2,50 €

# 41. Int. Ibbenbürener Motorrad Veteranen-Rallye

26. – 29. Mai 2023 (Pfingsten)

Titelfoto: Markus Nikot aus Glashütten mit seiner Ariel V-Twin, Baujahr 1921, am Feldberg/Taunus

Titelgeschichte:
Ariel V-Twin blieb viele Jahre unbewegt

Seite 16 - 20:
Hercules S35/4 Geländesport

Seite 26 - 27:
Sesselrad mit einer eigenen Briefmarke

Ortsclub im ADAC ADAC

AMC Ibbenbüren e.V. im ADAC

FIVA

ibb Ibbenbüren Das Hoch im Münsterland

**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**

Schirmherr und FIVA-Vizepräsident
Prof. Dr. Mario Theissen

# Grußwort

Liebe Veteranenfreunde,
liebe Zuschauer,

ein Re-Start ist immer anspruchsvoll. Das weiß ich aus meiner Zeit als BMW-Motorsport-Direktor nur all zu gut. Auch die 40. Ibbenbürener Veteranen-Rallye war im vergangenen Jahr ein solcher Re-Start. Nachdem 2020 und 2021 durch Corona Stillstand herrschte, konnten 2022 endlich wieder die alten Schätzchen im Tecklenburger Land präsentiert werden. Ein überaus gelungenes Comeback, das keine Selbstverständlichkeit war.

Daher möchte ich in meinen Funktionen als FIVA-Vizepräsident und ADAC Klassik-Referent an dieser Stelle Danke sagen: den vielen Fahrerinnen und Fahrer, die der Veranstaltung die Treue gehalten haben, dem Organisationsteam des Automobilclubs Ibbenbüren, das unverdrossen weitergeplant und vorbereitet hat, den zahlreichen ehrenamtlichen Helfern, ohne die ein solches Event unbezahlbar wäre.

Danken möchte ich auch Ihnen, den Zuschauern. Die Begeisterung für die alten Schätzchen in Ihrer Region ist ungebrochen, was ich sowohl im Sportzentrum Ost, auf dem Christuskirchplatz in der Ibbenbürener Innenstadt, auf den insgesamt 140 Kilometern Fahrtstrecke und nicht zuletzt im schönen Stadtpark Rheine erleben durfte. Der Stadtpark hat bei der Mittagsrast am Pfingstsonntag wohl einen Menschenandrang gesehen wie selten zuvor. Bei einem solchen Zuspruch kann der AMC optimistisch in die Zukunft der Veteranenrallye blicken.

Bei allen Diskussionen um ein Aus für Verbrennungs-Motoren: Oldtimer sind ein Kfz-technisches Kulturgut. Sie repräsentieren über 100 Jahre höchste Ingenieurleistungen und haben es verdient, ein paar Mal im Jahr der Öffentlichkeit präsentiert zu werden und nicht in Museen zu verstauben.

In diesem Jahr wird ein ganz besonderes Ziel angesteuert: Das Freilichtmuseum Mühlenhof in Münster. Unser riesiges fahrendes Motorradmuseum trifft auf ein stationäres Museum, das sicherlich noch mehr Zuschauer anlocken wird als der Stadtpark in Rheine und tolle nostalgische Fotomotive bietet. Freuen Sie sich darauf!

Zur 41. Veteranenrallye wünsche ich warmes aber nicht zu heißes Wetter ohne Regen, viele neue Eindrücke und Begegnungen, und vor allem unfallfreie Touren.

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

# Zeitplan der 41. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye

**Donnerstag, 25. Mai 2023**

20 - 22:30 Uhr Lagerfeuer auf dem Aschepatz neben dem Festzelt, Getränke dürfen mitgebracht werden

**Freitag, 26. Mai 2023**

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

*Etwas heikel ist die Ausfahrt aus dem Sportzentrum Ost auf die Ledder Straße. Daher stehen hier Helfer des AMC bereit und versuchen, den Teilnehmern der Veteranenrallye bei der Ausfahrt zu helfen. Doch sie können die Straßenverkehrsordnung nicht außer Kraft setzen. Daher müssen alle Fahrerinnen und Fahrer selbst darauf achten, dass die anderen Verkehrsteilnehmer auch wirklich anhalten. Die meisten tun dies gerne, doch es gibt immer wieder den einen oder anderen Zeitgenossen, der leider kein Verständnis für die nur wenige Minuten dauernde Straßensperrung hat. Also **Vorsicht**, auch wenn der Teil bereits zur Gleichmäßigkeitsprüfung gehört. Es ist anschließend noch Strecke und Zeit genug, um eine eventuelle Wartezeit an der Einmündung auszugleichen.* *Foto: Matthias Mausolf*

**Samstag, 27. Mai 2023**

8 Uhr Öffnung des Fahrtleitungsbüros im Zelt im Sportzentrum Ost, Ausgabe der Fahrtunterlagen

8 - 10 Uhr Technische Abnahme im Fahrerlager

ab 10:30 Uhr Start zur kleinen Ausfahrt über 37,7 km mit Gleichmäßigkeitsprüfung, Mittagsrast in der Ibbenbürener Fußgängerzone rund um die Christuskirche, Ausgabe des Mittagessens.

ab 15:00 Uhr Gleichmäßigkeitsläufe im Sportzentrum Ost, Kids-Cup, Mannschaftszeitfahren

**Pfingstsonntag, 28 Mai 2023**

ab 9:30 Uhr Vorbereitung der Teilnehmer zur großen Ausfahrt im Fahrerlager

ab 10 Uhr Start mehrerer Fahrzeuge gleichzeitig zur großen Ausfahrt über 129,9 km mit Gleichmäßigkeitsprüfungen zum Mühlenhof Freilichtmuseum in Münster

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

**Pfingstmontag, 29. Mai 2023**

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


Echt Heimat Genuss erleben

Das Ringhotel Teutoburger Wald liegt im idyllischen Bocketal, direkt am Waldrand des staatl. anerkannten Erholungsortes Brochterbeck. Unser Familienbetrieb verfügt über 45 gemütliche und komfortable Hotelzimmer. Unsere Wellnessanlage ist mit einem Hallenbad (30° C), Whirlpool, finnischer Sauna, Biosauna, Kräuterduftgrotte, Dampfbad, Wärmeliegen, u. v. m. ausgestattet.

Genießen Sie unseren Wellnessgarten mit Liegewiese und Teichanlage oder lassen Sie sich verwöhnen im Beauty und Wellnessstudio well-come.

„Erleben Sie Wohlbefinden von Kopf bis Fuß."

RINGHOTELS
Echt Heimat Genuss erleben
Teutoburger Wald

Im Bocketal 2 | Tel. 05 45 59 30 00 | 49545 Tecklenburg - Brochterbeck | reservierung@rhtw.de | www.rhtw.de






## Ibbenbürens Bürgermeister Dr. Marc Schrameyer

# Grußwort

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

Ibbenbüren ist eine Stadt mit Tradition. Und ganz traditionell sorgt zu Pfingsten ein ganz besonderes Großereignis für reichlich Bewegung in Ibbenbüren und Umgebung: die Internationale Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye. Und das macht sie in diesem Jahr bereits zum 41. Mal. Seit Monaten laufen mit viel Enthusiasmus die Vorbereitungen für das beliebte Stelldichein historischer Motorräder schon wieder auf Hochtouren.

Das treue Publikum der Veteranen-Rallye kommt jedes Jahr wieder auf seine Kosten und erfährt Spannendes und Kurioses über die Motorrad-Schätze, die im Sportzentrum Ost präsentiert werden. Und als großes Ensemble machen diese Schätze natürlich einen noch größeren Eindruck. Die historischen Motorräder aus vielen Ländern sind eine Augenweide. Sie werden von ihren Besitzern gehegt und gepflegt, um sie dann voller Stolz den interessierten Gästen zu präsentieren. Während wir im Alltag oft schnell auf Achse sind, bleibt bei der Veteranen-Rallye viel Zeit zum Kennenlernen – denn Kult und Tradition leben vor allem vom Austausch.

Treu ist aber nicht nur das Publikum, treu sind auch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer: Auch in diesem Jahr haben sich wieder Fahrer angemeldet, die keine der bisherigen 40 Veranstaltungen ausgelassen haben. Sie können sicherlich viele schöne Erinnerungen zur Geschichte der Veteranen-Rallye zum Besten geben. Und nicht nur sie. Jede Maschine für sich ist ein packendes Stück Motorrad-Geschichte. Namen wie Adler, Douglas, Motosacoche, Triumph oder Miele lassen das Herz vieler Fans höher schlagen.

In diesem Sinne: Den Organisatoren gutes Gelingen! Den Teilnehmerinnen und Teilnehmern wünsche ich in Ibbenbüren einen angenehmen Aufenthalt, viele schöne Eindrücke, gemeinsame Erlebnisse und gute Fahrt. Und den Zuschauern genussvolle Augenblicke bei dieser einzigartigen Oldtimershow! Glück auf!

Dr. Marc Schrameyer,
Bürgermeister der Stadt Ibbenbüren

# Einbetoniertes Vorderrad

## Markus Nikot hat eine besondere Beziehung zur Marke Ariel

***Markus Nikot aus Glashütten im Taunus fährt 2023 seine erste Ibbenbürener Veteranenrallye. Der 58-Jährige startet mit einer Ariel V-Twin, Baujahr 1921. Er betreut das deutsche Marken-Sekretariat (German Branch Secretary) des ArielOwnersMotorCycleClub (AOMCC), weiß also eine Menge über die britische Traditionsmarke und speziell natürlich über die V-Twin-Modelle. Schon die Geschichte von Markus Nikots eigener V-Twin beginnt abenteuerlich:***

An eine Ausfahrt mit Markus Nikots V-Twin war für für viele Jahre nicht zu denken. Die Maschine war zweckentfremdet und bewegte sich nur mit brutaler Gewalt. Vor mehr als 30 Jahren, so wird erzählt, war das Vorderrad einbetoniert. Aus gutem Grund, denn die Hinterradfelge trieb eine Säge an. Der Vorbesitzer soll mit Hammer und Meißel zur Abholung angereist sein. Fotos gibt's keine. Ist vielleicht besser so, denn allein die Vorstellung treibt jedem Oldtimerfreund Tränen in die Augen.

Die Maschine wurde etwa im Jahr 1990 restauriert und in den heutigen Zustand versetzt. Nachgebaut wurden die Fußbretter, der Primärkettenkasten, der Tank mit Originalteilen sowie die Schutzbleche. Das Vorderrad entstammt einer Ariel von 1926.

John, der englische Vorbesitzer von Markus Nikots V-Twin, hat an einigen Veranstaltungen des englischen Veteranenclubs VMCC teilgenommen und die Maschine regelmäßig zu ArielOwnersMotorCycleClub-Treffen mitgebracht. Er ließ fast jeden eine Proberunde drehen. „Schwer beeindruckt nach einer dieser Probefahrten bat ich ihn vor fast 20 Jahren, Bescheid zu sagen, falls er die Ariel einmal abgeben möchte", berichtet der Mann aus dem Taunus. „Anfang 2020 kam schließlich das Angebot aus England und ich schlug sofort ein."

Schwierig wurde es, an die Maschine ranzukommen. Eine geplante Reise zur AOMCC Annual Rally und weiter nach Irland fiel den Corona-Restriktionen zum Opfer. Eine Abholung im weiteren Laufe des Jahres wurde aufgrund der fortschreitenden Einschränkungen unmöglich. Zu allem Überfluss lauerte zum Jahresende der Brexit mit ungewissen Zollbestimmungen. Letztendlich kam die Ariel Ende September 2020 mit Hilfe einer spezialisierten Spedition wohlbehalten in ihrem neuen Heimatstall in Glashütten an.

Der Motor sprang gut an und lief. Aber ein wenig Arbeit war trotzdem angesagt. Der Tank war undicht und musste komplett neu aufgebaut werden. Brems- und Kupplungsbeläge wurden erneuert, ebenso die steinalten Reifen, auch die vordere Felge musste erneuert werden. Die Werkzeugkästen fehlten und wurden neu gebaut. Glücklicherweise ist die Maschine weitgehend komplett. „Aufgrund der Seltenheit meiner V-Twin ist es bis auf wenige Gleichteile mit den etwas häufiger anzutreffenden Einzylindern nahezu unmöglich, Ersatzteile oder Muster für einen Nachbau zu bekommen", weiß der Ariel-Experte.

*Die Ariel V-Twin von Markus Nikot aus Glashütten/Taunus.* *Foto: privat*

Dass Markus Nikots V-Twin trotz Baujahr 1921 ein 1926er Vorderrad hat, betrachtet er nicht als Originalitätsbruch, sondern als Glücksfall. Es hat nämlich schon eine Trommelbremse, während das originale Rad mit einer Klotzbremse ausgeliefert wurde, die auf beiden Seiten von unten an der Felge anlag und nur spärlich verzögert. „Ein eben solcher Glücksfall ist für mich als Vielfahrer, dass der Erstbesitzer die 1921 mögliche Option eines Kettenantriebes anstelle des üblichen Riemens gewählt hat", freut sich der Hesse. In jener Zeit gab es die Ariel mit zwei verschiedenen Rahmen: Die riemengetriebenen hatten einen Radstand von 140 cm, die Kettenmodelle 152,5 cm.

Das Fahren mit dieser kettengetriebenen, langen Ariel ist gewöhnungsbedürftig. Das Gefährt ist über 20 cm länger als z. B. eine schwere 1000-er Nachkriegs Square Four. Da das Getriebe weit hinten liegt, ist das Antreten nur bei aufgeständerter Maschine möglich.

Und so geht's los: Benzinhahn auf, Schwimmerkammer kurz fluten, Zündung auf spät, Gashebel etwas vor, ein kräftiger Tritt – Motor läuft. Die Ariel vom Ständer schieben, Ständer hochklappen und einrasten, aufsitzen, Handkupplung links ziehen, mit der rechten Hand (!) links vom Tank den ersten Gang einlegen, Kupplung kommen lassen, etwas Gas geben – die Fuhre rollt. Zündung etwas früher stellen, Gas zurück, Fusskupplung rechts treten, links den nächsten Gang einlegen, Kupplung kommen lassen, Gas geben – und so weiter.

Alle 5 bis 6 km sollte der Motor einen Schuss Öl bekommen und das geht so: Den Stössel der Ölpumpe auf dem Tank reindrücken, federbelastet kommt er langsam wieder hoch und fördert einen Schluck des goldenen Saftes in das Schauglas, das Öl sickert dann langsam gen Maschinenraum bis das Glas wieder leer ist.

Nur im Jahr 1921 gab es auf der rechten Motorseite am Ende der Kurbelwelle einen Anguss, der laut Prospekt eine automatische Ölpumpe darstellen sollte. Das Kupferrohr zur manuellen Ölpumpe auf dem Tank fehlt an Nikots Maschine, ebenso der Inhalt der Pumpe. Zur Pumpe gibt es keine Informationen und es ist technisch nicht nachvollziehbar, wie diese Pumpe funktioniert haben sollte. ▶

*Automatische Ölpumpe? Fehlanzeige.* *Foto: privat*


# 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**



Landgasthof Mühlenkamp

Hotel * Restaurant * Biergarten * Partyservice

*Der ideale Treffpunkt für Familien und Naturliebhaber.*

*Für Hochzeiten, Geburtstage, und Feiern aller Art bieten wir Ihnen einen umfassenden Service sowie eine 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*

# Gebaut fürs erste Isle of Man-Rennen

## Die Geschichte der Ariel V-Twin-Modelle beginnt im Jahr 1905

▶ Erstmals tauchte eine Ariel mit V-Motor 1905 auf. Eine spezielle Maschine wurde für das erste Motorrad-straßenrennen der britischen Inseln auf der Isle of Man aufgebaut. Ausgestattet mit einem 731 ccm, 6hp JAP Motor gewann J. S. Campbell das International Motor-Cycle Cup Rennen über fünf Runden (125 Meilen oder 201 km), obwohl ihm ein Feuer während eines Boxen-stopps zusetzte. 4 Stunden, 9 Minuten und 36 Sekunden bei einer durchschnittlichen Renngeschwindigkeit von 30,04 mph (48,34 km/h) waren die respektablen Werte. Angesichts diesen Erfolges entschied Ariel für das nächste Jahr eine Produktion mit dem 6hp JAP V-Twin aufzulegen. Die technischen Eckpunkte waren automatische Einlassventile, Magnetzündung, getriebeloser Riemenantrieb, 175lb/80kg Gewicht.

Für 1913 entwickelte die Ariel Cycle Company einen seitengesteuerten 7hp V-Twin-Motor mit 999 ccm Hubraum, der ausschließlich als Gespann angeboten werden sollte. Zweigang-Getriebe mit Kupplung und durchgängiger Kettenantrieb waren obligatorisch. Offensichtlich wurde der Motor aus zwei White and Poppe Zylindern der Ariel-Einzylindermaschinen zusammengesetzt. Schnell stellte sich heraus, dass der Motor nicht die erwünschte Leistung brachte und schon 1914 wurde ein neues Modell mit einem seitengesteuerten 5-6hp Abingdon-Triebwerk der Firma Abingdon-Ecco Ltd of Tyseley mit 670 ccm Hubraum vorgestellt. Die 5-6hp Version hatte ein Dreigang- (countershaft) Zweiwellengetriebe, Fusskupplung, Handschaltung und Riemenantrieb zum Hinterrad. Im Jahr 1916 wurde neben Einzylindermaschinen auch 5-6hp V-Twins von der Britischen Armee in Russland und Mesopotanien eingesetzt.

Die Getriebe sind identisch mit Getrieben, die in Motorrädern der Firma AKD (Abingdon King Dick) verwendet wurden. Ariel wies allerdings mit einer Plakette auf sein Patent auf die Getriebe hin. Auch in Prospekten wurde betont, dass es eigene Getriebe sein sollten. Es ist nicht klar, wer hier wen wie unterstützte oder welche Abmachungen es gab. Eine enge Zusammenarbeit gab es sicher, schließlich baute Ariel die Abingdon-Motoren in seine gesamte Modellpalette ein ein.

1919 – nach dem Ersten Weltkrieg – wurde die 5-6hp Twin weiterproduziert und es gesellte sich ein stärkeres 6-7hp AKD-Modell mit 795 ccm Hubraum hinzu. 1920 wurde das kleinere Modell fallengelassen, es gab größere Schutzbleche und geänderte Radnaben. Der Vergaser kam von AMAC und es gab erstmals einen reinen Kettenantrieb zur Auswahl. Das teuerste Motorrad in der Ariel-Range war der V-Twin mit 3-Gang-Schaltung, Kettenantrieb und Seitenwagen für £197-10s.

*Start und Sieg: J. S. Campbell im Jahr 1905.*

*Ariel 5-6hp V-Twin, Baujahr 1914.*

*Ariel 6-7hp V-Twin50, Baujahr 1919.*

TAXI SCHWARZ

...sicher ans Ziel.

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

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

*Ariel V-Twin, Baujahr 1906.*

1922 gab es endlich für alle Ariel-Modelle eine brauchbare Trommelbremse im Vorderrad. Ein 8hp MAG-Motor mit 993 ccm Hubraum sowie OHV-Einlass- und SV-Auslass-Ventilen wurde neben dem weiterhin erhältlichen 6-7hp AKD-Triebwerk platziert. Erstmalig konnten als de Luxe-Variante elektrisches Licht und Hupe in Verbindung mit einem Lucas Magdyno bestellt werden. Der Aufpreis war deutlich: über 10 Prozent des Maschinenpreises. Sportlich war Ariel weiterhin erfolgreich. Es gab wieder Preise bei verschiedenen Trials und auch bei Rennen in Brooklands.

1923 erreichte H. C. Nias bei einem Drei-Runden-Rennen in Brooklands eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 75,57 mph (121,62 km/h) auf einer MAG-Maschine. Zudem war es das erfolgreichste Trial-Jahr aller Zeiten für Ariel. Ihre Fahrer gewannen die English- und Scottish-Six-Day-Trials und etliche andere Veranstaltungen. 1924 war einzig der MAG-Twin im Programm. Mit der steigenden Inflation im Nachgang des Ersten Weltkrieges wurde es für viele Fabriken finanziell eng und es war daher das letzte Jahr der V-Twins bei Ariel. Bis 1930 dominierten bei Ariel die Einzylinder. Ein drastischer Entwicklungsschub führte 1926 zu Maschinen mit modernem Layout. 1931 kam dann die Square Four. Aber das ist eine ganz andere Geschichte – Nachzulesen im Oldtimer-Magazin zu Ibbenbürener Veteranenrallye 2014.

Es sind noch etwa zehn fahrbereite V-Twin-Maschinen bekannt und vermutlich existieren noch einmal so viele Fragmente. Aufgrund diesen geringen Bestandes ist eine Wertangabe nicht möglich. Sämtliche Unterlagen des Arielwerkes vor 1925 wurden während eines Bombenangriffes im Zweiten Weltkrieg zerstört. Daher gibt es keinerlei belegbare Daten über die Produktions- und Auslieferungszahlen. ◀

*Ariel 5-6hp V-Twin68, Baujahr 1919.*

*Ariel 8hp V-Twin14-Gespann, Baujahr 1922.*

*Ariel 8hp V-Twin24, Baujahr 1923.*

### Infos

Der AOMCC, Ariel Owners MotorCycle Club, wurde von einer kleinen Gruppe Enthusiasten am 24. November 1951 im berühmten Ace Cafe auf der North Circular Road in London gegründet. Heutzutage gibt es weltweit etwa 1 800 Mitglieder, die sich regelmäßig auf vielen Veranstaltungen treffen. Obwohl der Club seit seiner Gründung um einiges an Größe zugelegt hat, ist der AOMCC unkompliziert und freundlich geblieben. Die jährlichen Beiträge sind gering (28,50 £/ 10 £ Aufnahmegebühr). Alle Amtsträger sind engagierte Freiwillige. www.aomcc.de

Classic Data
Bewertungspartner

IHR CLASSIC DATA-BEWERTUNGSPARTNER
IN DER 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-sv.de



# Robin Lewe gewinnt

## 28-jähriger Brandenburger siegt bei 40. Veteranenrallye

Sechs Jahre nach seinem Vater Ronny hat 2022 Robin Lewe die Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye gewonnen. Mit 28 Jahren war der Oldtimerfreund aus Sommerfeld im Norden des Landes Brandenburg einer der jüngsten Gesamtsieger der Traditionsveranstaltung. Mit seiner NSU 501T, Baujahr 1928, verwies er seinen Vater Robin, der mit einer BSA G25 Colonial Vtwin, Baujahr 1925, gestartet war, auf den zweiten Rang. Platz drei fuhr Markus Grafe aus Westerkappeln im Tecklenburger Land mit einer Wanderer 327, Baujahr 1918, ein.

Zum dritten Mal wurden auch Pokale für den Besten auf den drei Gleichmäßigkeitsprüfungen (GLP) ausgelobt. Ronny Lewe schnitt mit 0,864 Punkten auf der GLP1 am besten ab. Die GLP2 entschied Axel Borchardt aus Salzatal in Sachsen-Anhalt auf einer NSU, Baujahr 1926, mit 0,104 Punkten für sich. Ignatz Albers aus Lingen im Emsland konnte auf einer DKW SB200, Baujahr 1936, mit 0,480 Sekunden Abweichung von der Idealzeit die GLP3 für sich entscheiden. Ronny Lewe ist der erste Podiumsteilnehmer, der seit der Auslobung der Sonderwertung auch eine einzelne GLP für sich entscheiden konnte. ◀

*Der damalige 2. Vorsitzende des AMC Ibbenbüren, Timo Wahlmeier, überreichte Robin Lewe den Lorbeerkranz und den Glaspokal für den Gesamtsieg bei der Jubiläumsrallye.* *Foto: Matthias Mausolf*

### Gesamtsieger Veteranenrallye

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1981 | Michael Schaper | Osnabrück | D | 2002 | Hermann Maßmann | Bohmte | D |
| 1982 | Johannes Huising | Rolde | NL | 2003 | Wolfgang Frank | Dietersheim | D |
| 1983 | Rainer Schepp | Kreuztal | D | 2004 | Manfred Herzberg | Borgsdorf | D |
| 1984 | Karl Dengler | Teningen | D | 2005 | Bennie Lenting | Doetinchem | NL |
| 1985 | Berend Fiets | Vaassen | NL | 2006 | Pascal Lenting | Doetinchem | NL |
| 1986 | Heinz Holtwick | Issum | D | 2007 | Monika Schenk | Spenge | D |
| 1987 | Klaus Arth | Bad Wimpfen | D | 2008 | Arndt Ehlers | Braunschweig | D |
| 1988 | Siegfried Quenzel | Rheinberg | D | 2009 | Rolf Steiner | Lupfig | CH |
| 1989 | Menno Bakker | Neede | NL | 2010 | Horst Kinkelbur | Hille | D |
| 1990 | Lothar Rettke | Goch | D | 2011 | Jürgen Seidel | Staitz | D |
| 1991 | Roland Holdermann | Speyer | D | 2012 | Jürgen Ehspanner | Bad Karlshafen | D |
| 1992 | Hans-Dieter Springer | Bielefeld | D | 2013 | Walter Schenk | Spenge | D |
| 1993 | Eduard Grommas | Hermsdorf | D | 2014 | Karsten Grafe | Westerkappeln | D |
| 1994 | Udo Müller | Glindow | D | 2015 | Heiko Genz | Finsterwalde-Sorno | D |
| 1995 | Lothar Stegmann | Hildesheim | D | 2016 | Lothar Klenner | Langenhagen | D |
| 1996 | Ginus Sloots | Borger | NL | 2017 | Roland Kaiser | Petersberg-Teicha | D |
| 1997 | Kurt Krüger | Wenningsen | D | 2018 | Ronny Lewe | Sommerfeld | D |
| 1998 | Diederik Nossent | Lochem | NL | 2019 | Andreas Bollmann | Nürnberg | D |
| 1999 | Diederik Nossent | Lochem | NL | 2020 | Keine Veteranenrallye wegen Pandemie | | |
| 2000 | Dieter Dahlke | Hagen a. T.W. | D | 2021 | Keine Veteranenrallye wegen Pandemie | | |
| 2001 | Charles Bok | Haarlem | NL | 2022 | Robin Lewe | Sommerfeld | D |

# Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 28. Mai 2023, zum Mühlenhof-Freilichtmuseum nach Münster

| St. | Name, Vorname | Nat | Wohnort | Marke | cm³ | Bauj |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Lewe, Robin | D | Sommerfeld | NSU 501T | 500 | 1928 |
| 5 | Schenk, Walter | D | Spenge | Humber | 500 | 1910 |
| 8 | te Kaat, Wim | NL | Silvolde | Douglas R | 350 | 1913 |
| 9 | van der Linden, Cindy | NL | Doetinchem | Douglas | 350 | 1913 |
| 10 | Schultz, Hans-Jürgen | D | Eppenrod | Levis Popular | 210 | 1913 |
| 11 | Springer, Hans-Dieter | D | Bielefeld | Wanderer Heeresmodell | | 1914 |
| 12 | van der Veen, Henk | NL | Ruinerwold | Terrot Motorette 3 | 320 | 1914 |
| 13 | Pol, Bert | NL | Laag-Zuthem | Douglas | 350 | 1914 |
| 14 | Deuse, Andreas | D | Oranienburg | New Hudson | 500 | 1914 |
| 15 | Holmersma, Gert | NL | Marum | Indian Big Twin | 1000 | 1914 |
| 16 | Overveld, Hans | NL | Halle | Douglas B 600 | 600 | 1914 |
| 17 | Grafe, Markus | D | Westerkappeln | Wanderer 327 | 327 | 1918 |
| 18 | Grafe, Tamina | D | Westerkappeln | Wanderer TELEX | 50 | 1953 |
| 19 | Gorres, Iris | D | Xanten | Wanderer | 327 | 1919 |
| 20 | Klenner, Lothar | D | Langenhagen | Wanderer | 616 | 1920 |
| 22 | Götze, Johannes | D | Berlin | BSA | 984 | 1921 |
| 24 | Feuß, Carsten | D | Berlin | Neracar Modell A | 221 | 1921 |
| 25 | Heman, Henk | NL | Warmenhuizen | Cleveland USA | 240 | 1921 |
| 26 | Gorres, Udo | D | Xanten | Wanderer | 616 | 1921 |
| 29 | Fiedler, Frank | D | Jockgrim | Monet Goyon Typ 2 HP | 150 | 1923 |
| 30 | Meier, Christian | CH | Hunzenschwil | Condor M26 | 300 | 1924 |
| 31 | Fauth, Oliver | D | Münster-Handorf | Wanderer Modell 11 | 98 | 1935 |
| 32 | Ridder, Ulrich | D | Wesel | Wanderer AS11 | 98 | 1938 |
| 33 | Janssen, Meike | D | Oldenburg | Wanderer 1SP | 100 | 1938 |
| 34 | Janssen, Peter | D | Oldenburg | Wanderer M11 | 98 | 1938 |
| 35 | Fiedler, Astrid | A | Erkrath | Wanderer | 100 | 1938 |
| 36 | Reinl, Werner | D | Wegberg | DKW RT100 | 100 | 1939 |
| 37 | Siebenberg, Dr. Stefanie | D | Mittelbiberach | Miele K20 | 98 | 1939 |
| 38 | Schwirkschlies, Thomas | D | Bönningstedt | Geier | 98 | 1939 |
| 39 | Green, Ben | GB | Erkrath | Bauer B100 Sachs | 100 | 1939 |
| 40 | Lewe, Ronny | D | Sommerfeld | BSA G25 Colonial Vtwin | 1000 | 1925 |
| 41 | Maßmann, Hermann | D | Bohmte | Harley-Davidson | 1000 | 1925 |
| 42 | Teeken, Albert | D | Mettingen | D-Rad R0/4 Gespann | 500 | 1925 |
| 43 | Hofmann, Andreas | D | Hördt | NSU 502T | 500 | 1925 |
| 45 | Borchardt, Axel | D | Salzatal OT Lieskau | NSU | 500 | 1926 |
| 46 | Ebel, Ralf | D | Ladeburg | Peugeot P104 | 350 | 1926 |
| 47 | Orlowski, Guido | D | Remscheid | DKW E200 | 200 | 1926 |
| 48 | ter Heijne, Christian | NL | Doetinchem | FN M60 | 350 | 1926 |
| 49 | Macke, Hermann-Josef | D | Cloppenburg | D-Rad R 0/4 | 500 | 1926 |
| 50 | Völker, Klaus | D | Wunstorf | Radior JAP | 250 | 1926 |
| 52 | Kaiser, Roland | D | Petersberg OT Teicha | D-Rad R 0/6 | 500 | 1927 |
| 53 | Tuchel, Peter | D | Halle | Royal Enfield RE 500 | 500 | 1927 |
| 54 | Seegers, Ben | NL | Ooij (Nymwegen) | BMW R42 | 500 | 1927 |
| 55 | Böttjer-Rasch, Anke | D | Loxstedt | Hulla Standard | 200 | 1927 |
| 56 | Ullrich, Stefan | D | Finnentrop | AJS H8 OHV | 500 | 1927 |
| 57 | Gottwald, Joachim | D | Syrau | Ardie TM750 | 750 | 1927 |
| 58 | Izaks, Sander | NL | Neede | Triumph N3 | 500 | 1927 |
| 59 | Fiedler, Harald | A | Bad Salzuflen | Sunbeam „Longstroke“ | 490 | 1927 |
| 61 | Otten, Norbert | D | Nettetal | NSU 251R | 250 | 1928 |
| 62 | Otten, Yannick | D | Nettetal | NSU 250T | 250 | 1928 |
| 63 | Baldus, Rainer | D | Lengerich | Wanderer K500 | 500 | 1928 |
| 64 | Baldus, Simone | D | Lengerich | Wanderer G200 | 200 | 1928 |
| 65 | van Eijbergen, Henk | NL | Loenen-GLD | Indian Scout 101 | 600 | 1928 |
| 67 | Meier, Manfred | D | Bünde | Zündapp EM249 | 250 | 1928 |
| 68 | Cvetkovic, Elke | D | Bochum | Express | 98 | 1935 |
| 71 | Grafe, Ilona | D | Westerkappeln | Wanderer G200 | 200 | 1928 |
| 73 | Schwitzer, Michael | D | Petershagen | Triumph | 500 | 1928 |
| 75 | Bez, Andreas | D | Osnabrück | Standard BS500 | 500 | 1928 |
| 77 | Jeggle, Stephan | D | Münster | Standard BS500 | 500 | 1928 |
| 79 | Schmitz, Tim | D | Nettetal | DKW E200 | 200 | 1928 |
| 81 | Bernet, Hans | CH | Wängi | Allegro Tourisme | 350 | 1928 |
| 83 | Dorgelo, Rienus | NL | Schoonebeek | Moto Guzzi Sport 14 | 500 | 1928 |
| 85 | Ehlers, Werner | D | Braunschweig | D-Rad R0/6 SW | 500 | 1928 |
| 87 | Ehlers, Arndt | D | Braunschweig | D-Rad R0/9 | 500 | 1929 |
| 88 | Bruchmann, Colin | D | Berlin | D-Rad R0/6 | 500 | 1928 |
| 89 | Niekerke, Herbert | D | Bad Iburg | Diamant | 350 | 1928 |
| 91 | Wetzel, Timo | D | Rinteln | Radior | 250 | 1928 |
| 92 | Kutzek, Andreas | D | Hannover | NSU 301T | 300 | 1929 |
| 93 | Straßburg, Siegbert | D | Schönow | NSU 201R | 200 | 1929 |
| 94 | Heisterkamp, Theo | D | Kirchhellen | NSU 301T | 300 | 1929 |
| 95 | Mannitz, Peter | D | Zörbig | NSU 501T | 500 | 1929 |
| 96 | Holdermann, Roland | D | Speyer | Schüttoff K500 | 500 | 1929 |
| 97 | Pollmüller, Burkhard | D | Gütersloh | NSU 301T | 300 | 1929 |
| 98 | Heymann, Thomas | D | Wennigsen | BSA Sloper | 500 | 1929 |
| 99 | Rasch, Holger | D | Loxstedt | Monet & Goyon G Superspor | 350 | 1929 |
| 100 | Bollmann, Rüdiger | D | Wernigerode | Rudge Whitworth Spezial | 500 | 1929 |
| 101 | Bollmann, Andreas | D | Nürnberg | Ardie TM | 500 | 1929 |
| 102 | Mayer, Wolfgang | D | Kuppenheim | DKW Luxus 300 | 300 | 1929 |
| 103 | Conrad, Hans-Jürgen | D | Berlin | Gnome et Rhone D3 | 500 | 1929 |
| 104 | Butterbrodt, Herbert | D | Hannover | Indian Scout 101 | 750 | 1929 |
| 105 | Döppner, Erik | D | Bohmte | FN Sahara | 350 | 1929 |
| 106 | Bischof, Dirk | D | Friedrichsdorf | NSU 501T | 500 | 1929 |
| 107 | Bötte, Hannes | D | Wesertal | DKW Luxus Spezial 200 | 200 | 1929 |
| 108 | Niekerke, Andrea | D | Köln | BMW R52 | 500 | 1929 |
| 109 | Ehrlicher, Erich | D | Neustadt/Coburg | Standard DS200 | 200 | 1929 |
| 110 | Bettker, Rinaldo | D | Glaubitz | FN (Fabrique Nationale) | 500 | 1930 |
| 112 | Goedereis, Uwe | D | Löhne | Ardie Jubiläumsmodell | 500 | 1930 |
| 113 | Krispin, Bernd | D | Bernau | Terrot HST | 350 | 1930 |
| 114 | Gütgemann, Peter | D | Berlin | Terrot HST | 350 | 1930 |
| 115 | Schiffner, Hans-Jürgen | D | Königsbronn | Imperia 500 H | 500 | 1930 |
| 116 | Wetzel, Hans-Heino | D | Rinteln | Indian Scout 101 | 750 | 1930 |
| 117 | Mähler, Rudi | D | Schalksmühle | Tornax I/30 | 600 | 1930 |
| 118 | Müller, Ingo | D | Leichlingen | DKW Super Sport | 500 | 1930 |
| 119 | Kahrs, Klaus | D | Beverstedt-Appeln | Hulla Standard | 200 | 1930 |
| 120 | Nickolaus, Andreas | D | Baden-Baden | Triumph GB | 550 | 1930 |
| 122 | Frank, Tobias | D | Vechelde | D-Rad R10 | 500 | 1930 |
| 123 | Thurn, Axel | D | Berlin | Ravat ER21 | 350 | 1931 |
| 124 | Küper, Uwe | D | Kirchhellen | Zündapp | 500 | 1931 |
| 125 | Frank, Harald | D | Vechelde | D-Rad R11 | 500 | 1931 |
| 126 | Schultz, Aike | D | Eppenrod | DKW Block 200 | 200 | 1931 |
| 127 | Lukasik, Niclas Alexander | D | Dresden | Gillet-Herstal, Tour du Monde | 350 | 1929 |
| 128 | Meyer, Michael | D | Frankfurt | Motobecane B33A | 250 | 1932 |
| 129 | Schulte, Marc | D | Alpen | Standard Feuergeist | 200 | 1932 |
| 130 | Granwehr, Stefan | CH | Bronschhofen | Moto Guzzi Sport15 | 500 | 1932 |
| 131 | Ehlers-Frank, Andrea | D | Vechelde | D-Rad R20 | 200 | 1932 |
| 132 | Steiner, Rolf | CH | Lupfig | Moser de Luxe OHV | 500 | 1933 |
| 133 | Orlowski, Leon | D | Remscheid | DKW Block 200 Dynastart | 200 | 1933 |
| 134 | Steck, Detlef | D | Wedemark | Zündapp K500 | 500 | 1933 |
| 135 | Helling, Karl | D | Soest | BMW R11 | 750 | 1933 |
| 136 | Döppner, Wolfgang | D | Ostercappeln | Douglas Blue Chief | 500 | 1934 |
| 137 | Weißleder, Jens | D | Crimmitschau | BMW R11 | 750 | 1934 |
| 138 | Schwertfeger, Wilfried | D | Hannover | DKW SB350 | 350 | 1934 |
| 139 | Schulte, Günter | D | Wildeshausen | BMW R11 | 750 | 1934 |
| 141 | Frisch, Matthias | D | Kirchhundem | NSU 601TS | 600 | 1934 |
| 142 | Fröbe, Manfred | D | Elsterwerda | Zündapp Derby 200 | 200 | 1935 |
| 143 | Hoffmann, Christian | D | Bielefeld | Hercules S35/4 Geländespor | 350 | 1935 |
| 144 | Lohse, Stephan | D | Wettin-Löbejün/OT Dc | Victoria KR20ZBL | 200 | 1935 |
| 145 | Lohse, Johanna | D | Wettin-Löbejün/OT Dc | Simson SR2 | 50 | 1957 |
| 146 | Schräder, Dominik | D | Mettingen | Standard Feuergeist | 200 | 1935 |
| 147 | Harte, Ulrich | D | Ibbenbüren | Nimbus L | 750 | 1935 |
| 148 | Müller, Eberhard | D | Buchen-Götzingen | UT K105 | 500 | 1935 |
| 149 | Fauth, Christian | D | Gronau | Nimbus | 750 | 1936 |
| 150 | Möllers, Maike | D | Ahaus | NSU 201ZDB | 200 | 1936 |
| 151 | Adler, Bernd | D | Dortmund | BSA W34-9 | 500 | 1936 |
| 152 | Adler, Claudia | D | Dortmund | AJS M26T | 350 | 1936 |
| 153 | Albers, Ignatz | D | Lingen | DKW SB200 | 200 | 1936 |
| 154 | Voelkel, Ulrich | D | Bottrop | BMW R12 | 750 | 1936 |
| 155 | Petzold, Sebastian | D | Wertheim | Horex T6 SW | 600 | 1936 |
| 156 | Petzold, Burkhard | D | Leer (Ostfriesland) | EML HW1 | 800 | 1984 |
| 157 | Buhmann, Jonas | D | Lauenförde | BMW R35 | 350 | 1938 |
| 158 | Achelpohl, Holger | D | Lengerich | Zündapp K800 | 800 | 1937 |
| 159 | Lauterbach, Andrea | D | Jever | Nimbus II Sport | 750 | 1937 |
| 160 | Laurenz, Markus | D | Lienen | DKW KS200 | 200 | 1937 |
| 161 | Adam, Harald | D | Rösrath | Victoria KR20EN | 200 | 1937 |
| 162 | Zelkowicz, Michael | D | Bubenreuth | Indian Chief | 1200 | 1937 |
| 163 | Beckedorf, Roland | D | Brake | Victoria KR15 | 150 | 1937 |
| 164 | Schräder, Georg | D | Laggenbeck | Standard Rekord | 200 | 1937 |
| 165 | Siebenberg, Gert | D | Bremerhaven | DKW NZ250 | 250 | 1938 |
| 166 | Schramm, Günter-Michael | D | Duisburg | DKW NZ250 | 250 | 1938 |
| 168 | Reimertz, Ulrich | D | Wickede | Zündapp DB200 | 200 | 1938 |
| 169 | Bischof, Arne | D | Friedrichsdorf | BMW R35 | 350 | 1938 |
| 170 | Busch, Oscar-Kurt | D | Köln | Moto Guzzi | 240 | 1938 |
| 171 | Sievers, Oliver | D | Winsen | Nimbus Sport | 750 | 1938 |
| 172 | Niekerke, Brigitte | D | Bad Iburg | NSU 201ZDB | 200 | 1938 |
| 173 | Schulte, Sabine | D | Alpen | DKW NZ 250 | 250 | 1939 |
| 174 | Eversmann, Rainer | D | Nortrup | DKW KS200 | 200 | 1939 |
| 175 | Snyders, Joachim | D | Itterbeck | DKW NZ500 | 500 | 1939 |
| 176 | Stinski, Bernd | D | Hechthausen | Zündapp KS 600 | 600 | 1939 |
| 177 | Rückl, Bernd | D | Münster | BMW R23 | 250 | 1939 |
| 178 | Zelkowicz, Jonas | D | Bubenreuth | Indian Scout | 750 | 1939 |
| 179 | Zorn, Christoph | D | Cremlingen | BMW R71 | 750 | 1939 |
| 180 | Schramm, Christian | D | Duisburg | Nimbus Spezial | 750 | 1939 |
| 181 | Bron, Thea | NL | Marum | DKW NZ350 | 350 | 1939 |
| 182 | Knudsen, Niels | DK | Aarhus C | Nimbus C | 750 | 1939 |
| 183 | Feldhaus, Heinz-Josef | D | Ahaus-Alstätte | Nimbus | 750 | 1939 |
| 184 | Helling, Sarah | D | Soest | Victoria KR25 | 250 | 1939 |
| 185 | Stammerjohann, Jens | D | Hohenfelde | DKW NZ | 350 | 1939 |
| 186 | Vedder, Desiree | CH | Zug | Benelli VLM | 500 | 1940 |
| 187 | Schulte, Marcus | D | Großenkneten | Zündapp KS600 | 600 | 1940 |
| 189 | Roths, Klaus | D | Stuttgart | Ural M72 | 750 | 1940 |


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

SABEL
Gesamtwirtschaft + Zeltbetriebe

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

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

41. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye 2023


# Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 28. Mai 2023, zum Mühlenhof-Freilichtmuseum nach Münster



Hauptuntersuchung fällig?
Dann am besten gleich zu DEKRA.

Kompetent, flexibel und unbürokratisch.

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

Öffnungszeiten
Mo–Fr: 8–17.30 Uhr, Sa: 9–12 Uhr

DEKRA Automobil GmbH
Gutenbergstraße 23
49479 Ibbenbüren
Telefon 05451.93639–0
www.dekra-in-ibbenbüren.de

DEKRA
Alles im grünen Bereich.

# Teilnehmer der Großen Ausfahrt

am Pfingstsonntag, 28. Mai 2023, zum Mühlenhof-Freilichtmuseum nach Münster

| St. | Name, Vorname | Nat | Wohnort | Marke | cm³ | Bauj |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 190 | Roths, Tom | D | Münster | IFA RI125 | 125 | 1959 |
| 191 | Zawadzki, Harald | D | Essen | Tornax K125 | 125 | 1941 |
| 192 | Kombrink, Steffen | D | Emsdetten | Zündapp KS600 WH | 600 | 1941 |
| 193 | Fiolka, Detlef | D | Sande | Harley-Davidson | 750 | 1943 |
| 194 | Steck, Daniel | D | Wedemark | Harley Davidson WL45 | 750 | 1943 |
| 195 | Helling, Patrick | D | Soest | M72 | 750 | 1944 |
| 196 | Mannesse, Willem | NL | Haarlem | Harley Davidson | 1200 | 1945 |
| 197 | Hoppe, Manfred | D | Ibbenbüren | Miele 98 | 98 | 1950 |
| 198 | Niemeyer, Jürgen | D | Mettingen | BMW R25 | 250 | 1950 |
| 200 | Busemann, Clemens | D | Werl | Triumph BDG 250 | 248 | 1951 |
| 201 | Koch, Friedhelm | D | Wickede / Ruhr | NSU 251OSL | 250 | 1951 |
| 204 | Pfannkuche, Marko | D | Trendelburg-Langent | BMW R25/3 | 250 | 1954 |
| 205 | Rückl, Felix | D | Münster | BMW R26 | 250 | 1958 |
| 206 | Köhnen, Nils | D | Alpen | Maico | 250 | 1960 |
| 207 | Naumann, Heiko | D | Köthen | Junak M10 | 350 | 1961 |
| 208 | Korthues, Rudolf | D | Rheine | BMW R50 SW | 490 | 1962 |
| 209 | Endner, Maike | D | Bubenreuth | NSU Quickly F23 | 0 | 1966 |
| 210 | Konietzka, Barbara | D | Maintal | Honda CB250 | 250 | 1970 |
| 211 | Beyer, Wolfgang | D | Fröndenberg | BMW R 60/6 | 600 | 1975 |
| 212 | Mittmann, Hubertus | D | Werl | Honda CB 500 | 500 | 1977 |
| 213 | Kohlen, Jürgen | D | Bergkamen | Yamaha XS400SE | 400 | 1982 |
| 214 | Rückl, Alexander | D | Münster | Honda CB 400N | 400 | 1984 |
| 215 | Döppner, Kay | D | Bohmte | Enfield India Bullet 350 | 350 | 1987 |
| 216 | Horn, Oliver | D | Duisburg | Wanderer | 750 | 1927 |
| 217 | Quenzel, Immo | D | Rheinberg | DKW Z500 | 500 | 1928 |
| 218 | König, Rüdiger | D | Ibbenbüren | Standard CT500 | 500 | 1930 |
| 219 | Lukasik, Uwe | D | Wernigerode | D-Rad R11 | 500 | 1931 |
| 220 | Quenzel, Vincent | D | Rheinberg | DKW SB 300 | 300 | 1934 |
| 221 | König, Bernhard | D | Ibbenbüren | Standard Rekord | 200 | 1937 |
| 222 | Lierhaus, Jürgen | D | Gelsenkirchen | Nimbus Sport | 750 | 1937 |
| 223 | Quenzel, Tristan | D | Rheinberg | DKW NZ500 | 500 | 1939 |
| 225 | Lukasik, Carmen Christin | D | Wernigerode | EMW R35 | 350 | 1954 |
| 226 | Buhmann, Felix | D | Beverungen | Triumph MF1 | 100 | 1937 |
| 227 | Hilbers, Gerard | NL | Velserbroek | Horex SB35 | 350 | 1940 |
| 228 | Hilbers, July | NL | Velserbroek | Horex Resident | 350 | 1958 |
| 229 | Gorres, Louis | D | Xanten | NSU OSL501 | 500 | 1939 |
| 300 | Nikot, Markus | D | Glashütten | Ariel V-Twin | 800 | 1921 |
| 301 | Hassels, Klaus | D | Greven | Terrot HT350 | 350 | 1925 |
| 302 | Rongen, Franz | D | Heinsberg | Ner-A-Car B | 290 | 1925 |
| 303 | Mextra, Helmut | D | Twist | Terrot LSC | 175 | 1925 |
| 304 | Eckel, Werner | D | Kalenborn | New Imperial | 300 | 1925 |
| 305 | Ernst, Christian | D | Rheine-Elte | Triumph P | 500 | 1926 |
| 306 | Tschirn, Peter | D | Wiesbaden | Indian Scout | 750 | 1928 |
| 307 | Görner, Axel | D | Bedburg | NSU 501T | 500 | 1928 |
| 308 | Ernst, Günter | D | Mehringen | AJS K8 | 500 | 1928 |
| 309 | Rohmann, Karsten | D | Ibbenbüren | Ravat | 350 | 1928 |
| 310 | Stehle, Albert | D | Castrop-Rauxel | BMW R60/2 ADAC-Strassenw | 600 | 1962 |
| 311 | Baumann, Gerhard | D | Twist | New Imperial | 350 | 1928 |
| 312 | Mälzer, Gerd | D | Hamfelde | BMW R63 | 750 | 1928 |
| 313 | Welzel, Thomas | D | Bad Honnef | Imperia | 500 | 1929 |
| 314 | Junk, Werner | D | Braunweiler | Ardie TM | 500 | 1929 |
| 315 | Butterbrodt, Werner | D | Garbsen 1 | Indian Big Chief | 1200 | 1929 |
| 316 | Kleine, Jochen | D | Bielefeld | UT | 500 | 1929 |
| 317 | Macke, Matthias | D | Oldenburg | Motoconfort R2 | 250 | 1929 |
| 318 | Hein, Oliver | D | Oberursel | DKW Luxus 200 | 200 | 1930 |
| 319 | Bekkenkamp, Erwin-Martin | NL | Assen | Cotton | 750 | 1930 |
| 320 | de Bruijne, Lex | NL | Heerhugowaard | BSA L31/6 | 350 | 1931 |
| 321 | Wijker, Cor | NL | Egmond aan Zee | Ariel Sloper B31 | 550 | 1931 |
| 322 | Hermes, Henrik | D | Essen | Ardie TM500 Jubiläumsmode | 500 | 1931 |
| 323 | Hermes, Rainer | D | Essen | Ardie Silberpfeil | 500 | 1931 |
| 324 | Hilberts, Stephan | D | Nettetal | DKW Block 300 | 300 | 1932 |
| 326 | Verduin, Carla | NL | Egmond aan Zee | Matchless | 500 | 1935 |


Rechtsanwälte· Fachanwälte· Notare

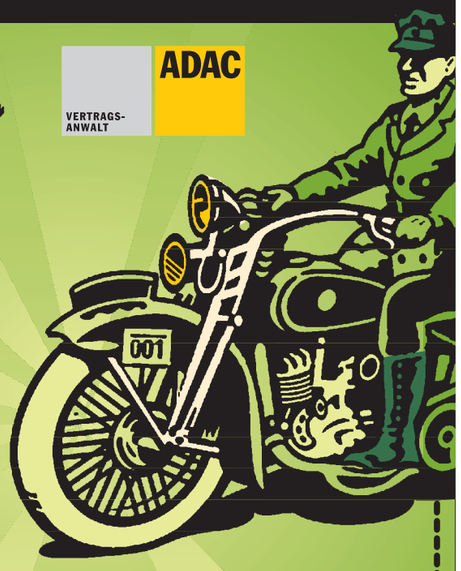
Kröger· Krusemeyer· Bruns· Koll

Seit über 100 Jahren

Kompetenz auf folgenden Gebieten:

- ✓ Fachanwalt für Arbeitsrecht
- ✓ Fachanwalt für Verkehrsrecht
- ✓ Fachanwalt für Miet- und Wohneigentumsrecht
- ✓ Fachanwalt für Versicherungsrecht
- ✓ Fachanwalt für Erb- & Familienrecht
- ✓ Notare

VERTRAGS-ANWALT ADAC



Münsterstr. 41· 49477 Ibbenbüren· Tel. 05451-96570· www.KroegerKrusemeyer.de

**Im Original-Lack** *präsentiert sich die Wanderer AS11 von Ulrich Ridder aus Wesel. 1938 waren sowohl Sachs-Motoren mit 98 ccm Hubraum sehr verbreitet, als auch Lackierungen in grün. Der 66-Jährige vom Niederrhein kaufte das Motorrad vor gut zwei Jahren von einem älteren Herren, der seine Motorradsammlung auflöste. Ein Jahr schraubte Ulrich Ridder an dem Fahrzeug, revidierte den Fichtel-Sachs-Motor und auch die Kupplung und konnte so das Vehikel wieder auf die Straße bringen. 1938 hat die Wanderer 327 Reichsmark gekostet. Den heutigen Wert schätzt Ulrich Ridder – der erstmals in Ibbenbüren am Start ist – auf 3200 Euro. Foto: privat*

## app +++ Kurz und knapp +++ Kur

### Dank an das Motorradmuseum

Seit vielen Jahren ist das Motorradmuseum Ibbenbüren die letzte Zwischenstation bei der Ausfahrt am Pfingstsonntag. Museumsleiter und Besitzer Reinhard Stockmann stellt uns dabei ein großes Kontingent an Gutscheinen für den freien Eintritt ins Museum kostenlos zur Verfügung. Dafür an dieser Stelle mal ein herzliches Dankeschön.

### Campingkarten nicht per Post senden

Es kommt immer mal wieder vor: Beim Aufräumen des Wohnmobils oder Caravans nach der Veteranenrallye finden Teilnehmer die AMC-Campingkarte, die eigentlich am Montagmorgen im Festzelt abgeben werden sollte. Es ist zwar nett gemeint, aber bei den heutigen Portokosten viel zu teuer – also die Karte nicht für 85 Ct. (aus dem Ausland viel teurer) an den AMC zurücksenden, sondern einfach zur nächsten Veteranenrallye mitbringen. Sind alle Felder für Jahrgangs-Wertmarken schon voll, ab in den Müll damit.

### Fotos in hoher Auflösung

Dieses Magazin lebt von den schönen Geschichten unserer Teilnehmer. Kaum einer kennt Euer Motorrad so gut wie Ihr selbst. Lasst uns an Euren Geschichten, an seiner Historie und den Restaurierungsarbeiten teilhaben. Dazu ein paar nette Fotos senden an amc@gm-press.de. Die Fotos bitte in hoher Auflösung (Dateigröße mind. 1 MB), sonst können wir sie nicht in der nötigen Qualität drucken.

| St. | Name, Vorname | Nat | Wohnort | Marke | cm³ | Bauj |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 328 | Düffel, Norbert | D | Münster | Nimbus II Luksus | 750 | 1935 |
| 329 | Bacher, Josef | D | Schauenburg | NSU 501OSL | 500 | 1935 |
| 330 | Jäger, Kay | D | Münster | DKW SB200 | 200 | 1935 |
| 331 | Lotz, Ulrich | D | Borken | NSU 351OSL | 350 | 1936 |
| 332 | Straver, Anton | NL | Giessen (NBr) | DKW SB500 | 500 | 1936 |
| 333 | Rathke, Roland | D | Dortmund | BMW R12 | 750 | 1937 |
| 334 | Bleckmann, Gabi | D | Hünxe | BMW | 750 | 1937 |
| 335 | Nakott, Ralf | D | Borken | BMW | 350 | 1937 |
| 336 | Petersen, Christian B. | DK | Gram | Nimbus Model ZAC | 750 | 1937 |
| 337 | Christian, Holger | D | Husum | Nimbus Sport Gespann | 750 | 1937 |
| 338 | Tankens, Mathieu | NL | Vlijmen | DKW SB500 | 500 | 1937 |
| 339 | Rongen, Franz | D | Heinsberg | BSA M20 | 500 | 1938 |
| 340 | Carlsen, Peter Torben | DK | Kolding | Nimbus | 750 | 1938 |
| 341 | Kunz, Matthias | D | Kirchberg | Ardie RBK505 | 500 | 1938 |
| 342 | König, Christoph | D | Lüneburg | Ariel | 350 | 1938 |
| 343 | Baars, Alexandra | NL | Velsen Noord | Norton 16H | 500 | 1939 |
| 344 | Peitzmeier, Heinz-Wilhelm | D | Bünde-Dünne | BMW R71 | 750 | 1939 |
| 345 | Schol, Rob | NL | Egmond aan Zee | Ariel | 1000 | 1939 |
| 346 | Mildenberger, Thomas | D | Köln | NSU 601OSL | 560 | 1939 |
| 347 | Lange, Hans-J. | D | Rheine Mesum | Zündapp DBK 250 | 250 | 1939 |
| 348 | Christian, Birgit | D | Husum | Triumph B125 | 125 | 1939 |
| 350 | Gast, Willem | NL | Amsterdam | Harley Davidson UL | 1200 | 1945 |
| 351 | Seinecke, Joachim | D | Lienen | DKW SB200 | 200 | 1934 |
| 352 | Keizer, Jans | NL | Koekange | AJS | 500 | 1931 |
| 353 | Matzen, Sven-Peter | D | Kirchlengern | BMW R61 | 600 | 1939 |
| 354 | Buhmann, Ulrich | D | Beverungen | Triumph (GB) | 500 | 1907 |
| 355 | Buchmann, Lukas | D | Kirchberg | DKW Sport 500 | 500 | 1931 |
| 356 | Denzer, Dieter | D | Bernkastel-Kues | FN M70 | 350 | 1928 |

**Gespann** *mit royaler Vergangenheit: Die EML HW1 von Burkhard Petzold aus Leer von 1984 gehörte früher zur Flotte der Amsterdamer Polizei. Die Maschine wurde in der Eskorte der niederländischen Königin eingesetzt. Sie hat 800 ccm Hubraum und eine Leistung von 50 PS. Damit ist eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 130 km/h möglich. EML ist ein niederländischer Fahrzeughersteller aus Neede in der Provinz Gelderland, der Motorradgespanne und Trikes baut. Gegründet wurde EML 1972 von Hennie Winkelhuis, der zunächst Sidecarcross-Fahrzeuge herstellte. Der Name EML steht für „Eigen MakeLij", was frei übersetzt nichts anderes als „Eigene Herstellung" bedeutet. 1979 konnte EML die Europameisterschaft im Sidecarcross für sich entscheiden. Zehn Hersteller-Weltmeistertitel im Sidecarcross von 1982 bis 1997 sprechen für sich. 1977 baute EML den ersten Beiwagen für den Straßenverkehr. Ab 1983 verkaufte man komplette Gespanne.*

# Eine von insgesamt 73

## Christian Hoffmann fährt eine Hercules S35/4 Geländesport

***Es gibt Veteranenfreunde, für die ist Pfingsten ohne Ibbenbüren unvorstellbar – auch wenn sie 2020/2021 diese leidvolle Erfahrung machen mussten. 2022 waren 65 Fahrerinnen und Fahrer mindestens 20 Mal in Ibbenbüren am Start. Andere wiederum machen – meist aus familiären oder beruflichen Gründen – nach einigen Teilnahmen eine längere Pause und sind nach vielen Jahren wieder in den Nennlisten. Zur zweiten Gruppe gehört Christian Hoffmann aus Bielefeld. 2007 und 2008 fuhr er mit einer Victoria KR35 SS Pionier und erst 2022 und auch in diesem Jahr meldete er sich erneut an: Mit einer sehr seltenen Hercules S35/4 Geländesport, Baujahr 1935. Oldtimer-Experte Thomas Welzel, der selbst schon zum 24. Mal in Ibbenbüren fährt, hat sich für die VFV-Info, Fachzeitschrift des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes, und für uns die Hercules und ihre Geschichte näher angesehen.***

Christian Hoffmann aus Bielefeld ist Schrauber durch und durch. Beruflich sind es die ganz alten Autos von den Anfängen bis in die dreißiger Jahre, privat befasst er sich mit Motorrädern – diese dürfen gern etwas sportlich angehaucht sein. Fast zwanzig Jahre ist es her, dass er eine Victoria KR 35 SS Pionier ergattern konnte und komplett restauriert hat. „Genau genommen habe ich zwei Maschinen restauriert – das war auch gut so, denn meine Basis war so schlecht, dass es sehr hilfreich war, Muster für die Fertigung von Ersatzteilen zu haben“ erinnert sich Christian Hoffmann.

*Im verchromten Tank mit großem Hercules-Logo spiegelt sich Christian Hoffmann.* *Fotos: privat*

Danach ging es an eine Triumph 200SKV aus 1932: Eine seltene Maschine, denn die Weltwirtschaftskrise war in vollem Gange und es wurden nur wenige Motorräder verkauft, selbst in der unteren Mittelklasse.

Als drittes Motorrad aus Nürnberger Produktion interessierte ihn eine Hercules S35/4, die im Münsterland in einem Keller vor sich hinschlummern sollte. Diese Information kursierte bereits seit vielleicht 20 Jahren in der Szene – aber so richtig gesehen hat das Ding scheinbar niemand. Über Umwege bekam er Kontakt zum Besitzer und die Sicherheit, dass es die Maschine wirklich gibt! Nach einigen Telefonaten hatte der Eigentümer offenbar die Ernsthaftigkeit von Hoffmanns Interesse erkannt. Man einigte sich am Telefon darauf, dass er demnächst die Maschine abholen könne. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der Bielefelder nur eine vage Vorstellung von dem, was ihn erwartet – gesehen hatte er noch nichts.

Im Münsterland erwartete ihn ein Kellerraum voller Teile – das Motorrad war seit ca. 1978 komplett zerlegt – zu erkennen an den Zeitungen, in denen die Einzelteile eingeschlagen waren. Vorteilhaft für den Transport aus dem Keller, aber dies machte es natürlich schwierig zu beurteilen, ob alle Teile vorhanden sind. Bei einer solchen Rarität sind Fehlteile eine große Herausforderung für den Restaurator und oft auch den Geldbeutel.

Die letzten beiden Vorbesitzer hatten bereits umfangreich zu dem Motorrad recherchiert – alle Unterlagen waren in Papierform vorhanden. Die Firma Hercules teilte in einem Anschreiben mit, dass Unterlagen zu den Vorkriegsprodukten in den Kriegswirren verloren gegangen waren. Karl Reese gab Unterlagen aus dem VFV-Archiv und den damals noch üblichen VFV-Veteranenpass heraus.

Die Geschichte dieses Motorrades lässt sich durch die vorhandenen Papiere gut nachvollziehen. Verkauft wurde die Maschine vom Händler R. Baumann in München. Produziert wurde das Motorrad 1935, aber erst am 22.3.1937 vom Verwaltungssekretär Felix Goebel mit dem Kennzeichen IIA70217 angemeldet. Erstaunlich, dass die Maschine nach Kriegsausbruch nicht von der Wehrmacht eingezogen wurde. Christian Hoffmann vermutet, dass entweder die Seltenheit des Fahrzeuges mit dem einhergehenden Mangel an Ersatzteilen die Ursache dafür war, oder der Erstbesitzer durfte aufgrund seiner Position bei der Stadt München mit dem sogenannten „roten Winkel“ auf dem Kennzeichen das Motorrad auch während der Kriegsjahre weiter fahren. Anlässlich des Umzuges von Felix Goebel erhielt die Hercules am 30. Januar 1947 das neue Kennzeichen BY-132188 der amerikanischen Besatzungszone Bayern.

Am 18. April 1951 verkaufte der Erstbesitzer die Maschine an Oskar Kreuzer – einem Nachbarn des Motorrad-Geschäftes Baumann in der Thalkirchner Straße 7. B-47-873 ist nun das Kennzeichen. Die Maschine wurde bis zum 17. Januar 1956 gefahren, bis ein leichter Sturz zur Abmeldung der Hercules führte. Der eingedellte Lampenring ist bis heute Zeuge der Begebenheit. Die seltene Sportmaschine sollte das Schicksal vieler Motorräder in der Zeit teilen – es landete auf dem Schrottplatz.

Vor dem endgültigen „Aus“ rettete Joachim R. Stephan die Hercules. Er arbeitete in der Werbeabteilung bei BMW in München und schrieb auch Beiträge für „Das Motorrad“. Stephan meldete die Maschine nicht an, sondern fuhr nur gelegentlich bei den damals aufkommenden Oldtimer-Veranstaltungen mit. Dabei entstand wohl ein Foto der Maschine, welches es in den siebziger Jahren bis zu einem Oldtimerfreund ins Münsterland geschafft hat.

Die Älteren unter uns erinnern sich: Es gab weder Internet noch Oldtimer-Fachzeitschriften, lediglich „Das Motorrad“ bot dann und wann einen Blick in den Rückspiegel der ▶

*Manchmal ist es besser, sich nicht auf die Federung der Hercules zu verlassen.* *Foto: Franz Schulte*

NÜRNBERGER HERCULES WERKE A.G. NÜRNBERG-W

PREISLISTE 17

für HERCULES-Motorräder

MIT RATENBEDINGUNGEN

| Modell | Barpreis | | Ratenverkaufspreise | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | bei 6 Monatsraten | bei 9 Monatsraten | bei 12 Monatsraten |
| Hercules 100 ccm. Zweitakt mit elektr. Licht und Hupe | RM 375.- | Verkaufspreis | RM 389.— | RM 392.— | RM 404.— |
| | | Bar-Anzahlung | RM 125.— | RM 130.— | RM 135.— |
| | | Rest | RM 264.— | RM 262.— | RM 269.— |
| | | Ratenwechsel à | RM 6 x 44.— | RM 9 x 29.— | RM 12 x 22.50 |
| Hercules 120 ccm. Zweitakt mit elektr. Licht und Hupe | RM 395.- | Verkaufspreis | RM 409.— | RM 413.— | RM 424.— |
| | | Bar-Anzahlung | RM 135.— | RM 140.— | RM 145.— |
| | | Rest | RM 274.— | RM 273.— | RM 279.— |
| | | Ratenwechsel à | RM 6 x 46.— | RM 9 x 30.— | RM 12 x 23.25 |
| Hercules 200 ccm. V-30 Schwungscheibenmagnet, 6 V/30 Watt, elektr. Horn | RM 575.- | Verkaufspreis | RM 596.— | RM 606.— | RM 616.— |
| | | Bar-Anzahlung | RM 190.— | RM 200.— | RM 190.— |
| | | Rest | RM 406.— | RM 406.— | RM 426.— |
| | | Ratenwechsel à | RM 6 x 67.66 | RM 9 x 45.11 | RM 12 x 35.50 |
| Hercules 200 ccm. V-30 Tachometer, Bereichung 0 bis 80 km/h, Schwungscheibenmagnet, 6 V/30 Watt, elektr. Horn | RM 625.- | Verkaufspreis | RM 650.— | RM 660.— | RM 671.— |
| | | Bar-Anzahlung | RM 215.— | RM 220.— | RM 220.— |
| | | Rest | RM 435.— | RM 440.— | RM 451.— |
| | | Ratenwechsel à | RM 6 x 72.50 | RM 9 x 48.88 | RM 12 x 37.60 |
| Hercules 200 ccm. S-204 Sport-Modell mit obengest. Viertakt-Motor, Viergang-Getriebe, Horn, Tachometer | RM 790.- | Verkaufspreis | RM 815.— | RM 825.— | RM 842.— |
| | | Bar-Anzahlung | RM 300.— | RM 300.— | RM 300.— |
| | | Rest | RM 515.— | RM 525.— | RM 542.— |
| | | Ratenwechsel à | RM 6 x 85.83 | RM 9 x 58.33 | RM 12 x 45.15 |

Aufpreise:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kraftfahrzeugbrief | RM 1.50 | Stoßstange | RM 15.— |
| Aufpreis für Hercules-Ausführung für Motorrad | „ 30.— | Stoßstangen (vorn/hinten) | „ 5.— |
| Sattelzugmaschinenausführung (1. Rohrrahmenausführung) | „ 30.— | Fußrasten mit Gummiringen (Aufpreis) | „ 16.— |
| Tachometer bis 100 km/h | „ 30.— | Fußrasten/Fußraste mit Rohrgriff | „ 15.— |

Der Gegenwert für Extra-Ausstattungen wird bei Bar-Anzahlung hinzugerechnet. Lieferung erfolgt franko Empfangsstation. Versandart wird erbeten. In Übrigen gelten für alle unsere Verkäufe die ermächtigten allgemeinen Verkaufs- und Lieferungsbedingungen sowie die Garantiebestimmungen. **Änderungen der Konstruktion, Ausstattung und Preise vorbehalten.**

NÜRNBERGER HERCULES-WERKE Aktiengesellschaft

*Immer wieder interessant: Alte Preislisten mit aufpreispflichtigem Zubehör, ohne das Motorräder heute gar nicht verkauft werden dürften.*

# Tausch: „Zerlegte R5 gegen fahrbereite Hercules“

## Westfälische Hartnäckigkeit zahlte sich irgendwann aus

▶ Motorradproduktion. Es dauerte rund zwei Jahre, bis der sprichwörtliche westfälische Dickkopf den bayrischen Hercules-Fahrer erreichte. Dieser hatte bereits in Ausgabe 4/1976 den Appetit auf die Hercules weiter angeheizt – „Das Motorrad“ brachte ein zweiseitiges Farbfoto der Maschine.

Der Abschluss des Deals wurde per Artikel in „Das Motorrad“, Ausgabe 12/1976, in einem Beitrag über die Restaurierung einer BMW R 5 im Untertitel verkündet: „Wer dem jungen Mann in Westfalen meine 348-er Hercules mit Bark-Motor ins Ohr geflüstert hatte, ist heute nicht mehr festzustellen. Jedenfalls rief er fast ein Jahr lang zunächst jeden Monat, dann wöchentlich einmal an und erhöhte sein Angebot.“ Es kam zum Tausch „zerlegte R5 gegen fahrbereite Hercules“.

Nachdem die Hercules bei Christian Hoffmann in der Garage war, erfolgte zunächst einmal die Bestandsaufnahme. Einige Teile waren sogar doppelt vorhanden. Dazu gehörte ein zweiter Bark-Motor mit Getriebe – und ein neuer Lampenring. Die Aussage des Verkäufers, dass die Maschine komplett sei, bestätigte sich. „Selbst die kleinen Lagernadeln der Kipphebel und die Schmiernippel flogen in den Kisten rum – aber es waren alle da“ freut sich der Restaurator. „Lediglich die Felgen fehlten, das war mir aber bereits beim Einladen der Teile aufgefallen“.

Die Blechteile waren zwar neu lackiert – die meisten davon jedoch schlecht. Deswegen begann der Neuaufbau bei der ordentlich lackierten Gabel, während der Rahmen bei Lackierer weilte und die Naben mit den Speichen bei einem Räder-Fachbetrieb in Stuttgart dem Neuaufbau harrten. „Das mit den Rädern musste ich einem Fachbetrieb überlassen, da ich das Schema der schwarz-verzinkten Speichen nicht kannte. Weil die Sachs-Naben so selten sind, bin ich morgens um 3 Uhr ins Auto gestiegen und nach Stuttgart gefahren – ich wollte unter allen Umständen vermeiden, dass die Dinger beim Versand wegkommen“ erinnert sich der heute 62-Jährige. Letztendlich wurden die Räder zufriedenstellend gebaut, es dauerte halt deutlich länger als erwartet.

Motor und Getriebeteile zeigten sich in einem hervorragenden Zustand – was kein Wunder bei glaubhaften nur 19.000 km auf dem Wegstreckenzähler war. Hier waren lediglich Reinigung und Prüfen der Teile nötig. Überhaupt wurde die Hercules aus den feinsten Zutaten, die der deutsche Motorradmarkt zu bieten hatte, zusammengebaut: Die ‚schwere Tigergabel‘ war genauso anzutreffen wie die Elektrik von Bosch und ein schwarz lackierter Sportlenker von Magura. Apropos Sportlenker: Aktuell ist ein einfacher Lenker montiert, ein dem Original entsprechendes Teil ist derzeit noch in Arbeit. Die Armaturen sind bereits nach originalen Vorlagen hergestellt, der Rest soll bis Pfingsten fertig sein. Beim seltenen Veigel-Walzen-Tachometer war lediglich ein großer Service, bestehend aus reinigen und fetten, nötig und auch empfohlen, denn das teure Instrument sollte nicht aufgrund von Vernachlässigung Schaden nehmen.

Original hat der Bark-Motor einen Grauguss-Kopf, der für 16 PS Leistung gut ist. „Bei den Teilen war ein Alu-Kopf dabei, der offensichtlich von einer UT stammt. Dieser bringt 2 PS mehr Leistung und daher habe ich den an meine Maschine montiert“ ist Christian Hoffmann offen für Tuning-Maßnahmen. „Der Kopf war unbestückt. Ventile, Federn und die dazu passenden Teller und Keile stammen aus dem Moto Guzzi-Teileregal.“

*Reklame auf dem Typenschild: „Zur richtigen Schmierung des Motorrades verwende man AEROSHELL“.*

Ein Abenteuer war die Wiederherstellung des Auspufftopfes. Der Vorbesitzer hatte bereits Formen der Töpfe machen lassen. Diese wurden bei MBB in Bremen in die Presse gelegt. Immerhin, doch musste Christian Hoffmann die Halbschalen der Dämpfer aus riesigen Blechtafeln ausschneiden, Einsätze konstruieren und einsetzen, passend zueinander ausrichten und verschweißen. Das Ergebnis kann sich auf jeden Fall sehen (und hören) lassen! Die Halbschalen der Radlager wurden bei einem Fachbetrieb neu angefertigt – gute Kontakte sind bei der Oldtimer-Restaurierung sehr hilfreich.

Nachdem das Motorrad binnen eines Jahres komplett neu aufgebaut war, ging die Vollabnahme aufgrund der vollständigen Unterlagen problemlos über die Bühne. Die erste große Ausfahrt stand bei der Ibbenbürener Pfingst-Rallye 2022 auf dem Programm: „Da wusste ich ja einen Besenwagen hinter mir, der mich im Notfall wieder ins Fahrerlager gebracht hätte“ schmunzelt der Ostwestfale. Stimmt! An diesem Service hat sich in Ibbenbüren seit ▶

*2022 war Christian Hoffmann erstmals mit der Hercules in Ibbenbüren – wie erwartet ganz ohne Probleme.* *Foto: Franz Schulte*

***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

*Der Leichtmetall-Zylinderkopf war ursprünglich an einer UT mit Bark-Motor montiert und verspricht eine Mehrleistung von 2 PS.* *Fotos: privat*

*Allerfeinste Komponenten in den 1930-er Jahren: Tigergabel der KLM aus Köln, Bosch-Scheinwerfer und der heute gesuchte Walzentacho von Andreas Veigel aus Cannstatt.*

▶ 2008 natürlich nichts geändert. Selbstredend verlief die erste große Tour problemlos, es war halt ein Profi am Werk. „Mittlerweile bin ich auch beim Startvorgang mit dem Motorrad ‚auf Du', meistens kommt der Bark-Motor auf den ersten Kick."

Von der Hercules S35/4 mit der Viergang-Fußschaltung sind lediglich 73 Exemplare produziert und für 1067,50 Reichsmark verkauft worden. Zum Vergleich: die Victoria KR 35 Pionier kostete seinerzeit 950 Reichsmark. Daneben gab es noch eine Variante mit Dreigang-Handschaltung, die aber für Geländefahrten nicht sonderlich gut geeignet ist: Zum einen ist die Fußschaltung hilfreich, zum anderen haben fußgeschaltete Maschinen Primär- und Sekundärantrieb auf der linken Seite. Dieses Konzept ist belastbarer als die Handschaltungs-Ausführung. Dort läuft der Primärantrieb links- und der Sekundärantrieb rechtsseitig. Überlebt haben von den verschiedenen Ausführungen nur sehr wenige Fahrzeuge. Bekannt sind Christian Hoffmann rund eine Hand voll. ◀

DAS OFENZENTRUM

- Ihr Experte für Öfen & Kamine
- Über 100 Ausstellungsöfen
- Top in Preis und Leistung
- Tulikivi Innovationszentrum

**Emissionsarme und effiziente Öfen und Kamine erhalten Sie bei uns!**

**Ausgewählte Ausstellungs- und Lageröfen sofort verfügbar!**

**Öffnungszeiten**
Montag bis Freitag 10-18 Uhr
Samstag 10-15 Uhr
Oder nach Terminvereinbarung.

**direkt an der A30**

Am Schürholz 2
49078 Osnabrück
Telefon 0541 60057310
**www.das-ofenzentrum.de**

41. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye 2023

# Museum trifft Museum

## Veteranenrallye ist zum zweiten Mal auf dem Mühlenhof in Münster zu Gast

Die Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye ist unwidersprochen das größte rollende Motorradmuseum seiner Art in Europa. In diesem Jahr trifft sie auf ein wunderschönes, stationäres Museum: Mit dem Freilichtmuseum Mühlenhof kann der Automobilclub Ibbenbüren eine Location ansteuern, die ganz wunderbar zu den alten Schätzchen passt. Vor 23 Jahren war die Veteranenrallye hier schon einmal zu Gast.

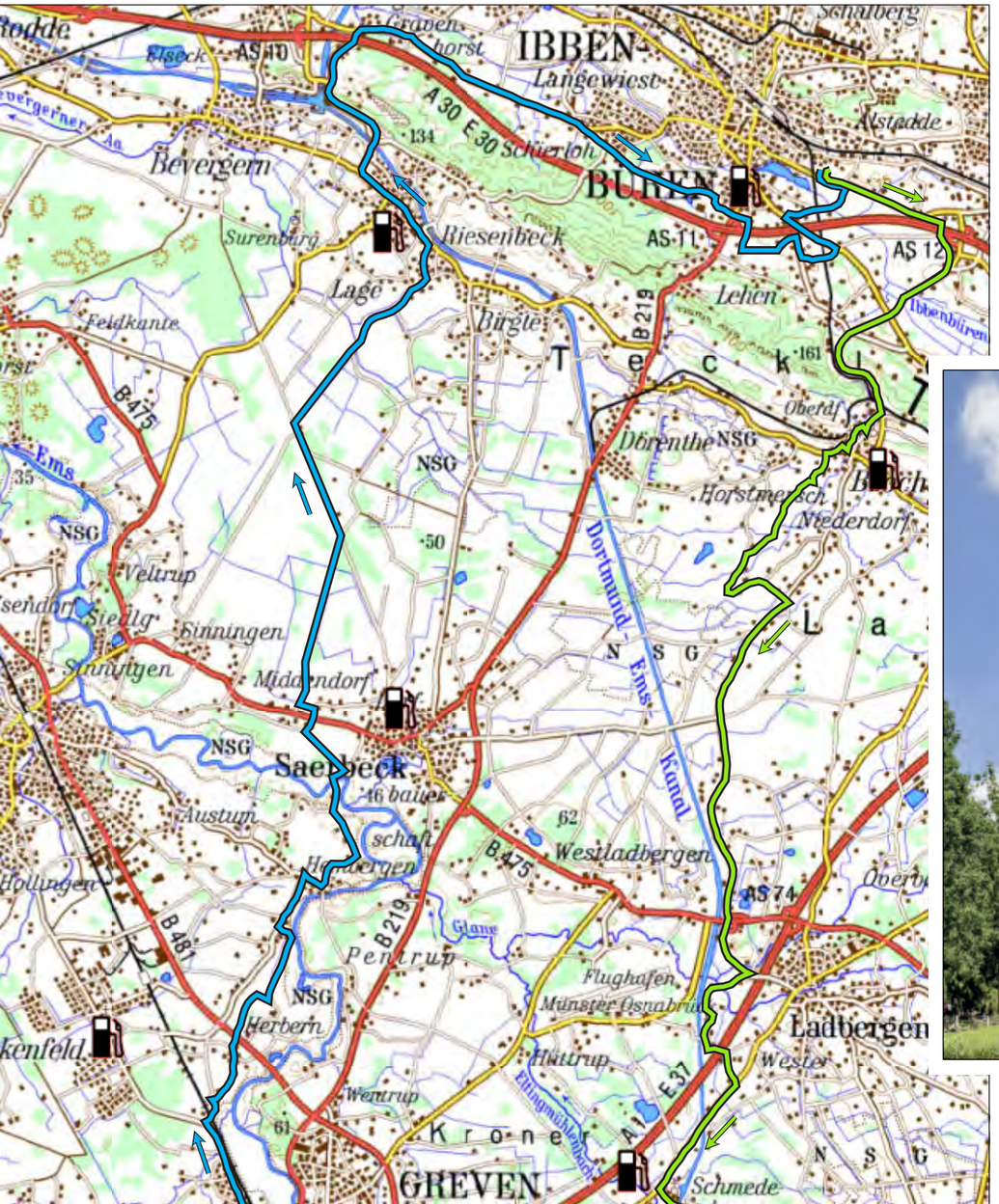
Der Mühlenhof, wie er von den Münsteranern kurz genannt wird, ist ein Ensemble von rund 30 größeren und kleineren Gebäuden ganz in der Nähe des ab den 1930-er Jahren künstlich angelegten Aasees. Zentral erhebt sich die Bockwindmühle, die in diesem Jahr den 275. Geburtstag feiert und auch Namensgeberin für das Freilichtmuseum war. Die Bockwindmühle von 1748 gehörte zum Hof Raming-Freesen in Oberlangen bei Lathen im Emsland. Unter optimalen Bedingungen konnten täglich mit dem heute noch vorhandenen Mahlwerk 2 bis 2,5 Tonnen Mehl gemahlen werden. Der frühere Verkehrsdirektor Münsters und Autor Theo Breider kaufte 1959 die Bockwindmühle, organisierte den Wiederaufbau und legte damit den Grundstein für die Gründung des fünf Hektar großen Mühlenhof-Freilichtmuseums im Stadtteil Sentrup.

Mit der Zeit gesellten sich immer mehr Gebäude aus den vergangenen 400 Jahren dazu. Ihre Inneneinrichtungen geben mit liebevoll zusammengetragenen Exponaten einen interessanten Einblick in das Leben und die Arbeit der Menschen, die hier früher zu Hause waren. Dominant neben der Bockwindmühle ist sicher der Gräftenhof des Bauern Schulte Osterhoff. Er war 1720 erbaut worden – gar nicht weit weg in der 7 Kilometer entfernten Bauerschaft Schonebeck bei Münster-Nienberge. Er beherbergt auch den größten Raum des gesamten Mühlenhofes. In ihm finden regelmäßig größere Veranstaltungen statt und auch für Versammlungen wird er gerne genutzt. Übers Jahr hat der Mühlenhof rund 200 Veranstaltungen von Lesungen über Workshops und Handwerksvorführungen bis hin zum „Tanz in den Mai“ und einem bulgarischen Volksfest

Der Bockwindmühle folgten nach 1961 Haupt- und Nebengebäude von Bauernhöfen wie eine Bauernhofkapelle, eine Landschule von 1823, ein Dorfladen mit Dorfkrug, ein Bienenhaus, ein Weberskotten, eine Dorfschmiede und weitere alte Werkstätten. Ältestes Bauwerk auf dem Gelände ist das Mühlenhaus aus dem Jahre 1619, das wie die Bockwindmühle aus Lathen stammt, aber damals mit ihr keine funktionale Einheit bildete. Die Menschen lebten im reetgedeckten Zweiständerhaus mit den Tieren nicht nur unter einem Dach, sondern auch im selben Raum. Das Haus hatte damals keinen Schornstein und hat ihn bis heute nicht. Der Rauch zieht von der offenen Feuerstelle noch heute durch das Gebäude nach draußen. Über dem „Herdschlitten“ ist der „Westfälische Himmel“: Unter der rauchgeschwärzten Decke hängen Schinken, Speck und Würste, die wie früher mit Holz geräuchert werden.

Die Motorrad-Veteranen werden auf dem gesamten Gelände des Mühlenhofes geparkt werden und können von den Besuchern aus nächster Nähe bestaunt werden, während sich ihre Fahrerinnen und Fahrer zum Mittagessen begeben. Vorher und nachher erklären sie Interessierten sicher gerne die Besonderheiten ihrer alten Schätzchen.

Die Mittagsrast am Samstag ist bereits zum dritten Mal auf dem Kirchplatz der Christuskirche Ibbenbüren und der angrenzenden Fußgängerzone. Hierfür bedankt wir unser bei der evangelischen Kirchengemeinde und bei der Stadt Ibbenbüren. Am Rande des Kirchplatzes sind zwei Lokale, die wir den Lesern dieses Magazins empfehlen möchten, da sie die Rallye mit einem Inserat unterstützen: Das „Cafe Extrablatt“ und die „Kneipe am Kirchplatz“. Im Cafe Extrablatt können Fahrer, die das Verpflegungspaket gebucht haben, den Gutschein für eine Tasse Kaffee einlösen. ◀



*Die Bockwindmühle – die dem Freilichtmuseum seinen Namen gab – wird in diesem Jahr 275 Jahre alt. Foto: Mühlenhof*

**Nach Münster** *führt diesmal die große Ausfahrt der Veteranenrallye am Pfingstsonntag. Am Freilichtmuseum Mühlenhof wird das erste Motorrad um etwa 11:40 Uhr zu einer 75-minütigen Pause erwartet. Zuvor fahren die Oldtimer durch Brochterbeck (ab 10:15 Uhr), dann durch Schmedehausen (10:44 Uhr) und Sprakel (10:59 Uhr). Der Re-Start am Mühlenhof ist ab 12:55 Uhr geplant. Über Nienberge (13:15 Uhr), Greven (13:42 Uhr), nahe Saerbeck (14:02 Uhr) und Riesenbeck (14:23 Uhr) geht es dann traditionell zum Motorradmuseum Ibbenbüren, wo die ersten Fahrzeuge ab etwa 14:44 Uhr eintreffen werden. Nach einer halbstündigen Pause fahren die Teilnehmer ab 15:14 Uhr zurück ins Stadion Ost. 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. Karte: Geobasis NRW*

Ob HU oder Begutachtung zum H-Kennzeichen:

Beim KÜS-Service für klassische Fahrzeuge ist Ihr Schmuckstück in besten Händen.

KÜS

KÜS | KÜS TECHNIK GMBH | KÜS AUTOMOTIVE GMBH | KÜS AKADEMIE GMBH | KÜS DATA GMBH | KÜS SERVICE GMBH

KÜS-Bundesgeschäftsstelle · Tel. +49 (0) 6872 9016-0

kues.de



# Hans Schmidt verabschiedet – leider ein Abschied für immer

## Fast 15 Jahre lang Gesamtleiter der Ibbenbürener Veteranenrallye

Mit stehenden Ovationen war Hans Schmidt bei der Siegerehrung der 40. Ibbenbürener Veteranenrallye Anfang Juni 2022 verabschiedet worden. Niemand ahnte damals, dass es ein Abschied für immer sein würde. Hans Schmidt erlag Anfang Mai nur wenige Tage vor seinem 77. Geburtstag einem Krebsleiden, von dem er erst einige Wochen zuvor erfahren hatte.

2008 hatte er von Rolf Lehmann die Gesamtleitung dieser in ihrer Art größten Motorrad-Oldtimer-Veranstaltung Europas übernommen. Er entwickelte die Veteranenrallye mit seinem Stab kontinuierlich weiter. 2016 wurde das Ibbenbürener Oldtimer-Treffen als Teil des „World Motoring Heritage Year 2016“ der FIVA unter dem Patronat der UNESCO „geadelt“.

Rund zehn Jahre lang war Hans Schmidt zudem WP-Leiter bei der zur Rallye-Weltmeisterschaft zählenden ADAC Rallye Deutschland an verantwortungsvoller Position eingesetzt. Seit 2006 zählte er jedes Jahr zum Helferstamm der renommierten ADAC Trentino Classic, die später zur ADAC Euro Classic wurde. Auch war er einige Male Fahrtleiter der ADAC Moto Classic. Als Internationaler Sportkommissar sorgte Hans Schmidt lange Jahre für die Einhaltung der Regeln bei unterschiedlichsten Motorsportveranstaltungen bis hin zum ADAC-GT-Masters und zur DTM.

Für seine Verdienste rund um die Organisation von Motorsportveranstaltungen verlieh der damalige ADAC-Sportpräsident Hermann Tomczyk 2016 Hans Schmidt die Ewald-Kroth-Medaille in Gold mit Kranz. Zuvor hatte beim AMC nur Rolf Lehmann diese höchste Stufe der Auszeichnung erreicht.

Nachfolger von Hans Schmidt als Gesamtleiter der Ibbenbürener Veteranenrallye ist Gregor Mausolf, der bislang innerhalb der Organisationsleitung unter anderem für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Finanzen zuständig war. Ihn unterstützen in der Organisationsleitung Reinhard Bögel, Stefan Clever, Katharina Flacke, Matthias Rütten, Iris Ulrich und Timo Wahlmeier.

Zum Abschied und zur Erinnerung an viele spannende Jahre rund um die Veteranenrallye schenkte der AMC Hans Schmidt ein überdimensionales Kfz-Kennzeichen mit der Buchstaben-Zahlenkombination „MVT HS 1H“. MVT ist die interne Abkürzung für MotorradVeteranenTreffen und wurde von ihm bei unzähligen Dateinamen und in E-Mails verwendet. HS steht für Hans Schmidt, der jahrelang die Nr. 1 der Veteranenrallye war und mit 76 Jahren zurecht ein H-Kennzeichen als Dank für sein unermüdliches Engagement überreicht bekam.

Der Autmobilclub Ibbenbüren wird Hans Schmidt nicht vergessen. **R.i.P.** ◀

*Sichtlich bewegt verabschiedete sich Hans Schmidt Pfingsten 2022 als Gesamtleiter des Veteranen-Treffens.* *Foto: Matthias Mausolf*

BRÜGGE
Hotel Restaurant

*Unterwegs und doch zu Haus*

Münsterstr. 201 · 49479 Ibbenbüren
Tel.: 0 54 51 - 9 40 50 · Fax 0 54 51 - 94 05 32
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

# Sesselrad mit einer eigenen Briefmarke

## Jens Weißleder fährt eine DKW Lomos im Stadion Ost

Wer kann das schon von seinem Oldtimer sagen: Mein Motorrad hat es sogar auf eine Briefmarke geschafft. Jens Weißleder kann: Das DKW Lomos Sesselrad zierte als eines von fünf Motiven eine Briefmarkenserie mit historischen Motorrädern. Es ist das erste Mal seit 1992, dass bei der Ibbenbürener Veteranenrallye ein solches Sesselrad am Start ist. Jens Weißleder aus Crimmitschau in Sachsen wird mit diesem Zweirad-Exoten den Gleichmäßigkeitslauf am Samstag im Stadion Ost bestreiten.

Das Lomos Sesselrad wurde 1922 bei den Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen bzw. der Marke DKW gebaut und war ein ganz früher Vorgänger der heutigen Motorroller. Doch die Zeit war wohl noch nicht reif und so setzte es sich nicht durch.

Ein Einzylinder-Zweitaktmotor mit Gebläsekühlung treibt das Gefährt an. Er ist um etwa 45 Grad geneigt unter dem Sitz eingebaut. Zunächst hatte er 142,5 ccm Hubraum und eine Leistung von 1,5 PS, dann wurde der Hubraum auf 196,6 ccm vergrößert, wodurch die Leistung auf 2,25 PS gesteigert werden konnte. Die Kraft wird über eine Anfahrkupplung („Lomos-Kupplung“), die aus zwei gegeneinander verschiebbaren Riemenscheibenhälften besteht, sowie einem Riemen an das Hinterrad übertragen.Ungewöhnlich ist das Zweitakt-Gemisch im Verhältnis 1:10. Und noch eine Besonderheit: Der Tank ist in die Rückenlehne des „Sessels“ eingebaut.

In drei Varianten wurde der Rahmen produziert: Entweder als Doppelrohrrahmen (wie beim Sesselrad von Jens Weißleder), als Kastenrahmen aus Blech oder aus Magnesiumguss. Die nach oben hochgezogenen Fußauflagen ermöglichen einen freien Durchstieg dienen zugleich als Schmutzschutz. Das 20 Zoll große Vorderrad wird von einer geschobenen Kurzschwinge geführt. Am Hinterrad dagegen gibt es eine Langarmschwinge mit Teleskopfedern. Verzögert wird das Motorrad durch eine Klotzbremse, die auf die Riemenfelge wirkt sowie eine Bandbremse. Die Sitzhöhe liegt bei 66 cm, insgesamt ist das Lomos Sesselrad 193 cm lang. Es wurden laut Internetplattform Wikipedia zwischen 1922 und 1925 rund 2500 Lomos Sesselräder gebaut.

Da liegt die Auflage der Briefmarken des Lomos Sesselrades mit 2 922 000 deutlich höher. Sie wurde von der Deutschen Bundespost Berlin 1983 als Sondermarke „Für die Jugend“ herausgegeben. Neben dem Nominalwert von 80 Pfennig kam nämlich noch ein 50-prozentiger Zuschlag, mit dem die Jugendarbeit unterstützt werden sollte. 80 Pfennig betrug seit dem 1. Juli 1982 das Porto für einen Standardbrief, nachdem er zuvor mit 60 Pfennig frankiert werden musste.

Neben dem DKW Lomos Sesselrad von 1922 gab es von der Deutschen Bundespost Berlin die Hildebrand + Wolfmüller 1894 für 50 + 20 Pfennig, die Wanderer von 1908 für 60 + 30 Pfennig sowie die Mars von 1925 für 120 + 60 Pfennig. Erstausgabetag war der 12. April 1983.

Zeitgleich gab die Deutsche Bundespost ebenfalls vier Briefmarken „Für die Jugend“ mit Motorrad-Motiven heraus. Ein Daimler-Maybach von 1885 zierte die Marke für 50 + 20 Pfennig, eine NSU von 1901 kostete 60 + 30 Pfennig. Die Megola Sport von 1922 gab es für 80 + 40 Pfennig und die BMW Weltrekordmaschine von 1936 für 120 + 60 Pfennig. Entworfen wurden alle acht Marken vom Nürnberger Graphiker Heinz Schillinger. ◀

*Bei den Ausfahrten fährt Jens Weißleder in diesem Jahr eine BMW R11, Baujahr 1934, mit 750 ccm Hubraum und einer Leistung von 22 PS. Das Motorrad ist noch im Originalzustand. Besonders am Sattel haben die fast 90 Jahre ihre Spuren hinterlassen.* *Fotos: privat*

Ferien bei Hoffmann
Ferienwohnung Im Brook
Biker willkommen!
Komfortable Ferienwohnungen mit jeweils zwei Doppelzimmern in ruhiger Wohngegend, direkt am Hermannsweg/Teutoburger Wald. Idealer Ausgangspunkt für Biker-, Rad-, Wander- und Nordic-Walking-Touren.
Ferienwohnung Amselweg
Andrea & Markus Hoffmann ♦ Im Brook 27 ♦ 49545 Tecklenburg-Brochterbeck
Tel.: +49 (0) 54 55/16 17 u. +49 (0) 54 55/15 27 ♦ Mobil: +49 (0) 160/97 34 94 42
www.ferien-bei-hoffmann.de ♦ info@ferien-bei-hoffmann.de
webdesign: www.wernerminnerup.de





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

# Neuer Mann bei der FIVA

## Jochen Kleine löst Hannes Götze in der Motorcycle Commission ab

Nach vielen Jahren in der FIVA Motorcycle Commission hat Johannes – Hannes – Götze (Foto links) aus Berlin dieses Amt aus Altersgründen aufgegeben. Der 75-Jährige war auch im VFV-Vorstand, dem Parlamentskreis des Deutschen Bundestages Automobiles Kulturgut und in der AGHF – Arbeitsgemeinschaft Historische Fahrzeuge – aktiv, wo er aus dem selben Grund seine Tätigkeiten aufgab.

Nachfolger von Götze beim Oldtimerweltverband ist Jochen Kleine aus Bielefeld. Der 67-Jährige ist seit 1976 Mitglied des ADAC und seit 42 Jahren im Veteranen-Fahrzeug-Verband (VFV). Mit Motorrädern beschäftigt sich der Bielefelder seit seinem 16. Lebensjahr. Nach dem Start auf Hercules, Ardie und NSU Max kamen später englische, italienische und deutsche Maschinen in seinen Fokus. „Natürlich nehme ich gerne an Oldtimerrallyes teil, bevorzugt an Veranstaltungen mit Vorkriegsfahrzeugen“, so Jochen Kleine, dessen weiteres Interesse dem Geländesport gilt. Mit einer Norton 500T fährt er bei Oldtimertrials mit.

*Vielseitig motorisiert unterwegs: Jochen Kleine mit einem Norton-Motorradgespann. Fotos: privat*

An der Ibbenbürener Veteranenrallye hat Jochen Kleine erst einmal teilgenommen: 1988 mit einer UT SV, Baujahr 1929. Danach erfreute er sich mehrfach als Zuschauer an der Veteranenrallye. In diesem Jahr bestreitet er mit der UT nach 35 Jahren erstmals wieder die Ausfahrten.

Zusätzlich hat der 67-Jährige seine Progress, Baujahr 1904, für den Gleichmäßigkeitslauf angemeldet, die eines der ältesten Fahrzeuge der gesamten Rallye ist. Sie hat eine Leistung von 3 PS, was auch auf englisch (3 HP für Horsepower) auf dem schwarz lackierten Tank zu lesen ist. Damit wird aus 350 ccm Hubraum eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h erreicht, die Jochen Kleine auf der Aschenbahn im Stadion sicher nicht fahren wird. Die Maschine befand sich im Originalzustand und wurde vom Vorbesitzer wieder aufgebaut. Charakteristisch sind der Oberflächenvergaser, das Schnüffelventil und die Niederspannungsabrisszündung.

Gebaut wurde das Motorrad von der 1900 in Berlin-Charlottenburg gegründeten Progress-Motoren und Apparatebau GmbH. Konstrukteur und Firmengründer Paul Schauer versuchte sich auch im Bau von Automobilen, die teilweise aus Motorradteilen bestanden, gab diese Sparte aber bereits 1902 wieder auf. Zwischen 1905 und 1906 wurden zudem dreirädrige Tricars hergestellt. Die auf den Motorrädern basieren. Anstelle des Vorderrades hatten diese einen Vorspannwagen mit gepolstertem Sitz.

**Erleben Sie die Atmosphäre des alten Münsterlandes**

Erkunden Sie Bauernhäuser, Werkstätten, die alte Schule und andere Bauten. Schlendern Sie durch die Bauerngärten und lassen Sie im Café die Seele baumeln.

**April – Oktober:**
**Mo – So 10:00 – 19:00 Uhr (Einlass bis 18:00 Uhr)**

**November – März:**
**Di – So 10:00 – 17:00 Uhr (Einlass bis 16:00 Uhr)**

**www.muehlenhof-muenster.org**

MÜHLENHOF
FREILICHTMUSEUM MÜNSTER
am Aasee

# Angemeldete Mannschaften bei der 41. Veteranenrallye

| St. | Name, Vorname | Nat. | Marke | cm³ | Bauj. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Knatter-Team** | | | | | |
| 1 | Lewe, Robin | D | NSU 501T | 500 | 1928 |
| 185 | Stammerjohann, Jens | D | DKW NZ | 350 | 1939 |
| 40 | Lewe, Ronny | D | BSA G25 Colonial Vtwin | 1000 | 1925 |
| 128 | Meyer, Michael | D | Motobecane B33A | 250 | 1932 |
| **Spätnenner** | | | | | |
| 176 | Stinski, Bernd | D | Zündapp KS 600 | 600 | 1939 |
| 151 | Adler, Bernd | D | BSA W34-9 | 500 | 1936 |
| 152 | Adler, Claudia | D | AJS M26T | 350 | 1936 |
| 5 | Schenk, Walter | D | Humber | 500 | 1910 |
| **2 Schrauben 2 Muttern** | | | | | |
| 17 | Grafe, Markus | D | Wanderer 327 | 327 | 1918 |
| 71 | Grafe, Ilona | D | Wanderer G200 | 200 | 1928 |
| 63 | Baldus, Rainer | D | Wanderer K500 | 500 | 1928 |
| 18 | Grafe, Tamina | D | Wanderer Telex | 50 | 1953 |
| **Oldtimerfreunde Halle-Teicha** | | | | | |
| 95 | Mannitz, Peter | D | NSU 501T | 500 | 1929 |
| 144 | Lohse, Stephan | D | Victoria KR20ZBL | 200 | 1935 |
| 52 | Kaiser, Roland | D | D-Rad R 0/6 | 500 | 1927 |
| 45 | Borchardt, Axel | D | NSU | 500 | 1926 |
| **Die Mannschaft** | | | | | |
| 107 | Bötte, Hannes | D | DKW Luxus Spezial 200 | 200 | 1929 |
| 226 | Buhmann, Felix | D | Triumph MF1 | 100 | 1937 |
| 157 | Buhmann, Jonas | D | BMW R35 | 350 | 1938 |
| | wird nachgemeldet | | | | |


KLAR®
WUPPERTAL SEIT 1933
SCHILDER- UND ETIKETTENFABRIK

2,5% Rabatt bei Webshop Bestellung!

Ihr Partner für Rallye- und Oldtimerschilder

Sicher kennzeichnen mit Schildern von Klar

www.schilder-klar.de


## Mannschaftssieger

| | | |
|---|---|---|
| 1994 | **Nederland A**<br>Henk Nekkers, Jaap Bosma, Wim Marsman, Wim te Kaat, Roel Kroenen, Fred Hesselink, Ginus Sloots | NL |
| 1995 | **Linker Niederrhein A**<br>Immo Quenzel, Lothar Rettke, Gerd Roes, Hermann Bevc, Siegfried Quenzel | D |
| 1996 | **VMCC South**<br>Kenneth Blake, Shirley Blake, John Moore, Peter Mann | GB |
| 1997 | **VMC II**<br>Hans Overveld, Jan Koobs, Agnes Lanting, Anton Achtien | NL |
| 1998 | **VMC I**<br>Piet Knoop, Bennie Lenting, Wim te Kaat, Jaap Bosma | NL |
| 1999 | **HH-MZ-Team**<br>Manfred Zippel, Hermann Hohn, Hermann Maßmann, Fritz Heidemann | D |
| 2000 | **Zuit-Friese-Team**<br>Andries Meyer, Hidde Wapstra, Fedde Platinga, Jan de Jong | NL |
| 2001 | **Geschwader 97**<br>Uwe Maneke, Wilfried Pollmüller, Dr. Kurt Hornig, Burkhard Pollmüller | D |
| 2002 | **Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf 1**<br>Dietrich Schirmer, Jürgen Seidel, Egbert Deumer, Klaus Zenker | D |
| 2003 | **Zwei-Zylinder-Freunde**<br>Richard Schütze, Jens Weißleder, Ingolf Jänker, Wolfgang Frank | D |
| 2004 | **Freunde klass. Motorräder Dreiländereck 1**<br>Martin Bötte, Jürgen Ehspanner, Friedel Kopp, Ulrich Buhmann | D |
| 2005 | **Acht Zylinder**<br>Ulrich Harte, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Karl-Heinz Quest | D |
| 2006 | **2. Oldtimerfreunde Schwarzheide**<br>Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Rudolf Pochert | D |
| 2007 | **Veteranenfahrgemeinschaft SSGM**<br>Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann | D |
| 2008 | **Veteranenfahrgemeinschaft SSGM**<br>Monika Schenk, Walter Schenk, Uwe Goedereis, Hermann Maßmann | D |
| 2009 | **Acht Zylinder**<br>Lothar Klenner, Albert Teeken, Reinhold Grönemann, Ulrich Harte | D |
| 2010 | **2. Oldtimer-Freunde Schwarzheide e.V.**<br>Rüdiger Jung, Fritz Konschak, Andreas Polansky, Joachim Kosack | D |
| 2011 | **Classic-Revival-Rallye-Team**<br>Armin Redmer, Michael Meyer, Harald Adam, Burkhard Pollmüller | D |
| 2012 | **Oldtimerfreunde Münchenbernsdorf**<br>Jürgen Seidel, Egbert Deumer, Marina Deumer, Ringo Krenz | D |
| 2013 | **Acht Zylinder**<br>Ulrich Harte, Lothar Klenner, Reinhold Grönemann, Albert Teeken | D |
| 2014 | **UlMaRaMa**<br>Markus Grafe, Ulrich Buhmann, Martin Bötte, Rainer Baldus | D |
| 2015 | **Die Aufsteiger 14**<br>Hannes Walter, Jonas Buhmann, Thilo Hornig, Aike Schultz | D |
| 2016 | **Knatter-Team**<br>Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe | D |
| 2017 | **Die Spätnenner**<br>Bernd Stinski, Bernd Adler, Walter Schenk, Monika Schenk | D |
| 2018 | **Knatter-Team**<br>Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe | D |
| 2019 | **Knatter-Team**<br>Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe | D |
| 2022 | **Knatter-Team**<br>Robin Lewe, Michael Meyer, Jens Stammerjohann, Ronny Lewe | D |





# Drei auf einen Streich

## Knatter-Team wird zum Seriensieger in der Teamwertung

So langsam entwickelt sich das Knatter-Team zum 1. FC Bayern München der Ibbenbürener Veteranenrallye. Zum dritten Mal in Folge und zum vierten Mal insgesamt gewannen Ronny und Robin Lewe, Jens Stammerjohann und Michael Meyer die Mannschaftswertung. Damit stellten Sie den Rekord der „Acht Zylinder“ ein, die den Team-Wettbewerb dreimal gewinnen konnten, aber jeweils einige Jahre Zeit zwischen den einzelnen Erfolgen hatten.

*Das Knatter-Team mit Jens Stammerjohann, Robin Lewe, Ronny Lewe und Michael Meyer (v.l.) wurde zum dritten Mal in Folge Mannschaftssieger, doch die Glocke bleibt ein Wanderpokal.* *Foto: Matthias Mausolf*

Ronny Lewe aus Sommerfeld in Brandenburg auf einer BSA G25 Colonial Vtwin, Baujahr 1925, sein Sohn Robin mit der NSU 501T von 1928, Jens Stammerjohann aus Hohenfelde in Schleswig-Holstein mit der DKW NZ, Baujahr 1939, und Michael Meyer aus Frankfurt auf einer Terrot PU von 1934 hatten in der Addition der drei Gleichmäßigkeitsprüfungen sowie des Teamzeitfahrens am Samstagnachmittag 78,958 Punkte auf ihrem Zeitkonto.

Der Zweite Platz in der Mannschaftswertung ging an „Die Mannschaft“ mit Felix Buhmann aus Beverungen mit einer Triumph MF1, Baujahr 1937, Hannes Bötte aus Bad Karlshafen mit einer DKW Luxus Spezial 200 von 1929, Jonas Buhmann aus Lauenförde mit einer BMW, Baujahr 1939, sowie mit einer BMW R 11 von 1933 Karl Helling aus Soest.

Das Podium komplettierten die Oldtimer-Freunde Halle-Teicha mit Axel Borchardt (Salzatal-Lieskau, NSU, Baujahr 1926), Peter Mannitz (Zörbig, NSU 501T, Baujahr 1929), Stephan Lohse (Wettin-Löbejün/Ortsteil Dornitz, Victoria KR20ZBL, Baujahr 1935) und Peter Tuchel (Halle, Royal Enfield RE 500, Baujahr 1927.

Die drei besten Teams des Mannschaftswettbewerbs erhalten Pokale. Für die Mannschaftssieger gibt es zudem als Wanderpokal eine Schiffsglocke. Auf deren Gestell verewigen sich mit gravierten Plaketten die jeweiligen Team-Gesamtsieger.

Die Wertung setzt sich aus zwei Komponenten zusammen. Die Ergebnisse der drei besten Fahrer eines Team bei den beiden Ausfahrten werden addiert – der vierte ist das Streichresultat. Zudem gibt es am späten Samstagnachmittag im Stadion Ost das Mannschafts-Zeitfahren über drei Runden. Hier löst der erste Fahrer die Lichtschranke und damit die Zeitmessung aus. Nach den drei Runden bestimmt die Lichtschranken-Durchfahrt des dritten Fahrers die Gesamtzeit des Teams. Auch dabei zählt die Abweichung von der Idealzeit. Nennungen für den Mannschaftswettbewerb kosten 20 € – pro Fahrer also nur 5 €.


Holtkamp's Deele
Hofladen und Hofcafé

Entspannen in wunderschöner Umgebung des Tecklenburger Landes

Ausgezeichnetes Bauernhof-Café

Mit dem Fahrrad nur 14 Minuten vom Stadion Ost entfernt

Öffnungszeiten:
Dienstag bis Donnerstag 14.30 bis 20.00 Uhr
Samstag 14.00 bis 20.00 Uhr
Sonn- und Feiertage 10.00 bis 20.00 Uhr
Festlichkeiten nach Absprache bis in die frühen Morgenstunden

Holtkamp's Deele ♦ Bocketaler Straße 155 ♦ 49479 Ibbenbüren
Tel. 05451-88811 ♦ Fax 972848 ♦ info@holtkamps-deele.de
Internet:www.holtkamps-deele.de

## 40. Gleichmäßigkeitslauf für historische Motorräder

Samstag, 27. Mai 2023,
ab 15.30 Uhr im Sportzentrum Ost

| St. | Kl. | Name, Vorname | Nat. | Wohnort | Marke | cm³ | Bauj. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 24 | Lewe, Robin | D | Sommerfeld | NSU 501T | 500 | 1928 |
| 2 | 21 | Kleine, Jochen | D | Bielefeld | Progress | 350 | 1904 |
| 3 | 21 | Valkenet, Paul | NL | Leusden | Lurquin & Coudert | 210 | 1904 |
| 4 | 21 | Frank, Tobias | D | Vechelde | Lurquin & Coudert | 200 | 1906 |
| 5 | 22 | Schenk, Walter | D | Spenge | Humber | 500 | 1910 |
| 6 | 22 | Izaks, Bert | NL | Neede | FN 285 | 285 | 1912 |
| 7 | 22 | Lenting, Bennie | NL | Doetinchem | Douglas | 350 | 1912 |
| 10 | 22 | Schultz, Hans-Jürgen | D | Eppenrod | Levis Popular | 210 | 1913 |
| 11 | 22 | Springer, Hans-Dieter | D | Bielefeld | Wanderer Heeresmodell | 500 | 1914 |
| 12 | 22 | van der Veen, Henk | NL | Ruinerwold | Terrot Motorette 3 | 320 | 1914 |
| 13 | 22 | Pol, Bert | NL | Laag-Zuthem | Douglas | 350 | 1914 |
| 17 | 22 | Grafe, Markus | D | Westerkappeln | Wanderer 327 | 327 | 1918 |
| 21 | 23 | Eckel, Werner | D | Kalenborn | Forfield | 300 | 1920 |
| 23 | 23 | Weißleder, Jens | D | Crimmitschau | DKW Lomos Sesselrad | 150 | 1921 |
| 24 | 23 | Feuß, Carsten | D | Berlin | Neracar Modell A | 221 | 1921 |
| 25 | 23 | Heman, Henk | NL | Warmenhuizen | Cleveland USA | 240 | 1921 |
| 27 | 23 | Hassels, Klaus | D | Greven | Terrot | 70 | 1922 |
| 32 | 25 | Ridder, Ulrich | D | Wesel | Wanderer AS11 | 98 | 1938 |
| 36 | 25 | Reinl, Werner | D | Wegberg | DKW RT100 | 100 | 1939 |
| 40 | 23 | Lewe, Ronny | D | Sommerfeld | BSA G25 Colonial Vtwin | 1000 | 1925 |
| 41 | 23 | Maßmann, Hermann | D | Bohmte | Harley-Davidson | 1000 | 1925 |
| 51 | 24 | Thurn, Axel | D | Berlin | Terrot HT | 350 | 1927 |
| 57 | 24 | Gottwald, Joachim | D | Syrau | Ardie TM750 | 750 | 1927 |
| 59 | 24 | Fiedler, Harald | A | Bad Salzuflen | Sunbeam „Longstroke“ | 490 | 1927 |
| 66 | 24 | Snyders, Joachim | D | Itterbeck | Terrot HSC350 | 350 | 1928 |
| 69 | 24 | Deuse, Andreas | D | Oranienburg | Württembergia BS28 | 175 | 1928 |
| 90 | 24 | Helling, Patrick | D | Soest | Ardie 500cc | 500 | 1928 |
| 103 | 24 | Conrad, Hans-Jürgen | D | Berlin | Gnome et Rhone D3 | 500 | 1929 |
| 116 | 24 | Wetzel, Hans-Heino | D | Rinteln | Indian Scout 101 | 750 | 1930 |
| 117 | 24 | Mähler, Rudi | D | Schalksmühle | Tornax I/30 | 600 | 1930 |
| 118 | 24 | Müller, Ingo | D | Leichlingen | DKW Super Sport | 500 | 1930 |
| 128 | 25 | Meyer, Michael | D | Frankfurt | Motobecane B33A | 250 | 1932 |
| 135 | 25 | Helling, Karl | D | Soest | BMW R11 | 750 | 1933 |
| 140 | 25 | Roths, Klaus | D | Stuttgart | Miele K720 | 98 | 1934 |
| 151 | 25 | Adler, Bernd | D | Dortmund | BSA W34-9 | 500 | 1936 |
| 152 | 25 | Adler, Claudia | D | Dortmund | AJS M26T | 350 | 1936 |
| 168 | 25 | Reimertz, Ulrich | D | Ruhland-Arnsdorf | Zündapp DB200 | 200 | 1938 |
| 174 | 25 | Eversmann, Rainer | D | Nortrup | DKW KS200 | 200 | 1939 |
| 176 | 25 | Stinski, Bernd | D | Hechthausen | Zündapp KS 600 | 600 | 1939 |
| 177 | 25 | Rückl, Bernd | D | Münster | BMW R23 | 250 | 1939 |
| 185 | 25 | Stammerjohann, Jens | D | Hohenfelde | DKW NZ | 350 | 1939 |
| 190 | 26 | Roths, Tom | D | Münster | IFA RI125 | 125 | 1959 |
| 191 | 25 | Zawadzki, Harald | D | Essen | Tornax K125 | 125 | 1941 |
| 199 | 26 | ter Heijne, Tigo | NL | Doetinchem | Kaptain Mobylette | 50 | 1950 |
| 202 | 26 | Lenting, Daan | NL | Doetinchem | Kaptein Mobylette | 50 | 1952 |
| 202 | 26 | Lenting, Tom | NL | Doetinchem | Kaptein Mobylette | 50 | 1952 |
| 203 | 26 | Ehlers, Michael | D | Braunschweig | Rex | 50 | 1952 |
| 306 | 24 | Tschirn, Peter | D | Wiesbaden | Indian Scout | 750 | 1928 |
| 354 | 21 | 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 |
| 2020 | Keine Veteranenrallye wegen Pandemie | | |
| 2021 | Keine Veteranenrallye wegen Pandemie | | |
| 2022 | Henk van der Veen | Ruinerwold | NL |





# Rallye-Urgestein ganz oben

## Henk van der Veen gewinnt 39. Gleichmäßigkeitslauf

Henk van der Veen kann man ruhigen Gewissens ein Urgestein der Ibbenbürener Veteranenrallye nennen. Schließlich ist er einer von nur noch vier Fahrern, die alle bisherigen 40. Auflagen bestritten haben. 2022 stand er ganz oben auf dem Treppchen und gewann den 39. Gleichmäßigkeitslauf im Oval des Stadions im Sportzentrum Ost. Bei der Premiere der Veteranenrallye hatte es noch keinen Gleichmäßigkeitslauf gegeben. Der kam erst 1982 dazu.

Der sympathische Niederländer aus Ruinerwold bei Meppel in der Provinz Drenthe hatte mit seiner Terrot Motorette 3, Baujahr 1914, nach fünf Stadionrunden – von denen bei ihm die 2., 3. und 4. gewertet wurden – eine Abweichung von 1,77 Sekunden auf die Idealzeit. Zweiter wurde Arnd Ehlers aus Braunschweig, der mit der Laurin & Klement BZ, Baujahr 1904, das drittälteste Fahrzeug der gesamten Veranstaltung bewegte. Er hatte eine Abweichung von 2,10 Sekunden. In seiner Startgruppe gingen die Runden 1, 3 und 4 in die Wertung ein. Das Podium komplettierte Harald Frank aus Vechelde bei Braunschweig auf einer Lurquin & Coudert, Baujahr 1906, der in der selben Startgruppe wie Arnd Ehlers fuhr. Seine Abweichung zur Idealzeit: 2,83 Sekunden. Seit 2019 fließen nur drei der fünf Runden in die Wertung ein. Welche das sind, wissen die Fahrer vorher nicht. ◀

*Henk van der Veen bekam von AMC-Oldtimervorstand Reinhard Bögel (l.) und Fahrtleiter Hans Schmidt (r.) den Siegerkranz umgehängt und einen Glaspokal überreicht.* *Foto: Matthias Mausolf*

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

# Debüt mit der Wanderer Telex

## 15-jährige Tamina Grafe startet erstmals in der Jugendklasse

VON THOMAS WELZEL

Die Motorräder von Wanderer sind bei Sammlern und Oldtimer-Liebhabern beliebt und regelmäßige Gäste bei der Veteranenrallye in Ibbenbüren. Wanderer-Enthusiast Markus Grafe aus dem benachbarten Westerkappeln hat nicht ohne Hintergedanken zugegriffen, als eine Wanderer Telex, Baujahr 1953, zum Verkauf stand: Wanderer sind sein Ding – er ist, viele kennen das, immer auf der Suche nach allem, was mit Wanderer zu tun hat. Und er betreibt sehr aktiv Werbung für unser Hobby beim Nachwuchs. So fährt seine 15-jährige Tochter Tamina bei der 41. Veteranenrallye in Ibbenbüren erstmals in der Jugendklasse mit diesem seltenen Stück.

*Tamina Grafe freut sich sichtlich auf die ersten Ausfahrten.* *Fotos: privat*

Ab 1885 entstanden in der „Chemnitzer Velociped-Fabrik“, Qualitäts-Fahrräder im oberen Preissegment. Das erste Motorrad, der Typ 1½ PS, wurde bereits 1902 unter dem Firmennamen „WFW – Wanderer-Werke Chemnitz-Schönau“ angeboten. In der Werbung wurde die Verwendung von „Continental-Pneumatic“, also Luftreifen, im Zusammenhang mit diesem Modell thematisiert – es ist seinerzeit keine Selbstverständlichkeit. Von den Firmengründern durchaus beabsichtigt, zeichnete die frühen Modelle die Nähe zum Fahrrad aus. So ließen sich die bewährten Produktionsverfahren und -Kapazitäten auf das neue Produkt optimal anwenden. Durch eine extrem hohe Fertigungstiefe – selbst Schrauben und Muttern wurden mit teilweise eigenen Gewindegrößen selber hergestellt – erreichte man bei Wanderer eine Qualität, die seinesgleichen suchte.

Die Motorrad-Produktion wurde 1929 an eine Waffenfabrik nach Tschechien verkauft, dort übernahm man die Produktion des glücklosen Modells K 500 unter dem Markennamen JAWA, einer Kombination aus dem Nachnamen des neuen Chefs František Janeček und der etablierten Wanderer-Marke. Der Wanderer-Konzern trat 1932 – in einer Zeit schwierigster wirtschaftlicher Verhältnisse – der Auto-Union bei, deren vier Ringe im Markenzeichen die vier Gründungsmitglieder der Auto-Union (Audi, DKW, Horch und Wanderer) repräsentierten. In Chemnitz-Schönau wurden danach nur noch 98er-Motorfahrräder mit dem Wanderer-Schriftzug gefertigt.

1946 wurden sowohl Wanderer als auch die Auto-Union von den Besatzern enteignet, teilweise demontiert und in die Sowjet-Union gebracht. Die Unternehmensführung verließ den angestammten Standort und ging nach München, um sich hier neu zu gründen. Zunächst handelte man mit ‚Meister‘-Fahrrädern, die in Bielefeld produziert wurden. Auch von anderen Firmen wurden Vorprodukte bezogen. So ist die ‚Telex‘ dem Typschild nach bei der Firma ‚Conrad Brüsselbach‘ in Efferen (heute Hürth) entstanden. Diese Firma ist keine unbekannte, sie produzierte eigene Fahrzeuge unter den Marken Allright, KLM (Köln-Lindenthaler Metallwerke) und Cito. Brüsselbach war auch als Zulieferer für andere Hersteller bekannt, hier entstanden u.a. die ‚Tiger‘-Gabeln, die viele Konfektionäre in den zwanziger und dreißiger Jahren und dann wieder nach dem Krieg verwendeten.

In München-Haar wurde 1949 ein Grundstück angekauft, auf dem ab 1950 wieder eigene Fahrzeuge produziert wurden. Zunächst wurden Meister-Fahrräder endmontiert und lackiert, ab 1953 wandte man das gleiche Verfahren auch bei Mopeds an. Die Motoren kamen von Sachs und Ilo – es war insgesamt schwierig, sich auf dem Moped-Markt abzuheben, ähnelten die Mopeds doch sehr den Produkten anderer Hersteller. Den Unterschied machte

*Angetrieben wird die Telex von einem Sachs-Motor.* *Fotos: privat*

der gute Ruf der Marke Wanderer: Damit konnte man durchaus Fahrzeuge in einem stark wachsenden Umfeld absetzen. Die Fertigungstiefe, die die Marke Wanderer von den Pionierjahren bis Ende der zwanziger Jahre berühmt gemacht hatte, konnte man nicht mehr realisieren. Es wurden maximal Lackier- und Montagearbeiten ausgeführt, und wir können davon ausgehen, dass es bei einigen Modellen auch beim ‚Badge Engineering‘, also lediglich dem Anbringen der Markenzeichen, geblieben ist. Insgesamt kamen sechs Modelle ins Programm, von denen 1955 die Telex das letzte Modell war, bevor das Werk in Haar am 10. Januar 1956 abbrannte und damit motorisierte Wanderer-Fahrzeuge für immer Geschichte waren.

Der Sachs-Motor bei der Telex mit 47 ccm (Bohrung 38 mm / Hub 42 mmm) erzeugt 1,25 PS bei 4.400 U/min, das reicht für knapp 40 km/h. Damit fällt das Fahrzeug in die heutige Führerscheinklasse ‚AM‘. Das Gemisch wird von einem Bing-Vergaser aufbereitet, die Kraftübertragung übernimmt ein handgeschaltetes Zweigang-Getriebe über eine Kette zum Hinterrad. Als Besonderheit ist das Fahrwerk der Telex voll gefedert – das war nicht Standard in dieser Klasse. Wie viele Mopeds den Weg zu den Käufern gefunden haben ist unklar. Sicher ist allerdings, dass nur wenige von diesen Mopeds die Zeit überlebt haben: Ein Telex-Moped werden die meisten Experten seltener zu Gesicht bekommen haben als das Flaggschiff der Wanderer-Motorrad-Produktion, die Wanderer 5,4 PS mit 4-Ventil-Köpfen …

„Selbst bei Experten ist diese Wanderer kaum bekannt“, weiß Markus Grafe. „Ich kenne noch eines in schwarz, das Moped meiner Tochter ist in grünem Original-Lack und ich habe noch ein Fragment in grün mit beigem Tank und beigen Seitendeckeln“. Für Tamina ist es die erste „richtige Veteranenrallye,, auch wenn sie zuvor schon viele Jahre im Kids-Cups die ersten Erfahrungen im Gleichmäßigkeitsfahren gesammelt hat. Tamina ist sich sehr sicher: „Beim Kids-Cup fahre ich in Ibbenbüren jetzt aber nicht mehr mit!“ Unabhängig vom Reglement, das den Kids-Cup bei 14 Jahren begrenzt, sind die Ausfahrten doch eine ganz andere Liga. Die Strecke ist mit diesem schwach motorisierten Fahrzeug eine Herausforderung, mit der man sich im Feld Respekt verschaffen kann – wir werden Tamina 2023 sicher nicht zum letzten Mal in den Starterlisten in Ibbenbüren sehen!

*Tamina, Lotta und Ghia Grafe vor dem Start im Kids-Cup 2017.*

Der Brandschutz
Liesenkötter®
Tragb. Feuerlöscher
Fahrb. Feuerlöscher
RWA-Systeme
Kundendienst
Löschwassertechnik
Technische Gase
Wir beraten, planen, liefern, montieren und warten.
MITGLIED IM bvbf
Gutenbergstraße 11 49479 Ibbenbüren
Tel. 05451/9388 0-0 Fax 05451/9388 0-20
www.Liesenkoetter.de

Rundum geschützt.
Mit der ADAC Premium-Mitgliedschaft.

Fühlt sich einfach besser an.

- 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 089 20204000
oder persönlich in Ihrer Geschäftsstelle.

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

ADAC




# Echte Patina gewinnt

## FIVA-Best-preserved-Award wird zum dritten Mal verliehen

Bereits zum dritten Mal wird in diesem Jahr bei der Ibbenbürener Veteranen-Rallye der FIVA-Best-Preserved-Award des Oldtimer-Weltverbandes verliehen. Die fünfköpfige Experten-Jury sucht unter den über 250 angemeldeten Fahrzeugen das besterhaltene, nichtrestaurierte Motorrad. Echte Patina ist also gefragt und nicht nur Rost.

Ausgelobt wurde der Preservation Award im Jahr 2016 anlässlich des 50-jährigen Bestehens der FIVA. Damit zollt der Weltverband den Eigentümern für ihre Bemühungen um eine möglichst weitgehende Bewahrung des Originalzustandes ihrer Fahrzeuge Anerkennung. Die Jury – bestehend aus Jochen Kleine (deutscher Vertreter in der FIVA Motorrad-Kommission), Helmut Wittgens (Präsident des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes VFV), Jürgen Cüpper (Oldtimer-Experte des ADAC Nordrhein), Rudolf Korthues (Oldtimer-Stammtisch Münsterland) und Reinhard Bögel (Vorstand für Oldtimer beim Automobilclub Ibbenbüren) – beurteilt anhand eines umfangreichen Bewertungsbogens die Authentizität. Auch Patina und Gebrauchsspuren werden berücksichtigt, die mehr zählen als Chrom- oder Lackglanz. Jeder Preis – eine Messing-Plakette mit einem Gewicht von 1,2 kg – wird einzeln nummeriert und registriert, wobei er untrennbar mit dem Fahrzeug und dem derzeitigen Halter verbunden ist. Die bisherigen Auszeichnungen gingen 2017 an Holger Rasch aus Loxstedt mit seiner NSU 201T von 1929 und 2018 an Hans-Dieter Springer mit seinem Wanderer Heeresmodell, Baujahr 1914. Es sind weltweit die bislang einzigen im Motorrad-Bereich.

Erneut – und damit schon zum vierten Mal – zählt die Int. Ibbenbürener Veteranenrallye zur FIVA-Motorcycle-Week, einem losen Zusammenschluss von Motorrad-Oldtimer-Veranstaltungen rund um den Globus. Als Erinnerung daran erhalten die Fahrer den nebenstehenden Pin.

Um Punkte können die Teilnehmer der Klassen 1 bis 13 der Veteranenrallye im ADAC-Classic-Revival sowie im Oldtimer-Cup Westfalen Lippe fahren. ◀

Der Tradition verpflichtet

aber immer bereit
für etwas Neues!

Demnächst:
Am Wall 54
in Recke

HILLERMANN

KFZ & Reifen Hillermann GmbH | Hauptstraße 90 | 49509 Recke | Tel. 0 54 53/32 51 | www.kfz-hillermann.de




# Der Magazinmacher

## Thomas Welzel ist der 29. Viggo-Preisträger

Zwei lange Kerls auf der Bühne. Der eine – Uwe Goedereis – hat 2019 den Ehrenpreis Viggo bekommen und übergab ihn 2022 an seinen Nachfolger: Thomas Welzel aus Bad Honnef am Rhein ist der 29. Viggo-Preisträger. Der heute 58-Jährige stammt aus dem gerade mal 20 Kilometer von Ibbenbüren entfernten Rheine und hat sich vermutlich auch bei der Ibbenbürener Veteranenrallye mit dem unheilbaren Oldtimer-Virus angesteckt.

*Thomas Welzel (l.) wurde von Uwe Goedereis (r.) als 29. Viggo-Preisträger ausgewählt. Foto: Matthias Mausolf*

Er engagiert sich in vielfältiger Weise für dieses wunderschöne Hobby. Vor vielen Jahren gründete Thomas Welzel das Internetforum www.motoclub.de, das sich schnell zur größten und wohl auch fairsten Community in diesem Bereich entwickelte. Wer hier einen Oldtimer-Rat suchte, bekam ihn in den meisten Fällen – gerne auch von Thomas. Daraus ist inzwischen das www.vfv-motorrad-forum.de geworden. Über 12.000 Oldtimerfreunde sind dort registriert und diskutieren eifrig. Die Zahl der geposteten Beiträge nähert sich der Millionengrenze.

Seit einem Jahr ist Thomas Welzel verantwortlicher Redakteur der VFV-Info des Veteranen-Fahrzeug-Verbandes. Er trat in große Fußstapfen – nämlich die von Jürgen Nöll – was er vom ersten Magazin ab hervorragend gemeistert hat. Viele Jahre schon bereichert der Preisträger zudem mit fundierten und gut geschriebenen Beiträgen unser Oldtimer-Magazin zur Ibbenbürener Veteranenrallye. Eine gute Gelegenheit, auch dafür einmal öffentlich DANKE zu sagen. ◀

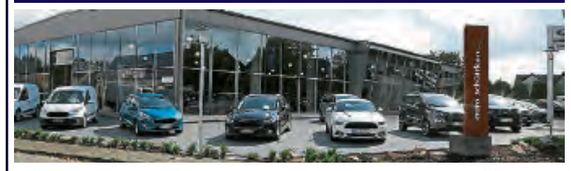
### Die Viggo-Preisträger

| | | |
|---|---|---|
| 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 |
| 2022 | Thomas Welzel | Bad Honnef |

### 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. Traditionell wird der Preis bei der Ibbenbürener Veteranenrallye verliehen. Er ist aber keine Ibbenbürener Auszeichnung. ◀


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 in Ibbenbüren
auto schüttken

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

# Terrot-Rad mit Hilfsmotor

## Klaus Hassels kaufte Labinal Micromoteur-Motor von 1922

Klaus Hassels aus dem gut 20 Kilometer von Ibbenbüren entfernten Greven ist ein großer Freund der französische Marke Terrot. Doch nicht nur die Motorräder aus Dijon haben es dem heute 66-Jährigen angetan – inzwischen besitzt er auch zehn Terrot-Fahrräder von 1900 bis in die 50-er Jahre. „Vor einigen Jahren konnte ich einen passenden Motor der Marke Labinal Micromoteur von 1922 auf der Bremen Classic Motorshow erwerben“, erzählt Klaus Hassels. Der Motor ist inzwischen an einem etwa gleich alten Fahrrad montiert und soll seine Feuertaufe beim Gleichmäßigkeitslauf in Ibbenbüren bestehen.

Dieser Motor wurde 1921 konstruiert und bis 1923 gebaut. Konstrukteur Labinal konzentrierte sich dann aber auf die Flugzeugtechnik und war damit äußerst erfolgreich. Kleine Hilfsmotoren wie von Werner, Cyclotracteur und Labinal Micromoteur stellten somit nur ein kurzes Intermezzo mit der Motorisierung nach dem ersten Weltkrieg dar.

„Ich glaubte, das Gerät recht schnell mit einem Terrot-Fahrrad der 20-er Jahre verbinden zu können, da der Motor doch auf den ersten Blick recht gut zu sein schien. Einige Jahre wurde das Projekt auf die lange Bank geschoben, doch der Übergang in den Ruhestand und der 100. Geburtstag dieses technischen Kleinods gaben dem Projekt den nötigen Anschub.

Jetzt zahlte sich die gute Vernetzung in der Oldtimerszene und der Zusammenhalt im Oldtimer-Stammtisch Münsterland aus. „Mein Oldtimerfreund Burkhard ist ein genialer Mechaniker. Er nahm sich den Motor vor und erweckte diesen wieder zum Leben.“ Der Motorhalter fehlte und musste nachgebaut werden. Auch da hat Burkhard Pollmüller durch perfekte Arbeit die Grundkonstruktion vorbereitet. Klaus Hassels musste nur noch nacharbeiten. „Die Bauteile wurden dann vom Oldtimerfreund Steffen Kombrink verschweißt. Wer es nicht weiß, kann kaum erkennen, dass hier nicht das originale Gussteil sitzt“, freut sich Klaus Hassels.

Die Kraft des Motors – wenn man bei 70 ccm Hubraum und 0,75 PS überhaupt davon sprechen kann – wird von mehreren kleinen Rollen auf das Vorderrad übertragen und nicht etwa von einer Reibrolle wie bei der Velo Solex. Hier muss der Grevener erst die richtige Einstellung finden, damit der Druck auf den Vorderreifen weder zu hoch noch zu niedrig ist. Aber die ersten Startversuche und die Probefahrt waren erfolgreich – Ibbenbüren kann kommen. ◀

# Organisationsplan Motorrad-Veteranen-Rallye

**Gesamtleitung:** Gregor Mausolf (Greven), Timo Wahlmeier, Matthias Rütten (beide Ibbenbüren), Stefan Clever, Iris Ulrich (beide Mettingen),
**Gästebetreuung:** Reinhard Bögel (Ibbenbüren)
**Fahrtleitungsbüro:** Manfred Mausolf (Greven), Katharina Flacke, Hans Thesmann (beide 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
**Leiter Stadionbereich:** Stefan Clever (Recke)
**Aufsicht Fahrerlager:** Timo Wahlmeier (Ibbenbüren)
**ADAC-Straßenwacht:** Michael Kurk (Senden), Albert Stehle (Castrop-Rauxel)
**Medizinische Betreuung:** DRK Ibbenbüren
**Schleppwagen:** Reinhard Bögel, Albert u. Stephan Schüttken, Wolfgang Krauter, Josef Bönisch (alle Ibbenbüren)
**Fahrzeug-Abnahme:** DEKRA-Prüfingenieure Jean Schneider (Osnabrück), Maik Rosery (Recke), Burkhard Wilhelm (Tecklenburg), Andreas Priggemeyer (Ibbenbüren), Simon Wallenhorst (Osnabrück), Christian Göttke (Vechta)
**Dolmetscher:** Hermann Brüning (Butjadingen)
**Jury FIVA-Best-Preserved-Award:** Reinhard Bögel (Ibbenbüren), Jürgen Cüpper (Köln) Jochen Kleine (Bielefeld), Rudolf Korthues (Rheine), Helmut Wittgens (Neuwied)
**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:** 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 Allerding (Greven), Jürgen Beyer (Münster), Ferry Wijmans (Hamm), Hans-Christoph Kröger, Daniel und Franz-Josef Trappe (alle Ibbenbüren)

Ihr neutraler Partner im Schadenfall:

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

Öffnungszeiten
Mo–Fr: 8–17.30 Uhr, Sa: 9–12 Uhr

DEKRA Automobil GmbH
Gutenbergstraße 23
49479 Ibbenbüren
Telefon 05451.93639-0
www.dekra-in-ibbenbüren.de

DEKRA
Alles im grünen Bereich.

**Stefan Granwehr** *aus der Ortschaft Bronschhofen im Ostschweizer Kanton St. Gallen ist zum ersten Mal bei der Ibbenbürener Veteranenrallye am Start. Er fährt eine Moto Guzzi Sport15, Baujahr 1932. Sie ist das erste Modell von Moto Guzzi mit Satteltank. Diese Baureihe wurde von 1931 bis 1939 produziert. Exakt 5979 Moto Guzzi Sport15 wurden hergestellt. Der Motor hat 500 ccm Hubraum und eine Leistung von 46 PS. Auch bei diesem Motorrad lohnt es sich, sich sowohl die rechte als auch die linke Seite anzusehen.* *Fotos: privat*

# Schon jetzt notieren!

Die 42. Int. Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye ist vom 17. bis 20. Mai 2024. 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**
**Café Extrablatt, Ibbenbüren**
**Deutsches Rotes Kreuz Ibbenbüren**
**DEKRA, Ibbenbüren und Osnabrück**
**Evang. Kirchengemeinde Ibbenbüren**
**Ibbenbürener Spielvereinigung**
**Kreissparkasse Steinfurt, Ibbenbüren**
**Motorrad-Museum Ibbenbüren**
**Mühlenhof-Freilichtmuseum Münster**
**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.


Int. Ibbenbürener Veteranen Rallye Pfingsten 2023
26. – 29. Mai
41
AMC DEKRA

**IMPRESSUM**

Oldtimer-Journal zur 41. Internationalen Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye
**Herausgeber:** Automobilclub Ibbenbüren e.V. im ADAC, Dornröschenweg 11, 49479 Ibbenbüren
**Redaktion und Layout:** gm-press Gregor Mausolf, Anna-Delcour-Str. 17, 48268 Greven, www.gm-press.de
**Anzeigen:** AMC Ibbenbüren
**Fotos:** Gregor Mausolf, Matthias Mausolf, Franz Schulte, 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‘s um Kunst und Kultur geht.

Unser **Nachhaltigkeits**-Prinzip:

Menschen | Umwelt | Region

ksk-steinfurt.de/nachhaltigkeit

Kreissparkasse Steinfurt