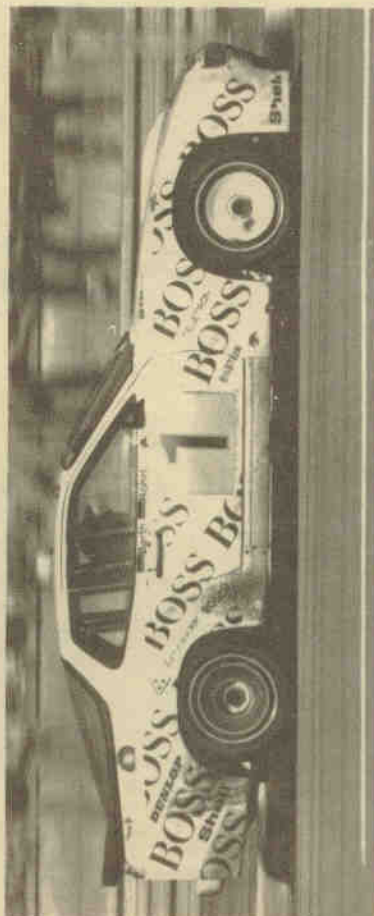


40 Jahre
Motorsportclub
Bietigheim e.V.
im ADAC



1949 Festschrift 1989



Festprogramm

- Unterhaltungsmusik
- Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden
- Ansprachen
- Tanz- und Unterhaltungsmusik
- Ehrungen
- Alte Tänze der SpVgg
- Losverkauf für die Tombola
- Tanz- und Unterhaltungsmusik
- Ehrung der Zielfahrt-Teilnehmer
- Programmeinlage der Wobachspatzen
- Tanz- und Unterhaltungsmusik
- Ausgabe der Tombola-Preise
- Mambo-Show
- Tanz- und Unterhaltungsmusik

Grußwort

Liebe Motorsportfreunde,

zum 40 jährigen Bestehen des Motorsportclubs Bietigheim e. V. im ADAC entbiete ich allen Mitgliedern und Freunden auch im Namen des Gemeinderats, der Stadtverwaltung und der gesamten sportbegeisterten Bürgerschaft die herzlichsten Glückwünsche. Daß diese Jubiläumsteier ausgerech-



net im Jubiläumsjahr unserer Stadt ausgerichtet werden kann, betrachte ich als Zeichen der Verbundenheit, das uns damit auch bei allen kommenden gemeinsamen "runden Geburtstagen" begleiten wird.

In den zurückliegenden vier Jahrzehnten, die gleichzeitig auch Ausdruck einer ungeahnten Entwicklung im motorisierten Straßenverkehr sind, hat der Motorsportclub Bietigheim sich mit interessanten und beliebten motorsportlichen Veranstaltungen, aber auch mit einer Reihe beachtenswerter Erfolge seiner aktiven Sportfahrer etablieren können. Mit der Verleihung der "Ewald Kroth-Medaille" hat der ADAC die Leistungen der Sportwarte des Motorsportclubs Bietigheim e. V. auf diesem Gebiet in eindrucksvoller Weise gewürdigt. Auch motorsportliches Neuland wurde mit dem 1984 erstmals ausgetragenen "Elobil-Rennen" befahren. Ein Beweis dafür, daß Motorsport und Umweltschutz durchaus miteinander in Einklang zu bringen sind.

Insgesamt spricht dies für ein zukunftsorientiertes Vereins-Management und für eine intakte und aktive "Clubfamilie", die neben dem Motorsport immer auch für Verantwortungsbewußtsein und für Partnerschaft im Straßenverkehr und unter den Verkehrsteilnehmern eintritt. Für die weitere "Orientierungsfahrt" in die Zukunft wünsche ich dem Motorsportclub Bietigheim e. V. von Herzen alles Gute und viel Erfolg, und ich bin sicher, daß die gesteckten Ziele ohne jegliche "Zündaussetzer" oder "Reifenpannen" erreicht werden können.

Manfred List
Oberbürgermeister

Zum Geleit

Wie noch manch andere Ortsclubs im ADAC Württemberg gehört der Motorsportclub Bietigheim zu jenen, die in den ersten Nachkriegsjahren gegründet wurden und seitdem in vier Jahrzehnten eine kontinuierliche und erfolgreiche Entwicklung genommen haben. Zum 40 jährigen Jubiläum möchte der ADAC Württemberg deshalb dem Vorstand und den Mitgliedern seine herzlichsten Glückwünsche aussprechen.

Der MSC Bietigheim hat sich seit seiner Gründung durch Otto Kohfink im Jahre 1949 in besonderem Maße und in vielfältiger Weise mit den Problemen des Autoverkehrs auseinandergesetzt. Es ist dem Club gelungen, motorsportliche Veranstaltungen, Verkehrssicherheitsaktivitäten und gesellschaftliche Anlässe mit attraktiven Jahresprogrammen zu verbinden. Hierbei hat es der MSC Bietigheim in all den Jahren immer wieder erreicht, die Aufmerksamkeit der Autofahrer und Clubfreunde auf das breite Aufgabenspektrum eines Ortsclubs zu lenken. Dieser Erfolg zeigt sich heute nicht zuletzt in einer über die Jahrzehnte hinweg bestehenden positiven Mitgliederentwicklung. Auch ein Blick auf das Jahresprogramm 1989 mit der Ausrichtung der Mitgliederversammlung des ADAC Württemberg am 1. April im Kronenzentrum, der Jubiläumsvorjahresfeier und dem württembergischen Fahrrad-Endturnier zeigt, daß der Motorsport Bietigheim ein besonders lebendiger, aktiver und anerkannter Ortsclub im ADAC Württemberg ist.

Wir wünschen dem MSC Bietigheim auch für die Zukunft weiterhin ein erfolgreiches Wirken in allen Bereichen der Clubarbeit.

Prof. Karlheinz Schaechterle
Vorsitzender des ADAC Württemberg

Gratulation des ADAC Württemberg

Nachdem in der Stadt Bietigheim-Bissingen in diesem Jahr schon viel gefeiert wurde, will auch der Motorsportclub Bietigheim nicht hinten anstehen.

Zum 40 jährigen Bestehen des MSC-Bietigheim im ADAC gratulieren der ADAC Württemberg recht herzlich.

Obwohl der Motorsportclub ins Schwabenalter kommt, ist er so aktiv wie in seinen Gründungsjahren.

Wie zu Zeiten der Gründung des Clubs so sind die Ortsclubs auch heute noch Säulen des gesamten ADAC in Deutschland. Die Basisarbeit in einem solchen Verein, der Mitglieder in Millionenhöhe hat, wird auch noch heute in den Ortsclubs geleistet. Hier spielt der Ortsclub Bietigheim eine herausragende Rolle.

Der Club kümmert sich um motorsportliche Belange, die auch in der heutigen Zeit noch Ihre Berechtigung haben. Hier sind wir bereit, uns mit den Umweltschützern zu arrangieren, in dem wir zum Beispiel nur noch Veranstaltungen durchführen, bei denen Fahrzeuge mit Katalysatoren am Start sind.

Ein großes Aufgabengebiet des Ortsclubs ist auch der Verkehrssicherheit, die durch entsprechende Aktivitäten in Form von Sicherheitstraining, Fahrradturnieren und der Gleichen abgedeckt wird.

Obwohl das heutige Freizeitangebot immer größer wird, hat es der Motorsportclub Bietigheim verstanden, seinen Mitgliedern ein entsprechendes Programm zu bieten, für das die Mitgliederzahl weiter steigend ist.

Der ADAC Württemberg und Ich wünsche dem Motorsportclub Bietigheim für die Zukunft alles Gute verbunden mit der Hoffnung, daß es auch in der Zukunft genügend aktive Vorstandsmitglieder gibt, die zusammen mit Ihren Mitgliedern die seitherige familiäre Atmosphäre erhalten können.

Diese gedeihliche Mitarbeit kommt mit Sicherheit auch der Stadt Bietigheim zu Gute.

Hansjörg Ott
Mitglied des Vorstandsrates des ADAC Württemberg



Grußwort

Vor nunmehr 40 Jahren wurde von motorsportbegeisterten Männern im Jahre 1949 der Club in Bietigheim gegründet. Diese "Pioniere" haben damit in der Aufbauphase Deutschlands den Grundstein für unseren heutigen Verein gelegt. Noch heute sind in der Satzung als Vereinszweck die damaligen Beweggründe verankert: "Zur Pflege allseitiger Kameradschaft unter Motorsportfreunden und Gönnern...., sowie die Wahrnehmung der Belange des Kraftfahrwesens."

Ein Blick in den Veranstaltungskalender 1989 beweist, daß auch noch nach 40 Jahren versucht wird, den Vereinszweck voll und ganz zu erfüllen. Und dies, obwohl sich die Rahmenbedingungen für die Vereine im allgemeinen und für den Motorsport im besonderen grundlegend geändert haben.

Damals wie heute waren und sind es unsere aktiven Motorsportler, die den Namen unseres Clubs auf die Rennstrecken hinaustragen. Da es für Motorsportler immer schwieriger und aufwendiger wird, eine gesamte Rennsaison durchzustehen, verdienen sie Anerkennung, wenn sie noch mit großem Engagement aktiv Motorsport betreiben.

Auch unsere zahlreichen herausragenden motorsportlichen Veranstaltungen lassen den MSC stets in guter Erinnerung bleiben. Daneben ist aber nie die touristische und gesellschaftliche Seite vernachlässigt worden, die ebenso zur Aktivierung des Clublebens beigetragen hat. Unser Verein hat unter den über 170 Clubs im ADAC Württemberg einen guten Namen. Ebenso sind wir im sportlichen und gesellschaftlichen Leben unserer Stadt ein fester Bestandteil.

Nachdem der Club in den letzten Jahren wegen der verschärften Rahmenbedingungen Flexibilität bewiesen hat, bin ich überzeugt, daß das nächste Vereins-Jahrzehnt weiterhin mit Aktivitäten erfüllt und damit die Zukunft unseres MSC gesichert werden kann.

Wenn wir die Jahreszahl 40 als Grund zum Feiern nehmen, so möchten wir damit auch das 1200 jährige Bestehen der Stadt Bietigheim mit den vielen Veranstaltungen - ganz vorne dran die Landesgartenschau - würdigen.

Zum Schluß möchte ich noch all jenen danken, die zur Entwicklung und zum Fortbestehen des Clubs beigetragen haben.

Herbert Häcker
1. Vorsitzender



Schotterwerk Wilhelm Fink
7120 Bietigheim-Bissingen
Telefon (0 71 42) 4 10 31 u. 4 10 32



seit 1912

Straßenschotter
Rheinkies und -sand
Transportbeton
Baustoff-Recycling
Streusplitt

Auszug aus der Satzung des MSC BIETIGHEIM

1. Der am 10. 10. 1949 in Bietigheim gegründete MSC führt den Namen:

Motor-Sport-Club Bietigheim/Württ.

Derselbe bildet eine Vereinigung von Motorsportfreunden. Das Geschäftsjahr läuft vom 1. Januar bis 31. Dezember.

2. **Zweck und Ziele:**

Der MSC dient dem örtlichen Zusammenschluß von Motorsportfreunden und Gönnern als Pflegestelle allseitiger Kameradschaft durch regelmäßige Zusammenkünfte, gesellige und touristische Veranstaltungen, sowie durch Wahrnehmung der Belange des Kraftfahrwesens im Arbeitsgebiet des MSC in enger Zusammenarbeit mit dem ADAC, Ortsgruppe Ludwigsburg.

Bietigheim, 10. Oktober 1949

Die Vereins-Vorsitzenden des MSC

1949 – 1951 Rudolf Illenberger



Werner Wilde
1961 – 1971
1975 – 1978



Otto Kohfink
1957 – 1961



Karl Blitz
1951 – 1957



Herbert Häcker
seit 1987



Dr. Stefan M. Hütter
1978 – 1987



Hans Peter Siemers
1971 – 1975

Die Sportleiter des MSC

ab 1949 Karl Bitz

1961 - 1965 Fritz Huber

1965 - 1971 Ernst Bauer

1971 - 1975 Erich Ries

1975 - 1977 Uli Hahn

1977 - 1980 Wilhelm Michl

1980 - 1983 Martin Willig

1983 - 1989 Günter Schlag

seit 1989 Walter Renninger



Aus der Geschichte des Motorsportclubs Bietigheim e.V. im ADAC

Um das Vereins-Geschehen widerzuspiegeln, sollen nicht alle Ereignisse einfach aneinandergereiht werden, sondern es sollen Höhepunkte herausgehoben werden, die den Verein prägten:

Am 10. Oktober 1949 fand sich ein kleines Häuflein im Waldcafé zusammen, um den Motorsportclub Bietigheim zu gründen. Bislang war man bei den Ludwigsburgern, mit großem Erfolg gefahren. Als Untergruppe schloß man sich vorerst dem MSC Ludwigsburg an. Ein Vorstand wurde bestimmt. Er hieß Rudolf Illenberger; der den Club nur eine kurze Zeit leitete

Die erste Sportfahrergruppe ist mit den Namen wie Bitzer, Gürlich, Heidelbauer, Huber, Peter, Weller, Betz, Gläser, Breier, Palme, Fink, Krommer, Klumpp, Eisele, Zluhan, Kaiser, Kiesel, Bender, und nicht zu vergessen Otto Kohfink, verknüpft. Gleich in den ersten zwei Jahren trat der Club mit beachtenswerten Veranstaltungen an die Öffentlichkeit. Es waren dies die Ballon-Suchfahrt und die Fuchsjagd mit Geschicklichkeits-Wettbewerb am 21. 5. 1950. Die Gesamtleitung lag damals in den Händen von Dr. M. Bürger, Ludwigsburg. Als Schirmherr zeichnete der seinerzeit für den Sport aufgeschlossene Bürgermeister der Stadt Bietigheim Karl Mai. Fuchsjagen, Gelände- wie Orientierungsfahrten, Geschicklichkeitswettbewerbe und Ausfahrten rundeten im ersten Jahrzehnt das Clubleben ab. Die Sportfahrergruppe war nicht untätig und half den Ludwigsburgern, unter deren Namen sie zum Teil mitfahren, zu beachtlichen Erfolgen. Es brillierten die Fahrer Heidelbauer, Huber, Weller und Peter, wie es in der Festschrift des MSC Ludwigsburg zum 35-jährigen Jubiläum heißt.

1951 wählte der MSC einen neuen Vorstand: Karl Bitz. Die ersten großen Veranstaltungen fielen in die Jahre seiner Vorstandschaft, und die Trial- und Geländefahrer eilten von Sieg zu Sieg. Wenn es bei Ausschreibungen hieß: die Bietigheimer sind am Start, war das bald ein Anrecht der Bietigheimer auf die ersten Plätze. Von 1951 bis 1957 dauerte die Vorstandschaft von Karl Bitz. Berufliche Belastung ließ ihn das Amt zur Verfügung stellen. Die Hauptversammlung wählte dann 1957 Otto Kohfink zum 1. Vorsitzenden, der das Amt bis 1961 innehatte. Inzwischen hatte der Club auch das Lokal gewechselt und traf sich zu den Clubveranstaltungen im Hotel Rose/Combe.

Zu Anfang des zweiten Jahrzehnts wählte die Hauptversammlung als Nachfolger des bisherigen Vorstandes Otto Kohfink den Versicherungskaufmann Werner Wilde zum 1. Vorstand. Er konnte, auf eine altbewährte Mannschaft von Funktionären zurückgreifend die Aufbauarbeit des Clubs weiterführen. Es waren dies zum Teil Männer der ersten Stunde, wie Schriftführer Horst Betz, Beiratsmitglieder Karl Bitz und Fred Kreisser, Sportleiter Fritz Huber (später Ernst Bauer) und als Ehrenvorsitzenden Otto Kohfink. Als 2. Vorstand war zuerst Ernst Groß und später Rolf Schlegel tätig. Tourenleiter Erich Weller wurde unterstützt durch Karl Nägele. Fahrervertreter waren in der Reihenfolge Hermann Bitzer, Werner Bauer und Hans Trinkner. Der Festausschuß wurde durch Fred Kreisser und Hans Koschella vertreten. Die erste große Veranstaltung dieser Vorstandschaft war das 1. Trial in Bietigheim, das als 5. Lauf zur deutschen Trial-Meisterschaft 1964 und zur ADAC-Gaumeisterschaft gewertet wurde.

Im Jahre 1964 hatte die Stadt Bietigheim ihr 600-jähriges Bestehen gefeiert. Der MSC veranstaltete eine Zielfahrt anlässlich dieses Stadtjubiläums, die bis zum 31. 10. 1964 ausgeschrieben war. Eine Medaille, die einzige zur 600-Jahr-Feier, wurde vom MSC an die Zielfahrer ausgegeben.

Der Club, nun auch zum gesellschaftlichen Leben tendierend, benötigte größere Lokale zur alljährlichen Feier mit Clubfahrer-Ehrung. Die Zahl der aktiven Mitglieder hatte die 100 überschritten. In der Reihenfolge war man im Hotel Rose/Combe, Waldcafé, Festsaal Großbieringheim, 08-Heim Bissingen, Liederkranzhaus Bissingen und Aurain Festhalle in Bietigheim.

Dieses zweite Jahrzehnt des Clubs stand unter dem Zeichen eines neu aufkommenden Sports der kleinen Flitzer: Karts! Auch zählte der Club erstmals einen Rennfahrer in seinen Reihen, der auf große Rennen der Formel V Bietigheim vertrat: Dieter Kleiner! Aber zurück zum Kart. Unter dem bewährten Team der Funktionäre gelang es dem Club, Kart-Rennen in Bietigheim zu veranstalten. Hier setzten sich zur Durchführung dieser Rennen im selbstlosen Einsatz der Rennleiter Ernst Bauer und sein Rennsekretär Rolf Schlegel ein. Das 1. Bietigheimer ADAC-Kart-Rennen und zugleich 3. Lauf zur Württembergischen ADAC-Kart-Meisterschaft war am 5. 6. 1966. Es folgten der 10. Lauf zur deutschen Kart-Meisterschaft der ONS am 2. 7. 1967, der 4. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gau-Meisterschaft und ADAC-Pokal-Rennen am 23. 6. 1968 und der 4. Lauf zur Württembergischen ADAC-Gau-Meisterschaft am Sonntag, den 29. 6. 1969

Bei diesen Kart-Rennen hatte der MSC einen Clubfahrer, der die Farben Bietigheims nicht nur auf dem eigenen Platz hochhielt: Werner Bauer.

Nicht lange nach Beginn des dritten MSC-Jahrzehnts stellte Werner Wilde infolge beruflicher Belastung zunächst sein Vorstandsamt zur Verfügung. Er war damals der Meinung, daß zehnjährige Vorstandsarbeit genug sei, um einen Nachfolger den Club weiterführen zu lassen. Bei der Hauptversammlung 1971 fiel die Entscheidung auf Hanns Peter Siemers.

Am 11. Mai 1974 wurde im Kronenzentrum, den neuen Festräumen der Stadt Bietigheim, das 25 jährige MSC-Jubiläum gefeiert. Im Folgejahr stellte sich Hans Peter Siemers nicht mehr zur Wahl und Werner Wilde erklärte sich nochmals bereit, die Geschicke des MSC als erster Vorsitzender zu leiten. Gleichzeitig wurde Lothar Makkens als Schriftführer gewählt.

Unter der Leitung von Hermann Bitzer wurden in den Jahren 1976 und 1977 publikumswirksame Trial-Veranstaltungen mit großem Starterfeld veranstaltet.

Der Zweiradsport trat dann vor den Automobilsport und Orientierungsfahrten etwas in den Hintergrund. Mit dem Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans hatte Jürgen Barth 1977 auf einem Porsche 936 seinen größten Erfolg. Im selben Jahr stellte die Jugendgruppe unter Jürgen Rausch den Landessieger beim ADAC-Mofaturnier.

1978 gab Werner Wilde endgültig den Vereinsvorsitz in jüngere Hände ab, nämlich an Rechtsanwalt Dr. Stefan M. Hüther, der durch Thilo Gehring vertreten wurde. Auch Walter Gürlich, der 28 Jahre als Schatzmeister fungierte, stellte sich nicht mehr zur Wahl und wurde durch Manfred Mack abgelöst. Kurz darauf verstarb Walter Gürlich und hinterließ ebenso wie Erich Gläser, der im selben Jahr verstarb, eine große Lücke in der MSC-Vorstandschaft.

Nach neunjähriger Pause fand auf dem Festplatz beim Enzviadukt das fünfte Kart-Rennen statt, das durch den württ. Kart-Club unterstützt wurde. Bei der Hauptversammlung 1979 wurde Oswin Haiges als zweiter Vorsitzender und Herbert Häcker als Beisitzer in den Vorstand gewählt. Unter dem Motto "30 Jahre MSC" wurde mit dem Jahresball im Kronenzentrum das dritte Jahrzehnt des MSC beendet.



Im darauffolgenden Jahr übernahm Martin Willig das Amt des Sportleiters von Wilhelm Michl. Die motorsportlichen Aktivitäten waren Rallies, Slaloms und Orientierungsfahrten, bei denen die MSC-Aktiven hervorragende Platzierungen erkämpften. Auch sei erwähnt, das 1980 der MSC im Kronenzentrum Gastgeber der ADAC-Mitgliederversammlung sein durfte.

Der MSC richtete 1981 eine Rallye aus, der in den Folgejahren noch weitere folgten und man wurde Veranstaltungs-Mitglied im ADAC-Bezirkspokal Nordwürttemberg.

Beim Fahrrad-Endturnier des ADAC wurde 1982 Achim Trinkner Vizemeister. Anfang 1983 wurde Günter Schlag als Sportleiter gewählt und löste damit Martin Willig ab. Sowohl Alt-Oberbürgermeister Karl Mai als auch Ehrenvorstand Otto Kohfink erhielten die ADAC-Ehrennadel für 50 jährige Mitgliedschaft. Die jährliche Sommer-Hocketse fand erstmals auf dem eigenen erweiterten Trainingsgelände statt.

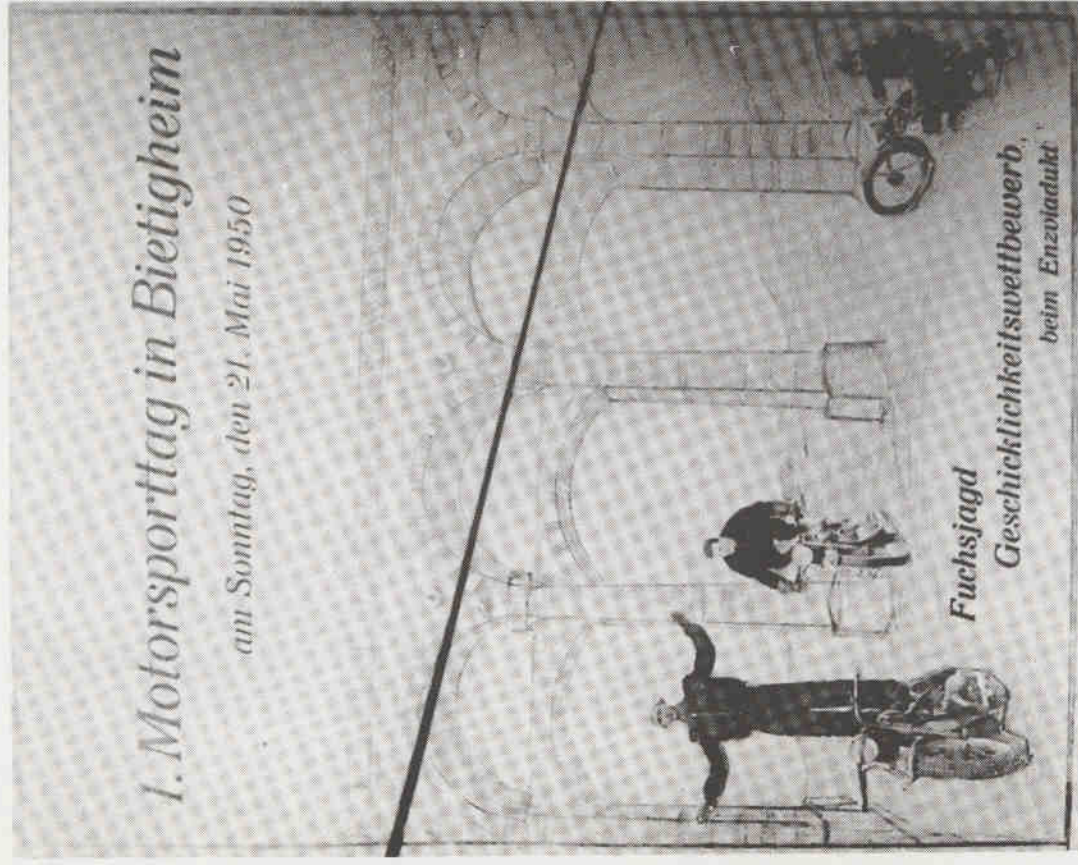
Bernhard Wondratsch wurde württ. Rallye-Meister, den Günter Schlag 1979 nur knapp verfehlte.

Erstmals wurde 1984 auf dem Parkplatz des Ellental-Badeparks ein Automobil-Slalom ausgetragen. Ebenso war das erste Elobil-Rennen (für Elektro-Karts) in Bietigheim ein Novum und sollte dem gestiegenen Umweltbewußtsein gerecht werden. In den Folgejahren gab es noch zwei weitere solcher Veranstaltungen.

Die MSC-Fahrradturniere an den Schulen erfreuten sich unter dem damaligen Jugendleiter Herbert Weigel mit zunehmenden Teilnehmerzahlen immer größerer Beliebtheit. Damit will der MSC einen Beitrag zur Jugendverkehrs-Erziehung leisten. Beim Clubabend im September 1984 wurde Werner Wilde zum ersten Ehrenmitglied des MSC ernannt, dem im nächsten Jahr die Gründungsmitglieder folgten. Diese wurden durch Oberbürgermeister List als "Veteranen" mit ihrer Pionierarbeit gewürdigt.

1985 fand das erste Gespräch mit der Sportfahrer-Gemeinschaft Bietigheim statt, um die Zusammenarbeit zu fördern und Terminabstimmungen zu ermöglichen.

Bei der Hauptversammlung 1986 schied Lothar Makkens nach 13 jähriger Schriftführer-Tätigkeit aus der Vorstandschaft aus. Diese Tätigkeit wurde durch die Funktions-Ehrung der Stadt Bietigheim-Bissingen gewürdigt.



Im Folgejahr übernahm Herbert Häcker als Nachfolger von Stefan M. Hüther bei der Hauptversammlung das Amt des 1. Vorsitzenden, das er bereits seit zwei Jahren stellvertretend leitete und noch heute inne hat. Als neuer Stellvertreter wurde Karl Dähn und als Schriftführerin Slavica Bisof gewählt. Zum 80. Geburtstag von Otto Kohfink konnte ihm 1987 die goldene Ehrennadel für 60 jährige ADAC-Mitgliedschaft überreicht werden (siehe Bericht der Bietigheimer Zeitung an anderer Stelle der Festschrift). Nach langjähriger Pause wurde wieder eine Orientierungsfahrt mit Start beim Autohaus Weller durchgeführt.

Mit dem Jahr 1989, in dem es viele MSC-Aktivitäten und Höhepunkte gab, wird das vierte Jahrzehnt des Clubs beendet. Anlass zu diesen verstärkten Aktivitäten war auch die 1200-Jahrfeier der Stadt Bietigheim und die Landesgartenschau Bietigheim-Bissingen. Aus diesem Grund wurde auch während der Landesgartenschau eine internationale ADAC-Zielfahrt mit einer repräsentativen Plakette ausgeschrieben. Bereits zum zweiten Mal wurde die ADAC-Mitgliederversammlung des Gaues Württemberg in Bietigheim-Bissingen und wieder ein Automobil-Turnier durchgeführt. Außer der Jubiläums-Feier des MSC im Kronenzentrum im Oktober zählt als weiterer Höhepunkt das Ende Oktober bevorstehende Fahrrad-Endturnier des ADAC Württemberg in Bietigheim-Bissingen.

Auch das gesellschaftliche Leben des Clubs wurde nie vernachlässigt und so fanden stets Clubabende, Wanderungen, Ausfahrten und Besichtigungen statt. Aber auch Jux- und Gaudifahrten, Erste-Hilfe-Kurse und Pannen-Kurse rundeten die MSC-Aktivitäten ab.

Werner Wilde/Herbert Häcker

Bild-Nachweis: -MSC-Archiv -Bz-Bilder ad

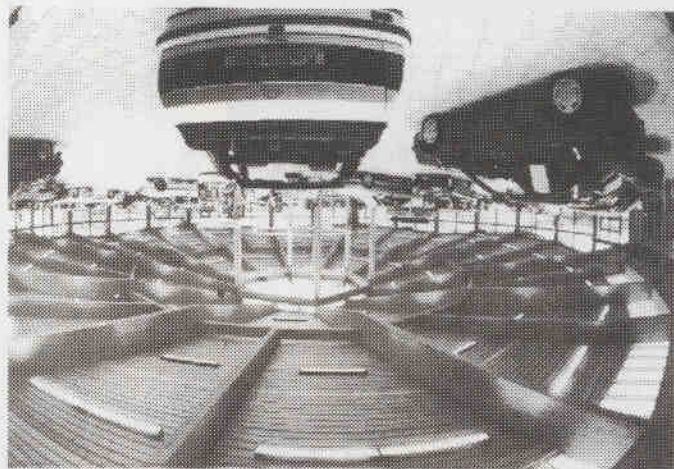
OPPEL HÄNDLER WELLEK

IN BIETIGHEIM

Eine gute Adresse
wenn's ums Auto geht

Eine Riesenauswahl von Neu- und Gebrauchtwagen, angeboten in angenehmer Atmosphäre, läßt den Besuch des Ausstellungshauses zu einem Erlebnis werden. Sonderangebote, günstige Finanzierungs- und Leasingangebote machen den Autokauf erschwinglich. Auch nach dem Kauf garantiert das Weller-Team für die Zufriedenheit ihrer Kunden.

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 8—19 Uhr
Samstag 8—16 Uhr · Sonntag 10—17 Uhr



Weller
Berliner Str. 40
7120 Bietigheim-Bissingen
Tel. 0 71 42/ 5 20 84

Lebenswerk und Erinnerungen des Rennfahrers Otto Kohfink.

Die Geschichte des Verbrennungsmotors ist unlöslich verbunden mit der Geschichte tapferer Männer, welche bereit waren, das „Leben der tausend Gefahren“ zu führen, um in harter Erprobung ihre Rennmaschinen über die Pisten Europas zu jagen.

In unserer Betrachtung wollen wir uns mit einem Mann beschäftigen, welcher durch seinen persönlichen Einsatz als Motorrad-Rennfahrer ein Stück deutscher Motorsportgeschichte mitgestaltet hat. Es ist kein Geringerer als unser Club-Mitglied und Ehrenvorsitzender Otto Kohfink. Über 24 Jahre saß er im Rennsattel. Nicht nur gehörte er durch sein überragendes fahrerisches Können und zahlreiche Rennsiege zu der Spitzengruppe deutscher Motorradrennfahrer, sondern auch seine charakterliche Haltung als Mensch und Kamerad machte ihn zu einem der Publikumslieblinge auf den deutschen Rennstrecken. Als Kamerad unter Kameraden war er einer der hilfsbereitesten deutschen Motorradrennfahrer. Er gab dem jungen Nachwuchs gerne technische und fahrerische Tips, und selbst seinen namhaften Konkurrenten ging er mit Rat und Tat zur Hand. Diesen schönen und selbstlosen Zug kann man nicht allen Fahrergrößen nachsagen.

Die Ehrungen, welche er im Laufe eines reichen sportlichen Lebens empfing, umfassen alle Auszeichnungen, welche der Motorsport für einen überragenden Sportler überhaupt zu vergeben hat. Er blieb trotzdem der schlichte einfache Mensch, welcher er immer war und immer sein wird. Und wenn es auch um Otto Kohfink seit seiner schweren Verletzung beim Feldbergrennen 1950 stiller geworden ist und er nicht mehr im Brennpunkt der Motorschlachten steht, hat der Name Otto Kohfink seine alte Leuchtkraft trotzdem nicht verloren.

Es war im Jahre 1927, als der damals noch unbekannt Otto Kohfink erstmals im Sattel einer Rennmaschine saß. Zu jener Zeit ahnte noch niemand, daß der Bietigheimer im Laufe der Jahre zur Spitzenklasse der Motorradrennfahrer aufrücken würde. In einer kleinen hiesigen Motorrad- und Autoreparaturwerkstätte erlernte er das Krafffahrzeug-handwerk. Seine großen Fachkenntnisse verhalfen ihm dann schon frühzeitig zu den Fertigkeiten, wie man ein schnelles Fahrzeug richtet, um zu Erfolgen im Rennsport zu kommen.



Während seiner über 20 jährigen Rennfahrerlaufbahn hat sich Otto Kohfink auf vielen Straßen- und Zementbahn-Rennen im In- und Ausland weit über 70 erste Preise geholt und viele zweite und dritte Plätze belegt. Namentlich auf der Zementbahn war er einer der erfolgreichsten deutschen Fahrer. Schon im Jahre 1933 wurde er deutscher Zementbahnmeister der 250 er Klasse. Das Jahr 1934 brachte ihm einen weiteren Titel: Deutscher Bergmeister für Beiwagenmaschinen bis 350 ccm.

Im Avusrennen in Berlin fuhr Otto Kohfink im Jahre 1931 erstmals ein Rennen mit Seitenwagen, und zwar auf Montgomery. Er bewies hier sein vielseitiges Fahrentalent und plazierte sich als zweiter Preisträger hart hinter dem Klassensieger. Der Meisterschaftslauf in Grillenburg brachte eine sehr harte Auseinandersetzung in der Viertelliterklasse. Nach einem messerscharfen Kampf mit den superschnellen DKW-Leuten konnte er in ihre Phalanx eine Bresche schlagen und mit seiner UT-Jap als Zweiter einlaufen. Im folgenden Jahr hatte er wiederum Gelegenheit, sich in Grillenburg mit der gesamten Fabrikelite von DKW auseinanderzusetzen.

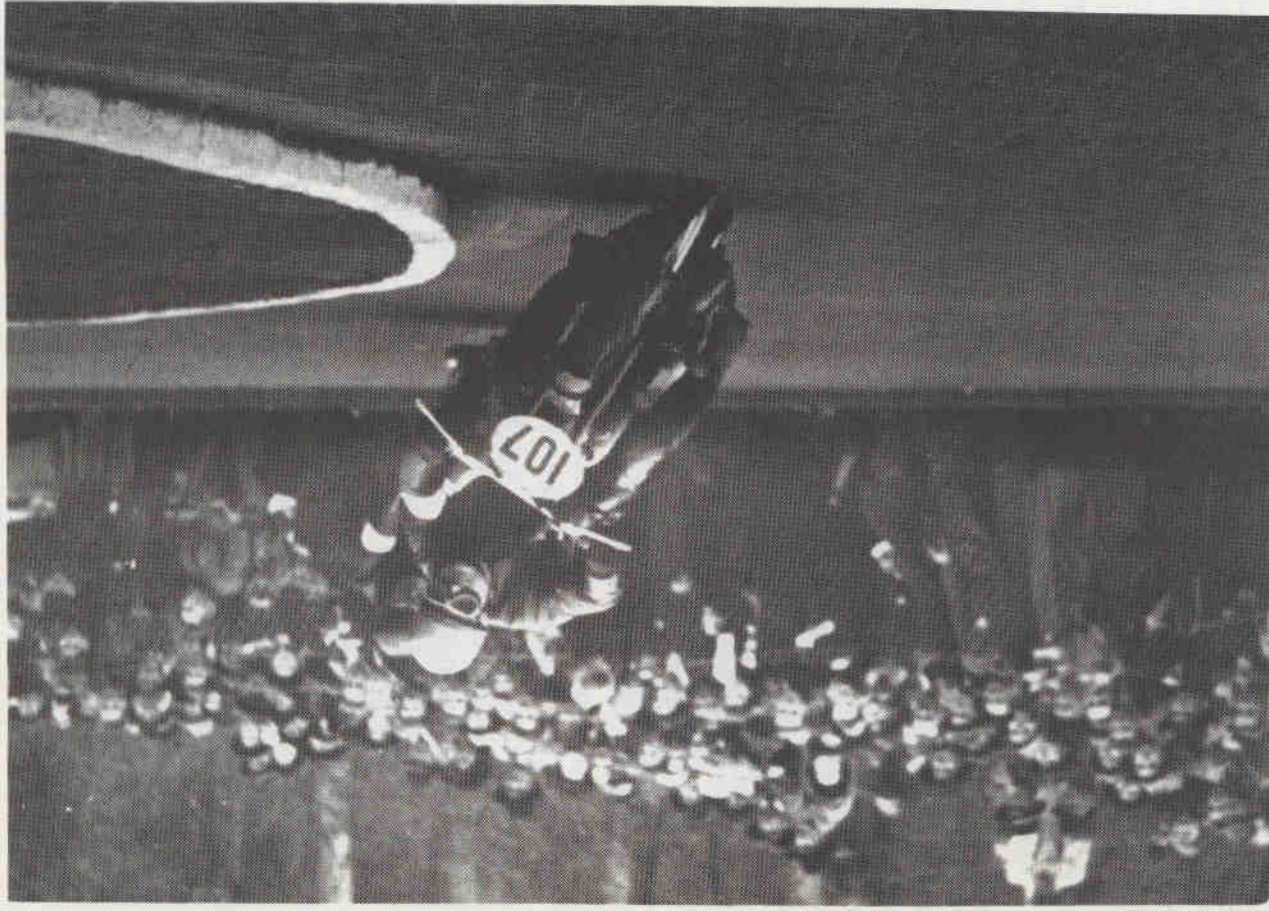
Im Jahre 1933 war nach Erfolgen in Hockenheim und dem Nürburgring das bedeutendste Erlebnis in Straßenrennen der „Große Preis der Schweiz“. In dem Wettbewerb der 175-ccm-Maschinen wurde er Zweiter auf DKW. Erstmals nach dem ersten Weltkrieg wurde für einen deutschen Fahrer das Deutschlandlied intoniert.

1934 fuhr Kohfink im verstärkten Maße Straßenrennen. Weitere Erfolge des Jahres 1934: Saarlouis (Bergrennen), Großer Preis der Schweiz in Bern, 2000-km-Fahrt (Goldene Medaille), Hockenheim.

Das Jahr 1935 wurde gekennzeichnet durch eine Reihe überragender Erfolge. Wir nennen Solituderenen, Berlin-Avus, Internationales Eifelrennen, Spaichinger Bergrennen, Großer Preis der Schweiz, Großer Bergpreis von Deutschland.

1936 startete der erprobte Haudegen in sechs Rundstrecken- bzw. Bergrennen und plazierte sich bei sämtlichen Veranstaltungen in der Spitzengruppe.

Das letzte Rennjahr vor dem zweiten Weltkrieg, das schicksalsschwere Jahr 1939, brachte nochmals vier sehr schwere Straßenrennen. Eifelriede- und Eifelrennen, Holländische TT und „Großer Preis von Deutschland“ sind ihre leuchtenden Namen.



Nach dem zweiten Weltkrieg gehörte Otto Kohfink zu jener relativ kleinen Gruppe von Privatfahrern, welche es verstanden, ihre Maschinen so zu „tunen“, daß sie auch durchhalten. Er fuhr nach dem Krieg 49 Rennen in ununterbrochener Folge und war 49 mal am Ziel. Das ist wohl ein Rekord, wie es in Deutschland nicht oft vorkommt. Man darf dabei nicht vergessen, daß die Rennen bis zur Währungsreform unter heute fast unvorstellbaren Schwierigkeiten gefahren wurden. Keine Ersatzteile, schlechte Öle, miserable Betriebsstoffe; Reifen und Schläuche kaum aufzutreiben, dazu die schlechte Verpflegung. Es mußte fast wie ein Wunder an, daß unsere Aktiven durchhielten.

1950 — das Schicksalsjahr Otto Kohfinks im Rennsport.

1. Oktober 1950. Schwarze Wolken ziehen über die Berge des Taunus. Der Regen klatscht auf den Rundkurs des Feldbergrennens und Schwaden von Nebel lagern über einzelnen Streckenteilen. Besorgt sehen die Fahrer zum regenschweren Herbsthimmel und denken dabei an die Schwere des bevorstehenden Rennens. Selbst Kohfink, dem sonst nichts lieber ist wie ein Regenrennen, bereitet der Strichnebel Sorgen. Bei diesem Rennen geschah es dann in der fünften Runde. War es der stellenweise Strichnebel, welcher oft 100 bis 150 m lange Streckenteile in eine Waschküche verwandelte? Oder die schlüpfrige regennasse Straße? Kohfink selbst kann sich an nichts mehr erinnern. Aus einer kurzen Geraden kommend, welcher eine Rechtskurve folgte, fuhr Otto geradeaus. Seine DKW geriet in den Straßengraben. Er selbst flog direkt gegen einen Baum. Ein Ast durchbohrte den Sturzhelm und brachte ihm eine klaffende Schädeldwunde bei. Vier Rippen wurden eingedrückt. Dazu kam eine schwere Gehirnerschütterung sowie ein Schlüsselbein- und Schulterbruch nebst zahlreichen Blutergüssen. Außerdem wurden die Nervenstränge zwischen Wirbelsäule und Schultergelenk durchgerissen. Viele Operationen folgten und Otto Kohfinks starke Natur, sein gutes Herz überstanden die Krise.

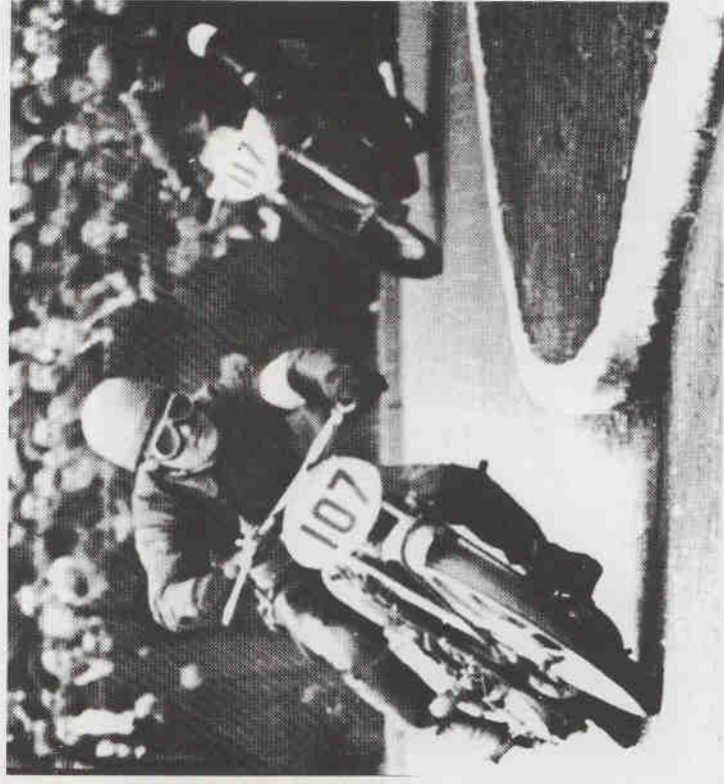
Mit dem Rennen war es nun aus und man konnte die Bilanz eines Meisterfahrers sehen. Der Bietigheimer Meisterfahrer fuhr in seinem Leben 308 Motorradrennen, plazierte sich 282 mal bei 265 Siegen und erlebte nur 26 Ausfälle. Das bedeutet, daß er 91% aller Rennen vom Start bis zum Ziel durchfuhr und bei nur 8% durch Stürze oder Motorendefekt ausscheiden mußte. Die Bilanz lautet: 77 erste, 59 zweite, 45 dritte, 26 vierte, 18 fünfte, 21 sechste, 8 siebte, 9 achte, sowie je einen neunten und zehnten Platz.

Es handelte sich bei sämtlichen Preisen nur um Veranstaltungen des „Großen Motorsports“. Gelände- bzw. Zuverlässigkeitsfahrten fuhr Otto Kohfink ebenso erfolgreich und jedesmal holte er sich eine Goldmedaille.

Er erhielt schon im Jahre 1933 das silberne ADAC-Sportabzeichen des ADAC-Gesamtclubs und 1938 das goldene deutsche Motorsportabzeichen der ONS. Nach dem Kriege wurden ihm die goldenen Sportabzeichen des ADAC und des DMV verliehen. Dazu kam die goldene Ehrennadel mit Kranz des Motorsportclubs Ludwigsburg. Zweimal wurde ihm die goldene Nadel eines deutschen Meisters verliehen, und zwar anlässlich der Deutschen Zementbahnmeisterschaften 1933 und der Deutschen Bergmeisterschaft 1934.

Für den Bietigheimer Club wird der große Sportsmann und Ehrenvorsitzende seines Clubs immer das sein was er immer war: Unser Otto Kohfink.

(Auszüge aus „Im Banne der Motoren“ von Ludwig Beeg.)



Otto Kohfink wird 80

Mit der goldenen ADAC-Ehrennadel ausgezeichnet

BIETIGHEIM-BISSINGEN (ad). Über 24 Jahre aß Otto Kohfink im Rennsattel schneller Motorräder. Er hat auf zahlreichen Straßen- und Zementbahnen in In- und Ausland weit über 70 Preise geholt. Auf der Zementbahn war er einer der erfolgreichsten deutschen Fahrer. Schon im Jahre 1933 wurde Otto Kohfink Deutscher Bergmeister für Bewehrungsmaschinen bis 350 Kubikzentimeter. 1950 verunglückte der Rennfahrer schwer. Doch nicht nur ein erfolgreicher Motorportier war Otto Kohfink, sondern auch ein guter Geschäftsmann; er baute in Bietigheim eine Werkstatt und später ein Autohaus auf. Otto Kohfink ist Gründungsmitglied des Motorportclubs Bietigheim; vom ADAC erhielt er dieser Tage die goldene Ehrennadel für 60jährige Mitgliedschaft. Heute feiert Otto Kohfink seinen 80. Geburtstag.

Erich Weller, ebenfalls langjähriges MSC-Mitglied, würdigte die Persönlichkeit Otto Kohfinks. Im Rahmen eines kleinen Empfangs konnte Otto Kohfink ehren. Der ADAC habe jetzt nahezu neun Millionen Mitglieder; Otto Kohfink trage die Mitgliedsnummer 19 438. Der MSC sei Otto Kohfink dankbar, sagte Erich Weller, weil er dem Verein die Richtung gegeben habe. Der Senior ergänzte die Ausführungen. Erich Weller ist Schülererzähler aus früheren Jahren, wobei er mit einer ungläublichen Detailkenntnis überraschte.

Otto Kohfink gehörte durch sein fahrerisches Können und durch die zahlreichen Renntage zu der Spitzengruppe deutscher Motorradrennfahrer. Seine charakteristische Haltung — mehrfach erhielt er Preise, unter anderem den deutschen Farneßpreis — machte ihn zu einem der Publikumslieblinge auf den deutschen Rennstrecken. Als Kamerad unter Kameraden war er einer der hilfsbereitesten deutschen Motorradrennfahrer; er gab dem jungen Nachwuchs gerne technische und fahrerische Tipps und selbst seinen namhaften Konkurrenten ging er mit Rat und Tat zur Hand.

Die Ehrungen, die Otto Kohfink im Laufe seines reichen sportlichen Lebens empfing, umfassen alle Auszeichnungen, die der Motorsport für einen überragenden Sportler überhaupt zu vergeben hat. Er blieb dennoch der schlichte und einfache Mensch. Im Jahre 1927 saß Otto erstmals im Sattel einer Rennmaschine. Im Jahre 1933 war nach Erfolgen in Hockenheim und dem Nürnbergers bedeutendste Erlebnis im Straßenrennen der „Große Preis der Schweiz“. In dem Wettbewerb der 175-cm-Maschinen wurde der Bietigheimer Zweiter auf DKW. Erst nach dem Ersten Weltkrieg wurde die führende deutschen Fahrer das Deutschland Intoniert.

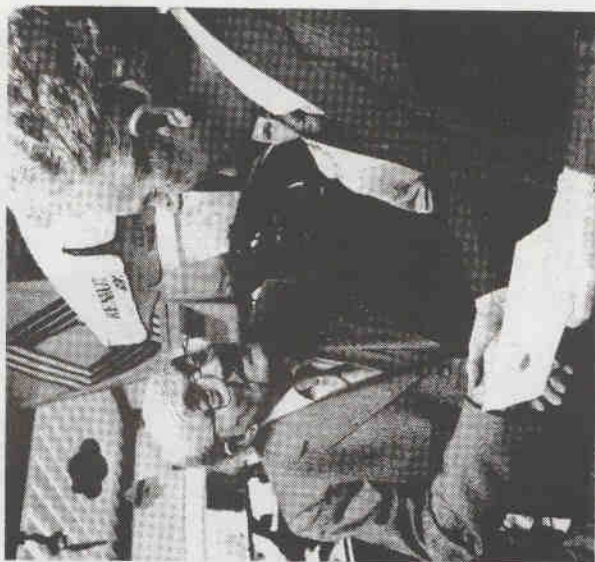
Der mehrmalige Motorsportjournalist Ludwig Kieß, einer der Weggefährten Otto Kohfinks, schrieb: „1936 startete der ehrhafte Häudegen in sechs Rundstreckenrennen und platzierte sich bei sämtlichen Veranstaltungen in der Spitzengruppe“. Auch dem Zweiten Weltkrieg gehörte Otto Kohfink zu jener reifen, klaren Gruppe von Privatfahrern, welches verstanden, ihre Maschinen so zu betreiben, daß sie auch durchhielten. Der

Dauer seiner Krankheit war es seine Frau, die den Betrieb mit Hilfe der Mitarbeiter aufrecht erhielt. Otto Kohfink war ein ebenso erfolgreicher Geschäftsmann wie Rennfahrer. Später baute er sich ein Autohaus im „Sand“, hier wurden die Kleinwagen Lloyd verkauft, und gewartet. Sein Geschäft erlebte einen stetigen Aufschwung. Jetzt wird es von seinem



Otto Kohfink als Sieger.

Sohn in neuer Form weitergeführt. Jahrelang war der Senior im Geschäft zu finden. Doch jetzt ist er Ruhestandler. Seinen Humor hat er sich bewahrt.



Erich Weller überreicht Otto Kohfink die goldene Ehrennadel des ADAC für 60jährige Mitgliedschaft.

7 SIEBEN-STERNE-GEBRAUCHTWAGEN
STADTGESPRÄCH.

7 SIEBEN-STERNE-GEBRAUCHTWAGEN
VIELE EXTRAS INKLUSIVE.

7 SIEBEN-STERNE-GEBRAUCHTWAGEN
SUPER IN ALLEN KLASSEN.

* Große Auswahl * 8 Tage Umtauschrecht * Meistergeprüft – TÜV – ASU
* Finanzierung und Leasing * Gebrauchtwagen Gebrauchtwagen * Betreuung
auch nach dem Kauf * Gebrauchtwagen-Jahresgarantie

RENAULT
in Bietigheim

Neuwagen
Vorführwagen
Dienstwagen

eine Idee mehr!

Ständig über 80 Neu- und
Gebrauchtwagen am Lager
Kommen · Ansehen · Mitnehmen

RENAULT
KOHFINK

Bietigheim-Bissingen · Gustav-Rau-Straße 5 · Telefon 07142/52245

Wir haben Zeit – wenn Sie Zeit haben!

RENAULT Autos zum Leben.

„Goldgräber“ Siegfried Gienger

Unter den zwei Assen bei der 42. Internationalen Sechstagesfahrt in Zakopane 1967 hieß das eine Ass: Siegfried Gienger! Er erreichte das Ziel als bester Einzelzeitfahrer unter 314 gestarteten Fahrern und erhielt bei allen sechs Sonderprüfungen die höchsterreichbare Zahl von 60 Gutpunkten. Seit 1958 fuhr Gienger Motorrad und gewann zunächst eine deutsche Meisterschaft im Trial auf DKW. 1959 folgten dann für den damals 22-jährigen der württembergische Gaumeister im Motorradtrial. Die erste internationale Veranstaltung brachte 1961 den Trial-Vizemeister ein. Auf Anhieb gelang es ihm, 1962 deutscher Geländemeister zu werden. Wie sahen die weiteren Erfolge aus:

1962 Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen (Goldmedaille)

1963 Trial-Vizemeister.

1964 Im Trial und Geländefahren jeweils 2. Plätze in der Meisterschaft.

1965 deutscher Geländemeister und Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt auf der Insel Man (England)

1966 deutscher Geländemeister, Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Schweden.

1967 Zweiter deutscher Geländemeister und Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Polen.

1968 erfolgreichstes Jahr: Gelände-Europameister, deutscher Meister und Gewinn der Trophy, heute offizielle Weltmeisterschaft. Silbernes Lorbeerblatt vom Bundespräsidenten verliehen. Alle Erfolge wurden auf einer Zündapp KS 100 gefahren.

1969 Letztes Sportjahr auf Zündapp KS 125. Jeweils 2. Europameister und deutsche Geländemeisterschaft. Goldmedaille bei der Sechstagesfahrt in Garmisch. Insgesamt 6 Sechstagesfahrten bestritten und jeweils eine Goldmedaille errungen.

In einem Interview gefragt, was er gern machen würde, wenn er aufhört, und welches Hobby es neben dem Motorradsport gibt, antwortete Siegfried Gienger: „Ich baue sehr gerne Modelle, vor allem Freiluftmodelle. Wenn ich einmal nicht mehr aktiv bin, werde ich mich diesem Hobby ganz widmen.“ Auch heute noch fährt Gienger häufig mit dem Motorrad auf Motorsportveranstaltungen oder große Urlaubs-Touren.



Kart-Sport

Der Motorsportclub Bietigheim e.V. im ADAC brachte erstmals 1966 ein Kart-Rennen nach Bietigheim. In den darauf folgenden Jahren 1967, 1968, 1969 wurden weitere 3 Rennen in Bietigheim auf dem idealen Platz am Enzviadukt ausgetragen.

Was ist Kart-Sport eigentlich? Kart-Sport ist keine technische Spielerei, sondern ein vollwertiger Motorsportzweig, er steht zwischen dem Automobil- und dem Motorradsport. Vom Automobil stammt die Grundkonzeption - also das Vierradfahrgestell, vom Motorrad der Zweitaktmotor. Schaltgetriebe, Differential und Federungen sind nach dem Reglement nicht gestattet.

Vom ursprünglichen Gedanken, eine finanziell für jeden erschwinglichen Volks-Motorsport zu schaffen, ist nur noch wenig geblieben. Tatsächlich liegen heute die Kosten für eine Rennsaison mit einem wettbewerbsfähigen kart in der Nähe der kleinen Tourenwagenklasse bei Bergrennen. Die heutigen Karts sind perfekte und spezifizierte Rennapparate und damit vom primitiven Fahrzeug der Ur-Idee, bestimmt für die Freude am Spass, weit entfernt.

Das Kart, woher kommt das?

So genau kann man das gar nicht beantworten. Fest steht eigentlich nur, daß die USA das Ursprungsland sind. Als „Urzeit“ im Kart-Sport gilt das Jahr 1956 und als Erfinder der Ingenieur Art Ingeles aus Los Angeles. Er soll damals einen Rasenmähermotor auf ein Rohrgestell montiert haben. Darauf fuhr er mit seinen Söhnen im Garten umher. Und tatsächlich wurden ab 1957 in den USA die ersten Rennen ausgetragen, von Jugendlichen auf Sportplätzen mit allen erdenklichen Eigenbaukonstruktionen.

Das Jahr Null im Deutschen Kart-Sport war 1960. Anfang Februar gründete man in Wiesbaden den Kart-Club von Deutschland e.V. Auf der Gründungsversammlung legte man ein erstes Reglement fest. Diese Bestimmungen ließen dem Bastler noch reichlich Raum für seine Ideen. Genau definiert war eigentlich nur der Hubraum der Motoren: Eine Klasse bis 100 ccm und eine bis 200 ccm. Vom Anfang an waren nur Zweitaktmotoren zulässig.

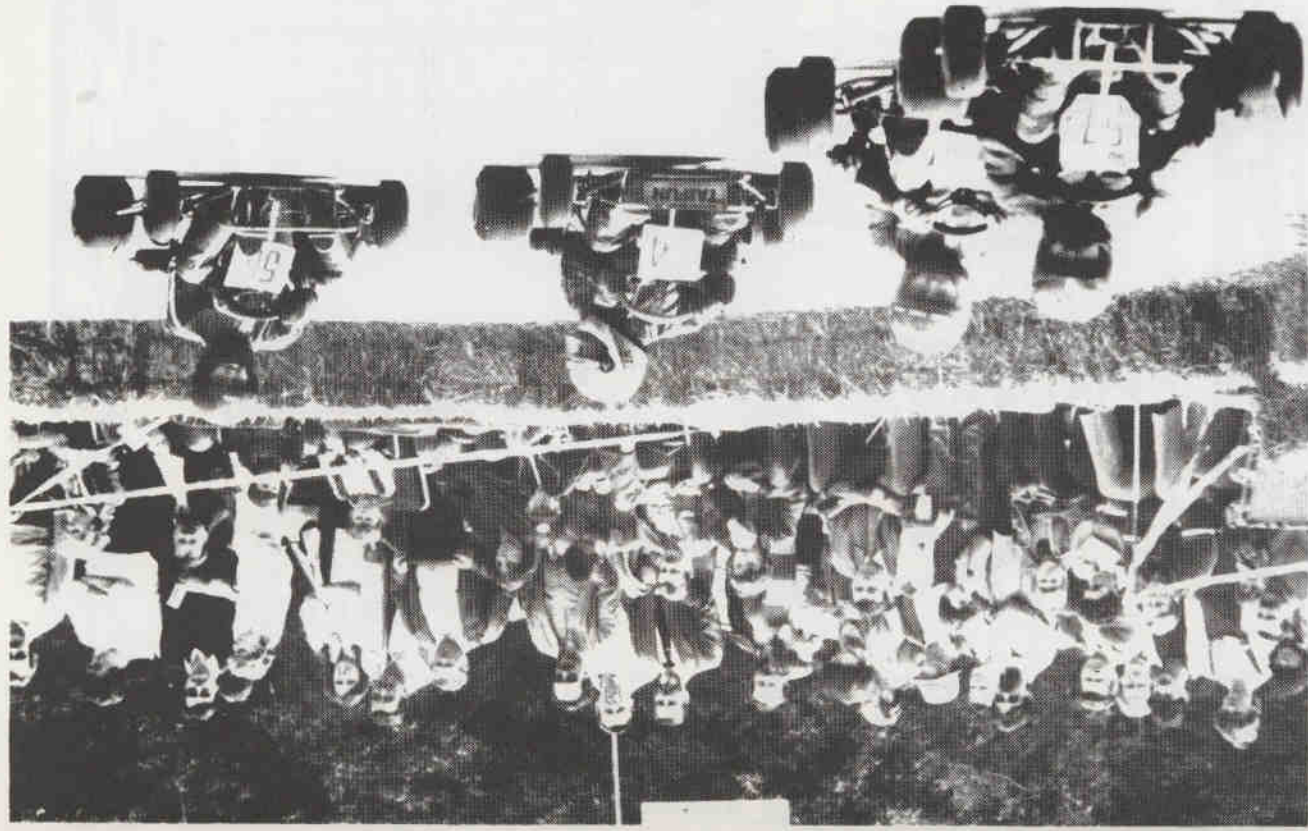
Die Jahre der technischen Experimente waren dann 1961 und 1962. Die Fahrgestelle wurden über den Winter für die Saison 1961 verbessert, was vor allem der Straßenlage zugute kam. Man experimentierte mit der Starrachse und aus den USA kamen schon die ersten Kart's mit einer Scheibenbremse. Zu den deutschen Kart-Herstellern gesellte sich das Motorenwerk Hercules. Die Reglement-Experimente fanden dann 1963 und 1964 statt. Für 1963 hat die CIK in Paris ein neues Reglement entworfen. Danach teilte man die Motoren in zwei Kategorien ein. Alle zu einem Rennen zugelassenen Motoren müssen bei der FIA homologiert sein, das bedeutet, daß der Hersteller von jedem Motortyp genaue Zeichnungen der CIK/FIA vorlegen muß. Die im Rennen gefahrenen Motoren dürfen in ihren Einzelteilen und Schlitzabmessungen nicht außerhalb der in den Zeichnungen angegebenen Fertigungstoleranz liegen.

Zu Beginn des Jahres 1965 wurde die Trennung zwischen Sport und Rennkategorie aufgehoben. Das Gewichtslimit für die Klasse bis 100 ccm wurde beibehalten und jenes für die Klasse bis 200 ccm auf 140 kg erhöht.

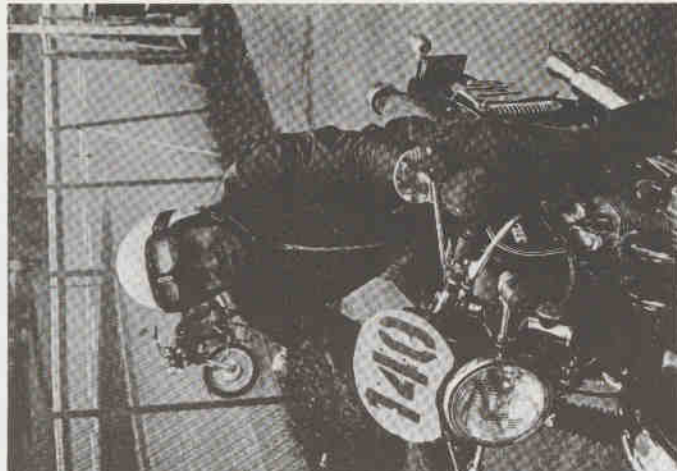
Werfen wir einmal bei dem Kart-Sport den Blick über die Grenzen. Daß der Kart-Sport noch ein verhältnismäßig junger Sport ist, bestätigt uns dieser Blick sofort. Jede Kart-Sport-Nation sucht durch Experimente ihre eigene, spezifische Klasseneinteilung zu finden. Man startet Versuche in jeder Richtung, von einem Extrem zum anderen. Dies gilt besonders für das Land der unbegrenzten Möglichkeiten, für die USA.

Dort fährt man in 50, 100, 200 und 270 ccm Klassen. Diese wiederum werden durch Gewichte unterteilt. Dann kennt man Sprintrennen; entsprechen etwa unseren Deutschen Wettbewerben, und „Enduro-Racing“, Rennen auf großen Automobil-Rennstrecken. Weiterhin gibt es Junioren-, Senioren- und Damenklassen, ja sogar verkleidete Karts sind zugelassen. Jedem seine eigene Klasse, möchte man meinen. Ähnlich sieht man es auch in Südafrika und Australien, zusätzlich hat man dort noch eine Getriebeklasse, in der sogar gefederte Fahrgestelle starten dürfen. Zum Antrieb dieser Super-Karts benützt man hauptsächlich japanische Zweizylinder-Motorradmotoren und 6 Getriebegänge. Die Fahrleistung dieser Monster liegt entsprechend Rennbahnen nicht wesentlich unter denen der dortigen „Tasmanischen Rennformel“, also Rennwagen bis 250 ccm! Im Osten Europas wiederum schwört man auf die Klasse 125 ccm mit Getriebe.

(Auszüge aus dem Buch Go-kartsport von Bodo G. Wagner)



Hans Trinkner Deutscher und Europameister



Das Wort von der „Bietigheimer Phalanx“ hinsichtlich der motorsportlichen Betätigung ist kein leeres Wort, denn der MSC hat nicht nur „Württembergische“ und „Deutsche Meister“ in seinen Reihen, sondern auch Sieger der „Six days“ und zahlreicher nationaler und internationaler Konkurrenzrennen. Zu diesen Spitzenfahrern gehörte Hans Trinkner aus Löchingen. War seit 1959 im Motorradgelandesport. Er brachte den Bietigheimer Club in der Bundesrepublik und Europa zur Geltung. Mehrere Württembergische Meistertitel fuhr er heim. 1964 – 1967 als Werksfahrer bei Hercules ist er noch in guter Erinnerung.

1968 – 1970 wechselte er über als Werksfahrer zu Zündapp. Hier die Liste seiner Erfolge:

1968 Deutscher und Europameister
1969 Deutscher und Europazemeister. Mitglied der siegreichen

Silbervase bei der 6-Tage-Fahrt in Garmisch-Partenkirchen.
1970 Deutscher und Europazemeister bis 75 ccm. Mitglied der deutschen Nationalmannschaft. 2. Platz bei der 6-Tage-Fahrt in Spanien.

1973 Nach zweijähriger Pause Teilnahme an der deutschen Strassen-zuverlässigkeitsmeisterschaft auf Honda CB 500. Deutscher Vizemeister bis 500 ccm.

Anschließend ist er noch vom Zweirad auf einen Renault R 5 umgestiegen. 1974 wurde der erste R-5-Pokal ausgeschrieben, bei dem er einen beachtlichen 3. Platz errang. Im Folgejahr gelang ihm der 5. Platz, mit dem er seine motorsportliche Karriere beendete.

Führerschein ist Lebensqualität deshalb:



Anmeldung vor dem
Unterrichtsbeginn oder
Tel. Bietlgh. 2 00 00, Sa. 84 78

In Bietlghelm
Geisinger Straße 49

In Bissingen
Kreuzstraße

In Sachsenheim 1
am Bahnhof
Dienst. u. Donnerstag
19.30 Uhr

Im Buch
Banatstraße 1
(Kudlich-Platz)
Donnerstag, 19.00 Uhr

Montag, 19.00 Uhr

Montag, 19.30 Uhr

- Ausbildung in allen gewünschten Klassen ● Laufend Mofa-Kurse ●
- Nachschulkurse zum Probeführerschein ● Kurse für mehrfach auffällige Kraftfahrer (Punkte-Rabatt) ● Zusätzlicher Theorie-Unterricht an den schulfreien Samstagen ●

Dieses nicht zu übertreffende Leistungsangebot finden Sie nur bei uns.

Jürgen Barth erzählt der Zeitschrift des Porsche-Clubs seine Erinnerungen:

"Meine Eltern hatten mir ein kleines Fahrrad geschenkt, damit ich mich im Fahrerlager bewegen konnte und ihnen nicht ständig im Weg stand. Muß ich sagen, daß sie sich damit einen Bären-dienst erwiesen? Ich war schnell ein guter Radler, und so war es jedesmal ein Heidentheater, bis sie mich nach Abschluß der Rennen wieder gefunden hatten... Sie hängten mir daher ein Namensschild um den Hals. Und irgendeine hilfreiche Seele brachte mich immer zurück, wenn ich mich zu weit vom Ausgangspunkt entfernt hatte. Man muß dazu sagen, daß mich damals die Autorennen überhaupt nicht interessierten und ich wie alle Jungen nur mein Fahrrad im Kopf hatte."

Mitte der 50er Jahre wechselt Barths Vater in den Porsche-Rennstall, wo zu der Zeit die berühmten Spyder herausgebracht werden. Es geht ihm, heimlich nach Westdeutschland zu kommen, wo er sich in Stuttgart niederläßt. Edgar Barth ist zugleich Werksfahrer bei Porsche und Instruktor auf dem Nürburgring. Am Wochenende nimmt der junge Barth an seinen Kursen teil. Und eines Tages erlaubt ihm sein Vater endlich, sich ans Steuer eines Carrera 356 zu setzen. Während sein Vater am Streckenrand stehenbleibt, um seine Schüler zu beobachten, (mit ihnen lernt Jürgen im übrigen die Grundbegriffe des Rennfahrens, insbesondere das richtige Befahren der Ideallinie), überlistet er die väterliche Autorität: "Sobald ich ins Blickfeld meines Vaters und Lehrers kam, war ich der strebsame Schüler und fuhr sehr langsam; ich wartete, bis ich außer Sicht war, um dann wieder ordentlich auf die Tube zu drücken!... bis zu dem Tag, an dem ich beinahe von der Strecke geflogen wäre."

Für die Wettbewerbe verschafft ihm sein Vater nützliche Jobs, wie z.B. beim 500 km-Rennen auf dem Nürburgring, wo er zum Helfer und Zeitnehmer avanciert: " Damals ging mir ein Licht auf.



In dem Moment hab ich Feuer gefangen und ich wußte, daß ich den Rennsport liebte. Da hat es bei mir geklickt. Ich wollte Rennfahrer werden!"

Als sein Vater 1965 stirbt, tritt Jürgen bei Porsche ein. Er ist noch nicht einmal zwanzig. 1969 nimmt er auf einem Porsche 356 das erste Mal an einer Rallye teil, der Lyon-Charbonnières. Es war saukalt, und alle lachten, als wir mit unserem Boliden, der aus einer anderen Welt zu stammen schien, zur technischen Kontrolle antraten. Doch schließlich belegten wir den zwanzigsten Platz in der Gesamtwertung und den dritten in unserer Kategorie: Danach fuhr ich noch weitere Rallyes im Team mit John Buffum."

1971 ergreift Jürgen Barth die sich ihm bietende Gelegenheit zur Teilnahme am 24-Stunden-Rennen von Le Mans auf einem 911 S. Ein Franzose hatte mir angeboten, mit ihm zu fahren. Ich kam an der Rennstrecke an, ohne nur ein einziges Wort Französisch zu sprechen. Der Motor lief nicht besonders rund, da mußte ich mich natürlich dranmachen.... diesen selbst zu überholen.

So sehr ich mich mit Englisch schwertat, so sehr gefiel mir Französisch... In Le Mans habe ich die Langstreckenrennen für mich entdeckt. Seitdem teilt Barth sich seine Zeit genau ein: auf der einen Seite die verschiedenen Aufgaben bei Porsche, wo er für die administrative Organisation, das Museum und das Archiv verantwortlich und Leiter der Abteilung Rennvorbereitung und Kunden- sowie Pressekontakt ist, auf der anderen Seite Rennen und Rallyes: Für mich ist der Motorsport eine notwendige Freizeitbeschäftigung. Mich interessiert das Abenteuer und damit auch das technische Abenteuer. Ich nehme regelmäßig an der Rallye Monte Carlo teil, auß Spaß an der Sache. Seit 1971 fahre ich regelmäßig nach Le Mans, und ich gebe offen zu, daß ich sehr glücklich war, als ich dieses legendäre Rennen gewann. In die Formel 1 würde ich jedoch nie gehen! Ich mag diese Autos mit den freistehenden Rädern nicht. Klar, ich würde mich freuen, wenn ich bei Gelegenheit mal eins fahren könnte, doch nur, um einen Vergleich mit einem 936 aufzustellen. Rein aus technischer Neugier.

Spricht man mit Barth über die Gefahren des Rennsports, über seinen Unfall 1977 am Ende der Geraden in Mugello, wo er wie durch ein Wunder heil aus einem total zerstörten 935, an dem die Bremsen versagt hatten, aussteigen konnte, so zuckt er die Schultern: "Schicksal.

Dieses Risiko existiert für jeden, überall und nicht nur unbedingnt in einem Rennen, sondern unter x-beliebigen Umständen: Ich habe am Steuer noch nie mehr als 90% meiner Möglichkeiten ausgeschöpft. Ich achte immer auf eine Reserve... Ich werde auch nie ein großer Rennfahrer sein, aber ich hab halt irrsinnig Spaß dabei!"



Sportfahrer - Bericht

Die Aktiven des MSC Bietigheim haben bisher an vielen Veranstaltungen im In- und Ausland teilgenommen. Es waren dies: Geschicklichkeits-, Gelände-, Trial-, Motocross-, Straßen und Kart-Veranstaltungen. Auch an Automobilturnieren und Mopedveranstaltungen wurde teilgenommen.

Dabei wurden zahlreiche Gold-, Silber-, und Bronzemedailles für die 1.-3. Plätze herausgefahren. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit waren die Erfolge im einzelnen:

Fritz Huber 1949 - 1958, dreimal an der Internationalen 6-Tage-Fahrt teilgenommen. Auch an Veranstaltungen in Polen und in der DDR am Start. Er war Werksfahrer bei Hercules. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold, der goldenen ADAC-Sportnadel und des ADAC-Gausportabzeichens in Gold.

Hermann Bitzer begann 1951 Motorsport zu betreiben. Er errang zahlreiche Siege und Medaillen. 1955 Württ. Motorcross-Juniorenmeister, 1961 deutscher Trialmeister, zweimal 3. dieser Meisterschaft. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold.

Hans Senft von 1956 - 1959, 1959 Bezirksmeister der Klasse bis 175 ccm. Träger des ADAC-Gausportabzeichens in Gold und des ADAC-Sportabzeichens in Silber.

Hermann Silcher von 1953 - 1960, 71 mal am Start. Er ist Träger des Gausportabzeichens in Silber.

Erich Ries von 1957 - 1962, 40 mal am Start. Zweimal war er 3. der Württ. Meisterschaft. Träger des ADAC-Gausportabzeichens in Silber, des ADAC-Sportabzeichens in Bronze und der Württ. Sportnadel.

Werner Bauer begann 1957 mit seinem Moped. 1961 stieg er dann auf das Motorrad um, 1964 ins Lager der Kart-Fahrer um. Viele Siege bei nationalen und internationalen Veranstaltungen. Als Abschluß seiner Erfolge wurde er 1968 Württ. Meister im Kart-Rennsport. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des goldenen ADAC-Gausportabzeichens.

Manfred Schnitz seit 1959 aktiv im Geländesport. 1959 Deutscher Juniorenmeister bis 100 ccm. 1961 Württ. Meister bis 175 ccm. Danach Werksfahrer bei den Firmen Zweirad-Union, Kreidler und Maico.

Manfred Schnitz war auch viermal bei der internationalen 6-Tage-Fahrt dabei. 1965 Überwechsel zum Motocross; Start in Schweden, England, Belgien, Österreich, DDR, Italien und der CSSR. Träger des ADAC-Sportabzeichens in Gold und des Gausportabzeichens in Gold. Helmut Maier errang 33 Medaillen. Er verstarb im Jahre 1970 allzufrüh. Oskar Schramm war seit 1964 6 mal auf dem 1. Platz; 1965 war O. Schramm bester Ausweissfahrer im Gau Württemberg.

Rainer Altvatter, der Spezialist im Motocross, war 60 mal am Start und wurde 1973 Württ. Juniorenmeister.

Herbert Weigel hatte im 1. Jahr seiner Laufbahn gleich sehr gute Erfolge aufzuweisen. Er war 13 mal am Start und errang dabei 11 goldene Medaillen. Weitere gute Platzierungen gab es noch in den Folgejahren.

Klaus Antoni, in den 70er Jahren aktiv bei Orientierungsfahrten. Später dann nationale Slaloms und Rallies, wo er einige Klassensiege und weitere gute Platzierungen erzielen konnte.

Ulli Hahn auf einem BMW, am Start bei nationalen Slaloms, war ab 1976 mehrmals Klassensieger, hörte aber bald wieder mit dem Motorsport auf.

Günther Wolf, ehemals sehr aktives Mitglied im MSC. Er startete bei vielen Slalom-Veranstaltungen und konnte dabei sehr gute Ergebnisse erzielen, musste aber dann aus beruflichen Gründen mit dem Motorsport aufhören.

Otto Wyrich, seit 1975 dabei, gilt als Rallye-Spezialist. Er bereitet seine Autos fast immer alleine vor und ist auch heute noch aktiv im Rallyesport.

Lothar Makkens hatte viele Starts bei verschiedenen Veranstaltungen und war 4 mal Clubmeister.

Martin Willig, einer der ganz besonders erfolgreichen Automobilisten im MSC. Er startete bei sehr vielen nationalen Slaloms und Rallye-Veranstaltungen und gehörte immer zu den ganz schnellen Fahrern. 1981 wurde er Württembergischer Vize-Meister.

Günter Schlag, seit 1975 aktiver Rennfahrer und auch heute noch ab und zu am Start. Er ist bei über 500 Rennen gestartet, wobei er mehr als 150 Klassensiege und viele Gesamtsiege erfuhr. Wo er startet, kann man mit einer Platzierung ganz vorne rechnen. Zu seinen größten Erfolgen gehörte 1979 sicher der 7. Platz bei der Rallye Allgäu-Isny einem Lauf zur Int. Deutschen Rallye Meisterschaft und die Württembergische Vize-Meisterschaft.



Herbert Schmitz begann 1978 mit dem Motorsport. Er, der Slalom-Spezialist, errang bei 400 Starts Klassensiege und viele Gesamtsiege bei nationalen und internationalen Slaloms. Auch startete er erstmals bei einer Internationalen Veranstaltung und wurde auf Anhieb 2. in der Klasse und 3. im gesamt. Seine größten Erfolge waren 1986 die Vizemeisterschaft und 1989 der Gewinn der Internat. Baden-Württembergischen ADAC Meisterschaft im Automobil Slalom Sport.

Uwe Manthey seit 1979 aktiv bei Bergrennen, Rallyes und Slaloms. Mehrere Klassensiege und sehr viele gute Platzierungen bei über 100 Rennen gehen auf sein Konto. Auch heute ist er noch aktiv mit seinem Opel Kadett C Coupe. 1986 konnte er am Eggberg, ein Lauf zur Deutschen Berg-Trophye, einen sehr guten Klassensieg erringen.

Bärbel Schlag. Eine der wenigen Frauen im MSC, die auch gelegentlich selbst bei Slaloms ins Lenkrad griff, ansonsten geschätzte Beifahrerin war. Auch in der Clubmeisterschaft schon oft ganz vorne mit dabei, war Sie 1983 Clubmeisterin.

Bernhard Wondratsch, von 1980 bis 1985 aktiv im Rallye-Sport. Auch er ein echter Zauberer auf dem steinigen Rallye-Parkett. Auf Ford Escort konnte er 1983 Int. Württembergischer Rallye-Meister werden und gleichzeitig den Rallye-Pokal Südwest gewinnen. Ebenfalls 1983 wurde er bei der Rallye Vorderpfalz, einen Lauf zur Internationalen deutschen Rallye-Meisterschaft 12 im Gesamt.

Achim Trinkner, als Sohn des motorradbegeistersten Hans Trinkner, begann seine Laufbahn als württembergischer Vize-Meister im Jahre 1980 beim ADAC-Fahrradturnier. 1983 übte er sich dann im Geländesport auf einem BMX-Rad. Im Jugend-Moto-Cross eingestiegen, wurde er bereits 1985 Deutscher Junioren-Pokal-Sieger in der Jugend-KS-Wertung (KS=Kraffahrer-Schutz, bis 18 Jahre teilnahmeberechtigt). Als 14 jähriger hatte er 1987 die Möglichkeit, in der OMK-Jugend-Meisterschaft mitzufahren, wo er in der deutschen Meisterschaft den 7. Platz belegt hatte und in der KS-Wertung deutscher Vize-Meister wurde. Im Folgejahr reichte es bereits zum 4. Platz der Deutschen OMK-Meisterschaft. Achim wechselte 1989 von einer 80er- auf eine 125er-Maschine. Das Ende der Saison wird zeigen, ob er sich weiterhin auf den vorderen Plätzen behaupten kann. Der derzeitige Wertungsstand läßt darauf schließen.

Jürgen Wondratsch, der Bruder von Bernhard, war Anfang der 80er Jahre ebenfalls auf Ford Escort unterwegs bei nationalen Rallyes. Er konnte teilweise sehr gute Einzelplatzierungen erzielen.



Ralf Gimbel, Beifahrer von Bernhard Wondratsch, gilt als absoluter Top-Beifahrer und wurde auch schon von vielen anderen Fahrern für den heißen Sitz verpflichtet.

Wolfgang Noz als Elobil-Spezialist errang gute Platzierungen in Italien und der Schweiz unter den Elektro-Flitzern.

Uwe Esslinger, von 1986 - 1988 aktiv, startete er bei int. und nat. Slaloms und erreichte einige gute Platzierungen.

Walter Renninger, derzeit mit 26 Jahren jüngster aktiver Automobil Sportler im MSC und zur Zeit 6. seiner Klasse in der Deutschland Slalom-Trophäe. 1983 begann er auf VW Golf mit nationalen Rallyes, wo er in seiner Klasse bis 1984 zu den Top-Fahrern zählte. 1985 dann sein bestes Rallye-Ergebnis bei der Intern. Rallye Vorderpfalz, einem DM-Lauf, wurde er 3. in der Klasse und 26. im Gesamt. 1988 konnte er mit seinem sehr schnellen Opel Corsa den Gerhard-Mitter-Solitide-Cup gewinnen und in verschiedenen anderen regionalen Meisterschaften im Slalomspor Klassensieger werden.

Brigitte Tennert, von 1979 - 1983 konnte sie bei Slaloms und Rallyes Klassensiege und sogar Gesamtsiege erringen. Eine absolute Top-Fahrerin, die Talent für mehr gehabt hätte.

Die Club-Meister des MSC

1949 - 1958	Fritz Huber (7 mal)
1973 - 1976	Lothar Makkens
1977	Günter Schlag
1978	Otto Wyrich
1979 - 1980	Günter Schlag
1981 - 1982	Otto Wyrich
1983	Bärbel Schlag
1984	Klaus Renninger
1985 - 1986	Herbert Schmitz
1987 - 1988	Walter Renninger

Außerdem gab es noch folgende Sonderwertungen:

1980	Bärbel Mack (Beste Dame)
1981	Karin Luksch (Beste Dame)
1982	Bernhard Wondratsch (ONS-Sport)
	Lothar Makkens (Touristik)
1983	Ralf Gimbel (ONS-Sport)
	Erich Mockler (Touristik)



Flaschnerei
Sanitär
Lüftung

martin willig

Ausführung
sämtlicher
Sanitär- und
Flaschnearbeiten

Sachsenheim 1
Seepfadstr. 16
Büro: Metterstr. 68
Tel. 07147/6987



Heizung · Lüftung · Klima

NOACK

FRITZ-SCHOFER-STR. 32 · TEL. (0 71 42) 5 15 32

7120 Bietigheim-Bissingen

Motorsport heute

In den frühen Jahren des Automobils war es völlig selbstverständlich, die neuesten Produkte der Hersteller einem Härtestest gegen die Erzeugnisse der Konkurrenz bei einem Rennen zu unterziehen. Sieg oder Niederlage entschieden häufig über wirtschaftlichen Aufschwung oder Niedergang der meist sehr kleinen Automobilbau-Firmen. Eine Bewährung im Rennen brachte mit Sicherheit neue Aufträge. So entstammen viele technische Details dem harten Prüffeld des Motorsports.

Die Gründe für das Engagement der Industrie im Motorsport haben sich in den letzten Jahrzehnten geändert. Der Akzent liegt weniger auf der Erprobung neuer technischen Details, sondern mehr auf Imagebildung, Imagepflege und Produktwerbung. Der Zusammenhang zwischen Motorsport und Serienanfertigung ist jedoch trotz geänderter Rahmenbedingungen immer noch deutlich feststellbar. Der Audi-Vorstand bezeichnete den Motorsport als "schnellste Know-How-Sammlung und Erfolgskontrolle für Fahrzeugkonzepte". Motorsport als Selbstzweck- heute ist das kein Tabu mehr. Die Begründung für den Einsatz vieler Millionen Mark kommt aus dem Sport selbst, aus dem komplexen System, das heute Motorsport kennzeichnet: Hochsensible, weit entwickelte, oft futuristische Technik, die faszinierende Optik der eingesetzten Maschinen und eine Spannung, die aus dem Geschehen auf der Strecke resultiert.

Gemessen an der Zahl der Beschäftigten ist der Motorsport in der Bundesrepublik ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Etwa 7000 Menschen leben direkt und zehntausend indirekt von dieser Sportart. Zu den erstgenannten zählen die Mitarbeiter der Sportabteilungen der Automobilhersteller und Importeure und ihrer Kollegen aus der Motorsportbranche. Ebenso direkt mit dem Motorsport verbunden sind zahlreiche Tuning-Firmen auf dem Automobil- und Motorradsektor. Zu beachten sind auch die nicht geringen Umsätze der Fan-Industrie, die ihre Artikel an den Renn- und Rallyestrecken verkaufen. Außerdem die diversen Fachzeitschriften und Sonderveröffentlichungen. Für die Regionen um Hockenheim- und Nürburgring ist der Motorsport die wichtigste Einnahmequelle. Besonders die Gastronomie ist stark auf den Motorsport eingestellt. Es wird davon ausgegangen, daß der Gesamtumsatz des Motorsports in Deutschland um 1,5 Milliarden Mark pro Jahr liegt.

Das wohl brisanteste Thema des Motorsports ist das Verhältnis dieser Sportart zur Umwelt. Dies beweisen auch wieder die jüngsten Presseveröffentlichungen.



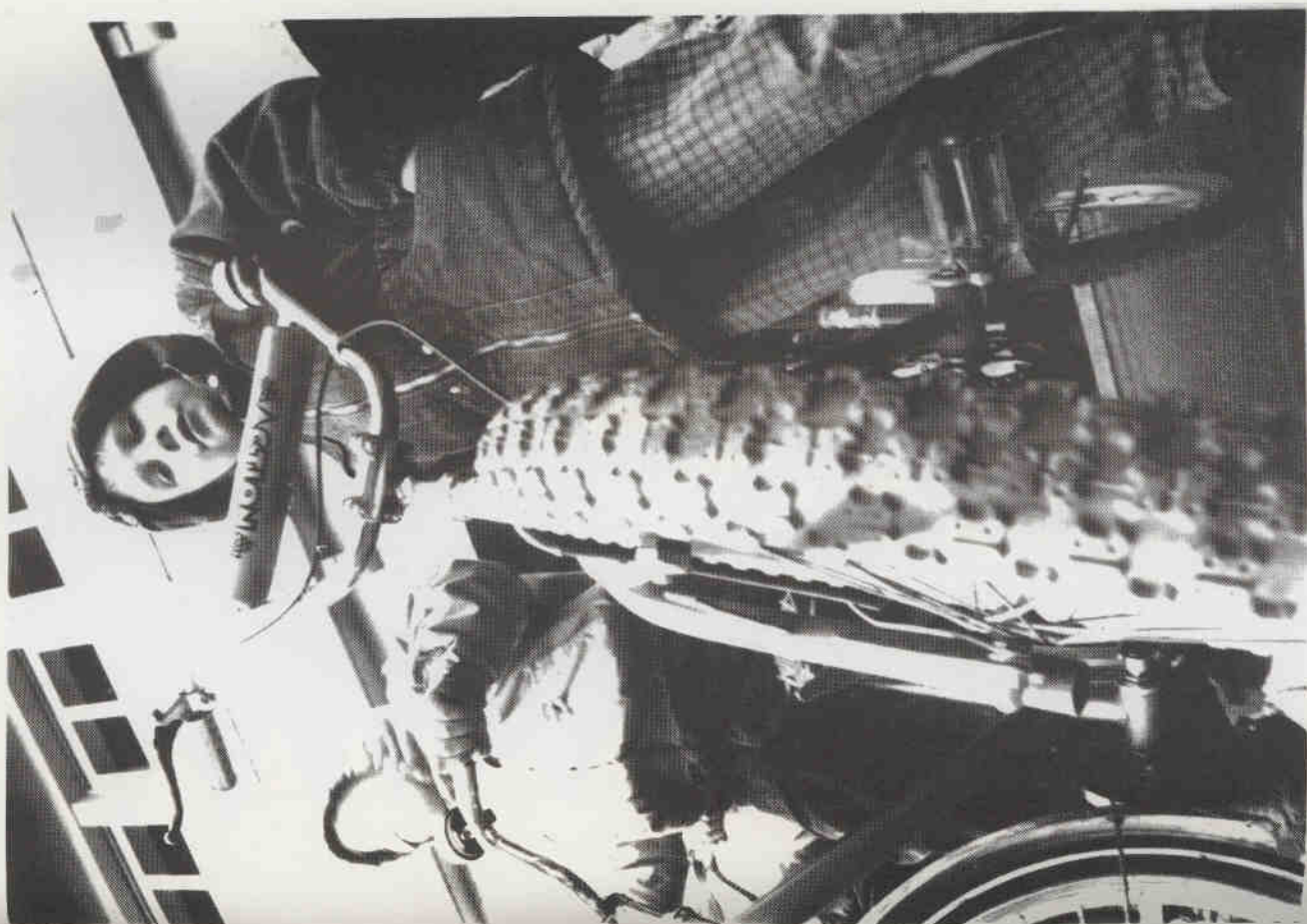
Die Problematik unserer Umwelt wird von den Motorsportlern sehr wohl erkannt. Aus diesem Bewußtsein resultiert eine strikte Selbstbeschränkung der Motorsportler, die in der Mehrzahl aller Fälle aus dem Motorsport selbst kam und nicht von außen. Der Rallyesport ist dazu ein gutes Beispiel. Die Anzahl der Veranstaltungen ging zurück, der Trend geht heute zu einer deutlichen Qualitätssteigerung der bestehenden Rallyes. In Zusammenarbeit mit Genehmigungsbehörden wird immer ein Kompromiß zwischen sportlicher Wertigkeit und der geringst möglichen Umweltbelastung gesucht. Im deutschen Rallyesport erkennt man ein klares Konzept, den Sport so attraktiv zu gestalten, wie es die begrenzten Möglichkeiten der dicht besiedelten Bundesrepublik gestattet.

Motorsportfahrzeuge sind heute wesentlich leiser als noch vor wenigen Jahren. Für die Motorräder sind Schalldämpfer schon lange Selbstverständlichkeit. Bei Rallye-Fahrzeugen ist die Lärmbelastung nach oben begrenzt, so daß sie dem normalen Straßenverkehr entspricht.

Die stufenweise Einführung der immer niedriger werdenden Benzin-Verbrauchsformel entgegnet der Behauptung, im Motorsport werden riesige Kraftstoff-Mengen sinnlos in die Luft geblasen. Auf Langstrecken-Rennen und im Formel-1-Geschehen wurden dadurch die Motoren verbrauchsorientierter. In der deutschen Kart-Szene wird bereits seit 1986 anstatt mit herkömmlichem Kraftstoff mit Methanol gefahren.

Auch in der Katalysator-Frage gab der Motorsport in Deutschland Beispiele: seit über drei Jahren müssen alle Neufahrzeuge der Gruppe G (preiswerteste Einsteigklasse für den Nachwuchs) mit Katalysator oder vergleichbarer Technik an den Start gehen. Ebenso in den Marken-Pokalen sind abgasarme Autos vorgeschrieben. Ab 1.1.1991 dürfen bei ONS-Veranstaltungen generell nur noch Kat-Fahrzeuge teilnehmen. Für Motorsportler ist ein Auto oder Motorrad ein Sportgerät, das sie in allen Situationen optimal beherrschen. Und weil sie das oft auf Rundstrecken oder Rallyepisten exerzieren, sind Motorsportler nicht nur sichere, sondern auch verantwortungsbewußte Verkehrsteilnehmer. Sie haben gelernt, mit ihrem Fahrzeug auch im Grenzbereich noch kontrolliert umzugehen. Es ist heute völlig unstrittig, daß der Motorsport Hochleistungssport ist, den nur der optimal ausüben kann, der in einer körperlichen erstklassiger Verfassung ist. Nur dann besteht überhaupt die Chance, an der Spitze mitfahren zu können. Es gab aber auch Zeiten, in denen Motorsport nicht als "Leibesübung" anerkannt wurde, weil der körperlichen Ertüchtigung eine höhere Bedeutung zukam und als Gegengewicht zum Umgang mit Technik ein Ausgleich durch körperliche Bewegung geschehen müsse.





Veranstaltungs-Kalender

1989

09. Januar	Erste - Hilfe - Kurs
17. Februar	Hauptversammlung
05. März	Winterwanderung
6. u. 7. März	Stoßdämpfer*
16. März	Clubabend
22. März	Übungs - Ori (RKV Lomersheim)
23. März	Automobilturnier (RKV Lomersheim)
28. u. 29. März	Achsvermessung*
01. April	ADAC-Mitgliedervers. (Kronenzentrum)
28.04. - 17.09.	Int. ADAC-Zielfahrt Bietigheim
09. April	Automobil-Slalom
15. April	Fahrradturnier
06. Mai	Fahrradturnier
11. Mai	Clubabend
27. u. 28. Mai	Clubausfahrt
03. Juni	Kindertag Bietigheim
17. u. 18. Juni	Stadtfest Bietigheim
22. Juni	Pannenkurs

24. Juni	Fahrradturnier
29. Juni	Clubabend
02. Juli	Automobil-Turnier
30. Juli	Jux- u. Gaudifahrt
19. August	Hocketse
09. September	Fahrradturnier
11. u. 12. Sept.	Bremsen*
07. Oktober	Jubiläums-Jahresfeier (Kronenzentrum)
12. Oktober	Pannenkurs
16. Oktober	Pferdemarkt-Umzug
19. Oktober	Clubabend
29. Oktober	württ. Fahrrad- Endturnier
16. November	Clubabend
November	Winterreifenbörse
25. November	Orientierungsfahrt
07. Dezember	Clubabend

* ADAC-Prüfservice
in Bietigheim

Änderungen vorbehalten

Die neuen BMW touring. 320i · 325i · 325ix · 324td

6-Zylinder-Laufkultur mit kompakten Abmessungen verbinden. Individualität und Variabilität kombinieren. Mit den neuen BMW touring eigene Aktivitäten neu entdecken: Willkommen zur Probefahrt. Wann wollen Sie starten.

Autohaus **GÄNSBAUER** GmbH

Vertragshändler der Bayer. Motoren-Werke AG seit 1937



7120 Bietigheim-Bissingen
Freiberger Straße 47 · Telefon (07142) 6945

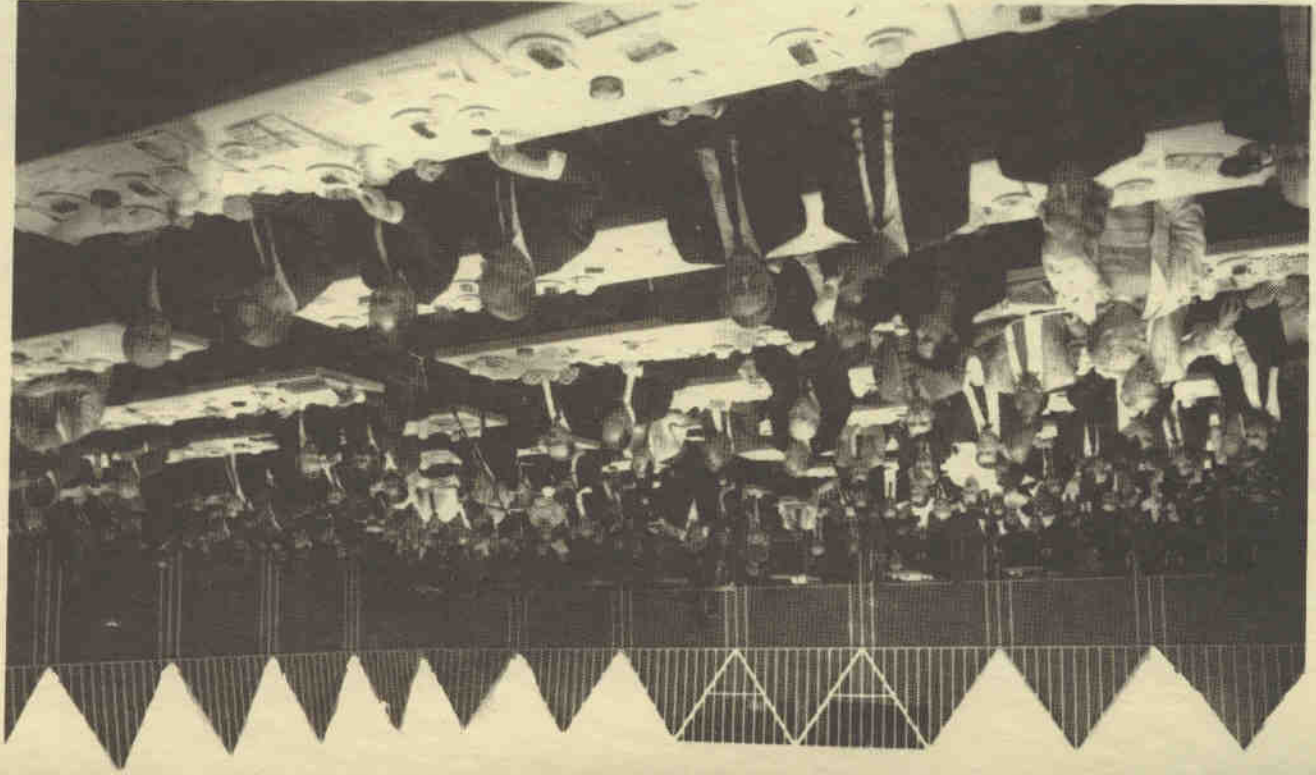
BLUMEN und PFLANZEN für HEIM und GARTEN

Gärtnerei Currie

Inhaber: Otto Currie

Dekorationen · Hochzeitsschmuck · Trockenblumen
Hydrokulturpflanzen · Zimmer-, Garten-, Balkon-
und Friedhofspflanzen
Trauerbinderei · Friedhofsgärtnerische Arbeiten

Bissinger Straße 29
7123 Sachsenheim 1
Telefon (07147) 6312



Wir drucken für Sie von A bis Z:

Ausweise

Briefbögen

Certifikate

Dekorationsmaterial

Einladungen

Firmenportraits

Glückwunschkarten

Handzettel

Informationsmappen

Jubiläumsbroschüren

Kuverts

Lieferscheine

Mahnschreiben

Notzblöcke

Organisationsformulare

Prospekte

Preislisten

Qualitätsauszeichnungen

Rechnungen/Rechnungssätze

Schaufenster- und sonstige Aufkleber

Tramischreiben

Urkunden

Visitenkarten

Werbedrucksachen

X-fach-Durchschreibesätze

Young-Fashion-Poster

Zusatz-Eindrucke in Prospekte etc.

A steht bei uns für Anfang!

Der Kunde teilt uns seine Gedanken und Wünsche mit. Geschultes Personal und ein moderner Maschinenpark übernehmen die Gestaltung und Ausführung bis zum fertigen Produkt.

Z steht bei uns ganz einfach für zufriedene Kunden.

Ihr Partner für Offsetdruck.

U.R.I.
DRUCK
GmbH

Industriestraße 25 · 7145 Markgröningen · Unterriexingen · Tel. 0 71 47 / 1 28 40

VEREINE / MSC-Senioren tauschen Erlebnisse aus

Gemeinsame Erinnerung an Fritz Huber

Einst ein erfolgreicher Geländefahrer

BIETIGHEIM-BISSINGEN (lm). Dieser Tage traf sich der Senioren-Stammtisch des Motorsportclubs Bietigheim e.V. im ADAC (MSC), um sich gemeinsam an den kürzlich verstorbenen, früheren aktiven Sportkameraden Fritz Huber (73) zu erinnern.

Seine ersten Kontakte zu Fahrzeugen und Motoren sammelte Fritz Huber in seiner Lehrzeit als Kraftfahrzeug-Handwerker ab 1947 im damaligen Autohaus Schaf in der Bietigheimer Talstrasse. Sein Lehrmeister war die Bietigheimer Motorrad-Legende Otto Kohfink (Senior), ein begnadeter Mechaniker und damals äußerst erfolgreicher Motorrad-Rennfahrer.

Kein Wunder, dass der junge Fritz Huber schnell den Reiz des Motorradsports erkannte und selbst aktiv wurde. Gefördert und inspiriert von Otto Kohfink baute er sich damals aus drei verschiedenen Modellen sein erstes Motorrad zusammen und sammelte damit die ersten Erfahrungen im Geländesport.

Nachdem er als Privatfahrer durch seine Erfolge auf sich aufmerksam machte, wurde die Firma Hercules auf Fritz Huber aufmerksam. Durch Kohfinks Vermittlung erhielt er dann eine Geländesport-Maschine und war damit überaus erfolgreich, dass er als Werksfahrer bald zur deutschen, ja europäischen Spitzenklasse gehörte.

So war er vielfach Klassensieger, zum Beispiel bei der schweren Geländefahrt in Zschopau (1957 und 1958) und gewann mit

seinen Kameraden die Mannschaftswertung bei den Six-Days in Garmisch.

Er wurde mit höchsten Auszeichnungen bedacht, so beispielsweise mit dem goldenen



Fritz Huber: Bei seinen Sportkameraden vom MSC unvergessen.

ADAC-Sportabzeichen.

Durch seine sympathische Art und seine Hilfsbereitschaft war Fritz Huber lange Zeit ein großes Vorbild für die jüngeren Sportfahrer des Motorsportclubs Bietigheim. Seine damaligen Weggefährten waren unter anderen Manfred Schmitz, Hermann Bitzer, Hans Trinkner, Siegfried Gienger und Werner Bauer. In späterer Zeit engagierte sich Fritz Huber als Jäger und Naturfreund. An seiner Beerdigung nahm eine Abordnung der MSC-Senioren teil.