2,50 €

40. Int. Ibbenbürener Motorrad Veteranen-Rallye

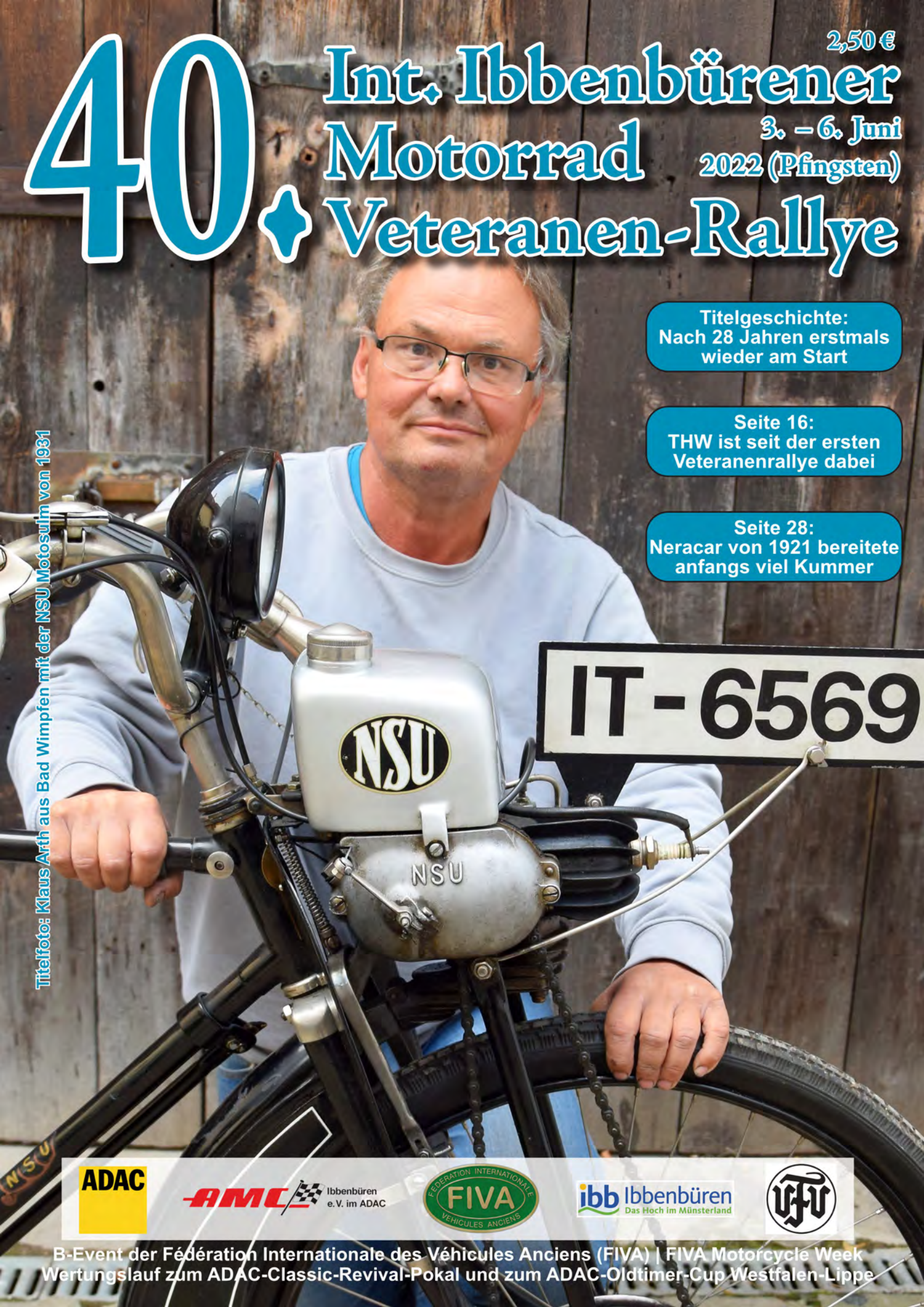
3. – 6. Juni 2022 (Pfingsten)

Titelgeschichte:
Nach 28 Jahren erstmals wieder am Start

Seite 16:
THW ist seit der ersten Veteranenrallye dabei

Seite 28:
Neracar von 1921 bereitete anfangs viel Kummer

Titelfoto: Klaus Arth aus Bad Wimpfen mit der NSU Motosulm von 1931



ADAC | AMC Ibbenbüren e.V. im ADAC | FIVA Fédération Internationale des Véhicules Anciens | ibb Ibbenbüren Das Hoch im Münsterland | VFV

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



Gemeinsam allem gewachsen

Wenn Gemeinschaft auf vielfältige Weise gefördert wird.

ksk-steinfurt.de

Kreissparkasse Steinfurt

Schirmherr und FIVA-Vizepräsident Prof. Dr. Mario Theissen

Grußwort



Liebe Veteranenfreunde, liebe Zuschauer,
endlich ist es so weit. Mit zwei Jahren Verspätung können wir jetzt die 40. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranenrallye feiern. Genau 1090 Tage ist es her, dass in Ibbenbüren zuletzt Oldtimer-Motoren in großem Stil knatterten. Für manchen mag es Krach sein, für uns – und da schließe ich ausdrücklich die vielen Zuschauer an den insgesamt 140 Kilometern Strecke und im Sportzentrum Ost mit ein – ist es Musik. Ein einmaliges Konzert aus Zwei- und Viertaktern, mal mit hoher Drehzahl, mal im Standgas. Gemeinsam mit dem Automobilclub Ibbenbüren begrüße ich Sie als Schirmherr ganz herzlich zu diesem einzigartigen Freiluft-Konzert.

Aus zahlreichen Gesprächen und E-Mails wissen wir, wie sehr Sie alle – genau wie wir – die Ibbenbürener Veteranenrallye vermisst haben. Die beeindruckende Vielfalt an Fahrzeugen und auch Antriebskonzepten weckt immer aufs Neue Begeisterung, auch nach inzwischen mehr als 40 Jahren. Gerade für mich als Fahrzeugingenieur ist dieser Blick zurück besonders spannend.

Beeindruckt hat mich die tiefe Verbundenheit der Fahrerinnen und Fahrer mit der Ibbenbürener Veteranenrallye. Nach der schmerzlichen Absage 2020 und auch 2021 hat kaum einer sein Nenngeld zurückverlangt, was nach dem Reglement ohne Weiteres möglich gewesen wäre. Die Anmeldung wurde einfach ins nächste Jahr übernommen. Das ist ein toller Vertrauensbeweis. Ja mehr noch: Einige haben sogar zusätzlich Geld überwiesen, damit der AMC Ibbenbüren finanziell einigermaßen unbeschadet durch diese von großer Unsicherheit geprägte Zeit kommen konnte. Dafür auch von meiner Seite ein „ganz herzliches Dankeschön“.

Diese Solidarität und uneingeschränkte Begeisterung vieler für den Oldtimersport ermöglicht es, auch nach 40 Jahren noch ein attraktives Teilnehmerfeld in Ibbenbüren zu präsentieren. In den Startlisten finden sich ganz neue Namen, aber auch einige Fahrer, die einige Jahre pausierten oder aussetzen mussten. Das zeigt, dass die Oldtimerei lebt – vielleicht sogar mehr als vor Corona.

Zur 40. Veteranenrallye wünsche ich Ihnen viele neue Eindrücke und Begegnungen, warmes aber nicht zu heißes Wetter ohne Regen und vor allem unfallfreie Touren.

Prof. Dr. Mario Theissen
FIVA-Vizepräsident und ADAC Klassik-Referent

Sie sind auf der Suche nach der passenden Kleidung für Ihren Verein?

KOMMEN SIE ZU UNS!

Wir bedrucken oder besticken Ihre Vereinskleidung nach Ihren Wünschen!



LEISSING
BESTE BERUFSBEKLEIDUNG
Gutenbergstraße 8 | 49477 Ibbenbüren
Tel. 05451 / 54500 | info@leissing.de

www.leissing.de

Zeitplan der 40. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

Donnerstag, 2. Juni 2022

20 - 22.30 Uhr Lagerfeuer auf dem Ascheplatz neben dem Festzelt, Getränke dürfen mitgebracht werden

Freitag, 3. Juni 2022

11 - 18 Uhr Öffnung des Fahrtleitungsbüros im Stadion Ost und Ausgabe der Fahrtunterlagen

15 - 18.30 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager

20 Uhr Offizielle Eröffnung der Veranstaltung mit Flaggenparade und Abspielen der Nationalhymnen der teilnehmenden Nationen im Festzelt, Fahrerbesprechung, anschließend zwangloses Treffen



Moderne Motorräder sieht man bei der Veteranenrallye eigentlich nicht so gerne. Diese schon! Seit Jahren begleiten Mitglieder des Deutschen Roten Kreuzes die Veteranen auf ihren Ausfahrten und sind dadurch schnell zur Stelle, wenn mal – was zum Glück selten vorkommt – Erste Hilfe geleistet werden muss. Doch bei über 300 Teilnehmern gibt es immer was zu tun, und wenn es nur Kleinigkeiten sind. Doch es ist sehr beruhigend zu wissen, dass die Truppe aus bis zu acht Fahrern im Feld verteilt dabei ist. Wer gesundheitliche Probleme hat, muss nicht warten, bis der nächste DRK-ler vorbeikommt. Sie können über eine zentrale Telefonnummer alarmiert werden, die jeder Fahrer auf seinem Teilnehmerausweis aufgedruckt hat. *Foto: Matthias Mausolf*

Samstag, 4. Juni 2022

8 Uhr Öffnung des Fahrtleitungsbüros im Stadion Ost, Ausgabe der Fahrtunterlagen

8 - 10 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager

ab 10.30 Uhr Start zur kleinen Ausfahrt über 37,8 km mit Gleichmäßigkeitsprüfung, Mittagsrast in der Ibbenbürener Fußgängerzone rund um die Christuskirche, Ausgabe des Mittagessens.

ab 15.00 Uhr Gleichmäßigkeitsläufe im Sportzentrum Ost, Begrüßung durch den Schirmherrn der Veteranenrallye, Prof. Dr. Mario Theissen, Kids-Cup, Mannschaftszeitfahren

Pfingstsonntag, 5. Juni 2022

ab 9.30 Uhr Vorbereitung der Teilnehmer zur großen Ausfahrt im Fahrerlager

ab 10 Uhr Start mehrerer Fahrzeuge gleichzeitig zur großen Ausfahrt über 103,4 km mit Gleichmäßigkeitsprüfungen zur Eventlocation Stadtpark Rheine

19 Uhr Abendessen im Festzelt, anschließend Siegerehrung für den Gleichmäßigkeitslauf, die Ausfahrten und die Mannschaftswertung

Pfingstmontag, 6. Juni 2022

ab 9 Uhr Westfälisches Frühstück im Festzelt und Verabschiedung der Teilnehmer.



Ibbenbürens Bürgermeister
Dr. Marc Schrameyer

Grußwort



Liebe Besucherinnen und Besucher der Ibbenbürener Veteranenrallye,
aller guten Dinge sind drei – also werden wir in diesem Jahr eine ganz besondere Oldtimer-Veranstaltung erleben. Nach zwei Jahren coronabedingter Pause steht sie nun im dritten Anlauf vor der Tür: die 40. Ibbenbürener Motorrad-Veteranenrallye.
Die Veteranenrallye hat für Ibbenbürener einen festen Platz im Kalender. Jedes Jahr zu Pfingsten knattert es in der Stadt – obwohl die erste Rallye in Ibbenbüren im August stattfand… Damals war das älteste Fahrzeug von Baujahr 1901. Zuletzt ging eine Maschine an den Start, die 1902 gebaut wurde. Die ältesten der heutigen Motorräder sind heute also fast 40 Jahre älter als in den Anfangsjahren.

Mit der Veteranenrallye verbinden sich viele schöne Erinnerungen an herausragende Menschen und faszinierende Maschinen. Bei der 10. Veteranenrallye war eine Hildebrand & Wolfmüller dabei – das älteste Motorradmodell der Welt in Serienfertigung. Später sorgte eine Megola für Furore. Sie wird von einem Fünfzylinder-Sternmotor im Vorderrad angetrieben. Unvorstellbar, aber es funktioniert.

Spektakulär auch 2004 das Einrad, bei dem der Fahrer auf einem relativ normalen Motorrad saß, das aber von innen ein riesiges Rad – ähnlich einem Rhönrad – antrieb. Bei der 25. Veteranenrallye gab es – bis heute einmalig – einen Nachtslalom auf dem Ascheplatz, auf dem heute der Kunstrasenplatz ist. Zehn Jahre später fand ein Mini-Bond viel Beifall. Ein Dreirad, das von einem zarten 250-ccm-Motorradmotor angetrieben wird, aber sich aufwändig „versteckt" unter großzügigen einer Cabrio-Karosserie. Da der Motor hinter dem Vorderrad platziert ist, kann der Mini-Bond auf der Stelle drehen, was er im Stadion Ost auf der Startgeraden auch mehrfach zur Freude des Publikums machte.

Ihnen allen wünsche ich zur 40. Veteranenrallye bei uns in Ibbenbüren wieder viele unvergessliche Begegnungen und unvergleichliche Erlebnisse – die irgendwann zu schönen Erinnerungen werden.

Es grüßt Sie herzlichst

Dr. Marc Schrameyer,
Bürgermeister der Stadt Ibbenbüren



Solidarität in Corona-Zeiten

ADAC Westfalen zahlte Verluste – Spenden von Teilnehmern

2020 war für niemanden ein Jahr wie jedes andere. „Corona“ – ein Begriff, den die allermeisten ein Jahr zuvor noch nie gehört hatten – hat das öffentliche wie private Leben komplett durcheinander gewirbelt. Und hat natürlich auch die Oldtimerszene schwer getroffen. Nahezu täglich wurden Veranstaltungen abgesagt, und Ende März 2020 sahen wir beim Automobilclub Ibbenbüren keine realistische Chance mehr, die Veteranenrallye unter vernünftigen Bedingungen durchzuführen.

„Selbst wenn die Ausgangsbeschränkungen und das Verbot von Sportveranstaltungen bis dahin aufgehoben sein sollten, so ist aus heutiger Sicht eine Begrüßung oder auch Siegerehrung mit mehreren hundert Personen in unserem Festzelt unvorstellbar. Auch Schlangen bei der Dokumentenausgabe, der Technischen Abnahme und bei den Essensausgaben sind mit dem nötigen Abstand voneinander weder machbar noch wünschenswert,“ hatten wir in der Absage allen bis dahin angemeldeten Teilnehmern geschrieben. „Die „Absage dient daher in erster Linie zu Ihrem persönlichen gesundheitlichem Schutz, aber auch zum Schutz unserer vielen ehrenamtlichen Helfer im Zelt, im Fahrerlager und auf den Strecken sowie der Zuschauer. Wir hoffen, Sie haben dafür Verständnis.“

Überwältigendes Echo

Das Echo darauf war überwältigend und hat uns sehr gerührt. In Mails, Telefonaten und Internetforen gab es volles Verständnis für diese Entscheidung. Bis auf fünf Fälle haben alle auf eine Rücküberweisung ihres Nenngeldes verzichtet und ihre Nennung 1:1 auf 2021 übertragen. Ja mehr noch. Einige Teilnehmer haben Geld auf unser Sonderkonto überwiesen, um sich ein wenig an unseren bisherigen Kosten – zu dem Zeitpunkt schon mehr als 3800 € – zu beteiligen. Ein Teil der Kosten war natürlich nicht verloren, da Anschaffungen auch in späteren Jahren genutzt werden können. Über die echten Verluste durften wir dem ADAC Westfalen eine Aufstellung schicken, und die Kosten wurden von unserem Dachverband in vollem Umfang als so genannter „verlorener Zuschuss“ übernommen.

> *Wirklich schade, aber die Entscheidung des Veranstalters kann ich gut nachvollziehen und halte sie mehr als vernünftig, denn eine schlagartige Besserung scheint im Moment noch nicht in Sicht zu sein. Das Wiedersehen mit all meinen Bekannten und Freunden muss nun leider auf 2021 verschoben werden und nach 17 Jahren werde ich leider das Pfingstwochenende zu Hause verbringen müssen. Ich werde den AMClern weiterhin treu bleiben und appelliere an alle diesjährigen Teilnehmer ihre Nennung für 2021 stehen zu lassen um den Fortbestand dieser tollen Veranstaltung zu gewährleisten. Dem Spendenaufruf werde ich Folge leisten und beim Blättern des neuen Kalenders beginnen die Tage bis 2021 herunterzuzählen. Bleibt gesund und allseits gute Fahrt.*
>
> Eines von vielen Postings nach der Absage 2020

Dass uns die Pandemie weit über das Jahr 2020 beschäftigen würde, hat zu dem Zeitpunkt wohl niemand geahnt. Erneut musste im Februar 2021 die 40. Veteranenrallye um ein Jahr verschoben werden. Anders als im Jahr davor war der Veteranenkalender da noch nicht gedruckt, ja es war noch nicht einmal mit Bildauswahl, Texten und Layout begonnen worden. Doch mit ein paar kurzen Telefonaten war schnell klar: Wir produzieren den Kalender trotzdem und verschicken ihn – wie 2020 – zusammen mit dem Absage-Schreiben an alle, die uns schon 2020 die Treue gehalten hatten oder Anfang 2021 neu genannt hatten. Auch unsere Sponsoren und Inserenten dieses Magazins haben einen Kalender zugesandt bekommen. Ein Teil der Kalender konnte auch übers Internet an Freunde der Veteranenrallye verkauft werden, wodurch die Kosten reduziert wurden.

Dem AMC bleibt nur, allen ganz herzlich DANKE, DANKE, DANKE zu sagen. Wir haben ganz tolle Oldtimerfreunde und Unterstützer, auf die wir immer zählen können.

Der Wald ruft!

Kommen Sie zum Kletterwald nach Ibbenbüren!
Ob allein oder in der Gruppe, privat oder mit der Firma –
ein großer Spaß für alle und das Gesündeste,
was Sie in unserer unberührten Natur tun können!
Anmeldung: 05407–3 46 92 10. Weitere Infos
unter: *www.kletterwald-ibbenbueren.de*
Saison 28.3.–1.11.2020

KLETTERWALD IBBENBÜREN



Das machen wir EXTRA ...

FRÜHSTÜCKSBUFFET

Montags bis samstags
9.00 – 12.00 Uhr € 10,95

Sonn- und feiertags
9.00 – 13.00 Uhr € 12,95

SHAKER TIME

Täglich 18.00 – 23.00 Uhr
Alle Cocktails € 5,95
Jumbo-Cocktails € 6,95
alkoholfreie Cocktails € 5,45



CAFE extrablatt
Das gewisse Extra.

Cafe Extrablatt Ibbenbüren | Kanalstraße 5–7 | 49477 Ibbenbüren
www.cafe-extrablatt.de

Nach 28 Jahren Pause endlich wieder am Start

Klaus Arth bringt ein Motosulm von 1931 mit nach Ibbenbüren

Pfingsten ohne Ibbenbüren – das war für viele Oldtimerfreunde bis 2020 unvorstellbar. Für Klaus Arth aus Bad Wimpfen bei Heilbronn war es seit 1994 Realität. Das hatte in erster Linie berufliche Gründe. 2017 schrieb uns Klaus Arth: „In zwei Jahren gehe ich in Ruhestand und habe vor, dann wieder regelmäßig in Ibbenbüren mitzufahren.“ Seit 1984 war der Baden-Württemberger elfmal ununterbrochen dabei gewesen. Aus dem Re-Start 2020 wurde bekanntermaßen nichts, obwohl Klaus Arth schon Mitte Februar genannt hatte, auch 2021 fiel ins Wasser. Jetzt soll es endlich klappen – mit dem Motosulm, Baujahr 1931, mit der der heute 65-Jährige schon 1989 in Ibbenbüren war. Hierzu hat er uns diesen persönlichen Text geschrieben:

40-mal Ibbenbüren, das wäre 2020 gewesen! Wie gerne hätte man die Jahresfolge eingehalten, aber das Leben spielt manchmal böse Streiche. Trotzdem, Pfingsten 2022 steht das Jubiläum, und ist genau der passende Anlass nach 28 Jahren Abstinenz wieder ins Tecklenburger Land zu fahren. 1984 war ich das erste Mal dabei, 1987 sogar Gesamtsieger auf meiner NSU 501T, und 1989 absolvierte das NSU Motosulm hier erfolgreich seine Jungfernfahrt. Also setze ich auch diesmal erneut auf die Kraft der 63 Kubik und den Frontantrieb.

Weltwirtschaftskrise

Das Motosulm ist ein Kind der Weltwirtschaftskrise, als NSU versucht, den massiven Umsatzeinbrüchen durch ein leichtes preisgünstiges Motorfahrrad entgegen zu wirken. Der kleine Zweitakter sitzt vor dem Steuerkopf, leistet 1,25 PS, hat kein Getriebe, die Kraft geht über Vorgelege, Kupplung, mittels Kette direkt aufs Vorderrad. Die Abgase strömen durch den vorderen Schutzblech-Auspuff ins Freie. Je nach Fahrergewicht variiert die Höchstgeschwindigkeit zwischen 30 und 40 km/h. Unterwegs spürt man die Kopflastigkeit und sehr wichtig: Wegen der mäßigen Fahrradbremsen unbedingt vorausschauend fahren. NSU behielt das Motosulm von 1931 bis 1935 in Herren- und Damenausführung im Angebot, danach bediente die Quick das untere Marktsegment.

Bei mir begann die Liebe zum Motosulm im Jahr 1982. Meine 501 T war gerade fertig, und als NSU-Enthusiast wollte ich mal was ganz Anderes angreifen. Warum also nicht Motosulm? Die Suche begann. Ein, zwei Motoren – ohne Vergaser und Tank – waren relativ schnell gefunden. Ein komplettes originales Motosulm war absolut nicht in Sichtweite.



Im Jahr 1990 startet Klaus Arth zum zweiten Mal mit dem Motosulm bei der Ibbenbürener Veteranenrallye. *Foto: privat*

Bis ich 1984 auf eine Anzeige im „Das Motorrad“ stieß: ein Fahrgestell in Borken bei Kassel, etwa 300 km einfache Fahrt. Trotzdem angesehen, ein krummer gebrochener Rahmen, Gabel unbrauchbar verbogen, Auspuff-Schutzblech demoliert, beide Räder vorhanden, andere Teile fehlen, aber vernünftiger Preis. In den Audi 80 geladen, heimgefahren. Das Projekt Motosulm ist jetzt Wirklichkeit. Kontakte werden geknüpft, Fehlteile gesucht bzw. nachgefertigt und nach fünf Jahren steht das Motorfahrrad Pfingsten 1989 in Ibbenbüren am Start. Noch fehlen die originale Impex-Lichtanlage, die Hella-Ballhupe und die Beinschilder, aber die Folgejahre lassen diese Wünsche nach und nach Wirklichkeit werden. Mein bislang letzter Einsatz in Ibbenbüren war 1993, danach zweimal Windmill-Rallye 2004 Osthofen bzw. 2010 Hengelo. Immer prima durchgelaufen, hoffentlich auch diesmal nach der großen Pause.

Damit das Motosulm einen guten Rallye-Eindruck hinterlässt, habe ich im Vorfeld Fahrgestell plus Motor durchgesehen, einige Dinge verbessert, die Bereifung erneuert und die Optik in den originalen Auslieferungszustand von 1931 versetzt. ▶

Motorrad-Museum Ibbenbüren



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



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

Motorrad-Museum Ibbenbüren ♦ R. Stockmann ♦ D-49479 Ibbenbüren ♦ Markweg 26 ♦ Tel. 0 54 51/64 54 ♦ mobil 01 70/3 56 33 91
Internet: www. motorradmuseum-ibbenbueren.de ♦ E-Mail: stockmannmuseum@yahoo.de





IHR CLASSIC DATA-BEWERTUNGSPARTNER
FÜR DIE STADT DER HISTORISCHEN FAHRZEUGE.

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

Wessels KFZ-Sachverständige
Tecklenburger Damm 67 / 49477 Ibbenbüren
05451 593 66 / www.wessels-ibbenbueren.de

Name ist bei Wettbewerb entstanden

NSU-Produktionsstätten lagen am kleinen Fluß Sulm

▶ Mittlerweile besitze ich noch ein weiteres Herren-Motosulm – leider nicht ganz komplett, aber matching numbers und in einem sehr schönen originalen Zustand. Also die alte Substanz erhalten, konservieren, aufarbeiten, technisch überholen und mit den Fehlteilen stimmig ergänzen. Die Patina, den Charme der Vergangenheit deutlich machen. Eine reizvolle Angelegenheit. Jungfernfahrt auch wieder in Ibbenbüren? Ich arbeite daran! Klaus Arth



Nach 28 Jahren wird Klaus Arth wieder mit dem Motosulm im Tecklenburger Land unterwegs sein. Sehr ungewöhnlich ist der Seitenständer. *Foto: privat*

Der Name Motosulm entstand aus einem Wettbewerb, den die NSU-Werke unter ihren potenziellen Kunden ausgeschrieben hatten. Es war wohl eines der ersten Male in Deutschland, dass ein Unternehmen diese Marketing-Maßnahme angewendet hat. Der Name NSU selbst ist die Abkürzung für die Stadt Neckarsulm, in denen der Fahrzeugbauer beheimatet war. Und er wird nicht etwa Neckars|ulm ausgesprochen, sondern Neckar|sulm, da hier das Flüsschen Sulm in den Neckar mündet. Gebaut wurden von dem NSU Motosulm rund 14 000 Stück, von denen aber nur wenige erhalten sind. Die Herrenversion kostete 175 Reichsmark, für die Damenversion mussten dagegen 190 Reichsmark gezahlt werden. ◀

NASINSKI Motorrad

Direkt am Kreisverkehr Autobahnausfahrt Ibbenbüren-Laggenbbeck

- Neu- & Gebraucht-Motorräder aller Marken
- Motorrad Bar-Ankauf
- Reparaturen aller Marken
- 24-Stunden-Ersatzteil-Service
- Reifen zu TOP-Konditionen
- Dekra-Stützpunkt
- Sonder-Umbauten





Sonder-Umbau einer BMW R60/6

Motorrad Nasinski ✦ Steinbrinkheide 2 ✦ 49479 Ibbenbüren ✦ Tel.: 0 54 51/54 59 285
Email: motorrad.nasinski@osnanet.de ✦ Internet: www.motorrad-nasinski.de

Jetzt geht's App

Informationen zur Veteranenrallye direkt aufs Smartphone

Informationen zur Ibbenbürener Veteranenrallye gibt es jetzt noch einfacher. Mit Hilfe des Software-Unternehmens Konzept IX im benachbarten Saerbeck haben wir eine eigene App für den Automobilclub Ibbenbüren und damit auch für die Veteranenrallye erstellt. Sie kann kostenlos im Apple App Store und bei Google Play heruntergeladen werden.

So fanden sich in der App seit Jahresbeginn vorläufige Nennlisten, die jetzt handygerecht durch die Startlisten mit Startnummern ersetzt wurden. Ein übersichtlicher Zeitplan mit Durchfahrtszeiten am Pfingstsonntag ist ebenso vorhanden wie eine Galerie mit vielen Fotos und kurzen Steckbriefen teilnehmender Fahrzeuge. „Noch Fragen" oder FAQ – also Frequently Asked Questions, auf deutsch „häufig gestellte Fragen" – erläutert den Ablauf der Veteranenrallye. Durch so genannte Kanäle wird sichergestellt, dass externe Nutzer der App nicht durch die Dinge gestört werden, die nur für Mitglieder des AMC Ibbenbüren oder seine Jugendgruppe relevant sind. Welcher Teilnehmer aus Sachsen oder der Schweiz will wissen, wann der nächste AMC-Clubabend ist?

Der schnelle Weg zur App: Einfach diesen QR-Code mit dem Smartphone scannen.

Eine Registrierung ist nicht erforderlich, bietet aber ein paar Vorteile. Wenn „Mitteilungen erlauben" angeklickt ist, kann der AMC Infos direkt auf Handy schicken – zum Beispiel, wenn es kurzfristige Änderungen im Zeitplan oder der Streckenführung gibt.



Die „Pinnwand" ersetzt das gute, alte „Schwarze Brett" und ermöglicht registrierten Nutzern Verkaufsangebote oder Kaufgesuche an interessierte Veteranenfreunde. Dies sollte jedoch auf den Bereich Oldtimer-Motorräder sowie Ersatzteile und Bereiche wie Restauration und Ersatzteile beschränkt bleiben. Alle unpassenden Pins oder die Kommentare dazu werden ohne Rücksprache gelöscht. Ist halt wie beim „Schwarzen Brett" früher in der Schule, von dem der Rektor Zettel wie „Alle Leerer sind dof" sofort abgerissen hat.

„Wir glauben, dass wir mit der App einen echten Mehrwert für Fahrer, Zuschauer und Besucher der Veteranenrallye haben", freut sich Fahrtleiter Hans Schmidt. ◀



HOTEL & RESIDENCE

Hubertushof

☆ ☆ ☆ ☆

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. Terrasse mit Wassergarten, Tagungsräume. Wander- u. Radwege führen unmittelbar am Haus vorbei. 9-Loch-SwinGolf-Anlage

Andreas Bollmann ganz oben

Neu-Nürnberger siegte bei 39. Ibbenbürener Veteranenrallye

Im Jahr zuvor lag er „nur" auf dem zweiten Gesamtplatz, 2019 reichte es für ganz oben: Andreas Bollmann, ein sympathischer 37-Jähriger, der vor einigen Jahren von Jena nach Nürnberg umgezogen ist. Er setzte sich auf seiner Ardie TM, Baujahr 1929, gegen rund 200 Konkurrenten durch. Hinter Bollmann platzierten sich Robin Lewe aus Sommerfeld bei Berlin mit einer NSU 501T von 1928. In der Addition der Abweichungen in den drei Gleichmäßigkeitsprüfungen hatte er 10,344 Punkte und damit nur 1,176 mehr als Bollmann. Das Podium komplettierte Monika Schenk aus Spenge bei Bielefeld auf einer BMW R2, Baujahr 1931, die 14,990 Punkte auf dem Konto hatte.



So strahlen Sieger und zufriedene Organisatoren nach einer gelungenen Veranstaltung: Andreas Bollmann bekam von Hans Schmidt (r.) und Gregor Mausolf den Siegerkranz und den Glaspokal für den Gesamtsieg bei der 39. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye überreicht. Foto: Matthias Mausolf

Zum zweiten Mal gab es Pokale für das beste Einzelergebnis der drei Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP). Sarah Helling aus Soest kam mit ihrer Zündapp DBK 200, Baujahr 1937, auf der GLP1 am Samstagmorgen bis auf vier Hundertstel an die Idealzeit heran. Noch besser machte es Robin Lewes Vater Ronny mit einer BSA G25 Colonial Vtwin, Baujahr 1925, in der GLP2. Hier betrug der Abstand zur Idealzeit 0,02 Sekunden. Walter Schenk aus dem ostwestfälischen Spenge entschied die GLP3 mit 0,29 Sekunden Abweichung für sich. Seine Humber, Baujahr 1910, war zugleich das älteste Fahrzeug auf der Ausfahrt.

Damit konnte auch im zweiten Jahr keiner der drei Podiumsteilnehmer eine einzelne Gleichmäßigkeitsprüfung gewinnen. ◀

Gesamtsieger Veteranenrallye

1981	Michael Schaper	Osnabrück	D	2000	Dieter Dahlke	Hagen a. T.W.	D
1982	Johannes Huising	Rolde	NL	2001	Charles Bok	Haarlem	NL
1983	Rainer Schepp	Kreuztal	D	2002	Hermann Maßmann	Bohmte	D
1984	Karl Dengler	Teningen	D	2003	Wolfgang Frank	Dietersheim	D
1985	Berend Fiets	Vaassen	NL	2004	Manfred Herzberg	Borgsdorf	D
1986	Heinz Holtwick	Issum	D	2005	Bennie Lenting	Doetinchem	NL
1987	Klaus Arth	Bad Wimpfen	D	2006	Pascal Lenting	Doetinchem	NL
1988	Siegfried Quenzel	Rheinberg	D	2007	Monika Schenk	Spenge	D
1989	Menno Bakker	Neede	NL	2008	Arndt Ehlers	Braunschweig	D
1990	Lothar Rettke	Goch	D	2009	Rolf Steiner	Lupfig	CH
1991	Roland Holdermann	Speyer	D	2010	Horst Kinkelbur	Hille	D
1992	Hans-Dieter Springer	Bielefeld	D	2011	Jürgen Seidel	Staitz	D
1993	Eduard Grommas	Hermsdorf	D	2012	Jürgen Ehspanner	Bad Karlshafen	D
1994	Udo Müller	Glindow	D	2013	Walter Schenk	Spenge	D
1995	Lothar Stegmann	Hildesheim	D	2014	Karsten Grafe	Westerkappeln	D
1996	Ginus Sloots	Borger	NL	2015	Heiko Genz	Finsterwalde-Sorno	D
1997	Kurt Krüger	Wenningsen	D	2016	Lothar Klenner	Langenhagen	D
1998	Diederik Nossent	Lochem	NL	2017	Roland Kaiser	Petersberg-Teicha	D
1999	Diederik Nossent	Lochem	NL	2018	Ronny Lewe	Sommerfeld	D
				2019	Andreas Bollmann	Nürnberg	D

Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 5. Juni 2022, zum Stadtpark nach Rheine

St.	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
1	Bollmann, Andreas	D	Nürnberg	Ardie TM	500	1929
6	Kindler, Heinz	D	Schmalfeld	Adler 12	375	1905
9	Schenk, Walter	D	Spenge	Humber	500	1910
12	Lenting-van der Linden, Cin	NL	Doetinchem	Douglas	350	1913
13	te Kaat, Wim	NL	Silvolde	Douglas R	350	1913
14	Schultz, Hans-Jürgen	D	Eppenrod	Levis Popular		1913
15	van der Veen, Henk	NL	Ruinerwold	Terrot Motorette 3	320	1914
16	Springer, Hans-Dieter	D	Bielefeld	Wanderer Heeresmodell	500	1914
17	Pol, Bert	NL	Laag-Zuthem	Douglas Ladies Model	350	1914
19	Lanting, Jaap	NL	Hoogeveen	Royal Enfield 150	425	1914
20	Overveld, Hans	NL	Halle	Douglas B 600	600	1914
21	Grafe, Markus	D	Westerkappeln	Wanderer 327	327	1918
22	Härtel, Ulrich	D	Burg	Wanderer	327	1920
23	Straßburg, Siegbert	D	Schönow	Alba	200	1920
24	Klenner, Lothar	D	Langenhagen	Wanderer	616	1920
25	Heman, Henk	NL	Warmenhuizen	Cleveland USA	240	1921
26	Götze, Johannes	D	Berlin 28	BSA	984	1921
27	Feuß, Carsten	D	Berlin	Neracar Modell A	221	1921
28	Gorres, Udo	D	Xanten	Wanderer	616	1921
29	Ebel, Ralf	D	Ladeburg	Orionette Typ 2	129	1923
30	Fiedler, Frank	D	Jockgrim	Monet Goyon Typ 2 HP	150	1923
31	Pollmüller, Burkhard	D	Gütersloh	Satorius	180	1923
32	Ringgenberg, Christian	CH	Buchs	AJS Model D	800	1923
33	Meier, Anny	CH	Hunzenschwil	Condor M26	300	1924
34	John, Susanne	D	Vellmar	BSA S	500	1924
37	Cvetkovic, Elke	D	Bochum	Express	98	1935
38	Fauth, Oliver	D	Gronau	Wanderer Modell 11	98	1935
39	Arth, Klaus	D	Bad Wimpfen	NSU Motosulm	63	1931
41	Reinl, Werner	D	Wegberg	DKW RT100	100	1939
42	Janssen, Meike	D	Oldenburg	Wanderer 1SP	100	1938
43	Janssen, Peter	D	Oldenburg	Wanderer M11	98	1938
44	Schwirkschlies, Thomas	D	Bönningstedt	Geier	98	1939
45	Fiedler, Astrid	A	Köln	Wanderer	100	1938
46	Green, Ben	GB	Düsseldorf	Bauer B100 Sachs	100	1939
47	Lewe, Ronny	D	Sommerfeld	BSA G25 Colonial Vtwin	1000	1925
48	Massmann, Hermann	D	Bohmte	Harley-Davidson	1000	1925
49	Deuse, Andreas	D	Oranienburg	Stock R119	119	1925
50	Gierschner, Dietrich	D	Velbert	Moto Guzzi „Tipo Sport"	500	1925
51	Teeken, Albert	D	Mettingen	D-Rad R0/4 SW	500	1925
52	Behrens, Dieter	D	Schwarme	Le Grimpeur	175	1925
53	Macke, Hermann-Josef	D	Cloppenburg	D-Rad R0/4	500	1925
54	Borchardt, Axel	D	Salzatal OT Lieskau	NSU	500	1926
55	ter Heijne, Christian	NL	Doetinchem	FN M60	350	1926
56	Hele, Michael	GB	Waterlooville/Hampsh	Matchless Model M Sidecar	591	1926
57	Orlowski, Guido	D	Remscheid	DKW E200	200	1926
58	Dorgelo, Rienus	NL	Schoonebeek	Husqvarna 160	550	1926
59	Völker, Klaus	D	Wunstorf	Radior JAP	250	1926
60	Tuchel, Peter	D	Halle	Royal Enfield RE 500	500	1927
61	Kaiser, Roland	D	Petersberg OT Teicha	D-Rad R 0/6	500	1927
62	Seegers, Ben	NL	Ooij (Nymwegen)	BMW R42	500	1927
63	Fiedler, Harald	A	Bad Salzuflen	Sunbeam „Longstroke"	490	1927
64	Ullrich, Stefan	D	Finnentrop	AJS H8 OHV	500	1927
65	Deuse, Karsten	D	Stelle	Raleigh	500	1927
66	Bollmann, Rüdiger	D	Wernigerode	Württembergia Type E	500	1927
67	Horn, Oliver	D	Duisburg	Wanderer	750	1927
68	Böttjer-Rasch, Anke	D	Loxstedt	Hulla Standard	200	1927
69	Izaks, Sander	NL	Neede	Triumph N3	500	1927
70	Baldus, Rainer	D	Lengerich	Wanderer K500	500	1928
71	Meier, Manfred	D	Bünde	Zündapp EM249	250	1928
73	Lewe, Robin	D	Sommerfeld	NSU 501T	500	1928
74	Kuca, Mirek	D	Recklinghausen	Ariel SV	557	1928
75	Grafe, Ilona	D	Westerkappeln	Wanderer G200	200	1928
76	van Eijbergen, Henk	NL	Loenen-GLD	Indian Scout 101	600	1928
78	Bernet, Hans	CH	Wängi	Allegro Tourisme	350	1928
80	Baldus, Simone	D	Lengerich	Wanderer G200	200	1928
81	Bez, Andreas	D	Osnabrück	Standard BS500	500	1928
82	Jeggle, Stephan	D	Münster	Standard BS500	500	1928
83	Schilling, Marko	D	Berlin	FN Sahara M70	350	1928
84	Niekerke, Andrea	D	Köln	Diamant	350	1928
85	Ehlers, Werner	D	Braunschweig	D-Rad R0/6 SW	500	1928
86	Quenzel, Immo	D	Rheinberg	DKW ZSW	500	1928
87	Kutzek, Andreas	D	Hannover	NSU 301T	300	1929
88	Lukasik, Niclas Alexander	D	Wernigerode	Gillet-Herstal, Tour du Monde	350	1929
89	Bärmann, Lutz	D	Wusterwitz	Excelsior-Brandenburg	200	1929
90	Bötte, Hannes	D	Bad Karlshafen	DKW Luxus Spezial 200	200	1929
91	Meier, Christian	CH	Hunzenschwil	Motosacoche 411A	500	1929
92	Butterbrodt, Herbert	D	Hannover	Indian Scout 101	750	1929
94	Mannitz, Peter	D	Zörbig	NSU 501T	500	1929
95	Ruckstuhl, Peter	CH	Gachnang	Allegro Supersport	350	1929
96	Bischof, Dirk	D	Friedrichsdorf	NSU 501T	500	1929
97	Raisin, Peter	B	Köln	DKW-Schüttoff L200	190	1929
98	Döppner, Erik	D	Bohmte	FN Sahara	350	1929
99	Kirchner, Hartmut	D	Berlin	BSA Sloper S3013	500	1929
100	Niekerke, Herbert	D	Bad Iburg	BMW R52	500	1929
101	Ehlers, Arndt	D	Braunschweig	D-Rad R0/9	500	1929
102	Rasch, Holger	D	Loxstedt	Monet & Goyon G Superspor	350	1929
103	Müller, Ingo	D	Leichlingen	DKW Super Sport	500	1930
104	Kahrs, Klaus	D	Beverstedt-Appeln	Hulla Standard	200	1930
105	Goedereis, Uwe	D	Löhne	Ardie Jubiläumsmodell	500	1930
106	Schiffner, Susanne	D	Königsbronn	OD (Ostner Dresden) SS50	500	1930
107	Schiffner, Hans-Jürgen	D	Königsbronn	Imperia 500 H	500	1930
108	Grafe, Karsten	D	Westerkappeln	NSU 301TS	300	1930
109	Müller, Eberhard	D	Buchen-Götzingen	Terrot OSC	250	1930
110	Bettker, Rinaldo	D	Glaubitz	FN (Fabrique Nationale)	500	1930
111	Wetzel, Hans-Heino	D	Rinteln	Indian Scout 101	750	1930
112	Mähler, Rudi	D	Schalksmühle	Tornax I/30	600	1930
113	Frank, Tobias	D	Vechelde	D-Rad R10	500	1930
114	Hofmann, Andreas	D	Hördt	Motosacoche Jubile	500	1930

Verleih von Festzelten ganz nach Ihren Wünschen.
Mit über 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 Betriebfeiern.
Wir richten Ihr Fest speziell für Sie ein!

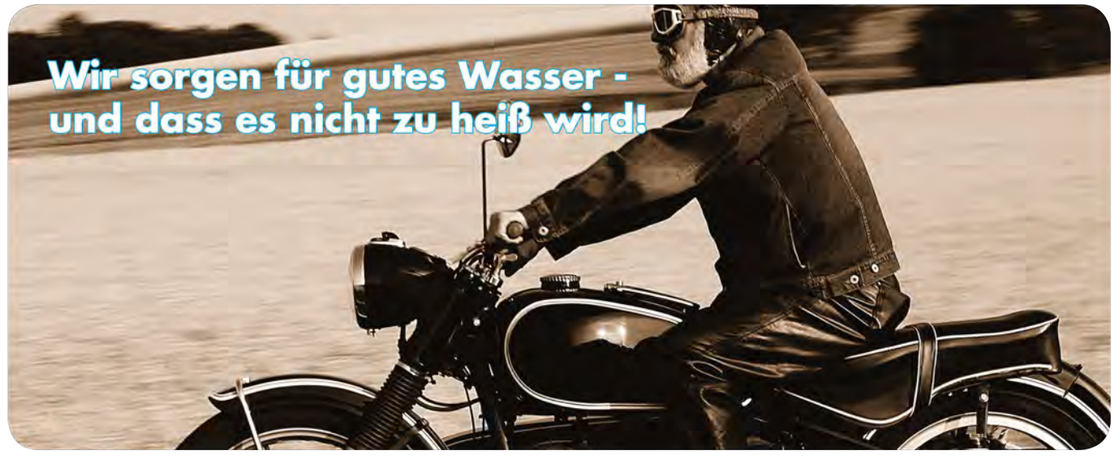


40. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye 2022

Teilnehmer der Großen Ausfahrt
am Pfingstsonntag, 5. Juni 2022, zum Stadtpark nach Rheine

St.	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
115	Lukasik, Uwe	D	Wernigerode	D-Rad R11	500	1931
116	Ehrlicher, Erich	D	Neustadt/Coburg	Standard DS 200 Kobold	196	1931
117	Schultz, Aike	D	Eppenrod	DKW Block 200	200	1931
118	Frank, Harald	D	Vechelde	D-Rad R11	500	1931
119	Stegmann, Hans-Lothar	D	Hildesheim	BMW R2	200	1932
120	Schulte, Marc	D	Alpen	Standard Feuergeist	200	1932
121	Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	D-Rad R20	200	1932
122	Steiner, Rolf	CH	Lupfig	Moser de Luxe OHV	500	1933
123	Ullbrich, Wolfgang	D	Ruhland OT Arnsdorf	DKW BM200	200	1933
124	Schulz, Frank	D	Güstrow	Peugeot P107	350	1933
125	Orlowski, Leon	D	Remscheid	DKW Block 200 Dynastart	200	1933
126	Steck, Detlef	D	Wedemark	Zündapp K500	500	1933
127	Helling, Karl	D	Soest	BMW R11	750	1933
128	Thurn, Axel	D	Berlin	Zündapp K500	500	1934
129	Döppner, Wolfgang	D	Ostercappeln	Douglas Blue Chief	500	1934
130	Frisch, Matthias	D	Kirchhundem	NSU 601TS	600	1934
131	Schwertfeger, Wilfried	D	Hannover	DKW SB350	350	1934
132	Eringfeld, Jetty	NL	Dinxperlo	Horex-Columbus	200	1934
133	Meyer, Michael	D	Frankfurt	Terrot PU	225	1934
136	Harte, Ulrich	D	Ibbenbüren	Nimbus L	750	1935
137	Fröbe, Manfred	D	Elsterwerda	Zündapp Derby 200	200	1935
138	Hoffmann, Christian	D	Bielefeld	Hercules S35/4 Geländespor	350	1935
139	Goossens, Alex	NL	Steenderen	Nimbus C	750	1935
140	Lohse, Stephan	D	Wettin-Löbejün/OT Dc	Victoria KR20ZBL	200	1935
141	Lohse, Johanna	D	Wettin-Löbejün/OT Dc	Simson SR2	50	1957
142	Schräder, Dominik	D	Laggenbeck	Standard Feuergeist	200	1935
143	Petzold, Sebastian	D	Wertheim	Horex T6 SW	600	1936
144	Adler, Bernd	D	Dortmund	BSA W34-9	500	1936
145	Adler, Claudia	D	Dortmund	AJS M26T	350	1936
146	Fauth, Christian	D	Gronau	Nimbus	750	1936
147	Möllers, Maike	D	Ahaus	NSU 201ZDB	200	1936
148	Albers, Ignatz	D	Lingen	DKW SB200	200	1936
149	Buhmann, Gabriele	D	Beverungen	Victoria KR20	200	1937
150	Buhmann, Felix	D	Beverungen	Triumph MF1	100	1937
151	Genz, Heiko	D	Sorno	DKW KS200	200	1937
152	Achelpohl, Holger	D	Lengerich	Zündapp K800	800	1937
154	Schräder, Georg	D	Laggenbeck	Standard Rekord	200	1937
155	Beckedorf, Roland	D	Brake	Victoria KR15	150	1937
156	Lierhaus, Jürgen	D	Gelsenkirchen	Nimbus Sport	750	1937
157	Zelkowicz, Michael	D	Bubenreuth	Indian Chief	1200	1937
158	Findeisen, Wolfgang	D	Jork	AJS	350	1938
159	Otten, Yannick	D	Nettetal	NSU 251R	250	1928
160	Otten, Norbert	D	Nettetal	DKW NZ	350	1938
161	Reimertz, Ulrich	D	Wickede	Zündapp DB200	200	1938
162	Marr, Christina	D	Westerkappeln	Victoria KR20 EN	200	1938
163	Eringfeld, Albert	NL	Dinxperlo	Horex-Columbus	350	1938
164	Bischof, Arne	D	Friedrichsdorf	BMW R35	350	1938
165	Niekerke, Brigitte	D	Bad Iburg	NSU 201ZDB	200	1938
166	Rückl, Bernd	D	Münster	BMW R23	250	1939
167	Stinski, Bernd	D	Hechthausen	Zündapp KS 600	600	1939
168	Stammerjohann, Jens	D	Hohenfelde	DKW NZ	350	1939
169	Buhmann, Jonas	D	Lauenförde	BMW	350	1939
170	Schulte, Sabine	D	Alpen	DKW NZ 250	250	1939
171	Snyders, Joachim	D	Itterbeck	DKW NZ500	500	1939
172	Knudsen, Niels	DK	Aarhus C	Nimbus C	750	1939
173	Zelkowicz, Jonas	D	Bubenreuth	Indian Scout	750	1939
174	de Bruyne, Lex	NL	Heerhugowaard	Nimbus Gesp.	750	1939
175	Baars, Sandra	NL	Velsen Noord	Norton 16H	500	1939
176	Job, Christian	D	Schwegenheim	BMW R12	750	1939
177	Helling, Sarah	D	Lippstadt	Victoria KR25	250	1939
178	Quenzel, Tristan	D	Rheinberg	DKW NZ500	500	1939
179	Vedder, Desiree	CH	Zug	Benelli VLM	500	1940

WTL



WTL
Wasserversorgungsverband
Tecklenburger Land
Wir sorgen für gutes Wasser

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

© MORE²

Universell einsetzbar

Das THW unterstützte von Anfang an die Veteranenrallye

Das THW Ibbenbüren und die Veteranenrallye – Eine Freundschaft seit über 40 Jahren. Das Technische Hilfswerk (THW) und insbesondere die THW-Jugend begleitet die Motorrad-Großveranstaltung seit der ersten Ausrichtung 1981, und das mit immer vielseitigeren Aufgaben. Als die Zusammenarbeit begann, war das THW für nur zwei Aufgaben vorgesehen. Start und Ziel in der Gleichmäßigkeitsprüfung galt es zu besetzen.



Start zur Gleichmäßigkeitsprüfung 1991. *Fotos THW Ibbenbüren*

Spätestens mit der Übernahme der Leitung der Veteranenrallye durch Rolf Lehmann wurde Pfingsten für das THW zu einem festen Termin. Am Samstag war die „kleine Ausfahrt“ rund um Ibbenbüren, die dann in der Innenstadt am Neumarkt mit der Mittagsrast endete. Zum Verschnaufen blieb – und bleibt auch heute noch – kaum Zeit, denn am Nachmittag ging es dann weiter zum Gleichmäßigkeitslauf im Stadion Ost. Hier hat das THW in den Anfängen die Startvoraufstellung der Motorräder vorgenommen und die Startnummern aufgerufen. Mitunter gab es bei den Fahrern leichte Verwirrungen, doch die Frauen und Männer des Hilfsdienstes sorgten schon dafür, dass jeder zeitig am richtigen Platz starten konnte.

In den folgenden Jahren wuchs die Veteranenrallye immer weiter – und damit auch die Aufgaben. Da kam es gerade recht, dass das THW im Jahr 1996 eine Jugendgruppe gegründet hatte, die natürlich sofort mit eingespannt wurde. Nach nur zwei Jahren konnten sich die „Großen“ langsam aus der Veranstaltung zurückziehen und die „Jugend“ übernahm die Jobs – natürlich unter der Führung erwachsener und erfahrener Jugendleiter. Die Aufgabenstellung blieb zunächst gleich: Startvoraufstellung, Durchgangskontrollen, Einweisen bei der Mittagsrast, Einsammeln der Bordkarten. Nicht nur am Samstag, sondern auch am Pfingstsonntag.

Beliebte Lunchpakete

Zu der Zeit gab es am Sonntag noch Lunchpakete mit auf die Strecke. „Man munkelt, dass es Jugendliche gegeben hat, die das Lunchpaket schon vor der ersten Station aufgegessen hatten. Da war es aber erst gerade mal 10 Uhr,“ erinnert sich Thomas Beimdieck, heute THW-Ortsbeauftragter und lange Jahre auch Leiter der Jugendgruppe. „Aber auch diese Jugendlichen wurde dann noch mal verpflegt.“ Das Lunchpaket wurde irgendwann abgeschafft. Wer im Stadion oder bei den Mittagsrasten einen Posten hatte, konnte sich dort verpflegen. Die Jungs und Mädels auf der Strecke bekamen ein Verzehrgeld. „Wir mussten leider feststellen, dass manches der rund 70 Lunchpakete – nicht unbedingt bei den THW-lern – unberührt blieb oder nur ein einzelner Schokoriegel entnommen wurde“, erläutert Gregor Mausolf von der Organisationsleitung der Veteranenrallye den Grund für die Änderung. Am Montag dann reihenweise alte Schnitzel wegwerfen, das war sicher nicht mehr zeitgemäß.

Am Ablauf der Veteranenrallye wurde immer ein bisschen was geändert. „Wir sind mittlerweile immer mit rund 30 Helfern unterwegs, die sich auf den Start und das Ziel der Gleichmäßigkeitsprüfungen, das Stadion und Mittagsrast verteilen“, berichtet Beimdieck. „Das tolle am THW ist, dass wir es universell einsetzen können. Da wird nicht lange diskutiert, da wird nach einer kurzen »Ansprache« durch die Betreuer gehandelt,“ freut sich Stefan Clever, der in der Organisationsleitung den gesamten Stadionbereich verantwortet.

Und da waren über die vielen Jahre einige Aufgaben, die sich zum Teil auch spontan ergaben. Manche kuriose oder herausfordernde Situation bleibt dauerhaft in Erinnerung. Dazu zählt sicher auch für einige Jahre die Besetzung einer Straßensperre an der Wilhelmstraße. Die war gefordert, weil es einen Anwohner gab, der sich massiv über jedes Treiben auf dem Sportgelände beschwerte, und dem natürlich auch laute Motorräder ein Dorn im Auge waren. Kein leichter Posten, wenn man ständig Autofahrern – die ja eigentlich alle einen Führerschein haben müssten – den Sinn einer Absperrung und des Zeichen „Durchfahrt verboten“ erklären muss. Doch der THW-Nachwuchs erledigte die Aufgabe mit Bravour, auch wenn mancher Steppke noch in seine Sicherheitsweste hineinwachsen ▶



Lang ist’s her: Zeitnahme am Ende der Gleichmäßigkeitsprüfung aus einem VW Bulli T2 heraus.



Wir möchten uns noch gerne bei allen bedanken. Bedanken bei den Teilnehmern für ihre Geduld, die freundliche Art. Wir haben noch nie ein böses Wort erfahren. Mit den Jahren kennt man sich und es macht immer wieder Freude. Bedanken bei den vielen Orten für die Mittagsrast und deren Ausrichtern. Und ganz besonders bedanken beim AMC und seinen Helfern. Mit diesen Menschen macht so was richtig Spaß. Danke!

Thomas Beimdieck
THW-Ortsbeauftragter







Für den Einsatz des THW bedankt sich der AMC jedes Jahr mit einer Geldspende und meist auch mit einem Pokal. Manchmal nahm sogar – wie hier 2008 – Bürgermeister Heinz Steingröwer (M.) an dem Termin teil. Fotos (2) THW

20 Kubikmeter Hackschnitzel verteilt

Spontaner "Hochwasser-Einsatz" 2013 im Sportzentrum Ost



Schon 2009, als diese Aufnahme auf dem Ibbenbürener Neumarkt entstand, war der 1967 gebaute DKW Munga des THW ein Oldtimer.

▶ musste. „Bei uns wurde der Posten »Vogelsperre« genannt“, schmunzelt Beimdieck. Bei Lärmmessungen war nämlich festgestellt worden, dass die Vögel draußen lauter sind als die Motorräder.

In über 40 Jahren kann man bei einem Großereignis eine Menge erleben. Die Kinder von damals sind zum Teil die Betreuer von heute. 2005 – bei der 25. Veteranenrallye – war Pfingsten sehr früh, nämlich schon am 15. Mai. Entsprechend früh war es dunkel und so sorgte das THW dafür, dass über dem Stadion Ost »ein zweiter Mond« aufging. Die Katastrophenhelfer hatten kurz zuvor Helimax bekommen. Große Ballons, die mit Hilfe von Helium eine Fläche zum Beispiel im Falle eine sogenannten Großschadens-Ereignisses wirkungsvoll ausgeleuchtet werden kann. Nun, das war die Veteranenrallye sicher nicht. Das teure Helium zahlte ein Sponsor und so konnte einmalig ein Nachtslalom auf dem damals noch existierenden Ascheplatz gefahren werden. Für alle ein Riesenspaß, und das THW konnte eindrucksvoll seine Fähigkeiten und Möglichkeiten aufzeigen.

Acht Jahre später – 2013 – endet die Veteranenrallye fast im Hochwasser. Starkregen verwandelte die Zufahrt vom Fahrerlager ins Stadionoval vor dem Festzelt in eine riesige Pfütze, die irgendwann für alte Motorräder zu einem überaus unangenehmem Hindernis wurde. Veteranenfahrer Hans-Jürgen Schiffner, der im richtigen Leben Dezernent im baden-württembergischen Heidenheim ist, hatte beruflich zum damaligen Leiter des Ibbenbürener Bauhofes, Werner Dierkes, beste Beziehungen. Ein kurzes Handy-Telefonat sowie ein nicht viel längerer Ortstermin reichten, und wenig später lag ein Haufen von 20 Kubikmetern Hackschnitzeln neben dem Festzelt. In kürzester Zeit hatte das THW dann die Hackschnitzel akkurat verteilt und man konnte wieder trockenen Fußes zwischen Fahrerlager, Zelt und Stadion pendeln. Die Veteranenrallye war gerettet!

Die Bilanz von Thomas Beimdieck aus über 40 Jahren Zusammenarbeit zwischen AMC und THW: „Die Rallye ist immer eine der angenehmsten Veranstaltungen für uns, selbst wenn bei so vielen Jahren leider auch mal was zu Bruch gegangen ist – Bullis, die sich nicht mehr schalten ließen, völlig zerfetzte Verkehrsleitkegel, ein VIP-Zelt das weggeflogen ist. Einmal hat es sogar jemand von uns geschafft, dem Torbogen im Stadion dauerhaft die Luft raus zu lassen, indem er ihn mit dem Werbeaufbau eines Anhängers aufschlitzte.“ ◀



Hier gab’s zu Fuß kaum noch en Durchkommen…



…dank THW-Unterstützung ging’s wieder. Fotos: G. Mausolf

TAXI SCHWARZ

- klimatisierte Fahrzeuge
- E-Rollstuhl-Fahrzeuge
- Kranken-/Dialysefahrten sitzend
- Nichtraucher
- 24 Stunden

...sicher ans Ziel.

Telefon **0 54 51/1 50 00**
oder 0 54 51/66 58
oder 0 54 51/36 36
Anruf zum Nulltarif
08 00/2 62 62 60

Osnabrücker Str. 108 | 49477 Ibbenbüren | Info@TaxiSchwarz.de



Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 5. Juni 2022, zum Stadtpark nach Rheine

St.	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
180	Roths, Klaus	D	Stuttgart	Ural M72	750	1940
181	Roths, Tom	D	Stuttgart	Miele K31	98	1953
182	Zawadzki, Harald	D	Essen	Tornax K125	125	1941
183	Kubica, Edward	D	Langenhagen	BMW R12	750	1941
184	Steck, Daniel	D	Wedemark	Harley Davidson WL45	750	1943
185	Brönstrup, Olaf	D	Ibbenbüren-Laggenb	BMW R75 W-Gespann	750	1944
186	Reckmeyer, Klaus	D	Gütersloh	NSU Fox	98	1949
187	Kreppold, Sebastian	D	Odelzhausen	NSU ZDB125	125	1949
188	Niemeyer, Jürgen	D	Mettingen	BMW R25	250	1950
189	Hoppe, Manfred	D	Ibbenbüren	Miele 98	98	1950
190	Busemann, Clemens	D	Werl	Triumph BDG 250	248	1951
191	Koch, Friedhelm	D	Wickede / Ruhr	NSU 251OSL	250	1951
193	Gütgemann, Peter	D	Berlin	Simson AWO Sport	250	1957
194	Rückl, Felix	D	Münster	BMW R26	250	1958
195	Köhnen, Nils	D	Alpen	Maico	250	1960
196	Gawlista, Hans	D	Ahaus	Moto Guzzi Nuovo Falcone	500	1970
197	Konietzka, Barbara	D	Maintal	Honda CB250	250	1970
198	Beyer, Wolfgang	D	Fröndenberg	BMW R 60/6	600	1975
199	Lammers, Christian	D	Ibbenbüren	Honda Dax ST50G	50	1975
200	Mittmann, Hubertus	D	Werl	Honda CB 500	500	1977
201	Endner, Maike	D	Uttenreuth	Yamaha XT500	500	1978
202	Klaas, Lothar	D	Köln	Honda XL 250S	250	1979
203	Kohlen, Jürgen	D	Bergkamen	Yamaha XS400SE	400	1982
204	Döppner, Kay	D	Bohmte	Enfield India Bullet 350	350	1987
205	Eppink, Tonnie	NL	Oldenzaal	AJS K6 Big Port	350	1928
206	Lörch, Uwe	D	Köln	Yamaha XS750	750	1977
207	Dickenberger, Claudia	D	Friedberg	BMW R 12	750	1936
300	Kußmann, Bernd	D	Großbettlingen	Standard AT500	500	1928
301	Carlsen, Peter Torben	DK	Kolding	Nimbus	746	1938
302	Heisterkamp, Theo	D	Kirchhellen	NSU 501OSL	500	1938
303	Koop, Jürgen	D	Lübbecke	Ardie RZ200	200	1937
304	Düffel, Norbert	D	Münster	Nimbus II Luksus	750	1935
305	Hassels, Klaus	D	Greven	Terrot HT350	350	1925
306	Tschirn, Peter	D	Wiesbaden	Sunbeam B28	600	1939
307	Welzel, Thomas	D	Bad Honnef	Sunbeam	600	1925
308	Görner, Axel	D	Bedburg	NSU 501T	500	1928
309	Rohmann, Karsten	D	Ibbenbüren	Ravat	350	1928
310	Bacher, Josef	D	Schauenburg	NSU 501OSL	500	1935
311	Stehle, Albert	D	Castrop-Rauxel	BMW R60/2 ADAC-Strassenw	600	1962
312	Schoenewolf, Frank	D	Osterholz-Scharmbecl	Motosacoche Eigenbau	500	1930
313	Dekker, Yvonne	NL	Egmond a.d. Hoef.	Ariel VF	500	1931
314	Stroomer, Jan	NL	Bergen aan Zee	BSA	500	1943
315	Jäger, Kay	D	Münster	DKW SB200	200	1935
316	Schol, Rob	NL	Egmond aan Zee	Ariel SQ4	600	1939
317	Verduin, Carla	NL	Egmond aan Zee	Matchless	500	1935
318	Wijker, Cor	NL	Egmond aan Zee	Ariel Sloper B31	550	1931
319	Korthues, Rudolf	D	Rheine	NSU 601OSL	560	1938
320	Buhmann, Ulrich	D	Beverungen	Triumph (GB)	500	1907
321	Rathke, Roland	D	Dortmund	BMW R12	750	1937
322	Petersen, Christian B.	DK	Gram	Nimbus Model ZAC	750	1937
323	Seinecke, Joachim	D	Lienen	DKW SB200	200	1934
324	Junk, Werner	D	Braunweiler	Ardie TM	500	1929
325	Ernst, Christian	D	Rheine-Elte	Triumph P	500	1926
326	Lotz, Ulrich	D	Borken	NSU 351OSL	350	1937
327	Ernst, Günter	D	Mehringen	AJS K8	500	1928
328	Luten, Gerard	NL	Akersloot	BSA	600	1939
329	Küper, Uwe	D	Kirchhellen	Zündapp	500	1931
330	Peitzmeier, Heinz-Wilhelm	D	Bünde-Dünne	BMW R71	750	1939
331	Hein, Oliver	D	Oberursel	NSU 501T	500	1927
332	Kazmierzak, Heinz	B	Bree	BSA Colonial	1000	1923
333	Harries, Kurt	D	Syke	Brough Superior-SS80 de Lu	1000	1939
334	Butterbrodt, Werner	D	Garbsen 1	Indian Big Chief	1200	1929





Eine FN 285 *von 1912 bringt Bert Izaks aus Neede bei Enschede beim Gleichmäßigkeitslauf an den Start. Wie man sieht, hat der belgische Hersteller FN schon damals einen Kardanantrieb verwendet. Die Typenbezeichnung verrät es: Das Motorrad hat 285 ccm, womit eine Leistung von 2,5 PS möglich war. Der Neupreis betrug 45 Pfund, heute schätzt Bert Izaks den Wert auf 25 000 Euro. Die FN 285 wurde 2015 vollständig restauriert. Fotos: privat*



Mehr als dreimal *so alt wie ihr Besitzer ist diese NSU ZDB125, Baujahr 1949. Sebastian Kreppold aus Odelzhausen bei München wurde vor knapp einem Monat 24 Jahre alt. Der Maschinenbaustudent fährt seine erste Veteranenrallye zwar mit einem Nachkriegs-Motorrad, schraubt aber schon an der BMW R12 seines Vaters. Die NSU hat er 2021 restauriert.*



Henk van der Veen *kann voller Stolz sagen, dass er einer von nur noch vier Fahrern ist, die an allen bisherigen 39 Ibbenbürener Veteranenrallyes teilgenommen haben. Seine persönliche Jubiläumsrallye fährt der 73-Jährige Niederländer aus Ruinerwold in der Provinz Drenthe mit dieser Terrot Motorette 3, Baujahr 1914.*

St.	Name, Vorname	Nat	Wohnort	Marke	cm³	Bauj
335	Keizer, Jans	NL	Koekange	Triumph	550	1924
336	Hilberts, Stephan	D	Nettetal	DKW SB200	200	1935
337	Voß, Tanja	D	Essen	Horex SB35	350	1938
338	Voß, Nina	D	Rosendahl	NSU 250OSL	250	1938
339	Voß, Anton	D	Darfeld-Rosendahl	NSU 601TS	600	1935
340	Mextra, Helmut	D	Twist	Nimbus C	750	1936
341	Schenker, Dr. Martin	D	Hamburg	AJS M1	1000	1929
342	Bekkenkamp, Erwin-Martin	NL	Assen	Cotton	750	1930
343	Baumann, Gerhard	D	Twist	New Imperial	350	1928
344	Matzen, Sven-Peter	D	Kirchlengern	BMW R61	600	1939
345	Tankens, Mathieu	NL	Vlijmen	DKW SB500	500	1937
346	Schramm, Christian	D	Duisburg	Nimbus Spezial	750	1939
347	Schramm, Günter-Michael	D	Duisburg	DKW NZ250	250	1938
348	Gorres, Iris	D	Xanten	Wanderer	327	1919
349	Niemeyer, Peter	D	Bremen	Presto 208	98	1936
350	Friedrichs, Rolf	D	Schwaförden	D-Rad R0/4	500	1927
351	Friedrichs, Christa	D	Schwaförden	D-Rad	500	1928
352	Macke, Matthias	D	Oldenburg	Motoconfort R2	250	1929
353	Kamp, Leonard	D	Westerkappeln	Dürkopp M12	98	1936
356	Baerwald, Volker	D	Zörbig	NSU Quick	98	1936

Startnummern sind kein Hexenwerk

Die Startnummer 1 gebührt traditionell dem vorherigen Sieger der Ausfahrt, in disem Jahr also Andreas Bollmann aus Nürnberg. Die Nr. 2 bekommt das älteste Fahrzeug, die Nr. 3 das zweitälteste usw… Da viele uralte Motorräder jedoch nur den Gleichmäßigkeitslauf im Stadion bestreiten, gibt es immer wieder Lücken. Die entstehen auch, wenn Teilnehmer nach der Startnummernvergabe aber vor dem Druck dieses Magazins zum Beispiel krankheitsbedingt absagen müssten. Die Startnummern ab 300 signalsieren, dass deren Fahrer außerhalb des Wettbewerbs – nur so zum Spaß – unterwegs sind. Hier zählt nur der Zeitpunkt der Anmeldung und nicht das Baujahr.



Stadtpark Rheine ist das Etappenziel

Samstagsrast an der Christuskirche

Das Ambiente der Samstag-Mittagsrast 2019 hat sicher den meisten Teilnehmern und auch Zuschauern gefallen. So freut sich der AMC Ibbenbüren, dass in diesem Jahr die Pause auch wieder auf dem Kirchplatz der Christuskirche und der angrenzenden Fußgängerzone stattfinden kann. Hierfür bedankt er sich bei der evangelischen Kirchengemeinde und bei der Stadt Ibbenbüren.

Am Rande des Kirchplatzes sind zwei Lokale, die wir den Lesern dieses Oldtimer-Magazins empfehlen möchten, da sie die Rallye mit einem Inserat unterstützen: Das „Cafe Extrablatt“ und die „Kneipe am Kirchplatz“. Im Cafe Extrablatt können unsere Fahrer, die das Verpflegungspaket gebucht haben, den Gutschein für eine Tasse Kaffee einlösen.

Erstmals seit 1997 ist Rheine – die größte Stadt im Kreis Steinfurt – wieder Etappenziel der Mittagsrast am Pfingstsonntag. Vor 25 Jahren wurde der Rathausplatz angesteuert, diesmal geht es zum Stadtpark. Er liegt mit seinen 80 000 Quadratmetern im Zentrum der Stadt. Doch die An- und Abfahrt wurde vom Leiter der Streckensicherung, Matthias Rütten, auf Nebenstraßen so geplant, dass es nur sehr wenige „Störungen“ durch Stoppschilder oder Ampeln gibt.

Spaziergänger finden in der weitläufigen Parkanlage Wege mit Bänken zum Verweilen. Große Rasenflächen werden für Spiel und Freizeitsport gerne genutzt. Im ganzen Park verteilt sind 29 Skulpturen und Kunstobjekte, die zum Betrachten einladen. Für Familien mit Kindern gibt es einen großen Spielplatz und eine Scooteranlage. Daneben gibt es weitere Sportangebote wie eine Boulebahn, Outdoor-Tischtennisplatten und eine Schachecke.

Direkt neben der Konzertmuschel – in der sonntags von Anfang Mai bis Ende August von 15 bis 18 Uhr öffentliche Konzerte stattfinden – ist das Restaurant „Eventlocation Stadtpark Rheine“ in der es das Mittagessen für die Teilnehmer der Veteranenrallye gibt. ◀



2019 war die Mittagsrast am Samstag auf dem Kirchplatz der Christuskirche und der angrenzenden Fußgängerzone. Das wird auch 2022 wieder so sein. *Foto: Jürgen Cüpper*

40. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye 2022

Im Stadtpark Rheine *ist die Mittagsrast bei der großen Ausfahrt der Veteranenrallye am Pfingstsonntag. Hier wird das erste Motorrad um etwa 11.19 Uhr zu einer 75-minütigen Pause erwartet. Zuvor fahren die Oldtimer durch Brochterbeck (ab 10.18 Uhr),dann durch Saerbeck (10.39 Uhr) und fast an der Surenburg in Riesenbeck vorbei (10.59 Uhr). Der Re-Start im Stadtpark ist ab 12.34 Uhr geplant. Über Rodde (12.51Uhr), Dreierwalde (13.14 Uhr) und Hörstel (13.41 Uhr) geht es dann traditionell zum Motorradmuseum Ibbenbüren, wo die ersten Fahrzeuge um etwa 14.06 Uhr eintreffen werden. Nach einer halbstündigen Pause fahren die Teilnehmer ab 14.36 Uhr zurück ins Stadion Ost (14.40 Uhr). Alle Zeiten sind nur als Richtwert zu betrachten. Bei den alten Schätzchen sind Abweichungen immer möglich. Zwischen dem ersten und dem letzten Fahrzeug liegen eineinhalb Stunden.*

Quelle: Geobasis NRW



Weitgereiste Douglas

Blue Chief von 1934 stand lange Jahre in Südafrika im Museum

Vorkriegsmotorräder sind technisch hochinteressant – dokumentieren sie oft doch interessante Details, die man zu jenem Zeitraum noch gar nicht vermutet hätte. So baute zum Beispiel die belgische Firma FN bereits im ersten Jahrzehnt des vorherigen Jahrhunderts Motorräder mit Kardanwelle, und ab 1914 konnte man Indian aus den USA mit elektrischem Starter und elektrischer Beleuchtung kaufen.



Doch auch die persönliche Geschichte der meisten Motorräder ist richtig spannend. Wie die der Douglas Blue Chief, Baujahr 1934, von Wolfgang Döppner (Foto). Die hat er erst im November 2019 gekauft. Und zwar in Dänemark. Doch sie war nicht etwa direkt aus Bristol/England in das skandinavische Land gekommen. Vielmehr stand die Douglas Blue Chief 500 bis zum Ende der Apartheid in Südafrika in einem Museum. Wie und wann sie dahin kam, ist nicht bekannt.

„Nach dem Ende der Apartheid 1994 wurde sie nach England verkauft“, berichtet Wolfgang Döppner von seinen Recherchen, denn er wollte natürlich möglichst genau wissen, was er da erworben hatte. Das gestaltete sich recht schwierig, denn der Vor-Vorbesitzer und auch seine Gattin waren längst verstorben, der aktuelle Verkäufer arbeitet auf einer norwegischen Bohrinsel und war entsprechend selten zuhause. Wann genau die Douglas nach Dänemark veräußert wurde, liegt daher im Nebel.

Fest steht aber, dass sie in Dänemark vier Besitzer hatte. Der dritte davon wohnte in Thisted im nordwestlichen Zipfel des Königreichs und hatte sie von 2001 bis 2007 zugelassen. „2007 kaufte Henrik Lund aus Rødkærsbro in Mitteljütland die Douglas“, erfuhr Döppner. „Hier stand sie dann mangels Zeit unbewegt bis 2019.“

So kam die Blue Chief nach einem Internet-Inserat im November 2019 ins Osnabrücker Land. Wolfgang Döppner hatte angesichts des Kaufpreises nicht lange gezögert und war mit seinem 20-jährigen Enkel Erik – selbst Oldtimerfreund mit einer FN Sahara, Baujahr 1929 – die 600 Kilometer nach Rødkærsbro gefahren. Das Motorrad war für seine 86 Jahre in einem erstaunlich guten Zustand – in erster Linie natürlich deshalb, weil es die meiste Zeit herumgestanden hatte. Vor Ort sprang das alte Schätzchen nicht an, doch daheim im Osnabrücker Land brauchte Erik gerade mal 20 Minuten, und die Douglas lief wieder.

Vom Vorbesitzer bekam Wolfgang Döppner nach vielen Emails im April 2020 ein ganzes Bündel an Douglas-Markenheften zugeschickt. Es stellte sich heraus, dass die Blue Chief in nur 103 Exemplaren gebaut worden war. Eventuell kamen später noch einige weitere aus Ersatzteilen dazu. Laut dem „London Douglas Motorcycle Club“ sind von der Blue Chief 500 noch ganze drei Exemplare bekannt.

Das Motorrad hat einen Zweizylinder-Boxermotor aus Aluminium mit Seitenventilen. Bohrung und Hub haben 68 mm. Die Leistung wurde von Henrik Lund mit 25 PS angegeben, was Wolfgang Döppner für ein Motorrad mit 500 ccm aus 1934 zu viel erscheint. Die Schmierung erfolgt durch einen Ölvorrat im Tank mit Ölpumpe. Die Gemischbildung geschieht durch einen gemeinsamen Vergaser. Die Douglas hat eine Viergang-Tankschaltung. Sowohl Primar- als auch Sekundär-Antrieb erfolgen über Ketten. Damals noch keine Selbstverständlichkeit: Die Springer-Gabel mit einstellbarer Dämpfung. Neben dem Tachometer gibt es auch ein Amperemeter und eine Öltemperaturanzeige. Der Benzintank fasst 3 Gallonen (ca. 13,6 Liter) und der Öltank 3 Pints (ca. 1,7 Liter).



In den Tank sind die Instrumente für den Öldruck und die Stromstärke eingelassen.



Der Motor der Douglas besteht aus Aluminium. *Fotos: privat*

Landgasthof Mühlenkamp

Hotel * Restaurant * Biergarten * Partyservice

Der ideale Treffpunkt für Familien und Naturliebhaber.

Erleben Sie gepflegte Gastlichkeit bei wechselnden regionalen und internationalen Gerichten.

Für Hochzeiten, Geburtstage, und Feiern aller Art bieten wir Ihnen einen umfassenden Service und professionelle Beratung.

Alle Gerichte stammen aus unserer eigenen Küche.

Für Ihre Feier zu Hause, liefern wir Ihnen gerne die Speisen frisch und heiß an.



Kontakt: Familie Eva-Maria & Holger Kuck
*Bocketaler Straße 142 * 49479 Ibbenb.-Laggenbeck*
*Tel.: 05451/996420 * Fax: 05451/996419*
Mail: info@landgasthof-muehlenkamp.de
www.landgasthof-muehlenkamp.de





Sicherheit ist ein wertvolles Gut.

Die Sachverständigen und PrüfingenieurInnen der KÜS sind Ihre zuverlässigen Partner für Fahrzeug- und Verkehrssicherheit.

KÜS-Bundesgeschäftsstelle · Zur KÜS 1 · 66679 Losheim am See

Tel. +49 (0) 6872 9016-0 · info@kues.de · www.kues.de

KÜS

Von Ibbenbüren bis Indien

Veteranenrallye gehört zum dritten Mal zur FIVA Motorcycle Week

Bereits zum dritten Mal gehört die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye zur Motorcycle Week des Oldtimer-Weltverbandes FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Das hat die Motorrad-Kommission der FIVA bereits im Januar 2022 entschieden. Dieses Prädikat wird jeweils nur einmal pro Land verliehen. Ebenfalls zu Motorcycle Week gehören Oldtimer-Veranstaltungen in Andorra, Bulgarien, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Indien, Italien, Kroatien, Norwegen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Serbien, Slowenien, Spanien, Tschechische Republik und Zypern.

Als sichtbares Zeichen erhält jeder Fahrer und jede Fahrerin einen Metall-Anstecker mit ca. 4 cm Durchmesser. Diese Pins sind inzwischen bei Oldtimerfreunden und anderen Sammlern sehr begehrt. Ibbenbüren ist nach 2017 und 2019 bereits zum dritten Mal dabei und gehört mit Abstand zu den größten Veranstaltungen.

Beinahe selbstverständlich, dass die Ibbenbürener Veteranenrallye auch als Veranstaltung im FIVA-Kalender gelistet ist und damit auch international immer bekannter wird.

Um Punkte und Pokale geht es bei den beiden nationalen Serien, denen die Ibbenbürener Veteranenrallye ebenfalls angehört: Dem ADAC-Classic-Revival-Pokal und dem Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe. Der Revival-Pokal besteht in diesem Jahr bundesweit aus 20 Läufen, wobei Ibbenbüren bereits die sechste Veranstaltung dieses Jahres ist. Punkte können sowohl in der Klassen- als auch in der Gesamtwertung gesammelt werden. Das Saisonfinale ist am 18. September die „17. Gäu-Veteranen-Rallye“ in Herrenberg bei Stuttgart.

Zum ADAC-Oldtimer-Cup Westfalen-Lippe zählen diesmal zehn Läufe. Er wird von den ADAC Regionalclubs Westfalen und Ostwestfalen-Lippe gemeinsam ausgetragen. Hier ist Ibbenbüren durch seine Ausfahrten und den Gleichmäßigkeitslauf im Stadion eine Doppelveranstaltung. Zuvor hat es schon zwei Veranstaltungen gegeben. Das letzte Event ist bereits am 7. August mit dem 29. ADAC Motorrad-Oldtimertreffen „Rund um Melle“. Die Sieger werden traditionell in Stemwede-Haldem geehrt – diesmal am 22. Oktober. ◀



Die Douglas Ladies Modell, Baujahr 1914, ist extrem selten. *Foto: privat*

Bert Pol fährt eine Douglas für die Dame

Es gibt weltweit nur noch 20 Exemplare

Bert Pol aus Laag-Zuthem bei Zwolle in den Niederlanden verbindet mit Ibbenbüren eine besondere Beziehung. Hier lernte er seine spätere Frau Marianne kennen, die selbst langjährige Teilnehmerin an der Veteranenrallye ist. Bert Pol war hier schon 32 mal am Start, Marianne 17 mal.

2022 bringt Bert Pol eine Douglas Ladies Model, Baujahr 1914, mit nach Ibbenbüren, mit der er sowohl den Gleichmäßigkeitslauf als auch die Ausfahrten bestreiten will. Das Motorrad hat 350 ccm Hubraum und eine Leistung von 2,75 PS, womit eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h möglich ist.

Weltweit gibt es nur noch etwa 20 Exemplare dieses Typs, weiß Douglas-Experte Bert Pol. Und auch das ist ungewöhnlich: Er kennt die gesamte Historie der Lady seit 1920 und auch die Namen der früheren Besitzer. ◀

BRÜGGE Hotel Restaurant



Unterwegs und doch zu Haus

Münsterstr. 201 · 49479 Ibbenbüren

Tel.: 05451-94050 · Fax 05451-940532

E-Mail: info@hotel-bruegge.de http://www.hotel-bruegge.de

Wir bieten mehr als nur gepflegte Gastlichkeit!

Hotel und Restaurant Brügge und seine Möglichkeiten:

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

Ibbenbüren-Debüt mit einer Neracar

Carsten Feuß kaufte das Motorrad 2017 und ist der 6. Besitzer

Zehn Jahre ist es inzwischen her, dass Mike Hele aus England seine Neracar in Ibbenbüren präsentierte. In diesem Jahr kann wieder ein Exemplar dieses ungewöhnlichen Motorrades mit dem riesigen Frontkotflügel (Spitzname the flying mudguard) bestaunt werden. Carsten Feuß aus Berlin erwarb 2017 eine Neracar von einem holländischen Motorradhändler, der es für einen gewissen Tony Dymott verkaufte. Der hatte die Neracar etwa 2005 erworben, war aber nach eigenem Bekunden nie damit gefahren. Mit 60 Jahren tritt Carsten Feuß seine erste Ibbenbürener Veteranenrallye an.

Mit einer Mercedes Pagode (280 SL) begann 1988 die Oldtimerei für den Maschinenbau-Ingenieur. Die restaurierte er zum Leidwesen seiner Frau, während sie mit dem ersten Sohn schwanger war. Das Gastspiel der Pagode im Besitz der Familie Feuß endete nach zwei Jahren – der Nachwuchs war verständlicherweise erstmal wichtiger. Doch die Begeisterung für Oldtimer blieb. Mitte der 1990-er Jahre kaufte er sich eine 750'er Laverda SF1 – damals noch ein Youngtimer – die er bis heute noch mit Leidenschaft und zum Glück unfallfrei bewegt.

Dann der Schritt in die Vorkriegsliga, genauer ins Jahr 1932: „Mein Interesse fiel auf eine seltene Sarolea 32F Racing, mit der ich an Gleichmäßigkeitsrennen des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (VFV) und seit einigen Jahren des Allgemeinen Deutschen Motorsport Verbands (ADMV) teilnehme."

2017 konnte Carsten Feuß eine Neracar im Originalzustand kaufen. Es fehlten nur die beiden Frontlampen, die er sich als Nachfertigungen besorgte. „Das Teil hat mich schon seit Jahren wegen seiner interessanten Technik mit Achsschenkellenkung und Reibradgetriebe fasziniert." Auch die Historie kennt der Berliner zumindest in groben Zügen. Die Erstzulassung war am 12. August 1921, und damit hat auch dieses Motorrad schon belegbar den 100. Geburtstag hinter sich. Der vierte Besitzer war laut Registration Book ab 1957 George Giachardi aus Essex, der die Neracar 2005 verkaufte. Carsten Feuß ist somit der sechste Besitzer.



Die Neracar konnte Carsten Feuß 2017 im Originalzustand erwerben. Lediglich die beiden Frontlampen kamen später dazu. *Foto: privat*

Bis jetzt hört sich das alles noch sehr geschmeidig an. Doch wie so oft bei Restaurierungen von Oldtimern gibt es die eine oder andere unangenehme Überraschung. Doch der Berliner musste nicht nur alte Technik ohne Ersatzteilversorgung in den Griff bekommen, sondern musste sich auch von den klassischen Bewegungsabläufen, was die Handmotorik angeht, umstellen. „Die Fußbremse sitzt links – zum Glück wie bei meiner Laverda – aber die zweite Bremse wird über den rechten Handhebel betätigt und statt Drehgas existiert Hebelgas (auch rechts)", schildert er die Besonderheiten. „Die größte Herausforderung besteht im Anlegen des Reibrades an die Reibscheibe mittels des linken Drehgriffes. Und dann schön synchron Gas geben damit die Fuhre nicht abstirbt."

Akribisch hat Carsten Feuß mit zahlreichen Fotos und textlichen Aufzeichnungen seine Instandsetzungs- und Restaurationsarbeiten dokumentiert: „Bei einer ersten Testfahrt ist mir aufgefallen, dass der Motor nachdem er warm war, eigenartige Klackergeräusche von sich gab. Gut, dann mal den Zylinder runter, was bei einem Zweitakter so schön einfach scheint. Weit gefehlt. Der Zylinder ließ sich nur etwas anheben und hing dann irgendwie fest. Auch ein Verdrehen in Längsachse brachte keine Besserung.

Das Problem habe ich im VFV-Forum geschildert. Der entscheidende Hinweis war für mich, dass ich keine Gewalt anwenden soll. Solange das Motorrad fährt, sollte ich alles so belassen. Auch gut – Arbeit gespart. Nach weiteren 50 km gab es an einer Ampel im Stand ein Knackgeräusch und der Motor ging sofort aus. Er ließ sich auch nicht mehr starten. Zum Glück war ich nur 2 km von der rettenden Garage entfernt und konnte somit gut das Motorrad dahin schieben. Mitleidige Blicke von vorbeiziehenden Fußgängern oder Radfahrern minderten aber nicht mein Leid. Leidensminderung tritt erst ein, wenn man aktiv über das Problem spricht oder schreibt – so wie jetzt. Es geht mir so gut!



So wurde Neracar in den Niederlanden beworben: Als Automobil auf zwei Rädern. Und weiter unten heißt es „Keine spezielle Motorradbekleidung, vollständiger Schutz vor Schlamm und Staub, Öl und Benzin."

Ich konnte das nächste Wochenende gar nicht erwarten, um mich dann wieder dem Zylinder zu widmen. Na also, Der Zylinder ließ sich ganz einfach demontieren – welche Freude. Die Freude hielt ungefähr drei Sekunden an. Danach war klar dass ein Kolbenring gebrochen war, der Kolben etwas beschädigt und die Lauffläche im Zylinder zwei kleine Riefen hatte.

Bei näherer Inspektion stellte sich heraus, dass der Kolbenring be- ▶



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 17.00 - 22.30 Uhr, an Sonn- und Feiertagen zusätzlich von 11.30 - 14.30 Uhr. Montag ist Ruhetag.

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

Wie verstellt man bloß den Zündzeitpunkt?

Manchmal hilft bei festsitzenden Teilen nur Gewalt

Bereits unvollständig eingesetzt worden war. Die Bruchstelle war dunkel und nicht so hell wie die Bruchstelle, die durch gezieltes erneutes Zerbrechen des Ringes entstand. Erstaunlich, dass der Motor überhaupt mit einem nur zu 2/3 vorhandenen Kolbenring gelaufen war. Und dieser beschädigte Kolbenring war dann auch die Ursache dafür, dass sich der Zylinder nicht abziehen ließ.

Die Reparatur war relativ einfach – Kolben zum Anfertigen von neuen Kolbenringen und zum Ausbessern des Kolbens zu einer Fachfirma geschickt und den Zylinder honen lassen, um den Grad der Riefen zu beseitigen. Nach dem Zusammenbau eine kurze Testfahrt – alles bestens!

Nun stand die nächste Ausfahrt an. Motorrad raus, Benzinhahn auf, Halbschale aufgesetzt und angeschoben, denn das Ritzel vom Kickstarter musste noch erneuert werden. Der Motor tat nicht ein Geräusch! Die Situation erinnerte mich an das vorherige Mal, als das Moped auch nicht ansprang und ich



Mit Hilfe einer selbstgebauten Aluscheibe konnte Carsten Feuß die Messing-Reibscheibe vom Kurbelwellenstumpf abziehen.

das Forum befragt hatte. Die damaligen wichtigen Hinweise wie Zündfunke, Sprit, Kompression, Ansaugen wurden erneut gescheckt – alles ok. Dann kam mir der Hinweis von VFV-Präsident Martin Schenker zum Thema Zündzeitpunkt in den Sinn. Doch wie wird hier der Zündzeitpunkt eingestellt? In meiner gesamten Dokumentation findet sich dazu nichts. Dann mal wieder auf Ben Geutskens phantastischer Neracar-Homepage nachgesehen und fündig geworden. Die gesamte Grundplatte lässt sich über zwei Langlöcher begrenzt verdrehen, und somit kann der Zündzeitpunkt justiert werden. Nur leider lässt sich bei meinem Motor die Grundplatte nicht verdrehen – irgendwie festgegammelt.

Also mal wieder den Motor ausbauen und die komplette Messing-Reibscheibe mit den Magneten mittels einer selbstgebauten Abziehplatte gemäß Muster von Bens Internetseite vom Kurbelwellenstumpf abgezogen. Vorher musste noch eine Nutmutter mittels Hakenschlüssel gelöst werden, die sich nur mit einer Rohrverlängerung lösen ließ, wobei ich irgendwie immer Schweißausbrüche bekomme, in der Angst, dass gleich etwas kaputt geht.

Nun hatte ich den Magnetzünder vor mir und konnte mich an das vorsichtige Lösen der Grundplatte mit den Spulen und dem Unterbrecher vom Rumpfmotor machen. Caramba reichte hierfür völlig aus, und ich hatte eine ordentliche Angriffsfläche um anzupacken. Endlich hatte ich den Rumpfmotor vor mir. Sehr schön sind die beiden Langlöcher in der vorderen Versteifungsrippe zu erkennen, über die die Grundplatte zum Einstellen des Zündzeitpunktes verdreht werden kann. Die Befestigungsmuttern auf der Rückseite liegen schön versteckt in der Versteifungsrippe.

Wenn man schon soweit vorgedrungen ist, dann tauscht man auch noch schnell die beiden Kurbelwellenlager. Ich sollte mittlerweile wissen, dass hier gar nichts schnell geht. Durch leichte Hammerschläge ließ sich die Kurbelwelle leider nicht aus dem Gehäuse treiben. Also kurzerhand das Teil bei 150°C im häuslichen Backofen „gebacken“ und erneut versucht. Leider ohne Erfolg. Ich habe dann einen befreundeten Harley-Schrauber aufgesucht, der erstmal schmunzeln musste, als er das kleine Motörchen sah. Er nahm das Teil dann in seine linke Hand und mit drei beherzten Schlägen mit einem Kunststoffhammer auf den Kurbelwellenstumpf fiel die Welle dann dosiert auf die abgepolsterte Werkbank.



Damit der Rumpfmotor bei den Arbeiten keinen Schaden nahm, spannte Carsten Feuß ihn sicher auf der Werkbank mittels Schraubzwingen und Holz fest.

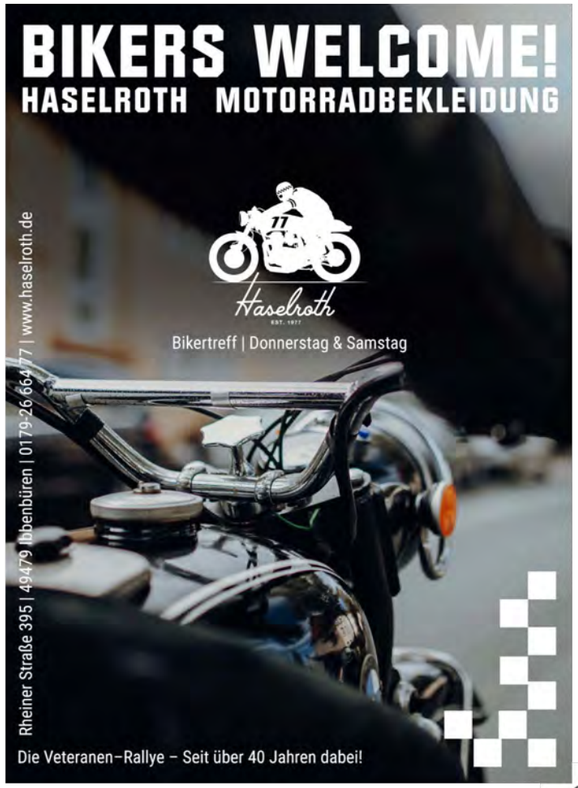
Alles weitere war relativ überschaubar. Zum vereinfachten Aufziehen der Lager habe ich diese mit dem Propangasbrenner leicht angewärmt und die Kurbelwelle mit den Kühlpacks von meiner letzten Sportverletzung runtergekühlt. Das Rollenlager (Lagerluft C3) sauste geradezu über die Kurbelwelle. Am Ende, nachdem die Kurbelwelle wieder im Gehäuse steckte, habe ich noch die Gleitringdichtung, die das Kurbelgehäuse nach außen abdichtet, mittels Waschbenzin auf Dichtsitz geprüft. Alles fein. Abschließend konnte ich den Zündzeitpunkt mittels Messuhr auf genau 3,5 mm vor OT eingestellen.

Die Probefahrt verlief bestens. Jetzt freue ich mich auf meine erste Tour in Ibbenbüren.“

Infos

Der Amerikaner Carl A. Neracher – ein Ingenieur mit einem Hintergrund aus dem Automobilbau – konstruierte das Motorrad etwa 1918. Das Design ließ seine Wurzeln erkennen wie z. B. die besondere Achsschenkel-Lenkung, der Presstahlrahmen und der gute Schutz des Fahrers und natürlich der Fahrerin (das Motorrad wurde zur damaligen Zeit auch stark für die weibliche Kundschaft beworben) gegen Straßenschmutz. Das hier beschriebene Modell ist ein englisches Modell A, welches ab 1921 bei Sheffield Simplex in Tinsley, England, produziert wurde.
Die Produktion in Amerika in Syracuse konnte wegen Lieferschwierigkeiten von Teilen erst Ende 1922 aufgenommen werden. Zwischen den amerikanischen und englischen Modellen gibt es leichte Unterschiede. Wen das interessiert, dem sei sehr das Buch von Ken Philp über Neracar empfohlen. 1927 wurde aus Wettbewerbsgründen die Produktion in England und Amerika eingestellt.
Technische Daten Modell A: 221 ccm Zweitaktmotor von Simplex, Leistung 2,5 PS, Höchstgeschwindigkeit max 60 km/h, Gewicht 90 kg, Tank 9 Liter, 5 Gänge über Reibradgetriebe, Bereifung 2,5“ x 26“, Trommelbremse am Hinterrad und auf der Keilwelle vom Reibrad, Kombination aus 4 V Elektrobeleuchtung und Karbidbeleuchtung (hinten in einer Lampe!), Radstand 1410 mm, Länge 2135 mm, damaliger Preis 65 Pfund.





Angemeldete Mannschaften bei der 40. Veteranenrallye

St.	Name, Vorname	Nat.	Marke	cm³	Bauj.
Zwei Schrauben-2 Muttern					
21	Grafe, Markus	D	Wanderer 327	327	1918
162	Marr, Christina	D	Victoria KR20 EN	200	1938
70	Baldus, Rainer	D	Wanderer K500	500	1928
75	Grafe, Ilona	D	Wanderer G200	200	1928
Die Spätnenner					
167	Stinski, Bernd	D	Zündapp KS 600	600	1939
144	Adler, Bernd	D	BSA W34-9	500	1936
9	Schenk, Walter	D	Humber	500	1910
145	Adler, Claudia	D	AJS M26T	350	1936
Knatter-Team					
73	Lewe, Robin	D	NSU 501T	500	1928
168	Stammerjohann, Jens	D	DKW NZ	350	1939
133	Meyer, Michael	D	Terrot PU	225	1934
47	Lewe, Ronny	D	BSA G25 Colonial Vtwin	1000	1925
GROWE					
146	Fauth, Christian	D	Nimbus	750	1936
108	Grafe, Karsten	D	NSU 301TS	300	1930
147	Möllers, Maike	D	NSU 201ZDB	200	1936
38	Fauth, Oliver	D	Wanderer Modell 11	98	1935
Acht Zylinder					
136	Harte, Ulrich	D	Nimbus L	750	1935
51	Teeken, Albert	D	D-Rad R0/4 SW	500	1925
24	Klenner, Lothar	D	Wanderer	616	1920
102	Rasch, Holger	D	Monet & Goyon G Supers	350	1929
Die Langsamen					
23	Straßburg, Siegbert	D	Alba	200	1920
29	Ebel, Ralf	D	Orionette Typ 2	129	1923
124	Schulz, Frank	D	Peugeot P107	350	1933
49	Deuse, Andreas	D	Stock R119	119	1925
Oldtimerfreunde Halle-Teicha					
94	Mannitz, Peter	D	NSU 501T	500	1929
61	Kaiser, Roland	D	D-Rad R 0/6	500	1927
54	Borchardt, Axel	D	NSU	500	1926
140	Lohse, Stephan	D	Victoria KR20ZBL	200	1935
Die Mannschaft					
90	Bötte, Hannes	D	DKW Luxus Spezial 200	200	1929
150	Buhmann, Felix	D	Triumph MF1	100	1937
169	Buhmann, Jonas	D	BMW	350	1939



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
2014	**UlMaRaMa** Markus Grafe, Ulrich Buhmann, Martin Bötte, Rainer Baldus	D
2015	**Die Aufsteiger 14** Hannes Walter, Jonas Buhmann, Thilo Hornig, Aike Schultz	D
2016	**Knatter-Team** Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe	D
2017	**Die Spätnenner** Bernd Stinski, Bernd Adler, Walter Schenk, Monika Schenk	D
2018	**Knatter-Team** Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe	D
2019	**Knatter-Team** Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe	D



Die große Schiffsglocke sauber verteidigt (v.l.): Jens Stammerjohann, Teamkapitän Robin Lewe und sein Vater Ronny sowie Michael Meyer. *Foto: Matthias Mausolf*

Erfolgreiche Titelverteidigung

Knatter-Team gewinnt erneut die Mannschaftswertung

Seinen Titel in der Mannschaftswertung konnte das „Knatter-Team“ 2019 erfolgreich verteidigen. Neben Ronny und Robin Lewe aus Sommerfeld in Brandenburg traten hier Michael Meyer aus Frankfurt mit einer Terrot PUO, Baujahr 1929, und Jens Stammerjohann aus Hohenfelde in Schleswig-Holstein mit einer DKW NZ von 1939 an. Ronny Lewe fuhr eine BSA G25 Colonial Vtwin, Baujahr 1925, sein Sohn eine NSU 501T von 1928. Gemeinsam mit den „Acht Zylindern“ sind sie das einzige Team, das drei Gesamtsiege vorweisen kann. Eine sofortige Titelverteidigung war bislang niemandem gelungen.

Das Knatter-Team verwies „Die Spätnenner“ mit Bernd Stinski aus Hechthausen bei Stade (Zündapp KS600, Baujahr 1939), Bernd Adler aus Dortmund (BSA W34-9, 1936) Monika Schenk (BMW R2, 1931) sowie Walter Schenk (Humber, 1910) um 4,265 Punkte auf Rang 2.

Dritter wurde „Zwei Schrauben – zwei Muttern“, bestehend aus Markus Grafe aus Westerkappeln (Wanderer 327, Baujahr 1918), seiner Frau Ilona auf einer Miele K20, Baujahr 1939, seiner Schwester Christina Marr aus Westerkappeln (Victoria KR20EN, 1938) und Rainer Baldus aus Lengerich (Wanderer K500, 1928). Gewertet werden die Punkte der drei besten Fahrer eines Teams. Dazu kommt ein Mannschaftszeitfahren. ◀



39. Gleichmäßigkeitslauf

Samstag, 4. Juni 2022, ab 15.30 Uhr im Stadion Ost

St.	Kl.	Name, Vorname	Nat.	Wohnort	Marke	cm³	Bauj.
2	1	Frank, Tobias	D	Vechelde	Laurin & Klement TB	350	1902
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	Kindler, Heinz	D	Schmalfeld	Royal Fabrikation P.Zucker	300	1904
7	1	Fiedler, Harald	A	Bad Salzuflen	Coventry Eagle	412	1906
8	1	Frank, Harald	D	Vechelde	Lurquin & Coudert	200	1906
9	2	Schenk, Walter	D	Spenge	Humber	500	1910
10	2	Izaks, Bert	NL	Neede	FN 285	285	1912
11	2	Lenting, Bennie	NL	Doetinchem	Douglas	350	1912
13	2	te Kaat, Wim	NL	Silvolde	Douglas R	350	1913
14	2	Schultz, Hans-Jürgen	D	Eppenrod	Levis Popular	210	1913
15	2	van der Veen, Henk	NL	Ruinerwold	Terrot Motorette 3	320	1914
16	2	Springer, Hans-Dieter	D	Bielefeld	Wanderer Heeresmodell	500	1914
17	2	Pol, Bert	NL	Laag-Zuthem	Douglas Ladies Model	350	1914
18	2	Deuse, Andreas	D	Oranienburg	New Hudson	500	1914
21	2	Grafe, Markus	D	Westerkappeln	Wanderer 327	327	1918
25	3	Heman, Henk	NL	Warmenhuizen	Cleveland USA	240	1921
34	3	John, Susanne	D	Vellmar	BSA S	500	1924
35	3	Ehrlicher, Erich	D	Neustadt/Coburg	KV	200	1924
36	3	Thurn, Axel	D	Berlin	Magnat Debon LM	175	1925
47	3	Lewe, Ronny	D	Sommerfeld	BSA G25 Colonial Vtwin	1000	1925
48	3	Massmann, Hermann	D	Bohmte	Harley-Davidson	1000	1925
65	4	Deuse, Karsten	D	Stelle	Raleigh	500	1927
73	4	Lewe, Robin	D	Sommerfeld	NSU 501T	500	1928
77	4	Snyders, Joachim	D	Itterbeck	Terrot HSC350	350	1928
79	4	Wetzel, Hans-Heino	D	Rinteln	Radior	250	1928
83	4	Schilling, Marko	D	Berlin	FN Sahara M70	350	1928
93	4	Butterbrodt, Herbert	D	Hannover	NSU 501 S	500	1929
95	4	Ruckstuhl, Peter	CH	Gachnang	Allegro Supersport	350	1929
98	4	Döppner, Erik	D	Bohmte	FN Sahara	350	1929
103	4	Müller, Ingo	D	Leichlingen	DKW Super Sport	500	1930
108	4	Grafe, Karsten	D	Westerkappeln	NSU 301TS	300	1930
109	4	Müller, Eberhard	D	Buchen-Götzingen	Terrot OSC	250	1930
110	4	Bettker, Rinaldo	D	Glaubitz	FN (Fabrique Nationale)	500	1930
112	4	Mähler, Rudi	D	Schalksmühle	Tornax I/30	600	1930
121	5	Ehlers-Frank, Andrea	D	Vechelde	D-Rad R20	200	1932
123	5	Ullbrich, Wolfgang	D	Ruhland-Arnsdorf	DKW BM200	200	1933
127	5	Helling, Karl	D	Soest	BMW R11	750	1933
129	5	Döppner, Wolfgang	D	Ostercappeln	Douglas Blue Chief	500	1934
133	5	Meyer, Michael	D	Frankfurt	Terrot PU	225	1934
134	5	Roths, Klaus	D	Stuttgart	Miele K720	98	1934
135	6	Roths, Tom	D	Stuttgart	Miele K720	98	1934
138	5	Hoffmann, Christian	D	Bielefeld	Hercules S35/4 Geländesp.	350	1935
144	5	Adler, Bernd	D	Dortmund	BSA W34-9	500	1936
145	5	Adler, Claudia	D	Dortmund	AJS M26T	350	1936
153	5	Reinl, Werner	D	Wegberg	Wanderer	100	1937
158	5	Findeisen, Wolfgang	D	Jork	AJS	350	1938
161	5	Reimertz, Ulrich	D	Wickede	Zündapp DB200	200	1938
166	5	Rückl, Bernd	D	Münster	BMW R23	250	1939
167	5	Stinski, Bernd	D	Hechthausen	Zündapp KS 600	600	1939
168	5	Stammerjohann, Jens	D	Hohenfelde	DKW NZ	350	1939
182	5	Zawadzki, Harald	D	Essen	Tornax K125	125	1941
192	6	Lenting, Daan	NL	Doetinchem	Kaptein Mobylette	50	1952
207	6	ter Heijne, Tigo	NL	Doetinchem	Kaptain Mobylette	50	1950
306	5	Tschirn, Peter	D	Wiesbaden	Sunbeam B28	600	1939
320	1	Buhmann, Ulrich	D	Beverungen	Triumph (GB)	500	1907

Sieger Gleichmäßigkeitslauf

1981	kein Gleichmäßigkeitslauf		
1982	Johannes Huising	Rolde	NL
1983	nicht bekannt		
1984	Helga Müller	Waltrop	D
1985	nicht bekannt		
1986	Heiner Beckmann	Harsewinkel	D
1987	Gert Hofland	Lunteren	NL
1988	Ludwig Staab	Westerngrund	D
1989	Dr. Henning Ritter	Kaiserslautern	D
1990	Harald Fiedler	Salzuflen	A
1991	Willi von den Driesch	Waldfeucht-Haaren	D
1992	Günter Niese	Berlin	D
1993	Werner Fatteicher	Münchenbernsdorf	D
1994	Peter Partzsch	Wessenburg	D
1995	Volker Möllenbeck	Porta Westfalica	D
1996	Günter Ortmeier	Löhne	D
1997	Werner Ehlers	Braunschweig	D
1998	Immo Quenzel	Rheinberg	D
1999	Peter Langel	Bonn	D
2000	Egbert Deumer	Münchenbernsdorf	D
2001	Bob Cope	Cheddletown	GB
2002	Peter Langel	Bonn	D
2003	Manfred Zippel	Wolfenbüttel	D
2004	Rüdiger Jung	Tettau	D
2005	Annemike Nyenhues-Beukema	Steenwykerwold	NL
2006	Rüdiger Jung	Tettau	D
2007	Siegfried Quenzel	Rheinberg	D
2008	Jürgen Seidel	Staitz	D
2009	Kurt Harries	Syke-Wachtendorf	D
2010	Reinhold Grönemann	Osnabrück	D
2011	Gerard Luten	Akersloot	NL
2012	Egbert Deumer	Münchenbernsdorf	D
2013	Rüdiger Jung	Tettau	D
2014	Günter Gröteke	Grimma	D
2015	Werner Stockmann	Stemwede-Dielingen	D
2016	Hinrich Rypke	Kölln-Reisiek	D
2017	Peter Tschirn	Wiesbaden	D
2018	Heinz Kindler	Schmalfeld	D
2019	Monika Schenk	Spenge	D

Erster Sieg nach neuen Regeln

Monika Schenk fuhr 2019 auf der Aschenbahn am gleichmäßigsten

Monika Schenk aus Spenge war die 38. Gesamtsiegerin des auf der Aschebahn im Ibbenbürener Sportzentrum Ost ausgetragenen Gleichmäßigkeitslaufes. Es war zugleich ihre letzte Teilnahme bei der Veteranenrallye, denn sie erlag mit nur 69 Jahren im August 2020 einem Krebsleiden. 36 mal war Monika Schenk in Ibbenbüren am Start. Dreimal (2007, 2008, 2017) gewann sie die Mannschaftswertung und 2007 war sie Gesamtsiegerin der Ibbenbürener Veteranenrallye. **R.I.P.**

Mit ihrer BMW R2, Baujahr 1931, hatte Monika Schenk 2019 eine Abweichung von 0,86 Sekunden auf die Idealzeit. Ronny Lewe verpasste mit seiner BSA G25 Colonial Vtwin, Baujahr 1925, um 16 Hundertstel den Titel. Das Podium komplettierte Susanne John aus Velmar mit einer BSA von 1924. Auch sie hatte lediglich eine Abweichung von 1,36 Sekunden auf die Idealzeit.

Beim Gleichmäßigkeitslauf im Stadion gelten gegenüber den Prüfungen während der Ausfahrten verschärfte Bedingungen. In die



Mit dem Sieg im Gleichmäßigkeitslauf hat Monika Schenk 2019 auch den dritten Wettbewerb der Veteranenrallye gewonnen. Foto: M. Mausolf

Aschenbahn sind mittels Pylonen drei Schikanen eingebaut. Zudem wird die zu fahrende Geschwindigkeit – auf 1/10-km/h genau – erst kurz vor der Startlinie angezeigt. Bei den Ausfahrten können die Fahrer selbst vor dem Start zwischen 24, 30 und 36 km/h Schnittgeschwindigkeit wählen.

Erstmals wurde 2019 zudem nach einem neuen Modus gefahren, der die Veranstaltung noch anspruchsvoller macht. Es waren wie in den Vorjahren fünf Runden zu absolvieren, aber nur drei wurden gewertet – also zum Beispiel 1., 3. und 4. Runde oder 2., 3. und 5. Runde. Man kann also Fehler in einer Runde nicht durch andere Runden kompensieren. Das Prozedere hat sich bewährt und wird daher auch 2022 beibehalten.

Welche Runden gewertet werden, wird übrigens von der Fahrtleitung vorher festgelegt und in einem verschlossenen Umschlag im Festzelt hinterlegt. In der Ergebnisliste sind sie hinter jedem Fahrer aufgeführt. Die gewerteten Runden können in den verschiedenen Startgruppen unterschiedlich sein. ◀





Fühlt sich einfach besser an.
Die ADAC Premium-Mitgliedschaft.

Der Rundum-Schutz für die ganze Familie.

- Weltweite Pannen- und Unfallhilfe
- Weltweiter Auslandskrankenschutz
- Unfall-Sofortleistung bis zu 10.000 Euro
- Und viele weitere starke Leistungen

Heute beantragt.
Ab morgen geschützt*

Jetzt Premium-Mitglied werden!

Online auf adac.de/premium, telefonisch unter 0 800 331 00 44 38
oder persönlich in Ihrer Geschäftsstelle.

* Gültig für alle ADAC-Mitgliedschaftsanträge mit Bankeinzug, die nicht als Brief zum ADAC befördert werden.

ADAC

Den Viggo gab's erst später

Uwe Goedereis engagiert sich im Veteranen-Fahrzeug-Verband

Uwe Goedereis war gerade ein paar Minuten auf der Autobahn A30 in Richtung Ostwestfalen unterwegs, als ihn ein Anruf aus dem Festzelt in Ibbenbüren erreichte: Wo steckst Du? Die Frage war berechtigt. Zwar hatte sich der Lange aus Löhne keine Hoffnungen auf einen Pokal gemacht – aber deshalb die Siegerehrung schwänzen?

Geehrt werden sollte er trotzdem, und zwar mit einem einzigartigen Preis. Der VFV-Gebiets-Repräsentant für Nordrhein-Westfalen wurde an diesem Abend in Abwesenheit 28. Träger des „Viggo“. Den Statuten entsprechend hatte Vorjahres-Preisträger Werner Ehlers aus Braunschweig bis zum Schluss geheim gehalten, wen er als seinen Nachfolger auserkoren hatte. Dadurch musste Ehlers in Abwesenheit des zu Ehrenden eine Laudatio halten und ihm den Viggo bei einer späteren Gelegenheit überreichen. Der Braunschweiger hob die Verdienste Uwe Goedereis' um die Reaktivierung der historischen Motorradfahrten auf Zementbahnstrecken wie der Bielefelder Radrennbahn hervor. Auch zeichne ihn eine große Hilfsbereitschaft und ein hoher Sachverstand rund um Motorradveteranen aus.



Werner Ehlers (l.) übergab bei einem Treffen im Sommer den Viggo an Uwe Goedereis. *Foto: Arno Grabosch*

2017 war Goedereis in der Jury des 1. Preservation Awards für Motorräder der FIVA. Er war als Mitglied der deutschen Windmill-Trophy-A-Mannschaft erfolgreich und fuhr mehrfach bei Oldtimer-Veranstaltungen in den USA mit. ◀

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
2014	Klaus Kahrs	Appeln
2015	Hans Overveld	Halle (NL)
2016	Jutta u. Alwin Strootman	Veldhausen
2017	Albert Teeken	Mettingen
2018	Werner Ehlers	Braunschweig
2019	Uwe Goedereis	Löhne

Infos

Der Ehrenpreis Viggo – eine Bronzeskulptur eines Motorradfahrers – wurde von Viggo Thomadsen aus Dänemark, Gründungsmitglied des Danmarks Veteran Motorcykleclub und bis zu seinem Tod 1992 Mitglied des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes (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.

Auto Schüttken, Ibbenbüren



Das Team von Auto Schüttken ist der Marke Ford seit mehr als 30 Jahren fest verbunden und steht seit jeher für kompetente Beratung und Service.

Eine Idee weiter Ford

Ford in Ibbenbüren
auto schüttken

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

Virtuelle Veteranenrallye 2021

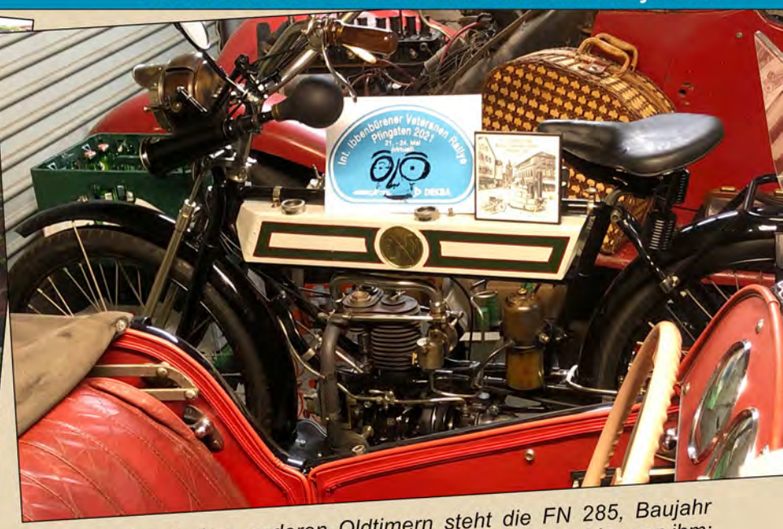
Pfingsten 2021. Schon wieder keine Veteranenrallye in Ibbenbüren. Mit der Absage hatte der AMC Ibbenbüren auf dickem Papier Startnummernschilder verschickt. So konnte jeder an einer virtuellen Veteranenrallye teilnehmen. Natürlich in Ibbenbüren, aber auch im Rest der Republik, in Dänemark, in der Schweiz oder den Niederlanden. Einige haben es gemacht und uns anschließend sehr schöne Fotos geschickt. Hier eine kleine Auswahl – ganz ohne Wertung. ▶



Zwei Jahre warten Kathrin und Rinaldo Bettker aus Sachsen jetzt schon auf ihre erste Ibbenbürener Veteranenrallye – finden aber die aktuelle Absage absolut richtig. Mit gleich drei Fotos unterschiedlicher Motorräder haben sie sich an der virtuellen Rallye beteiligt. Hier die FN Typ M90, 500 ccm, Baujahr 1930, vor Schloss Moritzburg bei Dresden. Mit diesem Motorrad wollen sie in Ibbenbüren starten.



„Ich hätte es fast mit meiner 2 1/2er NSU Baujahr 1914 geschafft, dann kam Corona dazwischen. Aber Ibbenbüren ist zum Greifen nah“, schrieb Herbert Butterbrodt aus Garbsen bei Hannover. Alle Fotos auf diesen Seiten: privat



Eingerahmt zwischen anderen Oldtimern steht die FN 285, Baujahr 1912, von Bert Izaks aus Neede in den Niederlande. Nette Idee von ihm: Er zauberte ein Lächeln in das Rallyeschild und schreibt: „Sie vermissen etwas erst, wenn es nicht mehr da ist. Wir haben unseren Kalender geändert, und wir haben noch 375 Tage Zeit bis zu einer wundervollen Veranstaltung. Aber jetzt alles in Ruhe."



„Komme gerade von meiner Runde zurück und habe an die schönen Ibbenbürener Ausfahrten der letzten 30 Jahre und die vielen Freunde gedacht. Ich wünsche noch frohe Pfingsten, und bleibt alle gesund. Bis nächstes Jahr in Ibb." Die Runde hat Hans-Dieter Springer – wie die Ibbenbürener Rallye – natürlich mit seiner Wanderer Heeresmodel, Bauj. 1914, gedreht.



Wer hat schon mal was vom Odenwaldring gehört? Eberhard Müller aus Buchen, der diese Aufnahme von seiner Terrot HT, Baujahr 1927, machte, weiß natürlich mehr darüber: „Statt meine alljährlichen Runden in Ibbenbüren zu drehen, an den großen Ausfahrten dort teilzunehmen und ein paar schöne Tage dort zu verbringen, habe ich gestern einen Abstecher an den ehemaligen Odenwaldring gemacht. Hier verläuft in Teilen heute die Bundesstraße B 27 zwischen Mosbach und Buchen. Auf dem Odenwaldring fanden in den Jahren 1950 bis 1954 fünf Motorradrennen mit jeweils ca. 20.000 Zuschauern statt. Allgemein wurde darüber nie viel geschrieben. Von der ehemaligen Rennstrecke sind lediglich ein paar Teilabschnitte in Form von Feldwegen vorhanden."



Walter Schenk aus Spenge im Kreis Herford gehört zu den Urgesteinen der Ibbenbürener Veteranenrallye. Er hat bislang nur das erste Treffen verpasst. Und seine Humber ist mit Baujahr 1910 meist das älteste Fahrzeug bei den beiden Ausfahrten.



Pfingstgrüße aus Dänemark: „Vi glæder os til næste år. Hilsen fra Astrid og Kurt Albin Andersen“, übersetzt: „Wir freuen uns auf nächstes Jahr. Grüße von Astrid und Kurt Albin Andersen“. Das Paar aus Kolding war schon elfmal in Ibbenbüren am Start und hatte sich bereits Ende Oktober 2019 für die 40. Veteranenrallye angemeldet. 2022 wollten die beiden mit einer Nimbus C, Baujahr 1935 fahren, mussten aber leider der Ende April die Teilnahme absagen.



Vermutlich die letzte ihrer Art ist die Satorius, Baujahr 1923, von Burkhard Pollmüller aus Gütersloh. Er hat sie in mühevoller Kleinarbeit in mehr als zehn Jahren restauriert und damit einen echten Hingucker geschaffen, wie sich auch am Pfingstwochenende 2021 zeigte: „Hier ist mein Beitrag zur Ausfahrt. Die Aktion war eine gute Idee. Ich bin mit meinem Motorrad durchaus aufgefallen. Im Hintergrund ist das Jagdschloss Holte bei Schloß Holte-Stukenbrock."

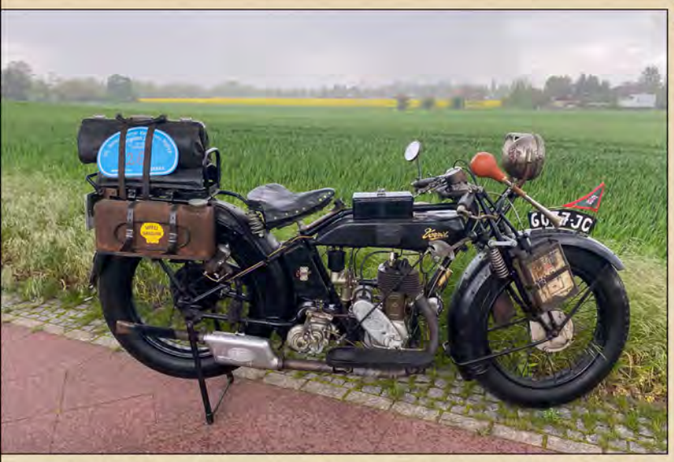


Woher kommt dieses Foto wohl? Natürlich aus den Niederlanden, genauer von Sandra Baars aus Velsen Noord und Lex de Bruijne aus Heerhugowaard in der Nähe von Amsterdam. Sandra fährt eine Nimbus Sport (links) und Lex eine Norton 16h. Beide Motorräder sind von 1939.



„Hier von den 4 vom Oldie-Stammtisch Münsterland ein Beweisfoto von einer Ersatzfahrt für die leider wieder mal ausgefallene IBB-Rallye", heißt es in der Mail von Rudi Korthues aus Rheine. Selbstkritisch stellt er fest: „Leider entspricht es nicht ganz den Ausschreibungsmodalitäten (wer vorher liest, . . . !) Wir verzichten daher gern auf die Teilnahme am Wettbewerb und sehen es sportlich." Auf dem Bild sind (v.l.) Norbert Düffel, Klaus Hassels, Helmut Mextra und Rudi Korthues.

Alle Fotos: privat



Axel Thurn – hier unterwegs mit seiner Terrot, Baujahr 1928 – schrieb 2021 „Hallo Ibbenbüren Freunde, hier ein paar Pfingstgrüße aus dem Berliner Norden. Pfingsten ohne Ibbenbüren, ist irgendwie nicht richtig wie Pfingsten. Hoffentlich sehen wir und alle 2022. Liebe Grüße Axel."



Theo Heisterkamp aus Bottrop-Kirchhellen nimmt oft mit seiner NSU OSL501, Baujahr 1938, an der Veteranenrallye teil. Und was verbindet Kirchhellen mit Ibbenbüren? Hier stehen die beiden letzten Zechen, die in Deutschland bis 2018 Steinkohle gefördert haben.



Mit der Benelli 500 VLM aus dem Jahr 1940 wollte Desiree Vedder 2022 aus der Schweiz das erste Mal offiziell mitfahren, nachdem sie schon jahrelang als Begleiterin von Rolf Steiner unterwegs war. Jetzt, 2022, ist es endlich soweit.



Nochmal ein Foto von Eberhard Müller – mit viel Symbolkraft: „...Unterwegs begegnete ich dann noch einer Pilgergruppe, die mir den Weg aus der Pandemie und zu IBBENBÜREN 2022 zeigte."

Organisationsplan Motorrad-Veteranen-Rallye

Gesamtleitung: Hans Schmidt (Rheine), Gregor Mausolf (Greven), Stefan Clever (Mettingen)
Gästebetreuung: Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren)
Fahrtleiter: Hans Schmidt (Rheine)
Fahrtleitungsbüro: Hans-Christoph Kröger (Ibbenbüren), Matthias Borkenhagen, Manfred Mausolf (beide Greven), Jonas Mausolf (Osnabrück) Hans Thesmann (Ibbenbüren), Iris Ulrich (Mettingen)
Streckenführung und Leitung Streckensicherung: Matthias Rütten (Ibbenbüren)
Streckensicherung: Richard Zilinski, Ludger Schoppe (beide Hörstel), AMC Ibbenbüren, AC Münster, Jugendgruppe des THW Ibbenbüren
ADAC-Straßenwacht: Michael Kurk (Senden), Klaus Overmann (Münster), Albert Stehle (Castrop-Rauxel)
Medizinische Betreuung: DRK Ibbenbüren
Schleppwagen: Reinhard Bögel, Albert Schüttken, Wolfgang Krauter, Josef Bönisch (alle Ibbenbüren)
Fahrzeug-Abnahme: DEKRA-Prüfingenieure Jean Schneider (Osnabrück), Maik Rosery (Recke), Burkhard Wilhelm (Tecklenburg), Christian Glomb, Andreas Priggemeyer (beide Ibbenbüren), Patrik Detmer (Wallenhorst), Marco Prinze (Hörstel), Christian Göttke (Vechta)
Dolmetscher: Hermann Brüning (Butjadingen)
Schiedsgericht: Dr. Martin Schenker (Hamburg), Timo Wahlmeier (Ibbenbüren)
Leiter Stadionbereich: Stefan Clever (Recke)
Aufsicht Fahrerlager: Timo Wahlmeier (Ibbenbüren)
Organisation Motorrad-Museum: Laura Gassner, Frank Thesmann (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)
Zeitnahme / Auswertung: Carsten und Anja Winkler (Oelde), Katharina Flacke (Ibbenbüren)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Pressebüro gm-press Gregor Mausolf (Greven)
Fotos: Matthias Mausolf (Recke)
Kassenleitung: Timo Wahlmeier (Ibbenbüren)
Kassen: Rita Jung, (Tettau), Jugendgruppe des AMC Ibbenbüren
Bewirtung: Christian Stein (Ltg.), Andre, Julius, Lena u. Marius Ahmann, Andre, Heike u. Julian Fliehe, Marina u. Nick Gregorev, Alexander, Natalia u. Paul Huckenheimer, Dennis, Valerie u. Vitalie Husch, Futeini Pesiridis, Anna u. Ritta Rudinska, Frank Thesmann (alle Ibbenbüren)
Allgemeine Organisation: Klaus Allering (Greven), Jürgen Beyer (Münster), Markus Hoffmann (Tecklenburg), Helmut Hoffrogge, Pascal Hoffrogge (beide Hörstel), Ferry Wijmans (Hamm), Petra und Udo Winkens (Kerpen)



Filialen:

Rudolf-Diesel-Straße 11

49477 Ibbenbüren

Hauptstraße 48

49509 Recke

Gutschein über

5,00 €

vom 03.06.2022 – 18.06.2022

einlösbar ab einem Warenwert

von 30,00 € (außer Tabakwaren)

„Einfach Heft mitbringen und Anzeige vorzeigen"





Neuer Fahrer aus der Schweiz

Peter Ruckstuhl mit einer Allegro dabei

Mit 60 Jahren fährt Peter Ruckstuhl aus Gachnang im Schweizer Kanton Thurgau seine erste Ibbenbürener Veteranenrallye. Er tritt mit einer Allegro Supersport an, die er sowohl bei den Ausfahrten als auch beim Gleichmäßigkeitslauf fährt. Das Motorrad wurde 1929 gebaut und hat einen 350-ccm-Einzylindermotor mit 11 PS. Allegro wurde 1914 im Kanton Neuchâtel gegründet und produzierte bis in die 1950-er Jahre Motorräder, die mit Motoren von Villiers und Sturmey-Archer angetrieben wurden. Foto: privat



Schon jetzt notieren!

Die 41. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye ist vom **26. bis 29. Mai 2023**. Alle Teilnehmer der vergangenen zehn Jahre erhalten 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. ◀

Danke

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
Deutsches Rotes Kreuz Ibbenbüren
DEKRA, Ibbenbüren und Osnabrück
Evang. Kirchengemeinde Ibbenbüren
Ibbenbürener Spielvereinigung
Kreissparkasse Steinfurt, Ibbenbüren
Motorrad Bögel, Ibbenbüren
Motorrad-Museum Ibbenbüren
Stadt Ibbenbüren
Stadtmarketing GmbH, Ibbenbüren
Technisches Hilfswerk 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.



IMPRESSUM

Oldtimer-Journal zur 40. Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye
Herausgeber: Automobilclub Ibbenbüren e.V. im ADAC, Rohmanns Anlagen 13, 49477 Ibbenbüren
Redaktion und Layout: gm-press Gregor Mausolf, Anna-Delcour-Str. 17, 48268 Greven, www.gm-press.de
Anzeigen: AMC Ibbenbüren
Fotos: Jürgen Cüpper, Gregor Mausolf, Matthias Mausolf, privat
Titelfoto: privat
Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, 71522 Backnang

Alle Beiträge in diesem Magazin unterliegen dem Urheberrecht. Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung. Die mit „privat“ gekennzeichneten Fotos sind von Teilnehmern eingesandt worden. Sollten wir mit der Veröffentlichung unwissentlich fremde Urheberrechte verletzt haben, so bitten wir um Nachsicht bzw. eine moderate Honorarregelung.





Weil für jeden etwas anderes wichtig ist.

Morgen kann kommen.

Wir machen den Weg frei.

Wir finden, die Welt braucht mehr Zuversicht. Deshalb unterstützen wir alle, die den Mut haben, ihre Zukunft selbst in die Hand zu nehmen. Anpacker und Frühaufsteher, die Familien oder Start-ups gründen, Hausbauer, Pläneschmieder – gemeinsam schauen wir nach vorn und sagen: Morgen kann kommen. Wir machen den Weg frei.

Volksbank
Münsterland Nord eG