Historische Bilder und Höhepunkte zum 60-jährigen Bestehen des Motorsportclub Bietigheim e.V. *im ADAC* (10.10.2009)

Plakette zur Zielfahrt zum 600 jährigen Bestehen der Stadt Bietigheim 1964

1. Motorsporttag 21.05.1950
Bietigheim - Enz

Plakette zur Internationalen Zielfahrt zur Landesgartenschau 1989 in Bietigheim

„Der MSC dient dem örtlichen Zusammenschluss von Motorsportfreunden, Kraftfahrern und Gönnern als Pflegestelle allseitiger Kameradschaft durch gelmäßige Zusammenkünfte, gesellschaftliche und touristische Veranstaltungen, wie durch Wahrnehmung der Belange des Kraftfahrwesens im Arbeitsgebiet des MSC in enger Zusammenarbeit mit dem ADAC.“

So wurden am Gründungstag des 10.10.1949 der Zweck und das Ziel des MSC Bietigheim per Satzung niedergeschrieben.

Seit nunmehr 60 Jahren finden sich Motorsportbegeisterte im MSC Bietigheim e. V. im ADAC zusammen, um genau diese Kameradschaft zu pflegen und ihrem Hobby nachzugehen.

Genau so, wie es sich die Vereinsgründer vor 60 Jahren gewünscht haben !

Die Vorstände des Vereins:

	1. Vorsitzender	2. Vorsitzender	Sportleiter
949 – 1951	Rudolf Illenberger	Karl Bitz	
951 – 1957	Karl Bitz		
957 – 1961	Otto Kohfink		
961 – 1971	Werner Wilde	Fritz Huber	
971 – 1972	Hans Peter Siemers	Günther Stöcker	Erich Ries
972 – 1975	Hans Peter Siemers	Erich Ries	
975 – 1977	Werner Wilde	Hans Peter Siemers	Uli Hahn
977 – 1978	Werner Wilde	Hans Peter Siemers	Wilhelm Michl
978 – 1980	Dr. Stefan Hüther	Oswin Haiges	Wilhelm Michl
980 – 1983	Dr. Stefan Hüther	Oswin Haiges	Martin Willig
983 – 1987	Dr. Stefan Hüther	Oswin Haiges	Günther Schlag
987 – 1989	Herbert Häcker	Karl Dähn	Günther Schlag
989 – 1990	Herbert Häcker	Karl Dähn	Walter Renninger
990 – 1991	Walter Renninger	Bernd Mack	Frank Fischer
991 – 1992	Walter Renninger	Bernd Mack	Wilhelm Distel
992 – 2003	Walter Renninger	Wilhem Distel	Wilhelm Distel
003 – 2009	Christine Kattermann	Jürgen Kattermann	Jürgen Kattermann
eit 2009	Jochen Kölle	Oliver Hillstein	Oliver Hillstein

Dank an alle die zu diesem Fotobuch beigetragen haben.

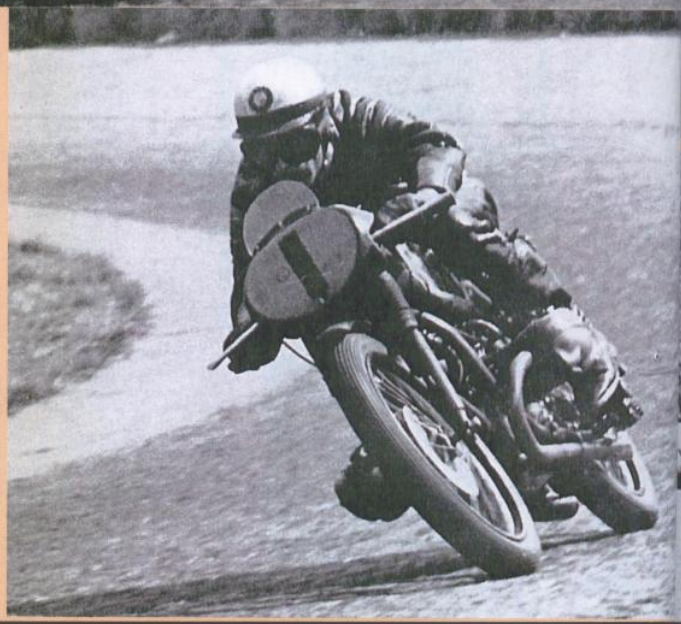
Besonderen Dank an Jürgen Barth, Ernst & Werner Bauer, Berthold Bender, Hermann Bitzer, Frank Buttermann, Uli Hahn, Oliver Hillstein, Erika Huber, Jochen Kölle, Otto Kohfink, Dieter Lichtblau, Lothar Makkens, Manfred Schnitz, Herbert Schmitz, Hans Trinkner, Herbert Weigel, Annemarie Wilde

und an die Ersteller: Tine & Jürgen Kattermann

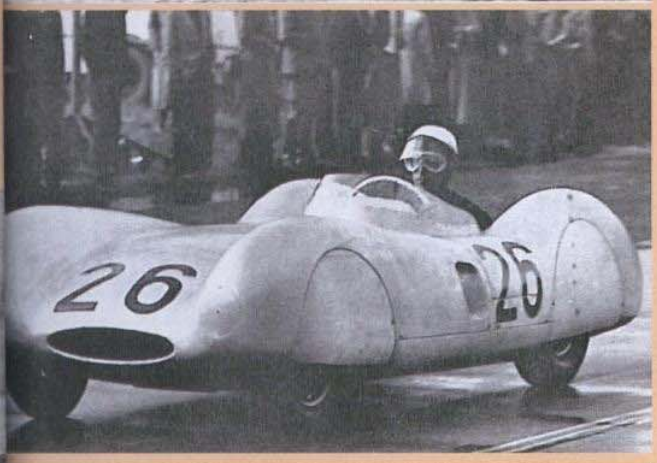
Die 50 er Jahre

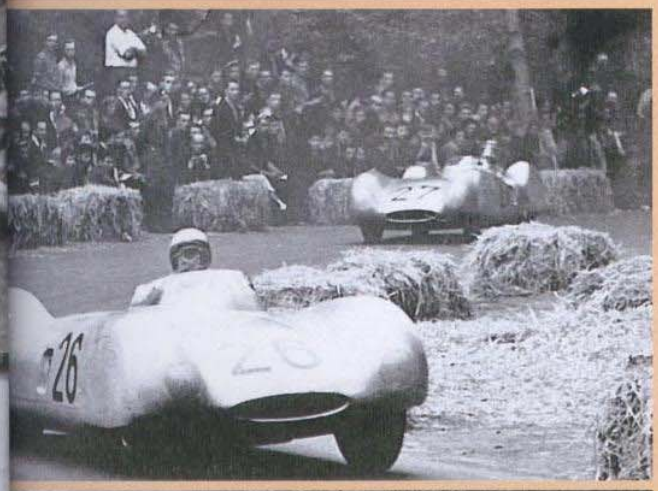
Edgar Barth - seine größten Erfolge in 30 Jahren Rennen:

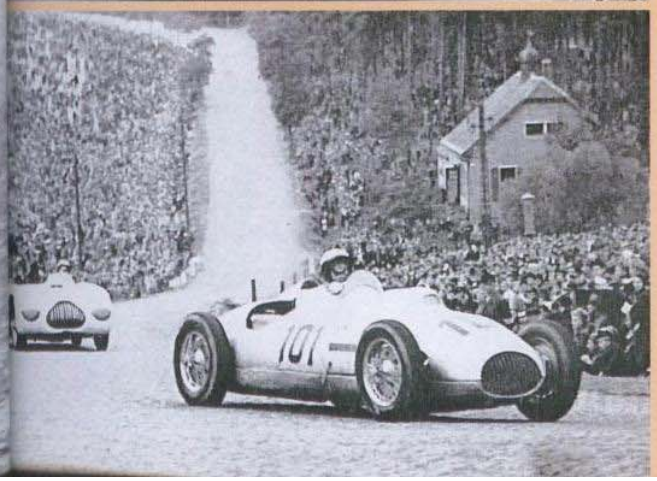
1934 Deutschlands jüngster Lizenzfahrer im Gelände, 1935 auf DKW 500 erster Lorbeerkranz beim Augustusbergrennen, Goldmedaillen bei Zuverlässigkeitsprüfungen, 1937 „Auto-Union-Werksvertrag für die großen deutschen und internationalen Zuverlässigkeitsfahrten und Langstreckenprüfungen“, es folgten Siege bei der Internationalen 6-Tage-Fahrt in England, beim Internationalen Leipziger Stadtparkrennen, erste Rennwagensieg (Formel II) im EMW Rennwagen, 1953 Sieger der Formel II Meisterschaft, mit AWE, 1955 Avusrennen, dann 1956 mit Porsche das 1000-km-Rennen, das 24-Stunden-Rennen von Le Mans, 1957 Europa-Bergmeisterschaft, 1958 gewann er die 1500er-Rennsportwagenklasse beim 1000-km-Rennen von Buenos Aires und beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans, 1959 die Targa Florio (traditionsreichstes Langstreckenrennen Europas), 24-Stunden-Rennen von Le Mans, 1959 erster Lauf Europa-Bergmeisterschaft am Mont Ventoux (Targa Florio en miniature), zweiter Lauf Europa-Bergmeisterschaft in Italien am Trento Bondone, dritter Lauf Europa-Bergmeisterschaft Schauinsland/ Freiburg, und somit die Europameisterschaft 1959, 1960 den großen Straßenpreis von Argentinien, 1960 höchste Auszeichnung des deutschen Sports: Silberlorbeer und das Goldene ADAC-Abzeichen mit Brillanten, 1961 auf NSU-Prinz den Großen Straßenpreis von Argentinien, 1962 beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring und in Le Mans erster Platz in der 2-Liter-Klasse.

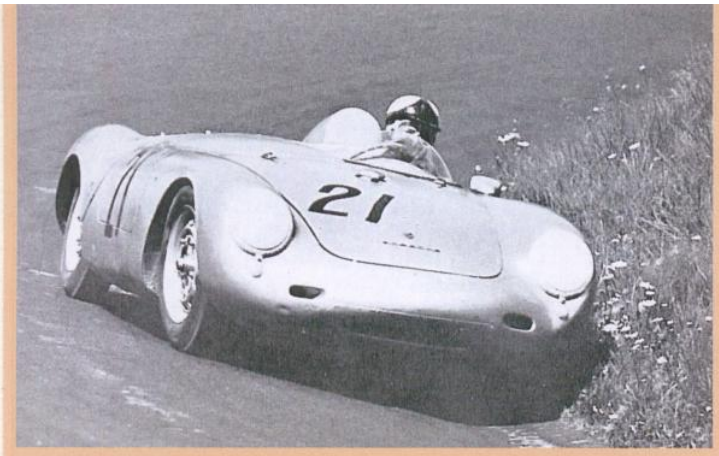


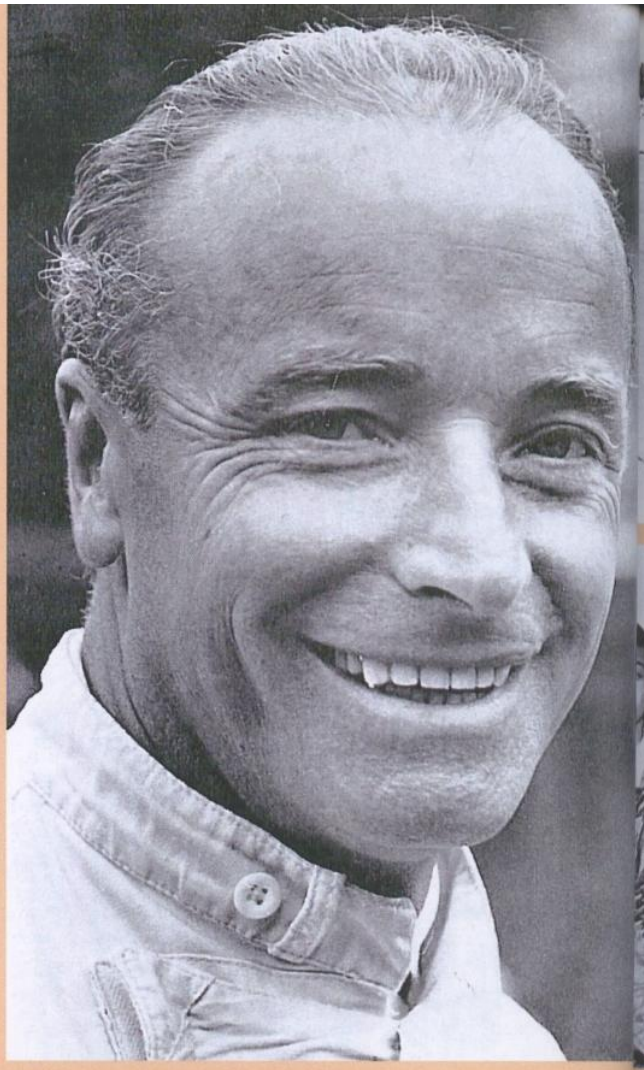
z beim
ksvertrag für
n", es folgten
arkrennen d
haft, mit
nen von Le
eim 1000-km
o
rster Lauf
pa-
uinsland/
tinien, 1960
en mit
km-Rennen



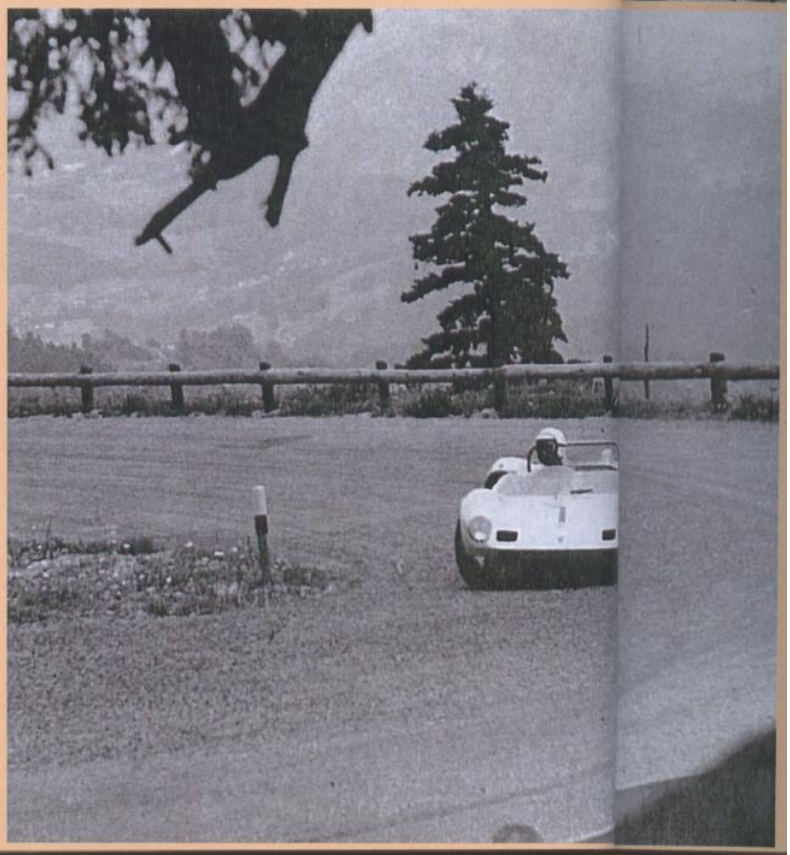


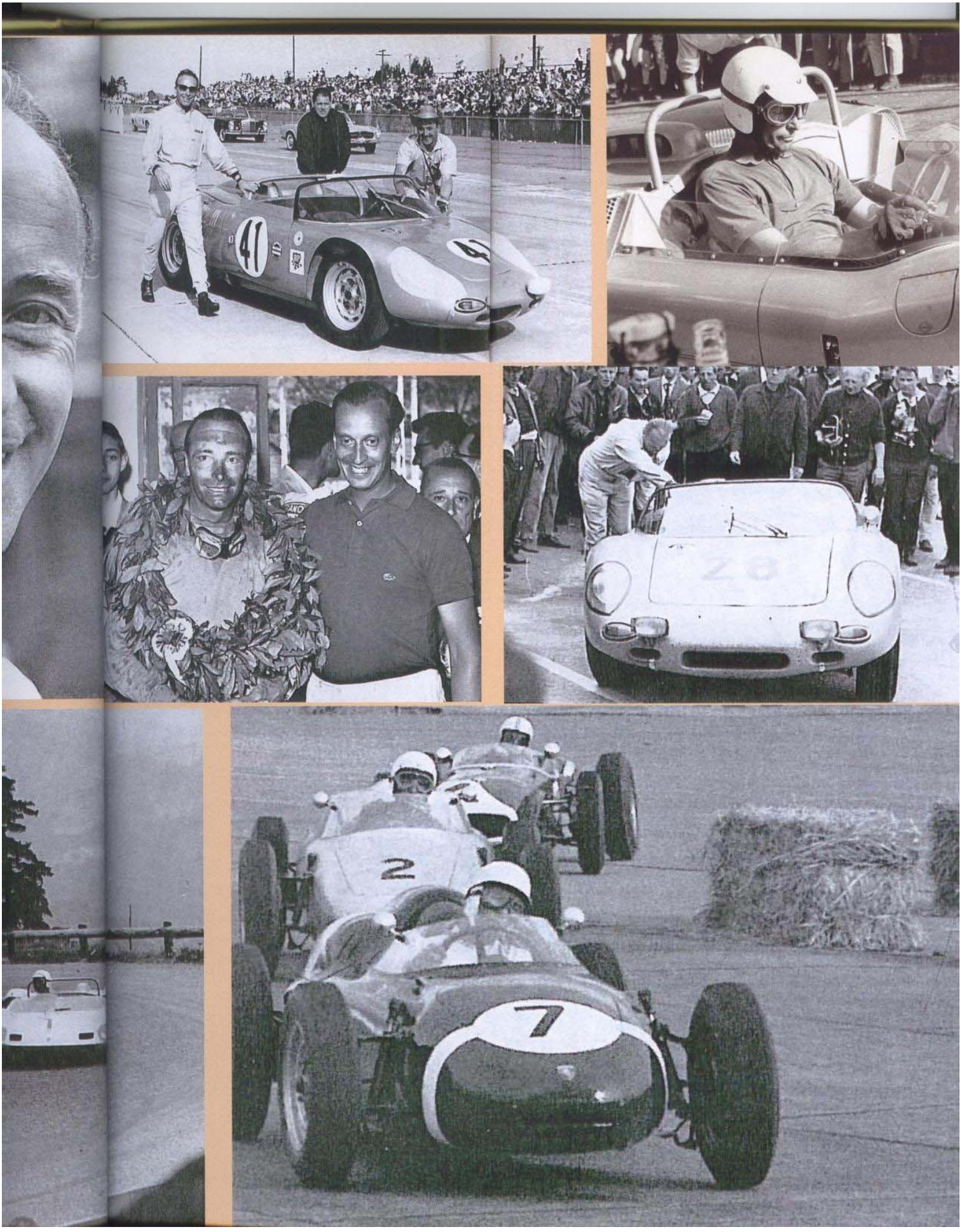



21



160




41
28
2
7

BMW Type R 51/2, 500 ccm
R 25, Hinterradgefedert, 250 ccm
BMW-Fabrik-Vertretung

Autohaus Gänsbauer & Weller

Tankstelle · BIETIGHEIM · Bahnhofstraße 43

Bilder-Orientierungsfahrt am 1. Mai 1951

Bilder-Heimatfahrt
1. SIEGER **Berth. Bender**
22. Okt. 1950

MSC Bietigheim auf Bilder-Orientierungsfahrt

Guter Verlauf der Veranstaltung — Ein motorsportlicher Prüfstein der beteiligten Fahrer

Bei schönstem herbstlichem Wetter führte gestern der Motorsport-Club Bietigheim eine Bilder-Orientierungsfahrt durch, die mit 20 Fahrzeugen eine gute Beteiligung aufwies. Die Teilnehmer fuhren durch die schönsten Landschaften unserer engeren Heimat. Fahrtleitung und Funktionäre hatten es verstanden, der Veranstaltung die richtige Würze zu geben. Es war dies seit Bestehen des Clubs die erste derartige Fahrt, bei welcher so viel Begeisterung seitens der Fahrer festzustellen war.

Vormittags um 10 Uhr nahm vom Waldcafé aus die Orientierungsfahrt ihren Anfang. Im Abstand von je 2 Minuten wurden die Fahrzeuge auf die Reise geschickt. Sieben Punkte mußten an Hand der Original-Fotos, die jeder Teilnehmer eine Minute vor dem Start erhielt, angefahren werden. Es war natürlich für den Einzelnen nicht immer leicht, den richtigen Weg zu finden. Jeder zuviel gefahrene Kilometer bedeutete Strafpunkte und Zeitverlust. Die Strecke führte über staubfreie Straßen von Bietigheim nach Freudental, wo am Eingang des Erholungsheimes bereits der erste Punkt angefahren wurde. Die Strecke führte weiter durch den herbstlichen Wald nach Bönnigheim zum Kelterturm. Bereits dort hatten sich einige bei der Welterfahrt verfehlt und fuhren in eine andere Richtung. Es ging aber nach Hohenstein, wo auf stolzer Höhe das Schloß grüßte und Bild 3 darstellte. In rascher Fahrt wurde Kirchheim erreicht. Dort mußte eine stark versteckte bewohnte Tordurchfahrt passiert werden, bei der auch ein Kontrollpunkt eingerichtet war. Jetzt führte die weitere Wegstrecke zurück nach Walheim zum dortigen Kraftwerk, um dann in Richtung Hessigheim einzubiegen. Dort ist die im Bau befindliche Staustufe das vorletzte Bild. Hier wurde der als Ziel auserwählte Punkt allen Teilnehmern klar, denn es konnte nur der sich in nächster Nähe befindliche Schreyerhof sein. Hier waren die ersten Fahrer nach unserer Ankunft schon eingetroffen. Uebrigens ergaben die 7 Buchstaben, die auf den Fotos einzutragen waren, den Namen KOHFINK.

Im Lokal Schreyerhof bei Familie Kurzenberger, wo sich die Mitglieder mit Angehörigen nun vollends eingefunden hatten, ging die Preisverteilung mit anschließendem gemütlichen Beisammensein vor sich. Bei den Motorrädern belegte Berthold Bender auf 500 ccm BMW mit 0 Strafpunkten den 1. Platz. Und bei den Wagenfahrern war Erster Wilhelm Kohfink (DKW), der Bruder von Altmeister Otto Kohfink. Gaggenheimer auf DKW war bei den tacholosen Fahrzeugen bester Fahrer. Ergebnis:

Motorräder:

	Strafp.	Zeit/Min
1. Bender, BMW	0	29.25
2. Fink, BMW	2	41.00
3. Breier, BMW	4	38.20
4. Klumpp, DKW	4	43.50
5. Schmidt, UT	4	49.52
6. Gläser-Läßle, FN m. Swg.	4	59.50
7. Huber K., Horex	8	36.00
8. Pertzborn, BMW	8	41.05

Tacholose Fahrzeuge:

1. Gaggenheimer, DKW 47.10; 2. Biering NSU-Quik, 64.30.

Wagen:

	Strafp.	Zeit/Min
1. Kohfink, DKW	6	40.00
2. Bender, Ford-Taunus	8	48.30
3. Jilenberger, Fiat	18	51.45
4. Zluhan, Opel	18	57.15
5. Grüninger, Opel	22	62.10

OPEL
OLYMPIA
1950

Ein Wagen von internationalem Format!

Limousine DM **6400.**— ab Werk
Cabrio-Limousine DM **6600.**— ab Werk

OPEL-Vertreter
Autohaus Gänsbauer & Weller
Bahnhofstraße 19 · BIETIGHEIM · Telefon 466

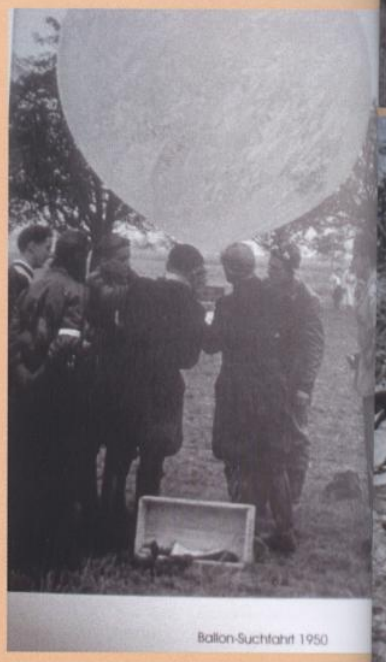
1. BIETIGHEIMER MOTORSPORTTAG
am Sonntag, den 21. Mai 1950

Fuchsjagd
Geschicklichkeits-Wettbewerb

auf dem Festplatz beim Enzviadukt

Motorsport-Club Bietigheim
Sektion im M.S.C. Ludwigsburg e.V. (ADAC)

Programm berechtigt zum Eintritt! Preis —.50 DM.



Ballon-Suchfahrt 1950

Meldestelle der Zielfahrt „600 Jahre Bietigheim"

Hotel Rose
Familie Combé
712 Bietigheim-Enz
Besigheimer Straße 2 · Tel. (07142) 5318

ADAC-Hotel
Clublokal des Motorsport-Club Bietigheim (ADAC)

Fritz Huber

…n 1949 - 1958 dreimal an der internationalen 6-Tagesfahrt teilgenommen,
…erksfahrer für Hercules

…teiligten Fahrer
…n klar, denn es
…ster Nähe befind-
… waren die ersten
…t schon eingetrof-
…? Buchstaben, die
…waren, den Namen

…l Familie Kurzen-
…der mit Angehöri-
…en hatten, ging die
…k anschließendem
…s vor sich. Bei den
…old Bender auf
…unkten den 1. Platz.
…n war Erster Wil-
…er Bruder von Alt-
…ggenheimer auf
…en Fahrzeugen bes-

…ler:

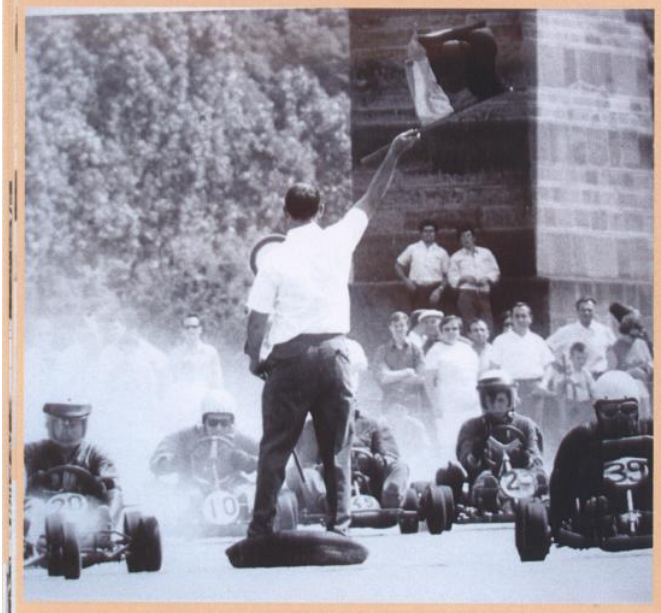
Strafp.	Zeit/Min
0	29.25
2	41.00
4	38.20
4	43.50
4	49.52
g. 4	59.50
8	38.00
8	41.05

…hrzeuge:
47.10; 2. Biering.

…n:

Strafp.	Zeit/Min
6	40.00
8	48.30
18	51.45
18	57.15
22	62.10

Go-Kart in den 50 ern



Werner Bauer

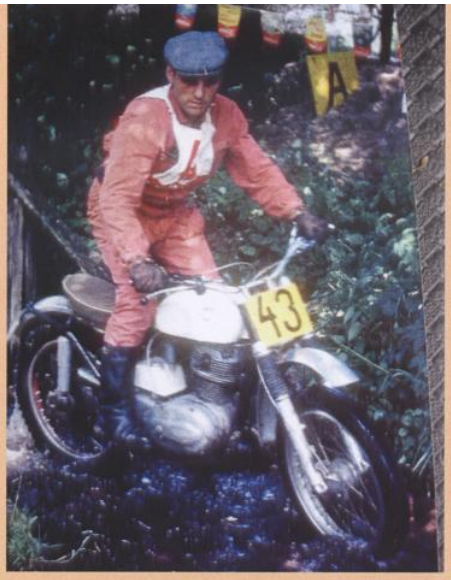
968 württembergischer Meister im Kart-Rennsport, viele Siege bei nationalen und ternationalen Veranstaltungen

Hans Trinkner

968 + 1969 + 1970 Deutscher Meister, 1968 uropameister, 1969 + 1970 EuropaVizemeister, 969 Sieger 6-Tagesfahrt, 1970 2. Platz 6-Tagesfahrt, 973 deutscher Vizemeister bis 500 ccm

Hermann Bitzer:

württembergischer Juniorenmeister
1955 deutscher Trialmeister 1961



Reinhold Palme

gewann 1958 das Serienmaschienen-Rennen in Hockenheim,
verunglückte 1959 tödlich beim Solituderennen

Siegfried Gienger

1958 deutscher Meister Trial, 1959 deutscher Meister Motorradtrial,
1961 + 1963 + 1964 Trial-Vizemeister, 1962 Geländemeister,
1962 + 1965 + 1966 + 1967 + 1969 Goldmedaille bei der Sechtagefahrt,
1968 + 1969 Geländeeuropameister, 1968 deutscher Meister und Gewinner der Trophy

ophy

Otto Kohfink - König der Steilbahn und Zementbahn

einige der über 70 Erfolge in über 20 Jahren: 1933 deutscher Zementbahnmeister der 250 er Klasse, 1934 Deutscher Bergmeister für Beiwagenmaschinen bis 350 ccm, 1935 Berlin-Avus, Internationales Eifelrennen, Großer Preis der Schweiz, Großer Bergpreis von Deutschland

affettenlauf:
rl Breier, Er

ffettenlauf:
thold Bende

Manfred Schnitz

Pertzborn
Si

taffettenlauf: Karl Kaiser, "Itschi" Horst Klumpp, arl Breier, Erwin Peter, Karl Krohmer

Gaggenheimer, Pertzborn, Erich Weller, Walter Fink, Karl Breier, Berthold Bender, Erwin Peter

taffettenlauf: Fritz Huber, Otto Eisele, erthold Bender, Reinhold Palme, Fritz Krohmer

Ballonsuchfahrt
- warten auf den Ballonstart -

Pertzborn + Hermann Silcher

die 60 er Jahre

geprägt von Bildersuchfahrten, Go-Kart-Rennen und Trial-Veranstaltungen

Manfred Schnitz

9. Südwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt 1964
2. Lauf für die Deutsche Geländemeisterschaft 1964
Neunkirchen am 2. Mai 1964

7. Ostalb-ADAC-Geländefahrt am 29. April 1962 in Gerstetten
Mit Wertung für die Sportabzeichen des ADAC und DMV sowie die Württembergische ADAC-Gaumeisterschaft im Motorrad-Geländesport

Rother-ADAC-Jura-Gelände
4. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft

Motorsport-Club

Organisiert nach dem Deutsch
Von der OMK. genehmigt am

M.S.C.
Bildersuchfahrt
1962

1. TRIAL
BIETIGHEIM
5. Januar 1964
5. Lauf zur Deutschen Meisterschaft
1. Lauf zur Württembergischen
ADAC-Gaumeisterschaft

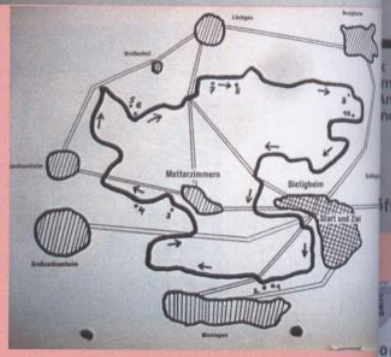
Beginn 11 Uhr — Start und Ziel bei der Sporthalle
Veranstalter: MSC Bietigheim im ADAC

Interessan

Die für Zuschauer interessanten Wertungsabschnitte (Sekt
auf nebenstehendem Streckenplan:

Sektion

1 ca. 600 m nach Start und Ziel beim Schäferhunde-Dress
2 ca. 300 m nach der 1. Sektion (Hangkante am Insele)
3 u. 4 Von der Mühle Hahn in Metterzimmern ca. 400 m die
(Bach-Durchfahrt und Steil-Abfahrt)
5 u. 6 Auf dem Übungsgelände des MSC Bietigheim an der Str
Kleinsachsenheim und weitere 400 m in Richtung Mett
(Wasserdurchfahrt und Auffahrt einer Waldschlucht)
7 u. 8 Im Rossertwald, Nähe Waldhof (Steil-Auf- und Ab
alten Steinbruch, Steil-Auffahrt Katzensteigle)
9 u. 10 Im alten Steinbruch im Wengerthölzle (bei der Kam
und Auffahrt zur Pfeiffer-Hütte.



otor-Spor
etigheim e.V

Samstag, den 20. Ja

AHRES

mit Sportfahr

Liederkranzh

t aus
merika
Umerika
ndien

spielen fü
Kapellmeis
Charly
und seine

ffnung 19 Uhr Unk

MOTORSPORT-CLUB
Bietigheim/Württ. im ADAC

INTERNATIONALE ZIELFAHRT
nach Bietigheim/Württ.

anläßlich der 600-Jahrfeier der Stadt
vom 1. März – 31. Oktober 1964

23. Juni 1968
Bei der Sporthalle

Go-Kart-Rennen
Bietigheim

Lauf zum ADAC-Pokal
Lauf zur württ.
ADAC-Gaumeisterschaft

TRINK Coca-Cola Coke

Rennbeginn 11 Uhr
Eintritt DM 3.-
Kinder ab schulpflichtigem Alter DM 1.-
Bei Benutzung unseres Vorverkaufs
wird das Programm
kostenlos abgegeben

ADAC Veranstalter: MSC Bietigheim eV. - ADAC

orsport-Club Bietigh

tigheimer ADAC-G
3. Lauf zur Württ. ADAC-Go-Kart
Sonntag, 5. Juni 19

DAC-Jura-Geländ

Interessante

Bietigheim

Start und Ziel

600 JAHRE
TIGHEIM
M.S.C
B.
1964

Motorsport-Club Bietigheim - ADAC

1. Trial
Bietigheim

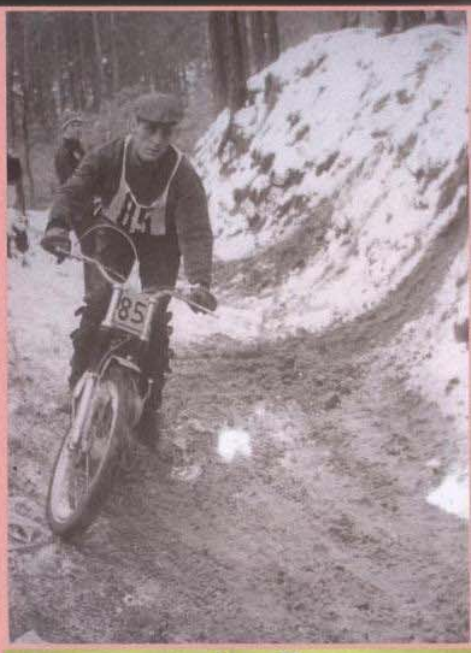
5. Lauf zur Deutschen
Trial-Meisterschaft 1964
1. Lauf zur Württ.
ADAC-Gaumeisterschaft
5. Januar 1964, Start 10.30
Programm berechtigt zum Eintritt
Preis: DM 1.–

Organisiert nach dem Deutschen Motorradsportgesetz der OMK.
Von der OMK. genehmigt am 2. 12. 1963 unter Reg.-Nr. I/1964.

MOTORSPORT-CLUB
Bietigheim/Württ. im ADAC

INTERNATIONALE ZIELFAHRT
nach Bietigheim/Württ.

anläßlich der 600-Jahrfeier der Stadt
vom 1. März – 31. Oktober 1964



Motor-Sport-Club
Bietigheim e.V. im ADAC

Am Samstag, den 20. Januar 1968 um 20 Uhr

JAHRES-FEIER

mit Sportfahrer-Ehrung

im Liederkranzhaus Bissingen

spielen für Sie
Kapellmeister
Charly Marggrander
und seine Solisten

Einlaß ab 19 Uhr Unkostenbeitrag DM 3.50

29. Juni 1969
Bei der Sporthalle

Go-Kart-Rennen
Bietigheim

Lauf zum ADAC-Pokal
Lauf zur württ.
ADAC-Gaumeisterschaft

TRINK
Coca-Cola
Coke

Rennbeginn 11 Uhr
Eintritt DM 3.-
Kinder ab schulpflichtigem Alter DM 1.-
Bei Benutzung unseres Vorverkaufs
wird das Programm
kostenlos abgegeben

ADAC Veranstalter: MSC Bietigheim eV. - ADAC

Autofahrer
Testen Sie sich ...
Am Sonntag, 24. Oktober 1971
von 13.30 – 16 Uhr
auf dem Gelände beim Viadukt

Geschicklichkeits-
test - für Jedermann

1. PREIS 1 Klappfahrrad
2. PREIS 1 Liegebett
3. PREIS 1 Rucksack
und ein Damenpreis

Nennung und Nenngeld am Startplatz

Veranstalter: Motorsport-Club Bietigheim

Motorsport-Club Bietigheim e. V. - ADAC

Bietigheimer ADAC-Go-Kart-Rennen
3. Lauf zur Württ. ADAC-Go-Kart-Meisterschaft
Sonntag, 5. Juni 1966
Preis DM –.50

Organisation

Veranstalter:	Motorsport-Club Bietigheim e. V
Sportkommissare:	H. C. Faber, W. Ottenbacher
Techn. Kommissar:	Alois Sturm
Rennleiter:	Ernst Bauer
Rennsekretär:	Rolf Schlegel
Rennbüro:	Rolf Schlegel, Dieter Deiss
Zeitnahme:	E. Zölkau
Streckenposten:	Erwin Peter
Finanzen und Kasse:	Walter Gürlich
Absperrung:	Freiwillige Feuerwehr Bietigheim
Fahrerlager:	Ernst Gross
Presse:	Dieter Schmidtchen
Rennarzt:	Dr. med. H. Pfeiffer, Bietigheim
Sanitätsdienst:	Deutsches Rotes Kreuz, Ortsgr
Streckensprecher:	Friedemann Volkart
Beschallung:	Karl Bitz, H. W. Koschella
Programmheft:	Horst Betz
Korso:	Alfred Kreiser

Genehmigt von der ONS unter Reg.-Nr. 151

Motorsport-Club Bietigheim e. V. - ADAC

4. Bietigheimer ADAC-Go-Kart-Rennen
4. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gau-Meisterschaft
ADAC-Pokal-Rennen
Sonntag, 29. Juni 1969
Startbeginn 11 Uhr Preis DM –.50

halder. 5. Koradi/Siegwart. 6. Gerber/Kaufmann. 10. Rüegg/Büsser.

Beim **dritten Lauf** nach der Startrunde sensationelle Führung für Reinhard Böhler, der jetzt mit seinem "alten" Copiloten Walter Frech am Start ist, vor Rüegg/Büsser, Gregg/Graber, Bollhalder/Kaspar und Klauser/Bollhalder. Franz Bichler liegt nach der 1. Runde auf dem 6. Rang vor Fischer und den Hess-Brüdern. Nach 2 Runden langer Spitzenposition kommt das "Aus" für Reinhard Böhler auf der Yamaha/Wasp. Auch dem 2. Mann im Boot, Walter Frech, gehen nach zu langer Cross-Pause die Kräfte aus und das Kerauer Yamahagespann muß nach 4 Runden in den Rennpark fahren. Neuer Stand nach 4 Runden. Wieder klare Führung für Robert Gregg und Andy Graber vor Ernst Rüegg und Emil Bollhalter. Dahinter Hans Klauser mit dem anderen Bollhalter. Roland im Boot. Dann Franz Bichler vor Fischer und Koradi. Nach 7 Runden zieht Franz Bichler an Klauser/Bollhalter vorbei und ist nun 4. Nach 11 Runden bekommt Emil Bollhalter auf der Norton/Wasp Schwierigkeiten mit seinem 2 Zylinder Motor. Buchstäblich in der letzten Runde können Bichler/Bichler und Klauser/Bollhalter an den Uzwiler Norton Piloten vorbeiziehen. Damit wird Franz Bichler in diesem Lauf hinter dem klaren Siegerpaar Gregg/Graber und dem Zweiten Rüegg/Büsser verdienter Dritter.

Reinhard Böhler auf Yamaha

Gesamtergebnis 750ccm Inter:

1. Gregg/Graber, Schweiz, Norton/Wasp; 2. Bollhalter/Kaspar, Schweiz, Norton/Wasp; 3. Klauser/Bollhalter, Schweiz, Weslake; 4. Rüegg/Büsser, Schweiz, Norton/Wasp; 5. Koradi/Siegwart, Schweiz Norton/Wasp; 6. Bichler/Bichler, Deutschland, Norton/Wasp; 7. Gerber/Kaufmann, Schweiz, Norton/Wasp.

Die Eidgenossen sind ein spendenfreudiges Volk. Insgesamt 1.600 sfr. 2 Flaschen Whisky und mehrere "Pullen" Sekt sind im Laufe der Rennen für die einzelnen Fahrer gespendet worden. Ob sich diese nette Sitte bei uns einbürgern wird, wage ich nicht zu hoffen, da wir Deutschen unsere Sympathie für die Moto-Cross Fahrer mit allem, nur nicht mit der Geldbörse teilen. Die Spenden hatten in Flawil einen reizvollen Nebeneffekt, auch nicht so bekannte Fahrer, manchmal Idole Einzelner, bekamen hier die Gelegenheit, angetrieben durch Spenden ihrer Fans, auch fahrerisch noch einmal "aufzuflammen".

Mit Gipsbein war der "Mister Moto-Cross Schweiz" Walter Kalberer in Flawil erschienen. Der Bichelseer Husky-Pilot hat den gebrochenen Fuß als Souvenir von einem Frankreichstart mitgebracht.

Hans-Joachim Sterr

Moto - Cross Betra '74

Gesamtergebnis 250ccm Ausweis:

1. Georg Moosmann, Hardt, CZ, 2 plus 2 Punkte gleich 4 Punkte; 2. Walter Gruhler, Reichenbach, CZ, 1 plus 3 Punkte gleich 4 Punkte; 3. Peter Maisch, Ammerbuch, Maico, 7 plus 1 Punkte gleich 8 Punkte; 4. Max Rogg, Mindelheim, Maico 4 plus 5 gleich 9 Punkte; 5. Willy Binning, Scheffienz, Maico, 3 plus 8 Punkte gleich 11 Punkte; 6. Rainer Wünsche, Sindelfingen, Maico, 10 plus 4 gleich 14 Punkte; 7. Manfred Krauter, Schorndorf, Maico, 6 plus 11 gleich 17 Punkte; 8. Fritz Waidelich, Garrweiler, Maico, 12 plus 6 Punkte gleich 18 Punkte; 9. Alois Rothermel, Schaighausen, Maico, 9 plus 9 gleich 18 Punkte; 10. Heinz Österle, Auenwald, Maico, 8 plus 10 gleich 18 Punkte.

Gesamtergebnis 500ccm Ausweis:

1. Peter Maisch, Ammerbuch, Maico, 2 plus 1 Punkt gleich 3 Punkte; 2. Martin Jakob, Augsburg, Maico 1 plus 4 gleich 5 Punkte; 3. Fritz Waidelich, Garrweiler, Maico, 5 plus 2 gleich 7 Punkte; 4. Willy Binning, Scheffienz, Maico, 4 plus 3 Punkte gleich 7 Punkte; 5. Walter Gruhler, Reichenbach, CZ, 3 plus 5 Punkte gleich 8 Punkte; 6. Willy Müllerschön, Meßstetten, Maico, 6 plus 6 gleich 12 Punkte; 7. Wido Gessler, Sigmaringen, Maico, 7 plus 7 Punkte gleich 14 Punkte; 8. Georg Wahl, Ottenbach, Maico, 11 plus 8 Punkte gleich 19 Punkte; 9. Martin Meßmer, Amendingen, Maico, 10 plus 9 Punkte gleich 19 Punkte.

Seitenwagen Lizenz und Ausweis:

1. Fritz Siegle/Peter Mühlich, Rudersberg, Hedlund/Wasp, 2 plus 1 Punkte; 2. Reinhold Buckenmaier/Markus Schneider, Konstanz, Husky, 1 plus 4 Punkte; 3. Hartwin Habiger/Max Ehrenbeck, Deggingen, Hedlund/Wasp, 4 plus 2 Punkte; 4. Erich Walter/Siegfried Hertfelder, Kressberg, Eckert/Honda, 7 plus 3 Punkte.

Hans Joachim Sterr

Sprung-Duett in Betra, links Müllerschön, rechts Meßmer Foto: Dichtl

anmte Fahrer, [illegible]inzelner, be- Gelegenheit, Spenden ihrer [illegible] noch einmal

der "Mister [illegible]tz" Walter [illegible]schienen. Der [illegible]ilot hat den Souvenir von [illegible]t mitgebracht. [illegible]-Joachim Sterr

[illegible]neider. Kon- [illegible] 4 Punkte; 3. [illegible]ax Ehrenbeck, [illegible]/Wasp, 4 plus Walter/Sieg- [illegible]sberg, Eckert/ [illegible]kte. [illegible] Joachim Sterr

10. Westerheimer Moto Cross

Rad- an - Rad-Kämpfe

2. Junioren-Pokal-Lauf der Div. II Gruppe Süd für Seitenwagen bis 750ccm und Solomotorräder bis 125ccm

Nahezu 4.000 begeisterte Zuschauer sahen auf dem neu ausgesteckten Westerheimer Rundkurs spannende, ja geradezu dramatische Rennen. Die neue Strecke ohne große Schwierigkeiten wurde zum Hochgeschwindigkeitskurs mit Grasbahneigenschaften ausgestattet und war somit den Junioren, besonders aber den Dreiradspezialisten "auf den Leib geschneidert". Sie waren es dann auch, welche in oft bis zur Erschöpfung geführten Rennen das Publikum "von den Sitzen rissen".

Die Befürchtungen, daß in einem nur mit zwei Klassen besetzten Rennen durch zu große Pausen zwischen den einzelnen Läufen Langeweile bei den Zuschauern aufkommen könnte, wurde vom Veranstalter "geschickt" umgangen, indem er den Rennnachmittag erst nach 14.00 Uhr eröffnete. Ein Handikap waren die schwere recht erheblichen Staubwolken, die in einigen Streckenabschnitten durch aufgewirbelte Steine für die Fahrer recht gefährlich wurden. Die Veranstalter taten sich bemüht, durch Umlegung der Strecke dieser Misere Herr zu werden, was ihnen jedoch nur zum Teil gelungen ist, denn auf der Alm hat's nun mal überall diese "verdammten" Steine.

Klasse bis 125ccm 1. Lauf

Den besten Start in dem 25-köpfigen Fahrerfeld hatte der Zündapp-Fahrer Thomas Krey aus München. Nach der Startrunde lag der Gesamtsieger des 1. Jupo Laufes in Oberheim, Wolfgang Wettengel aus Rehau auf seiner Hercules an erster Stelle vor Karl-Heinz Ackermann aus Gründelbach und Ernst Jörg, dem Trainingsschnellsten. Karl Reichl, Thomas Krey und Willy Müllerschön auf den folgenden Plätzen lagen schon über 15 Sekunden hinter dem Spitzentrio. In der 5. Runde kam Müllerschön hinter der Spitze Wettengel, Ackermann und Jörg an vierter Position durch, fiel aber wenig später zurück und schied nach der Hälfte des Rennens ganz aus.

Sensation nach 11 Runden Karl-Heinz Ackermann verdrängt Wolfgang Wettengel von der Spitzenposition, kann aber diesen Platz nicht ins Ziel retten, da gegen Ende dieses Laufes der Rehauer Wolfgang Wettengel noch einmal "voll aufdreht" und so diese 15 Jupo Punkte auf sein Konto verbucht.

Ergebnis 1. Lauf 125ccm Jupo:

1. Wolfgang Wettengel, Rehau, Hercules; 2. Karl-Heinz Ackermann, Gründelbach, Maico; 3. Ernst Jörg, Bayersoien, Sachs; 4. Karl Reichl, Gefrees, Maico; 5. Georg Reichl, Gefrees, Maico; 6. Thomas Krey, München, Zündapp; 7. Manfred Kreuter, Schorndorf, KTM; 8. Ernst Wagner, Zeutern, Yamaha; 9. Norbert Pertele, Hamma, Sachs; 10. Herbert Welgel, Löchgau, Hercules.

2. Lauf 125ccm Jupo

Ackermann, Wettengel, Jörg, Krey, Georg und Karl Reichl lagen schon nach der ersten Runde auf den vorderen Plätzen und setzten sich mit fortschreitender Dauer des Laufes immer mehr vom übrigen Feld ab. Spitzentrio ab der fünften Runde war klar, wer hier Pokal-Punkte kassieren würde. Außer einigen Ausrutschern auf dem "glatten Parkett", die Piste wurde zur Staubbekämpfung bewässert, gab es keine erwähnenswerten Vorkommnisse in diesem Lauf.

Ergebnis:

1. Ernst Jörg, Bayersoien, Sachs; 2. Wolfgang Wettengel, Rehau, Hercules; 3. Karl-Heinz Ackermann, Gründelbach, Maico; 4. Karl Reichl, Gefrees, Maico; 5. Georg Reichl, Gefrees, Maico; 6. Thomas Krey, München, Zündapp; 7. Ernst Wagner, Zeutern, Yamaha; 8. Hans Jung, Gföhling, Sachs; 9. Herbert Welgel, Löchgau, Hercules; 10. Adolf Wiedemann, Buchenberg, Puch

Pokalwertung nach 2 Läufen (Oberheim und Westerheim):

1. Wettengel 54 P.; 2. Jörg 40 P.; 3. Ackermann 25 P.; 4. G. Reichl 23 P.; 5. Müllerschön 22 P.; 6. Krey 18 P.; 7. K. Reichl 16 P.; 8. Lemmel 15 P.; dto. Ulrich 13 P.; 10. Fuchs 12 P.

Seitenwagen 750ccm Jupo:

Seit Oberheim, dem ersten Rennen um den OMK-Pokal der Gruppe Süd hat sich das Freilinger Gespann Plätzer/Mies in eine gewisse Favoritenrolle hineingefahren und das zurecht. Auch in Westerheim waren die Nordpiloten beim Pflichtanlauf die Schnellsten, obwohl der schnelle Kurs weitaus günstigere Voraussetzungen für die am Start befindlichen Hondas brachte.

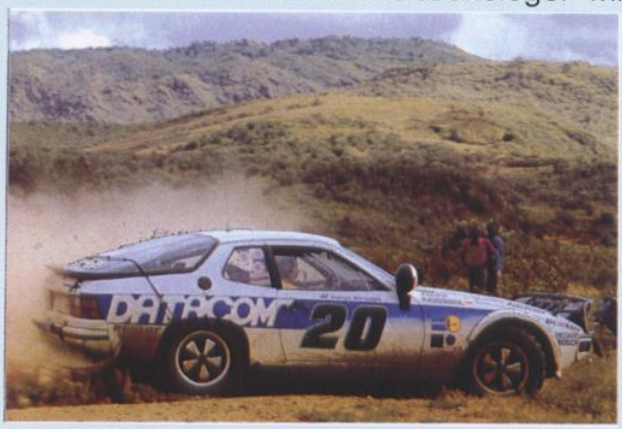
1. Lauf 750ccm Jupo

Sofort gingen die Gespanne Tröbler/Lang und Walter/Stelldörr auf ihren 4-Zylinder Hondas in Führung, knapp dahinter Plätzer/Mies gefolgt von den Konstanzern Bachenmaier/Schneider auf der 1-Zylinder Husky. Im Mittelfeld eingekeilt, das zweite Freilinger Gespann Zabel/Bichler (Zweite in Oberheim) wollten sich aus dem Pulk lösen, kollidierten dabei, stürzten und wurden von den dahinterliegenden Gespannen überrollt. Ein böser Sturz bahnte sich an. Einzelheiten waren nicht zu erkennen, da sie im Staub Kirmfuch untergingen. Doch Zabel/Bichler sowie das Paar Maier/Klinger mußten das Rennen aufgeben. An der Spitze unverändert Tröbler/Lang vom RMC Reutlingen. dr

[illegible] 1974

Jürgen Barth

1977 24 Std Le Mans Martini Werks Porsche 936 mit Jacky Ickx un Hurle
Haywood Sieger 1979 Repco Rallye Australien (20 000 Km in 14 Tagen) mit Beifahrer Roland
Kussmaul 7 Gesamt und Klassensieger mit Porsche 924



Herbert Weigel

1972 Motocross 125 ccm, 1973 Enduro 50 ccm (einige Klassensiege), 1974 Enduro 100 ccm, Deutsc
Meister Enduro 100, Gewinner Hercules-Sachs Juniorenpokal, 3. Platz in der Gesamtwertung der
Württembergische Enduro Meisterschaft (von 50 bis 175 ccm), 1975 Motocross 125 ccm (mehrere
Podestplätze), 1976 Motocross 125 ccm und 250 ccm (Internationale Lizenz)

Uli Hahn

1. Platz BMW-Pokal

Herbert Schmitz

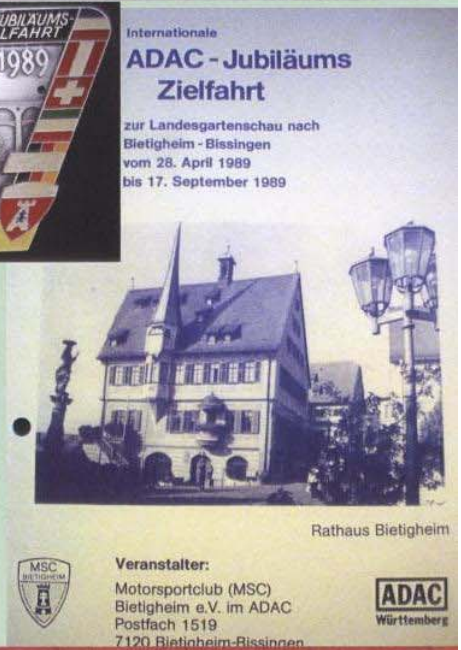
die 80 er Jahre

Jürgen Barth

81 1000 Km Nürburgring mit Jöst Porsche 908/turbo mit Rolf Stommelen Sieger
82 Rally Monte Carlo mit Boss 911 Carrera Beifahrer Roland Kussmaul 11 Plart Gesamt und
Klasse 1982 24 std Le Mans Rithmans Porsche 956 mit Holbert and Haywood 3 Platz Gesamt

Uli Hahn

BMW 1602



Herbert Schmitz

die 90 er Jahre

Zahlreiche Ehrungen bei der Jubiläumsfeier des M

BIETIGHEIM-BISSINGEN. In der Bissinger Jahnhalle beging der Motorsportclub Bietigheim im ADAC (MSC) am Samstag sein 50-jähriges Jubiläum. Ansprachen der Ehrengäste und der befreundeten Clubs, Ehrungen der Gründungsmitglieder, Tanzeinlagen und eine Tombola sowie viele Tanzrunden waren der Inhalt des Festabends. Vorsitzender Walter Renninger begrüßte zahlreiche Ehrengäste in der festlich geschmückten Halle. Besonders erwähnte er Oberbürgermeister Manfred List und das Landtagsmitglied Michael Jacobi.

Manfred List betonte die lange, erfolgreiche Partnerschaft des MSC mit der Stadt. Diese Gemeinsamkeit hat sich insbesondere beim Erhalt des MSC-Motocross-Trainingsgeländes an der Markungsgrenze Metterzimmern/Kleinsachsenheim wieder bewährt.

ADAC-Vorstandsrat Ott überbrachte die Glückwünsche der ADAC-Vorstandschaft und übergab Walter Renninger das Jubiläumsgeschenk für den MSC.

Die Jazztanzeinlagen des TSV-Bietigheim sorgten für Stimmung im Saal.

Schließlich war es Zeit für die Ehrungen (unser Foto). Sportleiter Wilhelm Distel führte mit Wilhelm Michl die Ehrung der Gründungsmitglieder durch. Fritz Huber, Karl Huber, Horst Betz, Karl Breier, Erich Weller und Walter Fink wurden mit einem Weinpräsent für ihre 50-jährige Treue zum MSC Bietigheim geehrt. Ebenso wurden langjährige Vorstandsmitglieder und erfolgreiche Sportfahrer mit Geschenken ausgezeichnet.

Erich Weller erinnerte an die ve benen Sportkameraden, an viele fahrten und Motorsportveranst gen. Er dankte auch dem au Hamburger Gegend angereiste renvorsitzenden Werner Wilde, Jahre die Geschicke des MSC heim mit großem Erfolg geleitet Sportleiter Wilhelm Distel lobte die erfolgreiche Zusammenarb dem MSC Aldingen, welche si vor kurzem, beim Spielberger M Rennen erneut bewährt hat. Au freundschaftlichen Beziehunge SGB Bietigheim blieben nicht wähnt, war doch die SGB mit Vo Karlheinz Klein und einer starke gation beim MSC Bietigheim zu

Foto: Jen

Herbert Schmitz

1987/1988 2.Platz Württembergische Slalommeisterschaft,
1989 Württembergischer Slalommeister

Im Zündapp
Siegfried Gi
Brinkmann,

Gelände Classic Heilbronn

Erinnerungen an San Pellegrino

Einzigartig: Zur 4. Gelände Classic maschierte das komplette deutsche Trophy-Team von 1968 auf.

Bereits zum vierten Mal war Neckarsulm Austragungsort der „Gelände Classic" des MC Heilbronn. Ein Korso durch die Straßen von Neckarsulm, in den 50er Jahren Sitz von NSU, dem damals größten Motorradproduzenten der Welt, erinnerte am Freitagabend an die Zeit, in der die Bundesrepublik zu den führenden Nationen im Geländesport gehörte.

Günther Sengfelder, in den 60er Jahren selbst einer der besten deutschen Geländefahrer, stellte die Teilnehmer den zahlreich erschienenen Zuschauern auf dem Neckarsulmer Marktplatz fachkundig vor. Natürlich durften da auch die einst erfolgreichen NSU-Geländemaschinen nicht fehlen. Erwin Schmider und Roland Eckert führten den Korso auf ihren Gelände-Max an, gefolgt von den Gespannmeistern Werner Sautter (1955 bis 1957), Josef Kelle (1958 bis 1967) und den Gebrüdern Habiger (1961 bis 1963).

Dazu hatte sich Fahrtleiter Klaus Häberle, auch Gastgeber des beliebten Geländefahrer-Stammtischs, der alle zwei Jahre im Wechsel mit der Gelän-

Im Zündapp-Werk nach dem Trophy-Erfolg 1968: Von links Volker Kramer, Siegfried Gienger, Andreas Brandl, Dieter Kramer, Lorenz Specht und Heinz Brinkmann, dahinter Sportleiter Georg Weiß mit dem Pokal

Günther Sengfelder begrüßt den 21-fachen Deutschen Geländemeister Erwin Schmider mit seiner NSU Max

Siegfried Gienger: Auf der Zündapp 100 in voller Fahrt

Historische Aufregung in San Pellegrino: Giengers 100er ist krank, Sportleiter Weiß (mit weißer Mütze) und Zündapp-Chefin Dr. Elisabeth Mann (mit hellem Mantel) schauen skeptisch

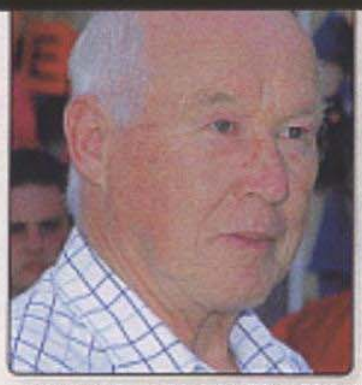
ge Classic stattfindet, einen lange gehegten Wunsch erfüllt. Am 5. Oktober 1968, also vor fast genau 40 Jahren, war es dem deutschen Trophy Team bei der Sechstagefahrt im italienischen San Pellegrino gelungen, die Siegesserie der DDR zu beenden. Und nun konnte ein strahlender Hähnerle unsere Weltmeistermannschaft von damals präsentieren, die einst geschlossen auf Zündapp angetreten war: Volker Kramer und Andreas Brandl auf den 50ern, Heinz Brinkmann mit der 75er, Siegfried Gienger und Kapitän Lorenz Specht auf der 100er sowie Dieter Kramer mit der 125er.

Zusammengerechnet gerade einmal 500 Kubikzentimeter Hubraum hatten die Maschinen dieser Trophy-Fahrer. Natürlich war das in einer Zeit, in der eine 175er von vielen als untere Grenze für eine Sechstagemaschine angesehen wurde, auf Skepsis gestoßen. Am Ende aber hat sich die Entscheidung von Zündapp-Sportleiter Schorsch Weiß damals als goldrichtig erwiesen. Das bundesdeutsche Trophy-Team behielt vom ersten Tag an als einzige Mannschaft eine weiße Weste und blieb bis zum Ende ohne Strafpunkte.

Die Bundesrepublik war 1968 mit 71 Fahrern die größte Nation im Feld der 298 Starter, was einmal mehr verdeutlicht, wie

Heimspiel in Neckarsulm: Vor fast einem halben Jahrhundert gewann Er Schmider mit seiner 350er Gelände-Max zwei Meisterschaften in Folge

Die Sechstage-Sieger von 1968, damals alle auf Zündapp (von links): Heinz Brinkmann auf der 75er, Siegfried Gienger und Lorenz Specht auf der 100er, ...



... Andreas Brandl auf der 50er, Dieter Kramer mit der 125er und Volker Kramer auf der 50er

hohen Stellenwert der Geländesport bei Industrie und Zuschauern hatte. Schärfster Konkurrent im Kampf um die Trophy war die DDR, die seit 1963 unglaubliche fünf Mal in Folge den Pokal gewonnen hatte.

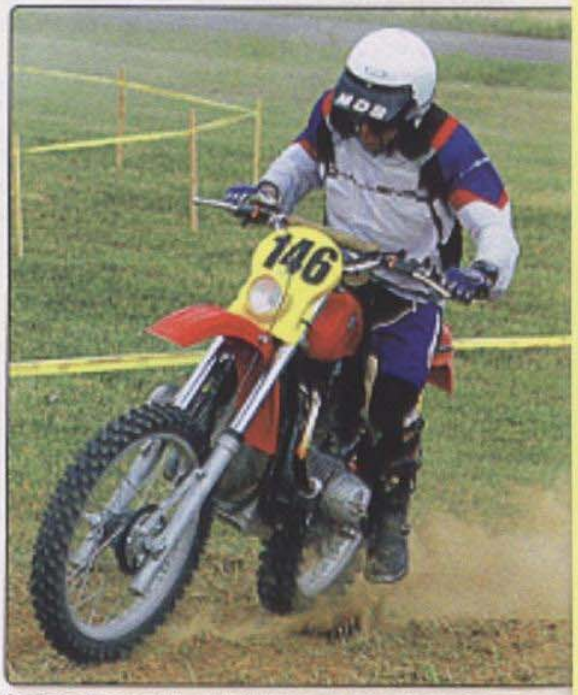
Sengfelder rief die dramatischen sechs Tage von San Pellegrino nochmals in die Erinnerung zurück. Sehr knappe Fahrzeiten am ersten Tag in den Bergamascher Bergen – nur etwa 70 Fahrer blieben ohne Strafpunkte, darunter als einzige Trophy-Mannschaft das deutsche Zündapp-Team. Bis zum dritten Tag lag die Bundesrepublik in allen Mannschaftswertungen vorn – Trophy, Silbervase, Club und Fabrik, bevor der vierte Tag eine Vorentscheidung brachte. Werner Salevsky vom zweitplazierten DDR-Team schied nach Sturz aus und die führende westdeutsche Silbervasenmannschaft verlor Rolf Witthöft auf Puch nach Gabelbruch.

Dann aber begann das große Zittern: Giengers Motor hörte sich nicht mehr gesund an und war nur noch durch Anschieben zum Leben zu erwecken. Mannschaftskamerad Dieter Kramer, der als Entwicklungsingenieur bei Zündapp für die Wettbewerbsmaschinen verantwortlich war, vermutete einen festsitzenden Kolbenring, was sich am Ende auch als zutreffend erweisen sollte.

Zu einer Sechstagefahrt gehört auch Glück. Giengers 100er hielt bis nach dem Schlussrennen in Monza und brachte zum ersten Mal seit 1961 wieder die Trophy nach Westdeutschland zurück.

Pünktlich um zehn am Samstagmorgen gingen die ersten der über 150 Starter jetzt auf die 35 Kilometer lange Runde, die viermal zu fahren war. In diesem Jahr waren einige interessante Streckenteile hinzugekommen, so eine schöne kurvige Auffahrt im Wald. Zwei Beschleunigungsprüfungen und eine flüssig abgesteckte Sonderprüfung auf einer Wiese, die in der zweiten und dritten Runde gewertet wurden, sorgten für die nötigen Punkte auf dem Konto, denn die Fahrzeiten sind bei der Heilbronn Classic stets mehr als ausreichend.

Wieder waren auch Gespanne am Start. Nachdem Sautter, Habiger und Kelle sich aus Altersgründen vom aktiven Sport endgültig verabschiedet haben, werden die NSU-Gespanne wohl nicht mehr in Aktion zu bewundern sein. Zwei Zündapp KS 601 und ein klassisches BMW-Gespann repräsentierten die 50er und 60er Jahre, das Gros der 14 Seitenwagen stammte aus den späten 70er und 80er Jahren.



Gelände Classic aktuell: Nicht immer leicht, die Leistung einer Schek-BMW von 1978 auf den Boden zu bringen...

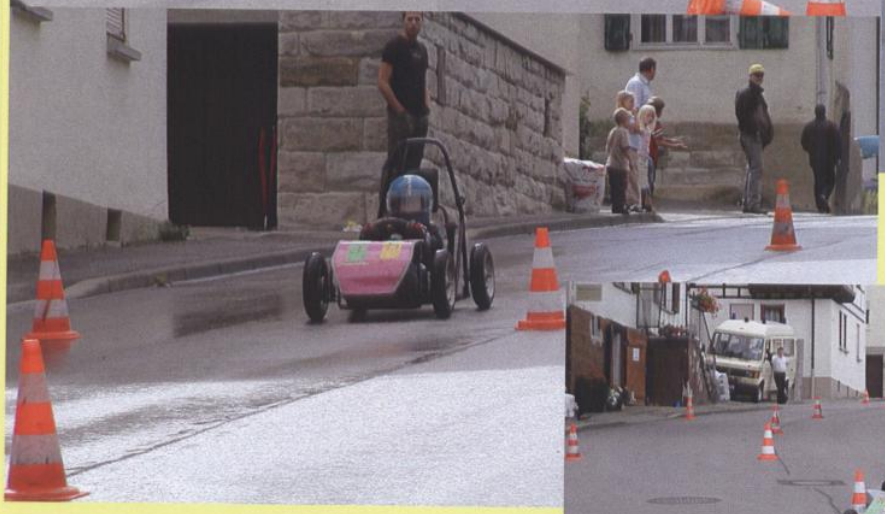
Wieder einmal ist es Klaus Häberle und seinen Freunden vom MC Heilbronn gelungen, ein Geländesport-Wochenende vom Feinsten zu organisieren. Da dürfen wir gespannt sein, welche Überraschung er sich für seinen nächsten „Stammtisch" im Frühjahr 2009 einfallen lässt.

Leo Keller

... und auf der MZ ETS-G aus den 70er Jahren passt alles, der Fahrer stilecht gekleidet

die 2000 er Jahre
Mini-Car in Spielberg

2004



04

ielberg

nnen

Bietigheim

Mini-Car in Spielberg 2005

RT / 39 Teilne

Kühn

ISENHEIM. Auf
machers Spuren wa
rn 39 Kinder im Alt
3 Jahren im Stadtte
Dort hatten die M
Motorsportclubs Bie
Herzog-Ulrich-Straß
nd zur Rennstrec
ioniert. Die kleinen
ten von morgen er
em 370 Meter lan
arcours Zeiten von
linute.

ADAC-Mini-Car-Renn
rsportclubs Bietigheim
sächlich auf die Initi
hrigen Sportleiters u
tenden Vorsitzenden
rtclubs Wilhelm D
gerufen. Völlig un
istel im Juni diese
rben und am verg
enende musste erst
Car-Rennen ohne
lungsvater stattfinde
ne leichte Aufgabe
30 Mitglieder, die ar
ennstrecke tatkräftig
en. „Wir tragen jet
zwölftes Rennen in S
rüher fand die Veran
tigheim statt. Doch d
ennen heute zu gefäh
r ehemaligen Parcour
schen viele Betonpfe
erinnerte sich die E
de des Motorsp

r Rennpiste: Formel M

Mini-Car in Spielberg
alte Mini-Car und neue Fun-Car

2006

PORT / 39 Teilnehmer beim 12. Mini-Car-Rennen in Sachsenheim-Spielberg

Kühne Piloten in flotten Flitzern unterwegs

Slalom-Strecke ist rund 370 Meter lang – Veranstaltung findet im Gedenken an Wilhelm Distel statt

An der Box an der Rennstrecke in Sachsenheim-Spielberg war gestern guter Rat gefragt: soll ich gleich alles geben? Fotos: Martin Kalb

CHSENHEIM. Auf Michael umachers Spuren wandelten tern 39 Kinder im Alter von 6 16 Jahren im Stadtteil Spiel-g. Dort hatten die Mitglieder Motorsportclubs Bietigheim Herzog-Ulrich-Straße kur-hand zur Rennstrecke um-ktionlert. Die kleinen Formel Piloten von morgen erreichten dem 370 Meter langen Sla-parcours Zeiten von rund ei-Minute.

ADAC-Mini-Car-Rennen des otorsportclubs Bietigheim wurde ptsächlich auf die Initiative des gjährigen Sportleiters und stell-tretenden Vorsitzenden des Mo-portclubs Wilhelm Distel ins fen gerufen. Völlig unerwartet Distel im Juni dieses Jahres storben und am vergangenen chenende musste erstmals ein l-Car-Rennen ohne seinen ndungsvater stattfinden.

eine leichte Aufgabe für die nd 30 Mitglieder, die am Rande r Rennstrecke tatkräftig mit an-ckten. „Wir tragen jetzt schon er zwölftes Rennen in Spielberg s. Früher fand die Veranstaltung Bietigheim statt. Doch dort wäre s Rennen heute zu gefährlich, da der ehemaligen Parcoursstrecke wischen viele Betonpfeiler ste-n", erinnerte sich die Erste Vor-ende des Motorsportclubs Christine Kattermann.

Für die Spielberger ist das Mini-Car-Rennen inzwischen zu einem wichtigen Ereignis geworden. Die Anwohner präparieren eventuelle Gefahrenpunkte an ihren Häusern mit Strohballen, ortsansässige Betriebe stehen für umfangreiches Sponsoring zur Verfügung und am Renntag wird die Durchfahrtsstraße für den Verkehr gesperrt.

„Wir sind dankbar, dass uns in Spielberg eine so gute Strecke mit einem natürlichen Gefälle zur Verfügung steht. Wir wollen so die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auch wieder auf den Rennsport mit Mini-Cars lenken, die zunehmend von den Go-Karts mit Motor verdrängt wurden", schilderte Rennleiter Jürgen Kattermann.

In diesem Jahr kamen erstmals auch sechs neue Vereinsfahrzeuge zum Einsatz. Sie sind mit moderner Technik ausgestattet, denn für die alten Rennautos fehlen inzwischen die entsprechenden Ersatzteile.

„Normalerweise haben die neuen Mini-Cars auch einen Motor, doch den haben wir entfernt und die Fahrzeuge mit den entsprechenden Sicherheitsvorkehrungen wie beispielsweise Gurten versehen", erläuterte Kattermann. Zusätzlich verhinderte ein großer Überrollbügel, dass den kleinen Rennpiloten etwas passiert. Die Kinder mussten allesamt einen Helm, Handschuhe und lange Kleidung tragen.

Gefahren wurde in drei Altersklassen vom Jahrgang 1990 bis 2000. Der Start erfolgte in der Höhe des Spielberger Verwaltungsgebäudes über eine Startrampe, an deren Ende die Zeitmessung per Lichtschranke gestartet wurde. „Viele Kinder wollen zunächst möglichst schnell sein und achten nur auf die Geschwindigkeit. Doch sie merken bald, dass beim Slalom auch die Geschicklichkeit und das richtige Bremsen gefragt sind. Schließlich gibt es für jedes umgefallene Slalomhütchen eine Strafsekunde", betonte Kattermann. In das Gesamtergebnis flossen die zwei besten der drei Wertungsläufe ein.

Zu den jüngsten Teilnehmern zählte die sechsjährige Aileen Federer, die beim Probelauf noch erhebliche Probleme mit der Streckenführung hatte. „Es macht wirklich Spaß, den Berg hinunter zu fahren. Aber ich muss gut aufpassen, dass ich kein Hütchen auslasse", erläuterte Aileen ihre ersten Rennerfahrungen. Zu den „alten Hasen" beim Mini-Car-Rennen gehörte Andreas Baumann aus Tamm. Der Elfjährige war bereits zum zweiten Mal am Start und kam mit einer beachtlichen Laufzeit von einer Minute und fünf Sekunden ins Ziel.

Dort zog ein Schleppfahrzeug die kleinen Piloten wieder den Berg hinauf zum Start für neue Parcoursrekorde. *Michaela Glemser*

der Rennpiste: Formel M wie Mini-Car im Anrollen.

Mit dem kleinen Flitzer durchs Dorf

Der Bietigheimer Motorsportclub und sein Mini-Car-Rennen in Sachsenheim-Spielberg

SACHSENHEIM. Einen Tag lang ist die Hauptstraße des Sachsenheimer Stadtteils Spielberg gestern zur Rallyestrecke geworden. Laute Motoren gab es allerdings nicht zu hören. Der Bietigheimer Motorsportclub hat dort sein alljährliches Mini-Car-Rennen veranstaltet.

Von Lukas Jenkner

Einerseits haben es die sechs bis 16 Jahre alten Kinder und Jugendlichen, welche die sanft geschwungene Spielberger Ortsdurchfahrt hinabfahren, sehr leicht. Die derzeitigen Wetterkapriolen zwingen die großen Rennfahrer ja durchaus zu manchem ungewollten Reifenwechsel. Slicks, Allwetter- oder Regenreifen – das ist zurzeit meist die entscheidende Frage, wenn die Formel Eins in Europa unterwegs ist. In Spielberg ist alles viel einfacher: Da gibt es die alten und neuen Mini-Cars des Bietigheimer Motorsportclubs (MSC). Die haben eine Sorte Reifen und keine Motoren und fertig. Gestern gab es in dem Sachsenheimer Teilort Spielberg die zwölfte Auflage des Mini-Car-Rennens.

Dass das Hinabrollen auf der Spielberger Herzog-Ulrich-Straße trotz der technischen Schlichtheit der Fahrzeuge nicht von selbst geht, ist den 39 Kindern und Jugendlichen dann ziemlich schnell klar geworden. Mit zahlreichen rotweißen Hütchen hatten die Verantwortlichen des MSC auf der mehr als 300 Meter langen Strecke einen Parcours abgesteckt. Da mussten die Nachwuchsrennfahrer manchen Slalom hinlegen. Je nach Alter und Fähigkeiten dauerte eine Tour eine Minute oder auch mal ganze zweieinhalb Minuten. Einige ganz Verwegene, die sich auch von abhebenden Reifen nicht aus der Ruhe bringen ließen, benötigten im Schnitt 50 Sekunden, um von der Mitte Spielbergs bis zur Ortsausfahrt zu gelangen.

Am Steuer eines Mini-Cars zu sitzen, erfordert durchaus fahrerisches Können. Foto Weise

Dass es den Bietigheimer MSC mit seinem Mini-Car-Rennen in den Sachsenheimer Teilort verschlagen hat, verdanken die Spielberger dem Bietigheimer Straßenbau, erzählt Christine Kattermann, die Vorsitzende des MSC. Der MSC müsse bei dem Mini-Car-Rennen sehr auf die Sicherheit achten. Auf der abschüssigen Strecke entwickelten die Fahrzeuge durchaus eine beachtliche Geschwindigkeit. Dort, wo in Bietigheim früher die Mini-Car-Rennen stattgefunden haben, stünden heute Betonpfeiler an der Straße, sagt Kattermann. Da sei die Sicherheit nicht mehr zu gewährleisten gewesen.

In Spielberg, nun schon seit Jahr Austragungsort des Mini-Car-Rennens sich der MSC pudelwohl, sagt Katter Die Spielberger seien mit Leib und dabei und unterstützten den MSC ehre lich, wo es gehe, zum Beispiel mit Str len für die Sicherheitsabsperrungen. „ eine große Gemeinschaft hier."

Gefahren sind die Kinder und Jug chen gestern übrigens im Gedenken a helm Distel. Der Löchgauer und früher vertretende Vorsitzende des MSC war verstorben. „Das Mini-Car-Rennen", Christine Kattermann, „ist sein Kind."

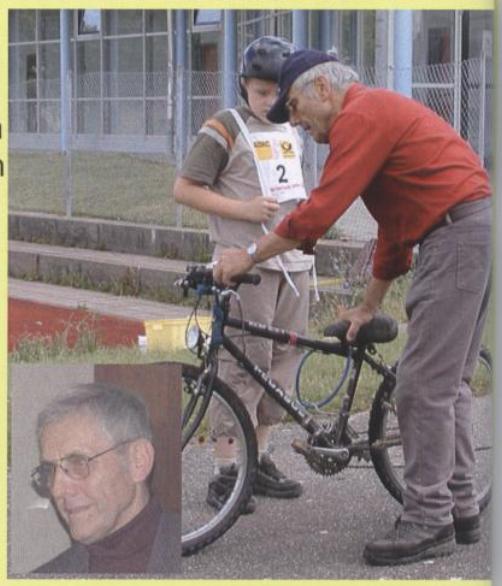
Fahrradturiere an den Schulen

Foto Weise/fac

on seit Jahren
Car-Rennens, f
, sagt Katterma
it Leib und S
len MSC ehrena
spiel mit Stroh
perrungen. „Da
nier."
nder und Juge
Gedenken an
r und frühere s
es MSC war im
Car-Rennen",
sein Kind."

Karl Krohmer, Hermann Bitzer, Herr Böhm und Karl Dähn im Gespräch

Hermann Bitzer

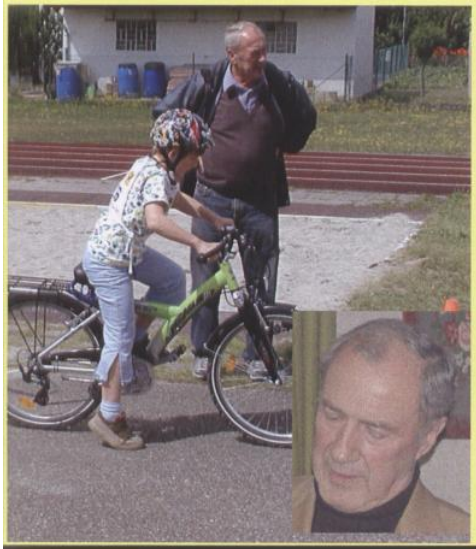


Tine Kattermann

Karl Dähn

Karl Krohmer + Jürgen Katterma

Karl Krohmer



Auch

MSC m

MSC Bieti
Fun-Car-F

Aufgabe
Jahre alte
abschüssige
einen Slalo
Beim Fahr
Schnelligke
um den Sp
ren. Abschi
schon sein,
keinen Mo

Die Nach
50 Kinder
fektem som
Gelegenhei
10 Uhr war
Start und
wie sie Lust
Slalomfahrt
und die da

Viel Spaß unt

Auch Bergaufschleppen macht Spaß

MSC mit Premiere beim Ferienprogramm

Im Rahmen des Sommer-Ferienprogrammes der Stadt Bietigheim-Bissingen veranstaltete der MSC Bietigheim erstmalig ein Fun-Car-Fahren.

Aufgabe für die sechs bis zwölf Jahre alten Kinder: Auf einer abschüssigen Strecke beim Viadukt einen Slalom-Parcours bewältigen. Beim Fahren ging es nicht um Schnelligkeit, sondern lediglich um den Spaß der Kinder am Fahren. Abschüssig musste die Strecke schon sein, denn Fun-Cars haben keinen Motor.

Die Nachfrage? Beachtlich. Rund 50 Kinder nutzten bei nahezu perfektem sommerlichem Wetter die Gelegenheit teilzunehmen. Punkt 10 Uhr waren die ersten Kinder am Start und konnten so oft fahren, wie sie Lust hatten. Nach Ende der Slalomfahrt wurden alle Fun-Cars und die darin befindlichen Fahrer und Fahrerinnen an ein Schleppauto gehängt und wieder bergauf zum Start gezogen. Häufig war nicht ersichtlich, was den Kindern mehr Spaß bereitete - das Bergabfahren oder das Bergaufschleppen.

Ein besonderes Augenmerk galt natürlich auch der Sicherheit. Die sechs Fun-Cars des MSC Bietigheim sind exakt gleich ausgestattet, haben Sicherheitsgurte, Überrollbügel und Scheibenbremsen. Ebenso durften die Kids nur mit Helm und festem Schuhwerk fahren. Zusätzlich wurden unter anderem Bäume und Pfeiler am Rand der Strecke mit Strohballen gepolstert. Da alle Kinder sehr konzentriert und überaus diszipliniert gefahren sind, hatten die Strohballen jedoch mehr eine dekorative Funktion.

Besonders hervorzuheben war, wie großzügig und fair sich die Kinder untereinander verhielten. Oft war kurz vor dem Start aus dem Mund der Kinder zu hören „Ich bin gerade gefahren - jetzt darfst Du!".

Viel Spaß unterm Viadukt

Reifen prüfen lohnt sich

Allein in Baden-Württemberg rückt die ADAC-Straßenwacht jährlich rund 10000 Mal wegen Reifenpannen aus. Viele dieser Schäden am Pneu wären jedoch vermeidbar gewesen, wenn die Autofahrer einige Regeln stärker beachten würden. Der ADAC Württemberg gibt Tipps für ein langes Reifenleben:

Beladen: *Das Auto niemals überladen, denn die Kombination aus Überlastung, zu geringem Luftdruck, hoher Geschwindigkeit und Temperaturen sind äußerst schädlich für Reifen.* ***Bordsteinparken:*** *Heftiges Auffahren auf Bordsteine ist gefährlich, weil die dabei entstehenden Schäden oft unbemerkt bleiben. Am besten, Bordsteine langsam und in stumpfem Winkel überfahren. Beim Parken auf der Bordsteinkante muss der Reifen vollflächig aufliegen.* ***Lagern:*** *Gummi altert durch Wärme, Feuchtigkeit und Sonneneinstrahlung besonders schnell, deshalb Reifen kühl, trocken und dunkel lagern.* ***Luftdruck:*** *Zu niedriger Luftdruck führt dazu, dass sich der Reifen während der Fahrt übermäßig erhitzt und sich die Reifenteile voneinander lösen, während Verschleiß und Kraftstoffverbrauch zunehmen. Der Luftdruck sollte alle 14 Tage am kalten Reifen überprüft und gegebenenfalls korrigiert werden.* ***Profiltiefe:*** *Der ADAC Württemberg empfiehlt eine Mindestprofiltiefe bei Sommerreifen von 3 mm, bei Winterreifen von 4 mm. Zu geringe Profiltiefe führt dazu, dass der Reifen auf nassen Straßen schlechter haftet.* ***Reifenersatz:*** *Es sollten auf allen vier Rädern möglichst identische Reifen montiert sein.* ***Schäden:*** *Durch Risse im Reifen, zum Beispiel durch Schrauben oder Glasscherben verursacht, dringt Feuchtigkeit in den Reifenkern ein und schädigt ihn so im Inneren. Deshalb den Reifen regelmäßig kontrollieren und im Zweifelsfall einen Fachmann aufsuchen.* ***Alter:*** *Laut ADAC sollten Reifen, die älter als acht Jahre sind, nicht mehr verwendet werden.*

Fun-Car-Fahren

im Sommerferienprogramm der Stadt Bietigheim-Bissingen 2008

Alles w

Zweites

MSC
BIETIGHEIM

tigheim-Bissin

Fahren unter d

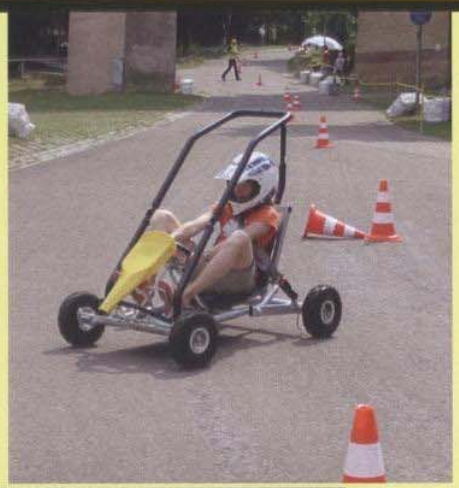
Etwas im Sch

Ländle", die eb

morgen zu Ga

natte der MSC

om-Parcours a



Alles wie bei den „Großen“

Zweites Fun-Car-Fahren am Viadukt

Am 27. Juli fand zum zweiten Mal im Rahmen des Sommerferienprogramms der Stadt Bietigheim-Bissingen das Fun-Car-Fahren unter dem Viadukt statt.

Etwas im Schatten der „Tour de Ländle“, die ebenfalls am Sonntag morgen zu Gast am Viadukt war, hatte der MSC Bietigheim den Slalom-Parcours aufgebaut. 53 Kinder im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren fuhren bei herrlichem Wetter mehrfach die Strecke unter dem Viadukt auf den motorlosen Fun-Cars des MSC Bietigheim hinunter und wurden von einem Schleppfahrzeug wieder hoch an den Start gezogen.

Sicherheitsgurte, Helme, Überrollbügel - alles wie bei den „Großen“, denn die Sicherheit sowie der Spaß der Kinder standen im Vordergrund. Viele der jungen Fahrerinnen und Fahrer kannten dies alles schon vom letzen Mal und vielfach verabschiedeten sich die Kinder und Eltern mit „Bis zum nächsten Jahr“.

Fun-Car auf der Strecke

Fun-Car-Fahren

im
Sommerferienprogramm
der Stadt Bietigheim-
Bissingen 2009

MSC
Bietigheim

Spaßrennen unterm Viadukt

MSC bereichert Ferienprogramm der Stadt

Den Auftakt zum Kinderferienprogramm der Stadt Bietigheim-Bissingen machte dieses Jahr der Motorsportclub Bietigheim mit seinem 3. FunCAR-Fahren am 2. August unter dem eindrucksvollen Viadukt.

Gleich am ersten Ferienwochenende im Sommer 2009 konnten die Kinder mit den FunCARs, sozusagen modernen Seifenkisten mit Überrollbügel und Scheibenbremsen, den Slalomparcours im Bietigheimer Ellental hinunterfahren. Anschließend wurden die jungen Fahrer und Fahrerinnen von einem Schleppfahrzeug wieder zum Start gezogen und der Spaß begann von neuem.

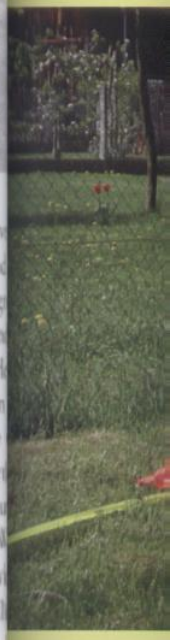
Tipps vom Fachmann vor dem Start

Wie bei großen Motorsport- staltungen ebenso üblich, stan Sicherheit der Piloten im Vorderg FunCARs mit Überrollbügel un cherheitsgurt, Handschuhe, H sowie eine durch Streckenposten Strohballen abgesicherte Strecke den vom verantwortlichen Spor Oliver Hillstein und seinen g Helfern bereitgestellt. Nur das W war nicht ganz so sommerlich w wünscht. Nach einer morgendl Dusche vom Himmel für die Au helfer bei einem Gewitter, began im Lauf des Tages immer wieder e zu regnen. Die 50 Kinder und auc Organisatoren ließen sich davon je wenig beeindrucken und fuhren 10 bis 16 Uhr ohne Unterbre durch.

In den Bewirtungszelten konnte tern und Kinder bei Kaffee, Ku Wiener Würstchen und Fanta Boxenstopp einlegen.

Die meisten der Kinder waren in den Jahren zuvor beim Fun Fahren des MSC Bietigheim dabei einmal dabei war, kommt anschei gerne wieder!

www.bild-media.d



Schnupperfahren bei der Honda-Roadshow 2006

2007

Marius Götz

Schnupperfahren bei der Honda-Roadshow 2008

Marc Schmitz

Winter

Gute La

MSC
BIETIGHEI

Die Tour,
nahmen dara
ter begünstig
Temperaturen
sorgten schon
Stimmung.
und Gäste tra

rillten bei früh

interwanderung bei 20 Grad

ute Laune bei den über 40 Teilnehmern

MSC ETIGHEIM

Am 24. Februar führte der Motorsportclub Bietigheim seine Winterwanderung durch.

Die Tour, über 40 Wanderer men daran teil, war vom Wet- begünstigt. Sonnenschein und peraturen um die 20 Grad ten schon bei Beginn für gute mung. Die Clubmitglieder Gäste trafen sich am Parkplatz bei der Sporthalle in Kleinsachsenheim. Die Wanderung führte durch das Tal der Metter in Richtung Metterzimmern. Die Mittagspause wurde südlich der Eselshütte auf einem Grillplatz am Steinbruch abgehalten.

Die MSC-Vorsitzenden, Christine und Jürgen Kattermann betreuten die Grillstelle und hatten für Getränke und Feuer gesorgt. In herrlicher Frühlingssonne wurde am offenen Feuer und am Gasgrill das mitgebrachte Grillgut zubereitet. Die Motorsportler plauderten am Lagerfeuer und die Kinder nützten die Umgebung des ehemaligen Steinbruches zum ausgiebigen Spielen und Herumtollen.

Nach einer erholsamen Mittagspause ging es in Richtung des MSC-Motorrad-Trainingsgeländes auf trockenen, befestigten Wanderwegen zurück zum Startpunkt. Der Abschluss der MSC-Wanderung fand diesmal in der „Steingrube" am Großsachsenheimer Sportplatz statt. Dort bedankten sich die MSC-Vorsitzenden bei Wanderführer Lothar Makkens, der die Tour organisiert hatte.

ten bei frühlingshaften Temperaturen am ehemaligen Steinbruch: Das Wanderteam des MSC

METZGEREI
LB TM 251

2008
Oldtimer erLeben
Kulturgut
trifft
Kulturdenkmal
Kultur Mobil
Deutsche
Fachwerk
Straße

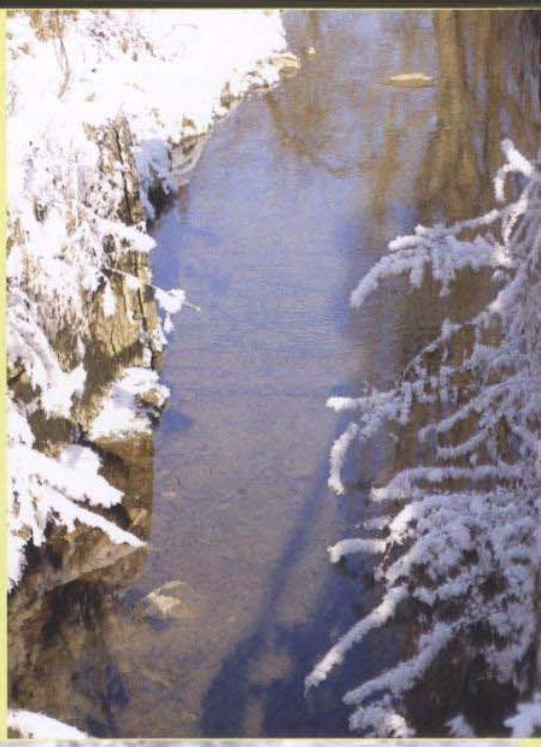
BB FA 10H

B HP 1800H

LB P 1800H

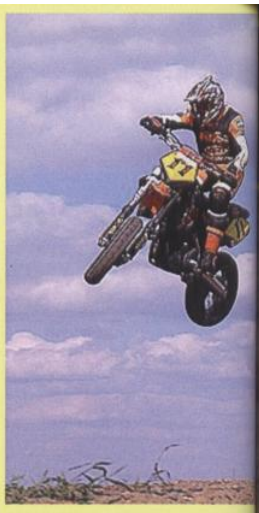
AB MC 64H

Winterausflug 2009

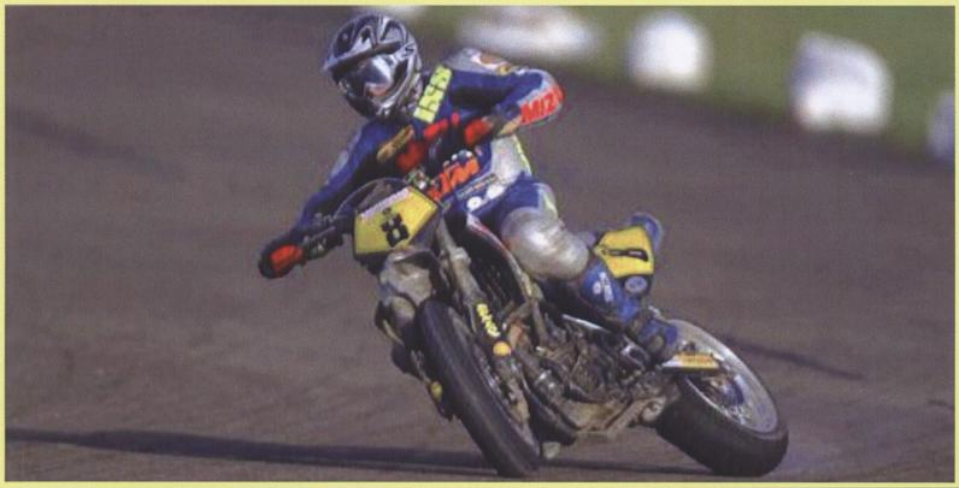


Achim Trinkner

1996 1. Platz Internationale DM in Assen, **3. Platz** Internationale Deutsche Meisterschaft - Rookie of the Year, **1997 1. Platz** beim Lauf zur Schweizer Meisterschaft in Frauenfeld, **1998 4-fach Sieg und König von München beim Internationalen Super-Moto** auf der größten Motorrad Messe der Welt in München,
1999 1. Platz Inter. DM-Lauf Cuxhaven, **1. Platz** Speedweek Oschersleben,
2001 4. Platz Internationale Deutsche Meisterschaft, **2002 4. Platz** Superbiker Mettet (bekannteste SuperMoto Rennen in Europa) mit ca. 25.000 Zuschauern



2005 6. Pla



Jochen Kölle

2009 3. Platz Enduro-X-Cup Klasse 6 (3 h solo)

Herbert Schmitz

05 6. Platz Dt. Slalommeisterschaft

Manfred Schnitz

Frank Buttermann

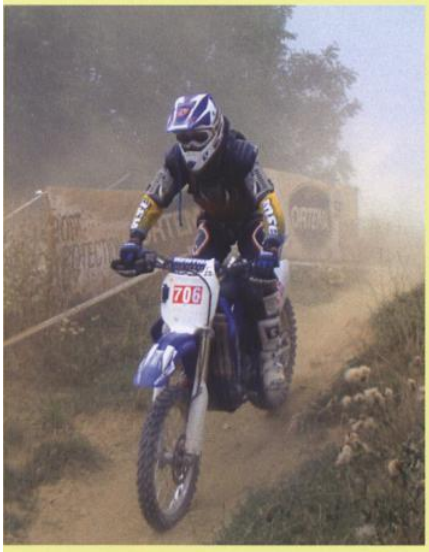
2004: 2. Platz Gesamtwertung (Einsteiger) ADAC Enduro-Cup

Frank Bieber

2007: 3.

Erik Ziegelbauer + Frank Ziegelbauer

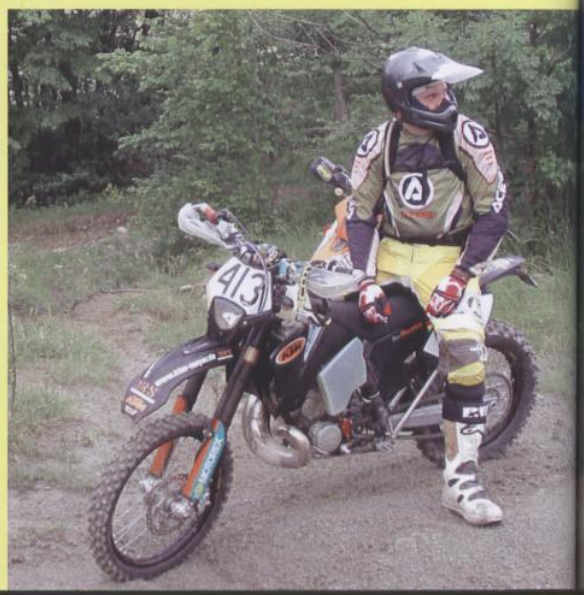
2009 4. Platz Enduro-X-Cup Klasse 7 (4 h Team)



2007: 3

Oliver Hillstein

2004: 2. Platz Gesamtwertung (Einsteiger) ADAC Enduro-Cup



Mart

Bieber

uer

Lars Reuther

07: 3. Platz Dt. Jugend-Motocross-Meisterschaft 85 ccm-Klasse

Marcel Reuther

2007: 3. Platz Dt. Motocross-Pokal-Süd 125 ccm-Klasse

Martin Rauser

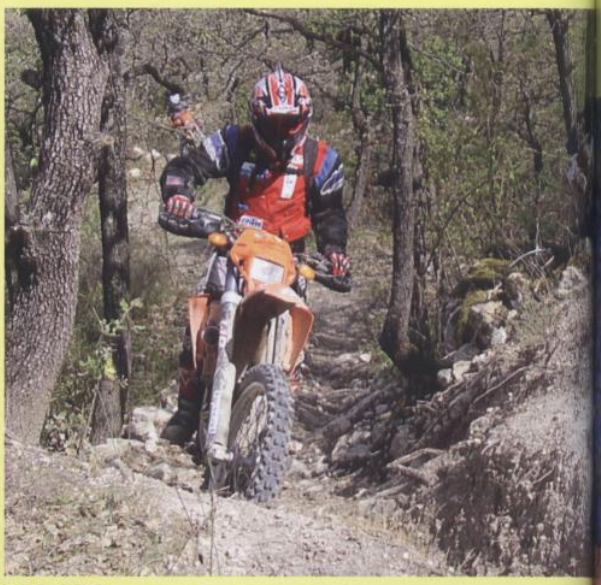
Uli Kölle

Patrick Höhmann

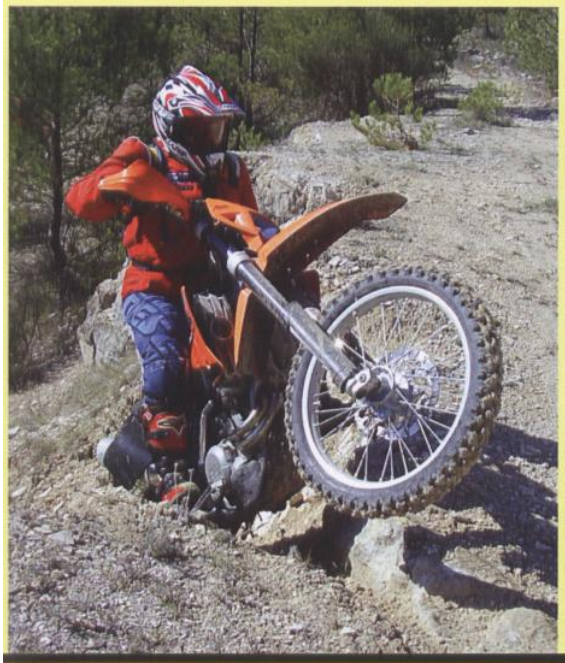
Jens Beck

Michael Möller

Jürgen Kattermann



Tine Kattermann



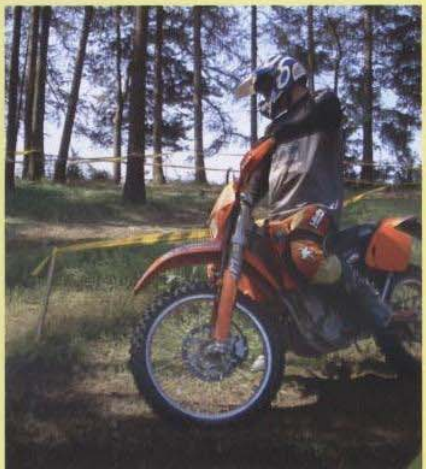
l Möller

Andreas Krauth

Frank Kraus + Patrick Höhmann

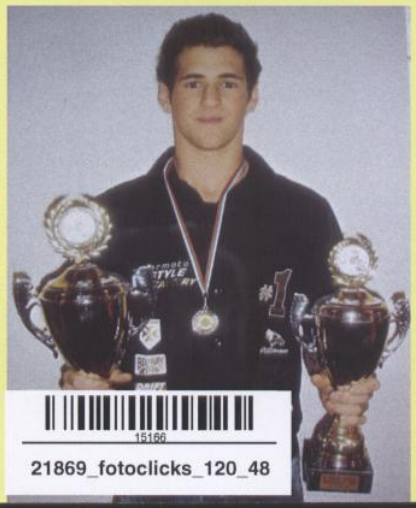
2009: 11. Platz ADAC-Cup Klasse 2 Aufsteiger (4 h Team)

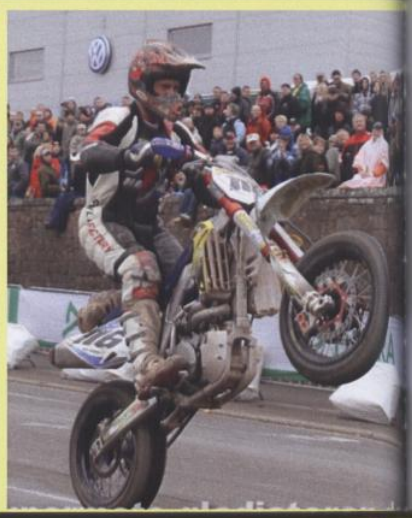
Frank Kraus



Nico Joannidis

2006 ADAC Junior Cup 4.Platz, 2007 Meister intern. ADAC Junior Cup, 2008 Meister Deutscher Pokal C2 + Vizemeister Deutscher Pokal C1, 2009 mit Team Deutschland Sieg beim Supermoto of Nations in Pleven, Bulgarien





15165
21869_fotoclicks_120_48