



Die aktuelle Kurbelwelle

**Motor-Sport-Team
Lufthansa e.V.**

Ausgabe 6/2014 - Seite 1

Liebe Clubmitglieder,

Jörg hat uns wieder zwei tolle Berichte beschert.

Lasst's Euch gut gehen.

Peter

Internationale Geflügelzuchtausstellung in Hofheim-Dietenbergen,

Angst vor Vogelgrippe, keine Sorge, die Züchtungen des André Citroën sind garantiert alle Virenfrei!

Vom 23.07. bis zum 27.07.2014 fand in Hofheim-Dietenbergen das 6. Internationale Deutschlandtreffen der Freunde des 2CV statt.

Ein großes Rahmenprogramm das sich sehen lassen konnte hatten die Veranstalter auf die Beine gestellt. Livemusik, Skyline Bar (Cocktailbar mit einer grandiosen Aussicht auf Frankfurt), Kinozelt mit Filmen, Reisevorträge und Diashows aus 66 Jahren 2CV, und dem 2CV Turnier, verschiedene Wettkämpfe und dem Ventildeckelrennen, man nehme:

Zylinderkopfdeckel von Citroën 2CV

Gewicht : Max. 4,5 kg

Länge : Max. 700 mm

Breite : Max. 200 mm

Höhe mit Spoiler: Max. 250 mm

Durchmesser der Räder mit Reifen: Max. 152 mm

Radabstand: Max. 600 mm

Bodenabstand: Min. 20 mm

Seitliches Rad: verboten (kein Stabilisierungs- oder Führungsrads)

Kotflügel : erlaubt

Motorisierung: VERBOTEN (keinerlei Motorisierung, weder mechanisch, durch Gummi, Federn, Reibung oder andere)

Dekor: empfohlen (unter Einhaltung obiger Bestimmungen)

Aufgabe ist es den Zylinderkopfdeckel so schnell und so gerade wie möglich über eine schräge Bahn ins Ziel zu bringen.

Aus allen Himmelsrichtungen kamen die Enten angefliegen, Niederlande, Belgien, Schweiz, Frankreich, Polen

Polen, da war was, Witzklassiker aus den 80ern! Flugente mit 5 Buchstaben? Lösung: Papst (Johannes Paul II, er flog gerne in der Welt umher), ein Brüller damals.

..... viele hatten kleine Wohnwagen an dem Tierchen hängen. Na klar, Enten sind ja auch Zugvögel.

Seite 1	Liebe Clubmitglieder
Seite 2-5	verschiedene Berichte
Seite 6	Termine/Impressum

Die meisten der über 700 Teilnehmer hatten es sich auf den Campingplätzen um die Speedwaybahn von Dietenbergen gemütlich gemacht, am Sonntag morgen hörte man im 10 Minuten Takt wie der Glascontainer gelehrt wurde, ich vermute überwiegend Rotwein, passt ja auch prima zu einem Entengericht. Das schönste an dieser Veranstaltung war, daß keine Ente der anderen glich, Umbauten in allen Variati-



onen, Cabrio, Feuerwehr, extraschmal oder extra breit alles was man sich vorstellen kann. Die Ornithologen die diese Veranstaltung besuchten und die Schöpfungen bewunderten staunten alle und oft kam der Satz „Im Studium hatte ich auch so eine“.

Natürlich waren auch Enten da die schon sehr weit geflogen waren wie die 2CV die an der Raid Australia teilgenommen hat, einer Tour quer durch die australische Wildnis. Innerhalb von sechs Wochen hat Sie dabei 11 000 Kilometer zurückgelegt, davon mehr als 2500 Kilometer über unwegsame Feldwege. „Die Ente ist absolut offroad-tauglich“, meint der Besitzer. Das liege an der weichen Federung mit dem langen Federweg, mit der es sich auch auf Buckelpisten noch vergleichsweise komfortabel reisen lasse. Zur großen Beliebtheit und der weltweiten Verbreitung des 2CV hat vor allem die simple Technik beigetragen. „An dem Auto kann man alles selber machen“. Der Name 2CV leitete sich von der Kennzahl im französischen Kfz-Steuer-System ab, wie dies auch bei vielen anderen französischen Modellen dieser Zeit üblich war, z. B. beim „Cremeschnittchen“ Renault 4CV oder der „Gangsterlimousine“ Citroën Traction Avant, die je nach Motorisierung 7CV, 11CV oder

15CV hieß. Insbesondere beim relativ schwach motorisierten 2CV wird oft fälschlicherweise angenommen, diese Werte bezögen sich direkt auf die Motorleistung und würden der heute gängigen Pferdestärke (chevaux vapeur) entsprechen.

In die „CV“ fließen jedoch weitere Faktoren mit ein, früher u. a. auch die Anzahl der Gänge, die Getriebeübersetzung und die Reifengröße. So musste man für den 2CV je nach Baujahr und Motorisierung zwischen 2 und 3 CV Kfz-Steuer zahlen. Entsprechend wurde er in den 1960ern auch eine Zeit lang als 3CV verkauft, jedoch kam man trotz der höheren Steuerklasse schnell wieder zum bereits eingebürgerten 2CV

PERSCHEID's ABGRÜNDE



WICHTIG BEIM RADWECHSEL: DIE MUTTERN STETS ÜBER KREUZ ANZIEHEN!

als Namen zurück.

Der Citroën 2CV (französisch *deux chevaux*), in Deutschland üblicherweise *Ente* und in der Schweiz *Döschwo* genannt, war ein populäres Modell des Automobilherstellers Citroën mit einem luftgekühlten Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor und Frontantrieb.

Zwischen Sommer 1949 und Mitte 1990 wurden 3.868.631 viertürige Limousinen und 1.246.335 Lieferwagen („Kastenente“) hergestellt. Von 1960 bis 1968 (und 1971) wurde in kleiner Stückzahl auch eine Ausführung mit zwei Motoren und Allradantrieb gebaut, die 1958 vorgestellt worden war.

Die Entwicklung begann Mitte der 1930er-Jahre; kriegsbedingt stellte Citroën den neuen 2CV aber erst am 7. Oktober 1948 in Paris der Öffentlichkeit vor. Von der Fachpresse anfangs belächelt, wurde der 2CV in den folgenden Jahrzehnten zu einem der bekanntesten Automodelle in Frankreich. Der 2CV war Basis für die Citroën-Modelle Dyane, Ami und Méhari.



So, jetzt habe ich Hunger bekommen von dem ganzen Geflügel, wo ist das Telefon einmal bitte die Nummer 82. Knusprige Ente á la Kongbau mit Gemüse, Cashew-Nüssen und Knoblauch.

Ente gut,
alles gut

Jörg



Fotos: Jörg



Die 7. Lahn-Taunus Classic aus dem Blickwinkel hinter der Start / Zielflagge ...

Nachdem das Team Not & Elend, nach einigen misslungenen Versuchen, 2013 endlich den Sieg bei der 6. Lahn-Taunus Classic geschafft hatte und damit unser großer Traum in Erfüllung ging musste für 2014 eine neue Herausforderung her. Wir dachten uns, auf dem Zenit unseres Erfolges, sollten wir aufhören. Aber wir konnten uns nicht ganz von der Lahn-Taunus Classic trennen und in einer geselligen Runde, ja, ich gebe zu es war auch Alkohol im Spiel, reifte in unseren Köpfen der Gedanke diese Veranstaltung mal von der anderen Seite kennen zu lernen und das Organisationsteam zu unterstützen.

Die Monate vergingen und wir glaubten diese Entscheidung war Goldrichtig, ich schrieb ein paar Firmen an, und bekam auch einige Werbegeschenke und Preise für diese Veranstaltung zugesendet. Also alles locker und easy. Bei der Sponsorsuche hatte ich dann noch Kontakt zu ATE Classic bekommen, wie sich im Nachhinein herausstellte war dies mehr als nur eine Standard Mail, aber dazu später mehr.

In meinem Gehirn reiften auch immer mehr Ideen wie man die Teilnehmer mit Aufgaben und Rätseln belustigen, quälen und beschäftigen könnte.

Das Ur-Organteam bestehend aus Ulli, Gerhard und Hans machte die Hauptarbeit. Sie suchten die Strecke, erstellten das Roadbook, Pressearbeit, die Mittagsrast, die Flächen für die Sonderprüfungen, Sponsoren und vieles, vieles mehr.

Mein Copilot Seppel und ich wähten uns noch in Sicherheit eines lockeren Jobs als Rallye-Helfer ... doch dann kam die Woche vor dem Start!

Jede Menge Mails schossen durch das World Wild Web mit Fragen die Antworten suchten. Welche Aufgabe bekommt wie viele Punkte? Können wir dies in der Zeit schaffen? Wer ist wann mit wem wo? Wie kommen wir am schnellsten von einer zur anderen Prüfung? 50 Teilnehmer, o.k. dachte ich, der kluge Mann fängt früh an die Stofftüten für die Teilnehmer vorzupacken also Kuli, Feuerzeug, Schlüsselbänder, Gummibärchen, Werbung, Kabelbinder ... alles schön sortiert auf unserem Küchentisch aufgebaut und los ging es, fühlte mich wie bei Opel am Band, Fertig! ... komisch, 50er Packung Feuerzeuge und eins noch in der Packung also alle Tüten durchschauen, ah da fehlt es, 2 Kabelbinder, Mist die Dinger sind zu kurz, so dünn ist keine Stoßstange also noch zwei Stück rein, so langsam hatte ich ein persönliches Verhältnis zu den Tüten.

Dann kam das erste Treffen für mich am Mittwoch vor dem Start mit den Chef Organisatoren, jetzt merkte ich schon das wird kein lockerer Tag hinter dem Lenkrad mit ein paar Spielen, Mist, Arbeit! Am Donnerstag schaute ich noch mal unseren Boliden durch, Öl, Wasser, Luft und den Tank geflutet, Scheiben geputzt und mal zärtlich über die Haube gestreichelt, das muss reichen.

Freitag kam dann, man könnte es Generalprobe nennen, das Treffen in Bad Camberg.

Seppel und ich sahen zum ersten mal unsere Aufgabe und staunten nicht schlecht was sich unser Ulli ausgedacht hatten. Motorradreifen sollen die Teilnehmer auseinander ziehen, also wir müssen das natürlich auch ausprobieren, schnell die Stahl Stangen in den Asphalt gedroschen, Schnüre um die Reifen und dann ab in's Auto. Erster Versuch, Rückwärts, das Reicht jetzt oder? Klar, wird eng aber geht, Schnüre fallen lassen und Gas nach vorne ... je näher wir kamen desto breiter wurde unserer Gasse zwischen den Rädern. Für einen 30 Tonner hätte es wohl auch gereicht. Beim dritten Versuch bekamen wir die Aufgabe in den Griff und freuten uns schon auf die Gesichter der Teilnehmer die ja nur einen Versuch haben.

Nachdem wir diese Aufgabe vorbereitet hatten fuhren wir zu Ulli und sprachen die Aufgaben zum letzten mal durch und legten noch Details fest. Und dann kamen Sie wieder, die Tüten, da alle blau waren hatte ich schon bei der ersten Packaktion dran gedacht jeder Tüte einen Namen zu geben!

Also, Blechschild und Roadbook noch rein, bei Beate und Ulli auf der Terrasse entstand ein neues Fließband ... und in das Roadbook mussten noch Info Blätter die vorher mit dem MSTL Pin gespickt wurde. Eine Aufgabe für Hans und mich, nicht schwer geistreich daher fast entspannend, ich popelte die Pins auseinander und Hans versuchte ohne sich die Finger zu piercen die Teile in das Blatt Papier zu stecken.

Seppel und ich verabschiedeten uns und gingen den nächsten Tag mit unseren Aufgaben während der Heimfahrt durch und schossen dabei in Bad Camberg ein Zielfoto! Auf das Bild bin ich gespannt, zwei so hübsche Kerle Ja, ich gebe es zu, in Wirklichkeit haben wir wieder nur Mist erzählt!

Samstag früh 05:30 Uhr, freundlich schellt der Wecker und riskiert dabei einen Freiflug gegen die Wand! Raus aus den Federn, Bad , Kaffeemaschine starten und dann ab zu Meike in die Bäckerei Tüten packen wieder Tüten, langsam bekam ich Verfolgungswahn.

In Rüsselheim traf ich mich um 07:30 Uhr mit Peter Eberhard, der wie gewohnt den Posten des Besenwagens übernahm und in diesem Jahr noch Sonderprüfungen für Teilnehmer durchführte. Peter hatte als Copilot Henrik Breitmeyer, ATE Classic Programm Koordinator an Bord. Dieser hat uns nicht nur mit jeder Menge Material unterstützt, er wollte auch selbst an der Rallye teilnehmen. Da wir im Verteilen von Arbeit geübt sind, konnte dem Mann geholfen werden. Für uns ein Glücksfall wie sich bei der ersten Sonderprüfung herausstellen sollte. In Bad Camberg angekommen schnell noch den Banner gehisst bevor die ersten Teilnehmer kommen und dann dem Schauspiel zugeschaut, Ankunft der Fahrzeuge und das einparken, putzen, die Tüten mit den Fahrtunterlagen holen, und schon wieder die Tüten. Um kurz nach 09:00 Uhr machten Peter, Henrik , Seppel und ich uns auf den Weg zu Bürsten Weber, unseren Posten besetzen. Ein idyllischer Anblick erwartete uns dort, in der Ecke des großen Parkplatzes stand ein Tisch mit Sonnenschirm, Stühle,

Aschenbecher und eine Kiste Wasser, wunderbar, sitzen, quatschen und den Gott einen guten Mann sein lassen, Denkste !

Erst ein Oldtimer dann zwei ... und immer mehr, O.k. ich nehme die Teilnehmer in Empfang, vermittele Ihnen die Aufgabe und schicke sie los, Seppel nimmt Maß an den Reifen und notiert die Werte. Dann rüber zu Peter und Hendrik. Die beiden drückten den Teams den blauen Kanister in die Hand und erklärten das nächste Spiel. Dort gab es wohl einige Fragende Gesichter nachdem sie das Gerümpel im Kanister gesehen hatten, ha, unser Ziel erreicht, Leute verwirrt !

Hier merkten wir langsam das dieser Posten stressig und warm werden würde da immer mehr Starter auf den Parkplatz eintrudelten und die Sonne so langsam auch um die Ecke kam. Prima das Hendrik mit im Team war, er schob dann nach der Messung die Reifen wieder in die Startposition für die nächsten Aspiranten, ich hätte mir sonst einen Wolf gelaufen und mit 3 Leuten wären wir untergegangen.

Erst machte ich mir Gedanken, geht man so mit einem Sponsor um ? Kurz überlegt, ja, wir schon ! Nachdem ich zu 50zigsten mal die Aufgabe erklärt hatte, und mein Shirt schon einige Schweißflecken aufwies sahen wir die Rücklichter des letzten Teilnehmers, alles einpacken und los zum Mittag, wie spät ist es eigentlich, Kacke kurz vor 12:00 ! Zündschlüssel rum, Gasfuß Richtung Ölwanne und ab zur Mittagsrast.

Mein Co nahm die Karte, auf der einige aktuelle Straßen fehlten, und navigierte uns nach alter gewohnter Trapper Manier durch den Taunus, Moos an den Bäumen hier ist Westen, da vorne geht's nach rechts, ich spüre eine Wasserader in meinem Daumen, in 150 Metern links und so waren wir in Rekordzeit an der Hofener Mühle.

Nahrungsaufnahme und dann standen wir wieder parat. Die 5-Liter-in-wie-viel-Sekunden-Frage, im Schatten sitzen und auf Kundschaft warten, eine entspannte Aufgabe für uns aber nach dem 37 mal die Aufgabe erklären ist man froh wenn man Halsbonbons einstecken hat. Peter und Hendrik ging es nicht besser, Muttern stapeln unter Zeitdruck, welcher kranke Mensch kommt auf so eine Aufgabe?

Leider wurden Peter und Henrik zu einem defekten Fahrzeug gerufen so das ich meinen Job am Wasser aufgeben musste und mein treuer Copilot Seppel den Ansturm alleine bewältigen musste.

Also ich zum Muttern stapeln, es gibt wirklich Leute die das schaffen, Hut ab.

Nachdem der letzte Teilnehmer die Fahrt wieder aufgenommen hatte und wir uns gegen eine Übernachtung in der Mühle entschlossen hatten donnerten wir Richtung Schützenhaus, hier hatten aber Brigitte und Gerhard alles im Griff so das wir nach Bad Camberg ins Ziel fuhren.

Dort angekommen sammelten wir noch einige Bordkarten ein die Gerhard dringend für die Auswertung benötigte.

Raus aus dem Commodore und in Le Mans Manier Richtung Biergarten, Hefe ohne Drehzahl bestellt und rein mit dem Ding in den Kopf

Dann fanden auch immer mehr Teilnehmer den Weg in's Ziel, wir bekamen erzählt wie schön die Strecke war und welche tolle Aufgaben es gab schöne Strecke, tolle Aufgaben ???

War es ein Fehler zu helfen ?

Nein, wir hatten auch unseren Spaß bei der Rallye, die Teilnehmer waren sehr nett und wir freuten uns wenn wir diese mit unseren Fragen und Aufgaben zum lachen brachten oder verwirrten.

Henrik Breitmeyer von ATE Classic konnten wir, denke ich, auch begeistern, ich hoffe er kommt 2015 mit einem besonderen Schätzchen an den Start !

Was wir 2015 machen, schauen wir mal, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen war Klasse und hatte was besonderes ! Jetzt schätze ich auf alle Fälle noch viel mehr die Arbeit der Veranstalter wenn ich selbst wieder eine Rallye fahre !

Ich denke das ORGA Team kann zur 8. Lahn-Taunus Classic wieder auf das Team Not & Elend zählen ...

Jörg

Fotos: Jörg, Gerhard, Reinhard + ?



... womit fährt der Lord - FORD

Die aktuelle Karbelwelle



Ergebnisse



Gewinner Damenpokal



1. Platz



2. Platz



3. Platz



4. Platz



5. Platz



6. Platz



7. Platz

Termine 2014

www.motor-sport-team-lufthansa.de

30.8.	Club Interne Feier bei Roland Lederer
13.9.	Dieburger Dreiecksrennen
3.-5. 10.	Herbstausfahrt Teutoburger Wald

Dieburger AMC im ADAC e.V. Die Legende lebt erneut! **ADAC** **Dieburger DREIECKSRENNEN**
 www.dieburgerdreiecksrennen.de HISTORISCHE RENNMOTORRÄDER UND GESPANNE AUF DEM DREIECK
 MOTORRAD OLDTIMER TREFFEN
 FAHRERLAGER MERCEDES-BENZ CENTER DIEBURG
 Mercedes-Benz **Sa. 13.9.14**
 ARAL, Meister, BRIDGESTONE, DEKRA, Porsche Zentrum Darmstadt, TÜV, Sparkasse Dieburg



**Clubabend an jedem
 1. Dienstag im Monat:
 Steinmarktklause,
 65428 Rüsselsheim - Bauschheim,**

Am Steinmarkt 2

Anfahrt:
 A 60, Anschlussstelle Bischofsheim,
 rechts Richtung Groß-Gerau,
 dann rechts (bei REAL) Richtung Bauschheim und gleich wieder rechts,
 dann links gegenüber dem Einkaufszentrum.

Der Vorstand

1. Vorsitzender Hans Kleila

Tel. 06142-13630

2. Vorsitzender Gerhard Joos

Tel. 06142-32638

Schatzmeister Ulrich Stucki

Tel. 06434-8932

Schriftführer Reinhard Müller

Tel. 06732-963709

Geschäftsstelle

Motor-Sport Team Lufthansa Frankfurt e.V.
 c/o Ulrich Stucki
 Horstweg 42
 65520 Bad Camberg
 Telefon + Fax: 06434 8932

Redaktion

Peter Alt
 Westerwaldstr. 26-28
 D 63179 Obertshausen
 Telefon: +49 (0)6104-799450
 Fax: +49 (0)6104-799451
 E-Mail: info@pa-classics.de

Die mit Namen oder Signum des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar. Nachdruck - auch auszugsweise - nur nach Rücksprache mit der Redaktion © pa 12/10