	4	Pellanda, Arno	CH	Wohlen AG	Motosacoche 309	350	1928
84	4	Brunzel, Franz	D	Leipzig	Triumph T4	500	1928
85	4	Helling, Karl Wilhelm	D	Soest	BMW R62	750	1928
88	4	Riege, Alexander	D	Ilmenau/Unterpörlitz	Harley Davidson	1200	1928
92	4	Meyer, Michael	D	Frankfurt	Dresch MS 350	350	1929
94	4	van Boerdonk, Toon	NL	Tilburg	BSA S29	500	1929
97	4	Mannitz, Peter	D	Zörbig	NSU 501T	500	1929
109	4	John, Michael	D	Vellmar	Imperia 500 H	500	1929
135	6	Luten, Gerard	NL	Akersloot	BSA M33	600	1932
137	6	Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	D-Rad R20	200	1932
155	5	Menke, Hans-Peter	D	Köln-Reisiek	NSU ZDB201	200	1935
163	6	Adler, Bernd	D	Dortmund	Norton 16H	500	1936
174	6	Denter, Guido	D	Westerkappeln	BMW R35	350	1937
194	6	Gröteke, Günter	D	Grimma	BMW R66 Gesp.	600	1938
197	5	Bauer, Rüdiger	D	Tostedt	Dürkopp-Sachs	100	1939
200	5	Quenzel, Siegfried	D	Rheinberg	DKW SB500	500	1937
222	6	Zawadzki, Harald	D	Essen	Tornax K125	125	1941
301	4	Tschirn, Peter	D	Wiesbaden	Indian Scout	750	1928
320	4	Weissleder, Jens	D	Crimmitschau	DKW Z 500	500	1927
326	6	Bach, Jean-Marc	L	Sanem	Opel Motorfahrrad	140	1922
344	6	Vanderås, Svann Oskar	N	Sjordal	Opel Motorfahrrad	140	1923
345	6	Valkenet, Paul	NL	Leusden	Opel Motorfahrrad	140	1922
353	4	Quenzel, Tristan	D	Rheinberg	DKW Luxus 500	500	1929
400	6	N.N.,	N.N.		Opel Motorfahrrad	140	1922
401	6	N.N.,	N.N.		Opel Motorfahrrad	140	1922
402	6	N.N.,	N.N.		Opel Motorfahrrad	140	1922
403	6	N.N.,	N.N.		Opel Motorfahrrad	140	1922

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





Werte erhalten.

Einstufung Ihres Fahrzeuges als Oldtimer zur Erhaltung des kraftfahrzeugtechnischen Kulturgutes – mit **Sympathie und Sachverstand.**



Eine Phönix, Baujahr 1934, fährt Lars Brandt aus Hamdemstorf bei Hannover bei seiner ersten Ibbenbürener Veteranenrallye. Das Motorrad hat 200 ccm Hubraum, und mit einer Leistung von 7 PS ist eine Spitzengeschwindigkeit von 70 km/h möglich. Phönix war die bekannteste Marke der Ruhrtal Motorradwerke (RMW) im sauerländischen Neheim. Der Neupreis von Lars Brandts Phönix lag bei 535 Reichsmark, wie auf mehreren Anzeigen von damals deutlich hervorgehoben wurde. „Das Höchstmaß an Vollkommenheit besitzen und dazu noch Geld sparen, heißt Phönix fahren“ tönnten seinerzeit die Werbetexter. Die Phönix des 46-jährigen Niedersachsen wurde 2013 in dreimonatiger Arbeit restauriert. Eine der ersten Touren ging gleich im Juli zu einer Oldtimerrallye nach Schottland, wo dieses Foto entstand. Foto: privat



Condor war neben Motosacoche vor dem Zweiten Weltkrieg die bedeutendste Motorradmarke der Schweiz. Da wundert es nicht, dass sie sich auch heute noch bei eidgenössischen Oldtimerfreunden großer Beliebtheit erfreut. Einer von ihnen ist Bruno Bernet aus Brunschhofen im Schweizer Kanton St. Gallen. Er bringt eine Condor Populaire, Baujahr 1931, mit an den Teutoburger Wald. Der 66-Jährige ist zum zweiten Mal als Fahrer bei der Ibbenbürener Veteranenrallye dabei und bildet zusammen mit seinen Landsleuten Ernst Wirth, Helmut Strang und Hans Bernet genau wie im Vorjahr die Mannschaft „FAM Stamm Ostschweiz“, wobei FAM für „Freunde alter Motorräder“ steht. Die Condor Populaire hat einen 500-ccm-Motor, der 13 PS leistet und 80 km/h Maximalgeschwindigkeit zulässt. Das Motorrad wurde bereits im Jahre 1985 restauriert. Foto: privat



www.loenshalle.de

Rufen Sie uns an

Tel.: 05485 - 966 95 29

WIR HABEN DEN RAUM FÜR IHRE FEIER!

Sie möchten ihr Fest so richtig feiern? Unser Gastronomiebereich kann mit seiner optimalen Raumgröße und seinen flexiblen Gestaltungsmöglichkeiten für Veranstaltungen jeglicher Art gemietet werden. Gerne unterstützen wir Sie bei der Planung und Durchführung und mit unserem Service.

Immer ein Erlebnis
LÖNSHALLE
sport & eventcenter





Vier Viggo-Preisträger standen 2013 gemeinsam auf der Bühne im Festzelt (v.l.): AMC Ehrenvorsitzender Rolf Lehmann (Viggo 2004), Gerd Windhorst (2013), Claus Petersen (2012) und Christian Petersen (2011). Foto: Matthias Mausolf

Ständige Hilfsbereitschaft

Viggo ging 2013 an Gerd Windhorst aus Goldenstedt

Über den Viggo zu schreiben fällt diesmal nicht leicht. Der Oldtimer-Preis wird jährlich während der Ibbenbürener Veteranenrallye verliehen. An wen, das bestimmt allein der Vorjahres-Preisträger. 2012 bekam ihn Claus Petersen aus Loxstedt bei Bremerhaven. Im vergangenen Jahr am 19. Mai übergab Petersen die Bronze-Trophäe an Gerd Windhorst aus Goldenstedt bei Vechta. Es war sein vielleicht letzter öffentlicher Auftritt, denn der Loxstedter starb am 16. November im Alter von 79 Jahren. Am 4. Mai 2014 erreichte uns die traurige Nachricht, dass auch Willem Pol, Viggo-Preisträger von 2005, am Tag zuvor mit 78 Jahren einem Lungenleiden erlegen ist. Die Motorrad-Oldtimerszene hat in Claus Petersen und Willem Pol in kurzer Zeit zwei tolle Menschen verloren.

„Der Viggo ist der wertvollste Ehrenpreis in der Oldtimerszene“, betonte Petersen im Mai 2013. Er werde verliehen für Hilfsbereitschaft und Kameradschaft. „Ich habe viele Freunde in der Oldtimerszene, die ihn auch verdient haben“, erklärte der 79-Jährige. Letztlich sei seine Wahl aber auf Gerd Windhorst gefallen, der genau diese Charaktereigenschaften Hilfsbereitschaft und Kameradschaft immer gelebt habe.

Alte Motorräder sind die Passion der gesamten Familie Windhorst. Bereits mit drei Generationen wird in jedem Jahr zum Beispiel die Ibbenbürener Veteranenrallye angesteuert. Der heute 74-jährige Viggo-Preisträger Gerd Windhorst ist 2014 schon zum 30. Mal in Ibbenbüren am Start und hat sein enormes Fachwissen stets gerne im Fahrerlager und

darüber hinaus weitergegeben. ◀

Infos

Der Viggo wurde von Viggo Thomadsen aus Dänemark, Gründungsmitglied des Danmarks Veteran Motorcykleclub und bis zu seinem Tod 1992 Mitglied des Veteranen-Fahrzeugverbandes (VFV) gestiftet. Er wird an Frauen und Männer verliehen, die sich besonders um den Veteranen-Sport verdient gemacht und für Andere eingesetzt haben. Allein der aktuelle Preisträger – so wollte es Viggo Thomadsen – bestimmt seinen Nachfolger und hält dies auch bis zur Preisverleihung geheim.

Ein herrlicher Freizeitspaß:
Sommerrodelbahn
Kinderautoskooter
Oldtimer-Express
Kinderkegelbahn
Kinderspielfläche

Großer Märchenwald:
10 deutsche Märchen
Vogelhochzeit
Wintermärchen
Wasserspiele
hüpfende Fontänen
Zwergengrotte im Felsmassiv
Zwergenschmiede
Zwergensägewerk
Mini-Oktoberfestschau

Reise um die Welt:
Ägypten, Zentralafrika,
China, Nordamerika,
vom Nordpol bis zur
Mondlandung

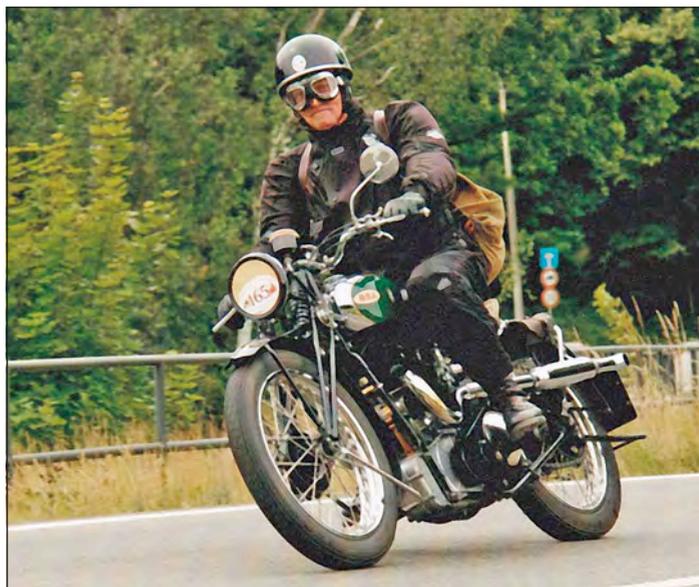
Sommer-RODELBAHN
täglich geöffnet
von 10 – 18 Uhr
bis Mitte Oktober

Inbiss · Picknickterrasse · Kiosk

49479 Ibbenbüren · Tel. 0 54 51/32 26
800 Meter von der A30 (Abfahrt Ibbenbüren) in Richtung Münster
Internet: www.sommerrodelbahn.de
E-Mail: info@sommerrodelbahn.de

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
2011 Christian Petersen	Gram (DK)
2012 Claus Petersen	Loxstedt
2013 Gerd Windhorst	Goldenstedt



Mit einer Plakette auf dem Motordeckel garantierte der britische Hersteller BSA, dass dieses Motorrad eine Höchstgeschwindigkeit von 85 mph – umgerechnet 138 km/h – erreicht. Das Sondermodell „Blue Star“ wurde 1932 gebaut. Für Deutschland konnten eine Handschaltung und Bremshebel rechts geordert werden, ansonsten hatte dieses Sportmodell eine Fußschaltung. 500 ccm Hubraum sorgen für eine beachtliche Leistung von 24 PS. „Ein gut funktionierende Kombibremse hilft in gefährlichen Situationen“, erklärt Besitzer Hans-Jürgen Hill aus Burg. Der 67-Jährige konnte den Motor und einige Teile von der Erstbesitzerfamilie bekommen. Die restlichen Teile sind leider der Modernisierungswut in den Fünfigern zum Opfer gefallen.

Foto: privat

Wenn's mal richtig kracht.
DEKRA Schadengutachten.



Ihr neutraler Partner im Schadenfall:

Jährlich erstellen wir über eine Million Schaden-, Sonder- sowie unfallanalytische Gutachten. Und das in ganz Europa. Mit unserem Service rund um die Schadenbeurteilung bieten wir Ihnen ein Höchstmaß an Sicherheit und Qualität – von der Ermittlung der Schadenhöhe und -ursache bis hin zur Beweissicherung und Dokumentation von Wertveränderungen. Auf die Spezialisten von DEKRA ist Verlass – in jedem Fall.

Öffnungszeiten

Mo-Fr: 8-17.30 Uhr, Sa: 9-12 Uhr

DEKRA Automobil GmbH

Gutenbergstraße 23

49479 Ibbenbüren

Telefon 05451.93639-0

www.dekra-in-ibbenbuenen.de

 **DEKRA**

Alles im grünen Bereich.



Der deutsche Rover

Wanderer begann 1885 wie viele andere als Hersteller von Fahrrädern. Die Firmengründer Johann Baptist Winklhofer und Richard Adolf Jaenicke in Chemnitz taufte ihre Produkte auf den Namen Wanderer als Übersetzung des Wortes „Rover“ ihres englischen Mitbewerbers Starley. 1902 wurden die ersten Motorräder produziert. Hans-Dieter Springer aus Bielefeld (Foto links) fährt mit der Wanderer Heeresmodell von 1914 sowohl die Ausfahrt als auch den Gleichmäßigkeitslauf. Das Motorrad befindet sich im Originalzustand und kostete damals 1400 Reichsmark. Sein 500-ccm-Motor leistet 6 PS. Deutlich jünger ist die Wanderer M11 (unten) von Peter Janssen aus Oldenburg. Sie wurde 1938 gebaut und 1991/1992 restauriert. Die Leistung des 100-ccm-Sachsmotors ist mit 2,25 PS angegeben. Fotos: privat



**Energien bündeln
und Bares kassieren!**

Unternehmen Lebensqualität

Strom und Gas mit 100 %
Preisgarantie bis Ende 2015

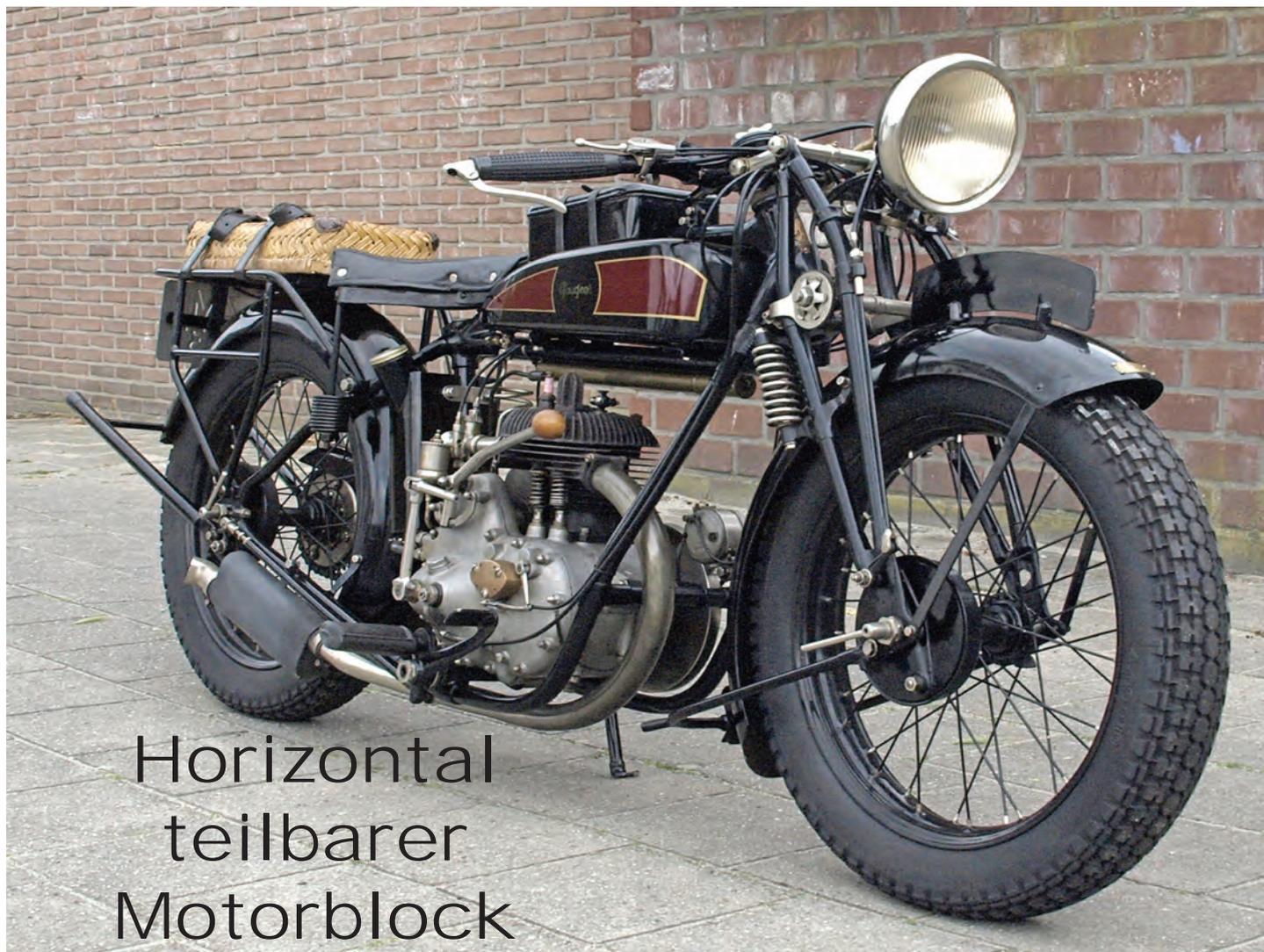
Wechseln Sie mit mindestens 5 Personen zu unserem günstigen Strom **fixpremium** oder Gas **fixpremium** & sichern Sie sich:

- 50 € individuellen Wechselbonus &
- 50 € pro Vertrag für Ihre Gruppenkasse!*

Weitere Infos unter: www.stadtwerke-osnabrueck.de/community

 **Stadtwerke
Osnabrück**

*Bonusgewährung 1 Monat nach Belieferungsbeginn



Horizontal teilbarer Motorblock

Ralf Ebel kaufte sich eine Peugeot P104

Erstmals mit einer Peugeot P104, Baujahr 1926, tritt Ralf Ebel seine 15. Ibbenbürener Veteranenrallye an. Der 48-Jährige aus Ladeburg bei Berlin kaufte sich das Fahrzeug im vergangenen Jahr von einem niederländischen Oldtimerfreund. „Es waren beim Kauf viele Unterlagen dabei, die vom liebevollen Aufbau der Maschine zeugen“, erzählt Ralf Ebel. „Aber das Motorrad war kein Museumsstück, sondern wurde auch gefahren. Es hatte einige kleine optische und technische Blessuren. Inzwischen habe ich diese – meinen Ansprüchen genügend – behoben. Peugeot baute die P104 nur von 1926 bis 1928. In dieser Zeit wurden lediglich etwa 2000 Stück dieses Modells produziert – einschließlich der nahezu

baugleichen Griffon G504. Technisch interessant und für damalige Zeiten sehr modern waren der horizontal teilbare Blockmotor sowie die in Messing ausgeführte innenliegende Konuskupplung.

Der Motor erzielt aus 348 ccm Hubraum eine Leistung von 8,5 PS. Mit einem Dreigang-Getriebe lässt sich eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 70 km/h erreichen.

Gerade die etwa spezielle Konuskupplung machte Ebel anfangs einige Probleme. Doch die sollten inzwischen behoben sein. „Meine erste größere Tour damit werde ich in Ibbenbüren machen“, stand für Ralf Ebel bereits im Januar fest. „Hoffentlich ohne Panne“, fügte er damals vorsichtig hinzu, denn da stand die erste Probefahrt noch aus. ◀

Wir sind...

... Hausgeräte!



- Elektrogroßgeräte
- Elektrokleingeräte
- Küchenmodernisierung
- Haushaltswaren

... Haustechnik!



- Elektro
- Heizung
- Sanitär
- erneuerbare Energien

... Licht!



- Wohnraumleuchten
- Außenleuchten
- Lichtkonzepte
- Geschenkideen

Josef Beermann GmbH & Co. KG
Heinrich-Niemeyer-Straße 50
48477 Hörstel-Riesenbeck
Tel. 05454-9305-0

... alles im grünen Bereich
beermann



ADAC



Andreas Klöckner
ADAC Mitglied seit 2003



> Auf Wunsch mit
Restaurierungsversicherung!

Die Versicherung, die mit der Zeit geht. Die ADAC-ClassicCarVersicherung.

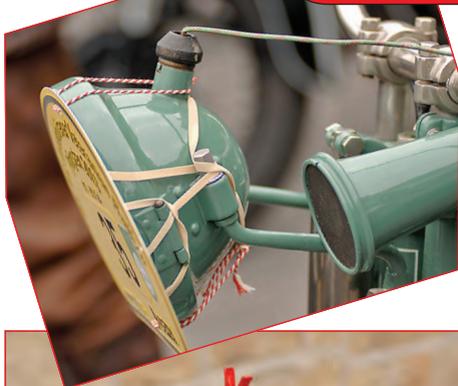
Ihr ClassicCar ist etwas ganz Besonderes. Deshalb schützen wir es mit besonderen Leistungen wie VollkaskoPlus und der Restaurierungsversicherung, bei der Ihr Oldtimer sogar in Einzelteilen in besten Händen ist. Testen Sie unsere günstigen Beiträge - lassen Sie sich jetzt ein Angebot machen: in jeder ADAC Geschäftsstelle, unter 0 180 5 12 10 32* oder unter www.adac.de/classiccar

* 14 Cent/Min. dt. Festnetz;
max. 42 Cent/Min. dt. Mobilfunknetze.

ADAC Autoversicherung AG

Hauptsache es hält

Sechs Löcher hat unser Rallyeschild schon ab Werk. Doch das reicht offensichtlich immer noch nicht. So individuell wie die Motorräder und ihre Fahrer, so individuell ist auch die Art, Schild und Maschine zusammen zu bringen. Mal sehr sorgfältig mit vorgefertigten Halterungen, mal mit Fesselkunststückchen, die manchem Varieté zur Ehre gereicht hätten. Egal – Hauptsache es hält! Unser Fotograf Matthias Mausolf hat einige interessante Konstruktionen mit der Kamera festgehalten.



Fordern Sie unseren Katalog an!

HIEKE

P O K A L E

Gutenbergstr. 25
59379 Selm-Bork
info@pokale.de

Tel. (0 25 92) 61 700
Fax (0 25 92) 62 590
www.pokale.de



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

Brandschutz Liesenkötter, Ibbenbüren

Classic Data, Bochum

Deutsches Rotes Kreuz Ibbenbüren

DEKRA, Ibbenbüren und Osnabrück

Heimat- und Brauchtumsgruppe Ibbenbüren

Ibbenbürener Spielvereinigung

IVD GmbH & Co. KG, Ibbenbüren

Kreissparkasse Steinfurt, Ibbenbüren

KÜS, Loshem am See

Lönshalle, Ladbergen

Luca's am Markt, Mettingen

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

Nicht aufgeführt sind hier die vielen Inserenten dieses Oldtimer-Journals. Auch ihnen gilt unser Dank. Ohne sie wäre ein solch aufwändiges Magazin nicht machbar.

Schon jetzt notieren!

Die 35. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye ist vom **22. bis 25. Mai 2015**. Alle Teilnehmer der vergangenen zehn Jahre erhalten hierzu kurz vor Weihnachten automatisch eine Einladung mit der neuen Ausschreibung und einem Nennformular per Post oder per Email. Wer von den Zuschauern ein fahrbereites Vorkriegsmotorrad hat und ebenfalls aktiv an der Veteranenrallye teilnehmen möchte, kann jederzeit eine kurze Email an amc@gm-press.de schicken. Er wird dann in den Verteiler aufgenommen und bekommt zeitgleich mit den Teilnehmern auf elektronischem Weg die Einladung. ◀



1920 wurde diese Wanderer gebaut, mit der Lothar Klenner aus Langenhagen sowohl die Ausfahrt als auch den Gleichmäßigkeitslauf fährt. Ihr 616-ccm-Motor leistet 12 PS. Foto: privat

Pressebüro

gm-press
gregor mausolf

Pressemitteilungen
Geschäftsberichte
Wirtschaftsreportagen
Internet-Texte
Broschüren
Kundenzeitschriften
Festhefte/Programmhefte
Newsletter
Reden
Gebrauchsanweisungen

**Ich bringe
komplexe
Sachverhalte**

auf den Punkt

www.gm-press.de
02571/577427 ♦ info@gm-press.de



IMPRESSUM

Oldtimer-Journal zur 34. Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

Herausgeber: Automobilclub Ibbenbüren e.V. im ADAC, Gildestraße 53, 49477 Ibbenbüren

Redaktion und Layout: gm-press Gregor Mausolf, Annadelcour-Str. 17, 48268 Greven, www.gm-press.de

Anzeigen: AMC Ibbenbüren

Fotos: Gregor Mausolf, Matthias Mausolf, Thomas Welzel, Lothar Wuttke, privat

Titelfoto: Lothar Wuttke

Druck: IVD GmbH & Co. KG, Ibbenbüren



Zünder-Apparatebau-Gesellschaft

Merkwürdiger Name für ein sehr populäres Motorrad

Zündapp kennt nahezu jeder – na ja, zumindest die, die schon ein paar runde Geburtstage hinter sich haben. Doch woher kommt der Name? Zündapp steht für Zünder-Apparatebau-Gesellschaft, ein Unternehmen, das 1917 in Nürnberg zur Produktion von Rüstungsgütern gegründet worden war. Damit war nach dem unseeligen Krieg Schluss. Firmengründer

Fritz Neumeyer versuchte sich ohne großen Erfolg mit verschiedenen technischen Geräten und stieg 1921 in die Motorradproduktion ein. Ende der 1930er-Jahre war Zündapp eine der fünf bedeutendsten Motorradfabriken in Europa.

Mindestens ein Dutzend Zündapp-Motorräder sind bei der Veteranenrallye 2014 dabei. Manfred Fröbe

aus dem brandenburgischen Elsterwerda bringt eine Zündapp Derby 200, Baujahr 1935, an den Start (Foto links).

Uwe Küper aus Bottrop-Kirchhellen ist mit einer Zündapp S500 von 1931 dabei. Während Fröbes Motorrad mit 200 ccm eine Leistung von 7 PS erzielt, kommt die 500-er von Uwe Küper auf 18 PS. Fotos: privat

**NIMM DIR
WAS DU
BRAUCHST.**

MOTORRAD BÖGEL

BIKER BRAUCHEN BÖGEL

www.motorrad-boegel.de

WIR VERMIETEN AUCH!

Sichere dir jetzt deinen exklusiven Mietpreisvorteil mit diesem Rabattcode: **Pfingsten2014** *



HOREX PIAGGIO SUZUKI

Motorrad-Vertragshändler

MOTORRAD BÖGEL GMBH . Rudolf-Diesel Str. 14 . 49479 Ibbenbüren . Tel.: 05451/455-60 . info@motorrad-boegel.de

* Rabattcode ist nur einmal und nur für die Motorrad-Bögel-Motorradvermietung einlösbar. Der Code ist gültig bis zum 31.12.2014 und ist nicht mit anderen Preisen und/oder Aktionsrabatten kombinierbar.





VERANTWORTUNG | VERLÄSSLICHKEIT | VERTRAUEN

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Als VR-Bank Kreis Steinfurt eG ist es unser Antrieb, gemeinsam **VERANTWORTUNG** für die Menschen in der Region, für unsere Mitglieder sowie für unsere Kunden und Mitarbeiter zu übernehmen. Auf uns können Sie sich **VERLASSEN**. Als starker Partner in allen Finanzangelegenheiten stehen wir Ihnen zur Seite. Durch unser tägliches Handeln nach dem Prinzip der Genossenschaft schaffen wir **VERTRAUEN**.

www.vrst.de

VR-Bank
Kreis Steinfurt eG

