

# 100 Jahre AC Idar-Oberstein



**1922-2022 – Eine Chronik**

# 100 Jahre Automobilclub Idar-Oberstein e.V.

## – Versuch einer Chronik

### Die Gründung

Am 21. Januar 1922 wurde der heutige Automobilclub Idar-Oberstein e.V. im ADAC als „Idarer Automobilclub e.V. im ADAC“ gegründet.

Wir blicken zurück in die Zeit nach dem ersten Weltkrieg, in eine Phase des Wiederaufbaus unter etlichen Repressalien einer Zwangsregierung und der weiter um sich greifenden Motorisierung.

Selbst Kaiser Wilhelm irrte aus heutiger Sicht mit seiner Einschätzung, dass das Automobil eine „vorübergehende Erscheinung“ sei und er weiter auf das Pferd setze.

Zu Beginn der Massenmotorisierung gegründet, waren bereits nach wenigen Jahren über einhundert ordentliche Mitglieder eingeschrieben.



1925 – Blick von „Dellen“ auf Idar (Foto: Helmut Bussmer)

Am 15. Oktober 1927 lud der ADAC zu einer Mitgliederversammlung unter seinem damaligen ersten Vorsitzenden Dr. Richard Schneeberger (Tierarzt) ein. Dem Vorstand gehörten außerdem die Herren Otto Huber (Kaufmann) als zweiter Vorsitzender, Carl-Friedrich Weiss (Schlosser) als Sportleiter Kraftwagen, Wilhelm Weber (Polsterer) als Sportleiter Kraftrad, Max Cullmann (Versicherungs-Generalvertreter) als



Idar, Marktplatz, vor 1930 (im Hintergrund die Marktschule)

Schriftführer, August Becker (Kaufmann) als Schatzmeister, sowie G.A. Behnert (Drucker), Gustav Risch (Edelsteinhändler) und Georg Hammen (Drogist) jeweils als Beisitzer an. Der Jahresbeitrag betrug 6 RMk (Reichsmark).

Rund ein halbes Jahr später, am 1. März 1928, sah sich der Club genötigt, für die „Namhaftmachung“ derjenigen, die Verkehrszeichen beschädigen, eine Belohnung von 10 RMk auszuloben.

Übungsabende für Motorradfahrer wurden angeboten, ebenso eine Schnelligkeitsprüfung an der OK-Hütte (an der heutigen B269 zwischen „Idar-Brücke“ und Morbach).

Am 27. Juni 1928 wurde gegen 10 Uhr abends erneut eine Versammlung des Idarer Automobil-Club e.V., Ortsclub im A.D.A.C., eröffnet und die erfolgreichen Motorsportler des Clubs (Automobil und Kraftrad) mit je einem gravierten Silberbecher geehrt.

Aufgrund der Zunahme sogenannter „wilden Aufnahmen“ von Neumitgliedern in den Club, wurde beschlossen, dass bei Anmeldungen in den A.D.A.C. als Aufnahmegebühr 10 RMk zu erheben sind. Desweiteren wurde darauf hingewiesen, dass dies gemäß den Satzungen des Clubs zu geschehen habe. Die Versammlung endete um Mitternacht.

### Frühe Aktivitäten

Die Bilanz des Clubs zum Ende des Jahres mit der Teilnahme an fünf Fahrten, bei denen durchschnittlich gut zwei Dutzend Mitglieder vertreten waren, konnte zwei erste Platzierungen bei Fahrten nach Saarbrücken und Meisenheim ausweisen.

Die Versammlung am 12. November 1928 schloss mit einem dreifachen „Töff-Töff-Hurra!“ auf ein weiteres Gedeihen des Clubs.

Im darauffolgenden Jahr wurde ein ADAC-Film im Schwankino in Idar vorgeführt. Der Titel lautete: „Aktive Mitarbeit bei der Bewältigung lokaler Verkehrs(leit)probleme durch den Ortsclub“. Für 50 RPfg bzw. 1 RMk Eintritt (Mitglieder / Nichtmitglieder) wurden bereits damals einem breiten Publikum die Notwendigkeiten der Integration des Individualverkehrs in das tägliche Leben vor Augen geführt.

Am 23. Juni 1929 veranstaltete der A.C. Idar eine Berg- und Geschicklichkeitsprüfung für Autos (RMk 2.-) und Motorräder (RMk 1.-) am Horido. Der Horido bezeichnet ein Wegkreuz in der Nähe des Erbeskopfes, wo sich acht Waldwege treffen.

Zum Ende des Jahres 1929 zählte der Club 76 ordentliche Mitglieder.

Anfang 1930 unternahm man eine Fahrt zu den Schlachtfeldern des Ersten Weltkrieges nach Frankreich und engagierte sich auch im gesellschaftlichen Bereich.

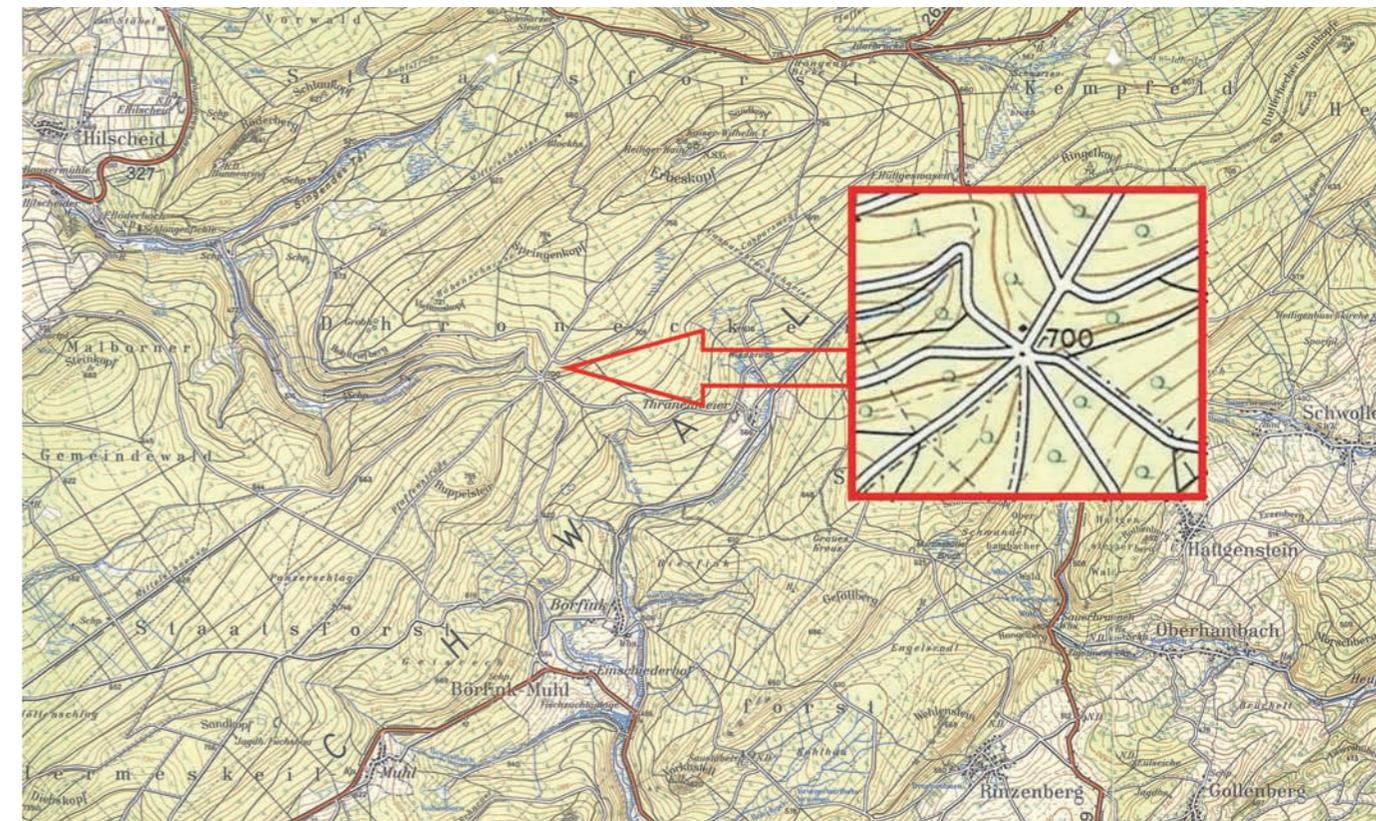
Die selbstaufgelegte Fürsorgepflicht kam durch eine Eingabe an die Stadtverwaltung, bezüglich der Gefahren durch das Anhalten von Pferdefuhrwerken in Kurven, erneut zum Ausdruck. Ein Fehlen von Warnzeichen in der Hauptstraße und der Gewerbehallenbrücke wurde ebenso moniert, wie an Kreuzungsstellen der Straßenbahn.

Im August 1930 fand ein Treffen des ADAC Gau Rheinland in Idar mit Korsofahrt und musikalischer Begleitung statt.

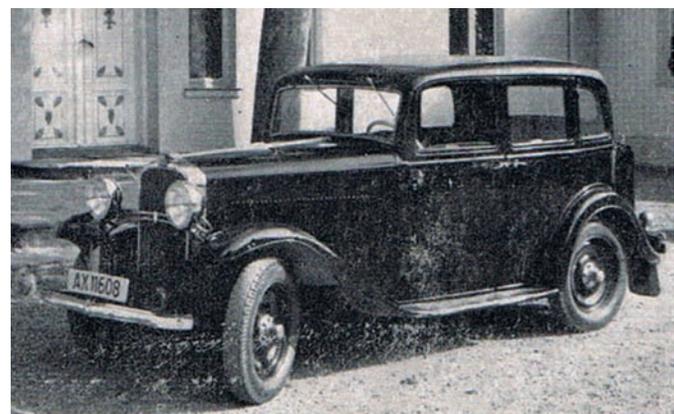
Solchermaßen traf man offenbar den Zeitgeist und konnte bereits im Januar des darauffolgenden Jahres 118 ordentliche und vier außerordentliche Mitglieder verzeichnen.

### Ein wohlbekanntes Ärgernis

Ein heute wohlbekanntes Ärgernis erzürnte auch bereits im Jahr 1931 die Gemüter. Es wurde beschlossen, ab Juli keine Ausfahrten mehr durchzuführen, aus Protest gegen die „ungerechtfertigte Erhöhung der Benzinpreise“.



Der Horido südwestlich des Erbeskopfes (Topografische Karte 1:50000 von 1961)



Opel 1,8 Liter Sechszylinder, Baujahr 1932

Ungeachtet der Nebenwirkungen der zunehmenden Mobilisierung in der Gesellschaft feierte der Club am 29. Oktober 1932 sein zehnjähriges Stiftungsfest im kleinen Saal des Saalbaus in Idar. An dieser Stelle befindet sich heute die Diamant- und Edelsteinbörse.

Kurz vor der Machtübernahme der NSDAP in Deutschland konnte Anfang 1933 anlässlich der Winterfahrt Garmisch-Partenkirchen, in Idar eine Kontrollstelle eingerichtet und damit ein Beitrag zum Gelingen dieser Veranstaltung geleistet werden.



1932 – Clubfahrt auf die Saalburg in Bad Homburg vor der Höhe.

**Dunkle Zeiten**

Mit zunehmender Machtausweitung der nationalsozialistischen Partei und gleichzeitiger Einschränkung der persönlichen Freiheiten der Bevölkerung wurden Vereine gleichgeschaltet, d.h. in die staatlichen Zwangsorganisationen integriert, z.B. der „NSKK“ (NS Kraftfahrer Korps).

Somit kamen sämtliche Initiativen und unabhängige Vereinsaktivitäten des Automobilclubs zum Erliegen. An ihre Stelle traten diktatorisch verordnete Abläufe und Veranstaltungen.

**Neugründung**

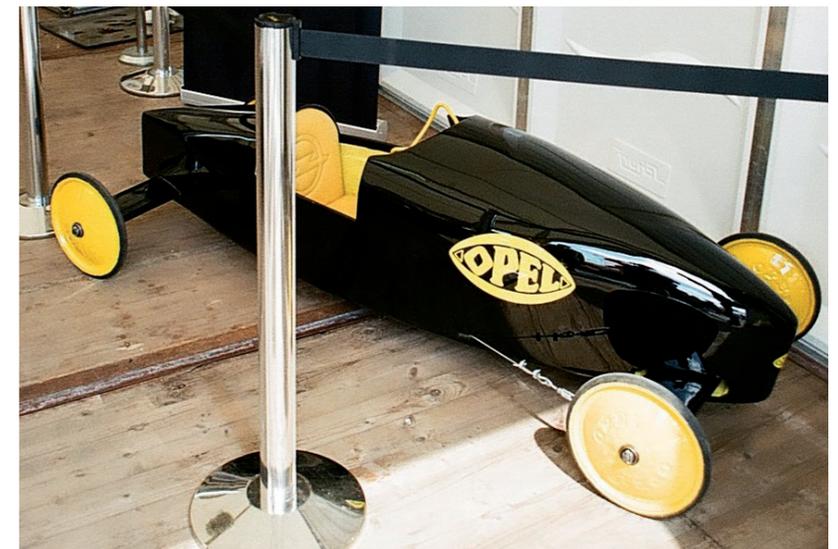
Der Geist des Vereins überdauerte den Zweiten Weltkrieg und dessen Begleitumstände, um eine Neugründung des Clubs am 19. November 1949 als Sektion des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, Landesclub Rheinland-Pfalz, unter dem Namen „Automobilclub Idar-Oberstein“ zu feiern.

Die Satzung wurde am 4. Januar 1950 vom Präsidium des ADAC genehmigt. Die Eintragung in das Vereinsregister der Stadt Idar-Oberstein erfolgte am 21. November 1950 beim Amtsgericht unter der Nummer 38.

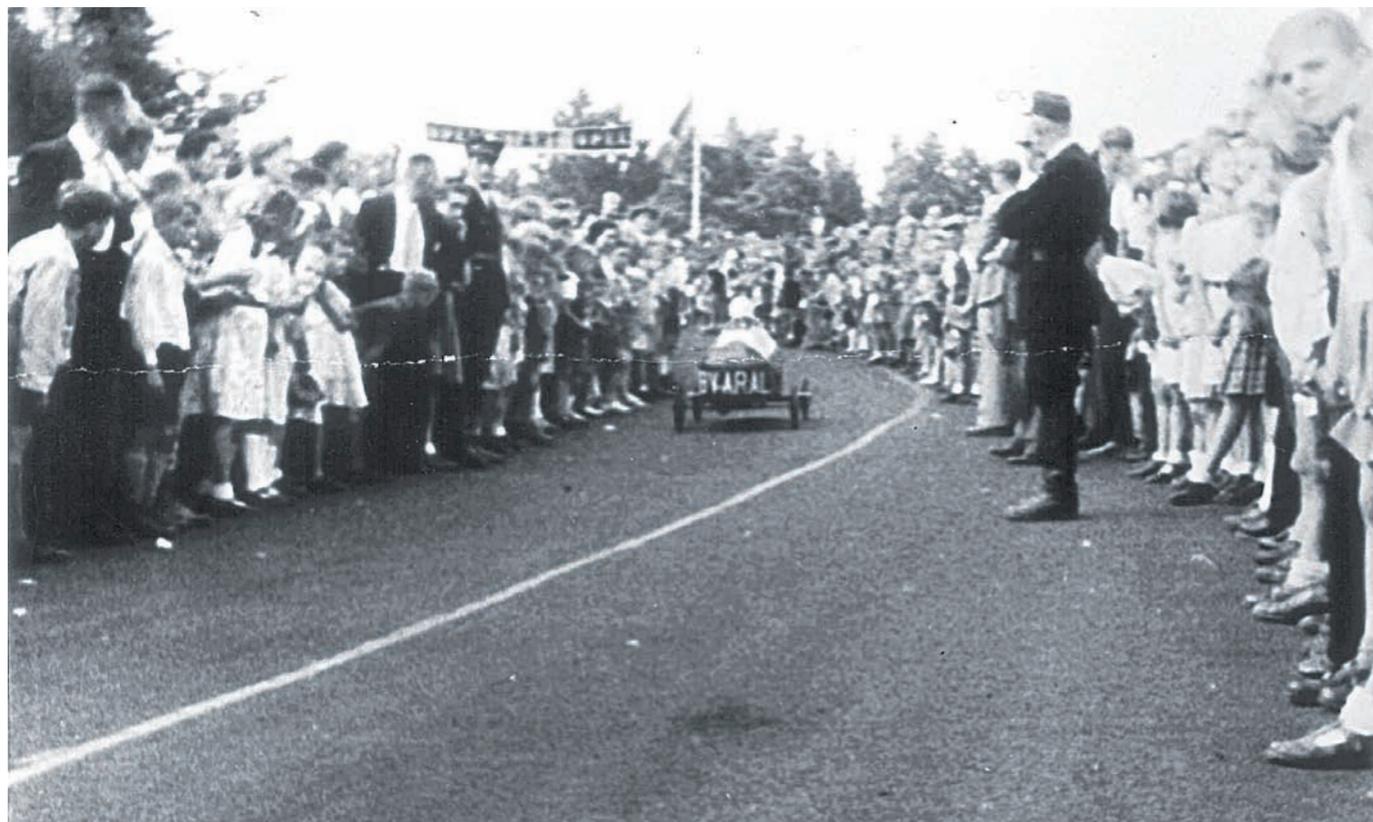
Der Vorstand setzte sich aus Dr. Richard Schneeberger (1. Vorsitzender), Albert Sohni (stellv. Vorsitzender), Max Cullmann



Offizielles Rad der Fa. Opel zum Bau einer Seifenkiste



Opel Seifenkiste am Nürburgring



Ein Seifenkistenrenner unter Anfeuerung zahlreicher Zuschauer

(Schriftführer), Max Becker (Schatzmeister), Otto Huber (Sport- und Tourenleiter) sowie den Besitzern Otto Meng und Fritz Zerfass zusammen. Die Mitgliederliste umfasste 71 Personen.

### 1950 bis 1968

Unter der Zwangsverwaltung Deutschlands durch die Siegermächte entwickelten sich selbstverständlich auch neue motorsportliche Aktivitäten, wie z.B. Seifenkistenrennen. Ursprünglich in Akron/Ohio (USA) als „Soap Box Derby“ ins Leben gerufen, eroberten diese Veranstaltungen quasi als großangelegte Werbeaktion (heute wohl als Marketing Maßnahme gepriesen) ganz Europa. General Motors (GM) spannte die deutsche Tochter Opel vor dieses neue Zugpferd. Es gab Einheits-Achsen und Räder, aus denen einsitzige, lenkbare Holzkisten gebaut werden mussten, die ohne Antrieb eine abfallende Strecke hinunterrollten. Gebremst wurde mittels eines Holzbrettes, das niedergetreten werden musste und auf dem Asphalt schliff. Eine offizielle Zeitnahme verlieh den Veranstaltungen einen professionellen Charakter.

Die gut organisierten Wettbewerbe führten Jugendliche, auch „Lehrlinge“, die einen „Paten“ (meist den Ausbildungsbetrieb) angeben mussten, im sportlichen Wettbewerb zusammen. Sie traten in ihren Eigenbauten in drei Läufen gegeneinander an und ermittelten so den Tagesschnellsten. Zur Chancengleich-

heit wurden bei den Ausscheidungsläufen selbstverständlich die Rennbahnen getauscht. Dem Sieger winkte neben schönen Sachpreisen auch eine Reise zum nächsten Ausscheidungsrennen, bis zur deutschen Meisterschaft.

Der AC I-O plante 1950 zunächst eine Veranstaltung, die von der Kreuzung Mainzer Straße/Auf der Idar gestartet werden sollte. Dank der Einwilligung der französischen Militärverwaltung wurde die Strecke an den Nordausgang der Klotzbergkaserne verlegt, da dort ein langsames Auslaufen der Seifenkisten in den Kasernenhof gewährleistet werden konnte (die Reibungsbeiwerte von Holz auf Asphalt erlauben bei weitem nicht die heute üblichen Verzögerungen handelsüblicher Fahrzeugbremsen). Am 27. August 1950 fand dort das erste Seifenkistenrennen des AC-I-O statt.

Nach dieser erfolgreichen Veranstaltung führte der Club am 3. September 1950 ein Blumenkorso unter Mitwirkung der Edelsteinkönigin, der IKG (Idarer Karnevals Gesellschaft) und zweier Radfahrvereine durch.

### Umzug nach Tiefenstein

Bereits im folgenden Jahr zog das Seifenkistenrennen in die Diedesbach im Stadtteil Tiefenstein um. Hier fanden sich noch bessere Bedingungen als an der Klotzbergkaserne. Außerdem war man unabhängig vom Wohlwollen der Besatzungsmächte.



1952 – Seifenkistenrennen in der Diedesbach

Die Streckenlänge betrug 550 m, aufgeteilt in eine Außen- und eine Innenbahn, die jeder der 15 Teilnehmer im Wechsel zu befahren hatte. Die unfallfreie Veranstaltung zog sich über dreieinhalb Stunden und wurde von Manfred Conradt, dem Schnellsten in allen Läufen, dominiert. Bei der Siegerehrung wurde ein Eichenkranz mit der gelb-weißen Opel-Flagge und der blau-weißen Flagge des Automobilclubs Idar-Oberstein übergeben sowie als besondere Anerkennung ein Fahrrad. Conradt, der auch das Rennen des Vorjahres gewann, durfte zum Endrennen nach Hamburg reisen.



Am 29. Juni 1952 starteten die „Kisten“ erneut in der Diedesbach. Bei dieser Veranstaltung startete auch der spätere Vorsitzende des AC I-O, Karl-Julius Graef, unter der Patronage des Möbelhauses Paul Adam. Sowohl Graef als auch Albert Stützel, der Schwiegersohn des Firmeninhabers Paul Adam, waren dem Club über lange Jahre in entscheidender Position eng verbunden. Zwei Seifenkisten wurden zu dieser Veranstaltung von der Karosseriebaufirma Benno Jahn hergestellt. Der Sohn des Firmeninhabers, Hubert Jahn, war später ein sehr erfolgreicher Botschafter für den AC I-O als aktiver Rennfahrer.



Neben den Seifenkistenrennen gab es selbstverständlich weitere Veranstaltungen, bei denen sich der Club einbringen konnte. Im Vereinsarchiv wird u.a. die „Mittelrheinische Zuverlässigkeitsfahrt“ vom 11. Mai 1952 erwähnt, bei der der Club mitwirken konnte. Als wohl prominentester Teilnehmer stand Wolfgang Graf Berghe von Trips in den Startunterlagen, der mit einem 125 ccm Motorroller der Marke Lambretta teilnahm.

Am 18. Oktober 1952 fand eine Kriegsbeschädigtenfahrt statt, bei der Kriegsinvaliden eine Ausfahrt geboten wurde.



Motorsportlich gewannen zu dieser Zeit Nachtorientierungsfahrten für Autos und Motorräder immer mehr Anhänger. Rund um Idar-Oberstein wurden einige dieser Veranstaltungen angeboten, die zum Teil in Meisterschaften eingebunden waren.

Navigationssysteme, wie wir sie heute kennen, waren ebenso unbekannt wie die bemannte Raumfahrt oder die Handytelefonie. Damals gab es bestenfalls Telefonzellen, die unsere heutige Jugend nicht mehr kennengelernt hat.



An der Großveranstaltung „Lüttich-Rom-Lüttich“ vom 19. bis 23. August 1953 konnte der AC I-O seinen Beitrag leisten, indem Kontrollstellen in Idar bei der Fa. Barth & Frey in der Mainzer Straße (heute Edeka-Markt) sowie in Kirn besetzt wurden.

Unter dem I. Vorsitzenden, Dr. Schneeberger und dem Sportleiter des AC I-O, Alfred Papke, wurden parallel zu den Seifenkistenrennen noch Gleichmäßigkeitsprüfungen, Geschicklichkeitsfahrten, Nachorientierungsfahrten und sogenannte Fuchsjagden organisiert. Das Ziel dieser Veranstaltungen war neben dem sportlichen Kräftemessen, die Übung mit dem Fahrzeug, die bekanntlich den Meister machen soll. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch sichere und versierte Kraftfahrer (Auto und Motorrad) war das erklärte Ziel des Automobilclubs, was angesichts der zunehmenden Anzahl an motorisierten Verkehrsteilnehmern geboten erschien.

Bei der motorisierten „Fuchsjagd für Motorräder und Pkw“ handelte es sich nicht um ein Zusammentreffen zum Erlegen des genannten Pelztieres.

Der folgende Textauszug aus der Original-Ausschreibung erklärt den genauen Ablauf und läßt die Ernsthaftigkeit dieser Veranstaltung aus Sicht der Teilnehmer erahnen:



1953 – Lüttich-Rom-Lüttich

„Das Fahrzeug des Fuchses ist gekennzeichnet durch ein Transparent vorne und hinten am Wagen, der Fahrer mit einem Fuchschwanz oder Armbinde.

Der Start des Fuchses erfolgt 45 Minuten vor dem Start der Beteiligten (Verfolger). Der Fuchs hat somit die Möglichkeit, sich in einem Fuchsbau zu verstecken. Es ist dem Fuchs zur Bedingung gemacht, sich nicht in einem Bau zu verstecken, der unauffindbar ist (Garage, Wohnhaus).

Der Fuchs streut auf seiner rechten Fahrbahnseite Farbspuren. Jedoch darf keine Unterbrechung länger als 200 m sein. Die Ver-



1958 veranstaltete der Club ein Motocross-Rennen auf dem Rilchenberg. Als Eintrittskarte musste diese Anstecknadel erworben werden.

anstanter haben vorgesehen, dass außer dem Startplatz noch vier weitere Kontrollpunkte eingerichtet werden, die in jedem Falle angefahren werden müssen. 2 Kontrollpunkte sind besetzt und 2 sind unbesetzt. Von der unbesetzten Kontrollstelle hat der Fahrer seine Startnummer abzureißen und am Ende der Fahrt vorzulegen. An den besetzten Kontrollstellen muß der Fahrer seine Startkarte zur Abstempelung vorlegen. Die Kontrollen sind bei der Wertung von ausschlaggebender Bedeutung. Die Kontrollpunkte sind durch eine Flagge gekennzeichnet.

Wird der Fuchs von einem Fahrer gesichtet, dann ist zu beachten, dass der Fuchs nicht durch zu waghalsiges Fahren gestellt wird. Der-

jenige, welcher ihn gestellt hat, wird ihn solange verfolgen, bis ihm die Möglichkeit der Aufholung oder das Signalgeben bekannt wird. Der Fuchs zieht dann eine Flagge als Zeichen seiner Gefangennahme. Die gesamte Strecke, die der Fuchs gejagt wird, beträgt etwa 50 bis 60 km.

Start der teilnehmenden Fahrzeuge erfolgt nacheinander durch Abwinken. Jagdraum: Kirschweilerbrücke, Thalfang, Hinzerath, Bruchweiler laut besonderer Karte, die am Startplatz zur Besichtigung aufgehängt wird.“

Die bereits erwähnte, zunehmende Motorisierung der Bevölkerung bei gleichzeitig immer leistungsstärkeren Fahrzeugen, erschwerte die Genehmigung motorsportlicher Veranstaltungen seitens der örtlichen Behörden erheblich. Es war eine Zeit, in der Motorsport flächendeckend betrieben wurde, unabhängig davon ob auf zwei oder vier Rädern und gleichgültig auf welchem Terrain (Asphalt, Schotter, Sandbahnen, selbst Schnee und Eis).

Die Aktiven des AC I-O konnten Anfang der sechziger Jahre nennenswerte Erfolge einfahren und sich als faire Motorsportler überregional einen guten Ruf erarbeiten. Unter dem neuen Sportleiter, Carl Schmidt, der 1966 den Vorsitz übernehmen sollte, konnte der Club einen deutschen Meister in seinen Reihen begrüßen.

Helmut Andrä wurde Gesamtsieger des ONS-Pokals (Oberste Nationale Sportkommission, heute DMSB: deutscher Motorsportbund) für Sonderfahrzeuge (Militär).

Andere Clubmitglieder konnten bei Go-Kart-, Berg- und Rundstreckenrennen, Rallyes als auch Geschicklichkeits- und Gleichmäßigkeitsfahrten, zahlreiche vordere Platzierungen erringen, darunter Hans-Joachim Burkhardt, Emil Eifler, Kurt Franzmann, Hermann Fritz, Karl Julius Gräf, Kurt Haupt, Willi Klein, Hans Lofi, Klaus Matthaehi, Alfred Völpel sowie Hans Jürgen Wayand, um nur einige zu nennen.

Im Jahre 1964 war der Automobilclub Idar-Oberstein der erfolgreichste ADAC Ortsclub im Gau Mittelrhein, wie der neu gewählte I.Vorsitzende Alfred Papke und der ebenfalls neu als Sportleiter agierende Dr. Joachim Rassweiler zufrieden feststellten.

Zu den „gemütlichen“ Ausfahrten, gerne auch als „Kaffee-fahrten“ bezeichnet, gesellten sich Go-Kart Rennen, die der AC I-O nicht nur besuchte, sondern ebenfalls ausrichtete. Diese Rennen mussten aus Sicherheitsgründen auf eigens dafür gesperrten Strecken ausgetragen werden. Das Go-Kart-Rennen, im Volksmund auch als „Grand-Prix des kleinen Mannes“ bekannt, fand am 4. Juli 1965 in der Klotzbergkaserne statt und

## Lob dem Automobil-Club Idar-Oberstein

Der motorsportlich erfolgreichste Ortsclub im ADAC Gau Mittelrhein



Koblenz. In der Rhein-Mosel-Halle zu Koblenz wurden am vergangenen Sonntag die erfolgreichsten Motorsportler des ADAC-Gaues Mittelrhein durch den Ersten Gauvorsitzenden, Justizrat Dr. Schneider, durch Gausportleiter Wirtz und durch Gau-geschäftsführer Münzner in Gegenwart zahlreicher Ehrengäste geehrt. Im Mittelpunkt standen die Motorsportler des Automobil-Clubs Idar-Oberstein e. V. im ADAC.

Ihr Orts-Club war motorsportlich gesehen der erfolgreichste im vergangenen Jahr im Gebiet des Gaues Mittelrhein. Den Idar-Obersteinern zollte man in Koblenz bei der Ueberreichung der Ehrenpreise und Urkunden viel Lob und Beifall. Die Männer aus Idar-Oberstein hatten ihn verdient.

Ebenso lobend erwähnt werden muß der MSC Bad Kreuznach e. V., der bester ADAC-Ortsclub im Gau Mittelrhein in der Gau-Go-Kart-Meisterschaft 1964 wurde. Unser Bild zeigt Gauvorsitzenden Dr. Schneider, Gausportleiter Wirtz, den Ortsvorsitzenden Papke und die erfolgreichen Motorsportler aus Idar-Oberstein.

Foto: Heckelsbruch

1964 – Der erfolgreichste Automobilclub im Gau Mittelrhein

sollte einem möglichst großen Publikum nähergebracht werden. Der Sportleiter Dr. Rassweiler schrieb dazu auch das ZDF an, mit der Bitte um Übertragung der Veranstaltung im Rahmen ihrer aktuellen Sportberichterstattung. Der Grund, weshalb das ZDF angeschrieben wurde, lag in der „Aufgeschlossenheit ihres Senders gegenüber unserem Sport und der betont negativen Einstellung des I. Programmes zum Motorsport“, wie es wörtlich im Anschreiben dokumentiert ist. Das ZDF reagierte prompt und bestätigte, dass der Termin vorgemerkt sei und man sich ggf. mit dem Veranstalter in Verbindung setzen werde.

Die 2. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um die Schmuckstadt Idar-Oberstein“, veranstaltet vom AC I-O, führte über insgesamt 420 km, gespickt mit Zeit-, Durchfahrts- und Sonderkontrollen. Der Veranstalter wies ausdrücklich auf eigene, geheime Geschwindigkeitskontrollen in geschlossenen Ortschaften hin. Teilnehmer, die mit 55 km/h oder mehr bei erlaubten 50 km/h „erwischt“ werden sollten, würden von der Wertung ausgeschlossen. Immerhin ging es dabei um Meisterschaftszähler für die Sportabzeichen des ADAC, des AvD und des DMV. Also ein erneuter Beleg dafür, dass faire Sportler und keine verantwortungslosen Raser angesprochen wurden.

Kurz danach, am 12. November 1967, fand die erste Christophorus Fahrt, ebenfalls vom AC I-O veranstaltet, als Orientie-

rungsfahrt über eine Streckenlänge von etwas mehr als 100 km statt. Für ein vergleichsweise bescheidenes Nenngeld von 15,- bzw. 18,- DM (Mitglieder/Nichtmitglieder) konnte jeder Motorsportinteressierte teilnehmen und Erfahrungen beim Navigieren sammeln. Die Durchschnittsgeschwindigkeit wurde mit 32 km/h angesetzt und selbstverständlich überwacht.

Martin Kaucher

## Chronik Teil II – Springbock-Simca und der Automobil-Club Idar-Oberstein



Der Automobil-Club Idar-Oberstein feiert 2022 das 100-jährige Bestehen. Wenn wir die Zeit 50 Jahre zurückdrehen und dabei ein paar Jahre früher und später als Toleranz oben drauf geben, dann stößt man in den Annalen des Vereins unweigerlich auf Karl-Julius Gräf.

Der Sohn eines Idar-Obersteiner Schmuckfabrikanten hatte Mitte der 60iger Jahre den Motorsport für sich entdeckt. Also

schloss er sich dem Automobil-Club an und gehörte zu einer Riege junger Wilder, die damals den Verein als Veranstalter des Edelstein-Bergrennens prägten. Gegen den Willen der Eltern und daher unter einem Pseudonym trat der junge Gräf zuerst mit Steyr Puch und Abarth bei Bergrennen an und wechselte dann auf Simca. Allerdings war der kleine Franzose von „seinem“ Tuner schlecht vorbereitet und häufiger kaputt als schnell.

Da er selbst kein großes technisches Verständnis hatte, ihm aber glaubhaft versichert wurde, dass es von großem Vorteil ist, wenn alle Pleuel und Kolben exakt das gleiche Gewicht aufweisen, wies er den Juwelen-Goldschmied Krummenauer in der väterlichen Firma an, seine Feinmechanik-Kenntnisse zweckentfremdet einzusetzen und die bereitgestellten Motorenteile fein zu bearbeiten. Auch wenn der mit diesen Teilen erste selbstaufgebaute Motor noch kein Top-Triebwerk war, war nun auch der junge Hans-Günther Krummenauer angefixt, sein Ehrgeiz geweckt. Er verschlang Bücher, die die Motortechnik erläuterten, er schaute sich bei etablierten Schraubern

wie den Gebrüder Clever das „Gewusst-Wie“ ab und er experimentierte, bis er mit dem Ergebnis seines Tuns zufrieden war. Folgerichtig waren Siege das angepeilte Ziel.

So wurden aus dem ersten Auftrag seines Junior-Chefs erst ein Hobby, dann ein Nebenberuf. 1972 gründeten Gräf und Krummenauer die Firma „Springbock-Simca“, die sich zur erfolgreichsten Simca-Truppe in Deutschland hocharbeiten sollte. Der Name ergab sich quasi von selbst. Ebenfalls 1972 präsentierte Simca für Sporteinsätze auf Basis der Limousine Simca 1000 die zwei sportlichen Varianten Rallye 1 und Rallye 2. Neben zwei schwarzen Streifen mit den entsprechenden Schriftzügen waren die heißen Typen durch eine springende Gazelle auf den vorderen Kotflügeln zu erkennen. Und diesen „springenden Böcken“ wollte man eben noch etwas mehr Temperament zu Teil werden lassen.

Um erfolgreich zu sein, brauchte es jedoch auch entsprechenden Fahrer. Gräfs Körperfülle und sein Talent ließen Top-Platzierungen nicht zu. Daher wurde für 1974 mit Ingolf Arnold ein neuer Fahrer verpflichtet und Gräf übernahm die Rolle die Teamchefs. Krummenauer hatte sich zwischenzeitlich zum gewieften technischen Kopf entwickelt. Arnold war zuvor schon einige Male durch seinen schweren Gasfuß aufgefallen und wurde folgerichtig auch Mitglied im AC I-O. Einige Klassensiege bis 1150 cm<sup>3</sup> sowie weitere Top-Platzierungen brach-



Ingolf Arnold 1974 am Steuer seines Springbock-Simca

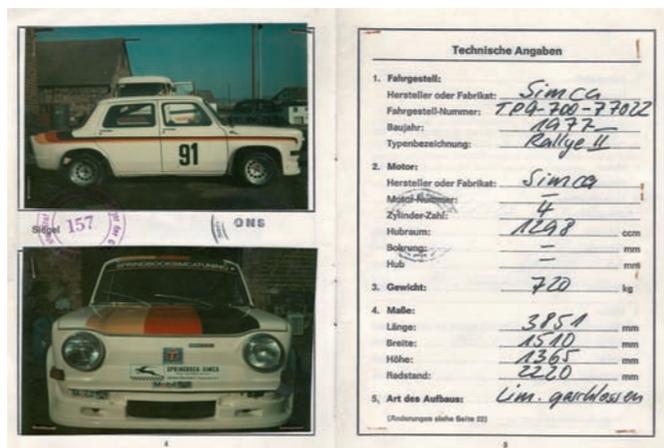
ten Springbock 1974 so den 5. Platz im ONS-Bergpokal. Damit war man das erfolgreichste Simca-Team in Deutschland.

Dieser Erfolg wurde 1976 mit dem 3. Platz im Bergpokal noch getoppt. Zudem ging der vom Hersteller ausgeschriebene Chrysler-Simca-Sportpokal nach Idar-Oberstein.



Dr. Harald Ulmen beim Edelstein-Bergrennen des Automobil-Club Idar-Oberstein 1976 in Bergen in der typischen silbernen Lackierung

Neben der Leistungsfähigkeit der Motoren zeichneten sich die Springbock-Simca gegenüber der Konkurrenz seinerzeit auch durch ihr ausgewogenes Fahrverhalten im Grenzbe- reich auf. Meist waren die Simca, ähnlich wie Porsche und NSU, aufgrund des hinten liegenden Motors als Heckschleud- ern verschrien. Krummenauer schaffte es zusammen mit



Wagenpass für den 1300er Gruppe 2, wahrscheinlich für die Saison 1979

einem befreundeten Meister einer Simca-Werkstatt, die Fahrwerke so abzustimmen, dass der Haftungsverlust an der Hinterachse nicht so abrupt geschah, was den Fahrern mehr Vertrauen ins Heck gab und sie somit schneller als die Kon- kurrenz machte.

Anfänglich waren die Springbock-Simca in verschiedene Me- tallic-Farben gehüllt und der vordere Kofferraumdeckel wurde in Mattschwarz gehalten. Mattschwarz galt damals als sport-



Vorteil Springbock-Simca: Gleiche Kurve, gleicher Fahrzeug-Typ, unterschiedliche Straßenlage

lichste Farbe und jeder Hersteller nutzte diesen Anstrich in irgendeiner Weise bei seinen Topmodellen. Ab 1976 wechselte Springbock-Simca das Aussehen. Als Grundfarbe wurde silber gewählt. Von den vorderen Kotflügeln reichte ein breiter wer- dendes Band von Deutschlandfarben über den hinteren Mo- tordeckel. Auch das Dach war Schwarz-Rot-Gold überzogen. Bereits 1971 hatte Gräf, alias Nick Knatterton, seinen Simca zur besseren Unterscheidung mit den deutschen Nationalfar- ben versehen. Damit hatten alle Springböcke ein einheitliches Erscheinungsbild und waren sofort als solche zu erkennen.



Zwei Jahre später tauschte Springbock das Silber gegen un- schuldiges Weiß; diese Farbgebung wurde bis zum Ende Spring- bock-Simcatuning beibehalten.

Im Laufe der Jahre trat Springbock-Simca in nahezu allen erdenklichen Hubraumklassen an. Krummenauer baute Mo- toren mit 850, 1000, 1150 und 1300 cm<sup>3</sup>. Springbock-Simca trat in der sogenannten Gruppe 1 der verbesserten Serien- wagen genauso an wie bei den Rennsportwagen der Gruppe 2. Neben den Simca 1000-Limousinen wurden die Motoren



Formation der Springbock-Simca: links der Serientourenwagen der Gruppe 1, daneben verschiedene Hubraumvarianten der Gruppe 2

in zweisitzigen Sportprototypen der Gruppe 6 eingesetzt. Meist waren die Motoren mit Doppelvergasern bestückt, später auch mit mechanischen Einspritzanlagen. Für die Sportprototypen experimentierte man sogar mit kompressor aufgeladenem Motor für die 2-Liter-Klasse. Dennoch wurden die größten Erfolge in der heißumkämpften Klasse bis 1150 cm<sup>3</sup> der Gruppe erzielt.

1981 verlor Gräf das Interesse am Motorsport nachdem sich seine Tochter dem Reitsport verschrieben hatte. So endete die Ära der erfolgreichen Heckmotor-Renner aus Idar-Oberstein

leider schneller als es sich die meisten Motorsportenthusiasten wünschen. Vergessen sind die schnellen Franzosen in der Bergrennszene deshalb aber noch lange nicht. Und der Name „Springbock-Simca“ lässt Kennern heute noch einen wohligen Schauer über den Rücken laufen.

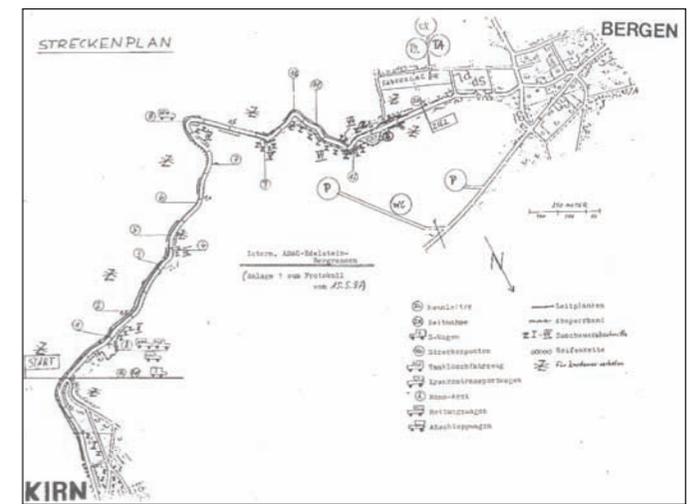
Ronald Ritter

## Chronik Teil III – Die Bergrennen (1968 bis 1988)

Angespornt durch die zahlreichen Erfolge bei Veranstaltungen anderer Clubs, entstand schnell der Wunsch nach einem eigenen Bergrennen, das bereits bei der ONS angemeldet und durch diese genehmigt wurde und am 26. und 27. Juni 1965 zwischen Kirn und Bergen stattfinden sollte. Der Zeitplan stellte sich jedoch für die zu organisierenden Vorbereitungen als zu ehrgeizig heraus, sodass die Veranstaltung abgesagt werden musste. Nicht zuletzt durch die erfolgreiche Koexistenz des AC I-O und der Renngemeinschaft Christophorus e.V. im DMV, der einige aktive Fahrer des AC I-O angehörten, blieb der Wunsch nach dem eigenen Bergrennen ganz oben auf der Prioritätenliste des Ortsclubs.

### Premiere in Bergen

Am 26. und 27. Oktober 1968 war es dann soweit, und der Automobilclub Idar-Oberstein konnte auf der 2,3 km langen Strecke 72 Teilnehmer zu seinem ersten „Edelstein-Bergrennen“ auf der Strecke von Kirn/Nahe nach Bergen begrüßen. Als Rennleiter fungierte Karl Julius Graef, als Rennsekretäre Hans Joachim Burkhardt, Hubert Dahlheimer und Dieter Vogt. Tech-



Streckenplan aus dem Jahr 1987

nischer Kommissar war Hermann Fritz, und als Sportkommissare waren Helmut Andrä, S. Friedhoff sowie G.A. Heinemann im Einsatz. Die Zeitnahme oblag H.Ahrens.



In den Anfangsjahren wurde vor der ersten Kurve nach dem Wohngebiet gestartet, so dass bereits die erste Kurve je nach Leistung und Beschleunigung des Renners eine Mutprobe darstellte.

Die Rennfahrzeuge „belagerten“ ganz Bergen und mussten zu den jeweiligen Trainings- und Rennläufen über die Strecke nach Kirn begleitet werden. Dort im Kreuzungsbereich wurden die Fahrzeuge gewendet und nacheinander im Abstand von 30 Sekunden bis 1 Minute gestartet.



Der Rennleiter Karl-Julius Graef bei einer seiner vielen Fahrten

Da selbstverständlich nicht alle Teilnehmer gleichzeitig rückgeführt werden konnten, musste die Strecke immer wieder gesperrt und freigegeben werden. Dazu spulte der Rennleiter meist mit seinem eigenen Pkw etliche Kilometer ab. Bäume, Mauern und Leitschienen entlang der Strecke wurden mit Strohballen und Matratzen „gepolstert“, damit die unvermeidlichen Einschläge von manch übermotiviertem Rennfahrer möglichst glimpflich verlaufen sollten. Darüberhinaus war bei jedem Posten neben der Fahrbahn eine „Ampel“ (rotes Warnlicht) aufgestellt, die bei einer Streckenblockade (z.B. Unfall)



Die Streckenposten waren in Sichtweite zueinander entlang der Rennstrecke verteilt, um aus sicherer Warte den Fahrern bei Bedarf Zeichen geben zu können. Dazu wurden Hochsitze aufgestellt und Telefonkabel entlang der Strecke verlegt, damit mit der Rennleitung kommuniziert werden konnte. Die Bundeswehr, zu der ein sehr guter Kontakt über den damaligen Vorsitzenden Helmut Andrä bestand, unterstützte den Verein dankenswerterweise mit dem erforderlichen Material.

den nachfolgenden Fahrer warnen und zum Anhalten auffordern konnte. Nur dank unzähliger freiwilliger Helfer, die ihre Freizeit in den Dienst des Vereins und ihres geliebten Sportes stellten, konnte die Durchführung der Rennen über 21 Jahre gelingen. Ohne die Unterstützung durch die lokale Industrie, sei es durch Geld oder Sachspenden, wäre diese Aufgabe nicht zu bewältigen gewesen.

Gesamtsieger des ersten Edelstein-Bergrennens wurde Siegfried Schrieder aus Vörstetten mit einem Brabham F3 (Formel 3), der die 3 Läufe in einer Gesamtzeit von 4:36,0 Minuten absolvierte. Auf den weiteren Plätzen folgten: Gerhard Schüler aus Mannheim, Alfa Romeo GTA, 4:48,0 min; Rolf Janson aus Bad Honnef, Porsche 911, 4:49,6 min; und Horst Lechtermann aus Bielefeld, BMW 2002 ti, 4:50,2 min



Steinmetz Commodore

Dieses Ereignis ließen sich auch Klaus Matthaei, Ingo Helwerth, Bernd Becker, Hubert Dahlheimer, Elmar Clever als Clubmitglieder des AC I-O nicht entgehen. Neben einem Klassensieg für Ingo Helwerth sprang auch ein vierter Platz in der Klasse für Bernd Becker und ein fünfter Platz für Hubert Dalheimer heraus.

Ein Jahr später, am 18. und 19. Oktober 1969 folgte die zweite Veranstaltung mit 166 Teilnehmern, was mehr als eine Verdoppelung im Vergleich zum Vorjahr bedeutete.



Regelmäßig im Einsatz – der Coca-Cola Bus mit Hans-Wilhelm Sorg

**Unsere Clubmitglieder nahmen auch bei der zweiten Auflage mit Erfolg teil**

- K.-H. Kehl, 1. Platz Serientourenwagen 1000-1300 cm<sup>3</sup>
- Hans Schüssler, 3. Platz Serientourenwagen 1000-1300 cm<sup>3</sup>
- Elmar Clever, 1. Platz Spezialtourenwagen 1000-1300 cm<sup>3</sup>
- Bernd Becker, 3. Platz Spezialtourenwagen bis 700 cm<sup>3</sup>

Nach den ersten beiden erfolgreichen Veranstaltungen, war es nur konsequent, das Edelstein-Bergrennen als feste Veranstaltung im Rennkalender zu etablieren und es zusätzlich für



Von 1971 bis 1973 starteten auch Motorräder

Motorräder auszuschreiben. Solomaschinen bis 250 cm<sup>3</sup> und Gespanne bis 500 cm<sup>3</sup> wurden bereits in den folgenden Jahren zugelassen.

Sowohl in den kleinen Hubraumklassen, als auch bei den hubraumstarken Rennboliden wurde um jeden Meter gekämpft. Überrollbügel waren zu dieser Zeit noch nicht vorgeschrieben, mussten allerdings wenig später in allen Fahrzeugen eingebaut sein. Nachdem es bei Bergrennen zu Unfällen mit Formel-Rennfahrzeugen kam, die dabei unter den normalen Leitschie-



nen hindurch „tauchten“, mussten für die Streckenabnahme Doppel-Leitschienen nachgerüstet werden. Einige Zeit danach wurde auch der Zwischenraum zwischen den doppelten Leitschienen als zu groß bemängelt. Damit wartete erneut ein großer Arbeitseinsatz auf die Vereinsmitglieder, die Zusatzsicherungen (Flacheisen) zwischen den Leitplanken einschweißten.

Die beliebten Strohballen, die bei Unfällen die Aufprallenergie vor Bäumen und Mauern abschwächen sollten, wurden aufgrund der Brandgefahr verboten.





Rückführung im Bereich Steinbruch

Parallel zum Edelstein-Bergrennen veranstaltete die Renngemeinschaft Christophorus e.V. im DMV am 2. Mai 1971 den 1. DMV Geschicklichkeits-Slalom im Stadtgebiet. Die Teilnehmer befuhren vom Festplatz die Straße an der Heinzenwies, quasi wie bei einem Bergrennen oder -slalom, auf der Jagd nach der bestmöglichen Zeit.

Im Herbst 1971 stand wieder das Edelstein-Bergrennen auf dem Programm, erneut für Autos und Motorräder. Aufgrund der erfreulichen Teilnehmerzahlen und der durchweg positiven



1979 – Streckenrekord durch Karl Jordan, March Formel 2, 1:11,57

Reaktionen der Teilnehmer, entschloss sich der Club, das Bergrennen als international offenen Wettbewerb auszuschreiben. Damit war es nicht nur Motorsportlern mit deutscher Lizenz gestattet, daran teilzunehmen.

Die großen Erfolge des Springbock-Simca-Rennteam unter Karl-Julius Graef und seinem Motoren-Tuner Hans-Günther Krummenauer fielen ebenfalls in jene „gute alte Zeit“ des Bergrennsports. Die Geschichte dieses Teams war so eng mit dem Automobilclub I-O verwoben, dass ihr ein eigenes Kapitel



Hubert Jahn auf Autobianchi Abarth

gewidmet wird. 1980: DM-Lauf; Hubert Jahn Gr. 1 bis 1000 cm<sup>3</sup> und der Lokalmatador Ingolf Arnold Gr. 2 bis 1300 cm<sup>3</sup> jeweils als Klassensieger

Seine Glanzzeit als Veranstalter erlebte der Verein unbestritten bis 1988, als das letzte internationale Edelstein-Bergrennen auf dieser Strecke stattfand. Dieses überregional bedeutende Motorsportereignis zählte zur deutschen Bergmeisterschaft und zog namhafte Rennfahrer in seinen Bann. Beispiele: Willy Bartels, Mario Ketterer, Helmut Mander, Dieter Kern, Roland

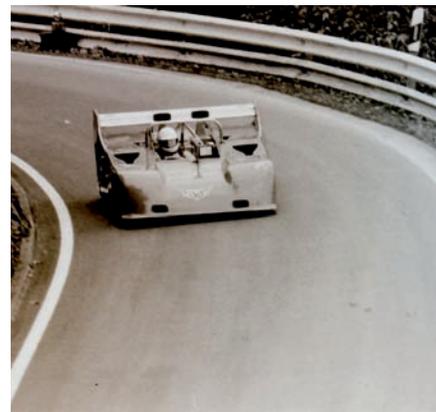


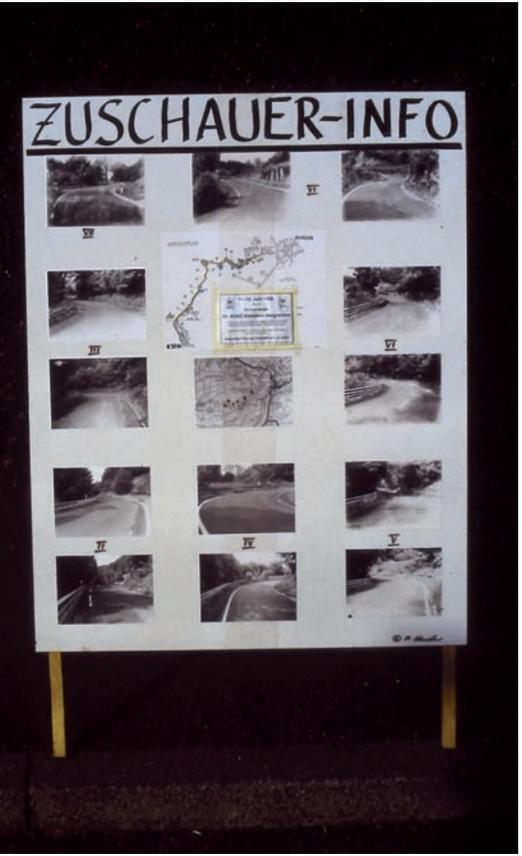
Ingolf Arnold auf Springbock Simca

Asch, Norbert Brenner, Karl Jordan, Jürgen Pohlmann, Wolfgang Land, Michael Walter, Dieter Knüttel, Klaus Fritzingler, Manfred Scheu, Claus Dupré, Ingolf Arnold, um nur einige zu nennen.

Auf die Frage, wie er die Bergrennstrecke charakterisiere, sagte der Sieger der Gr. 1 bis 2000 cm<sup>3</sup>, H. Heinrich: „Des isch a Mut-Berg!“

Martin Kaucher





## Chronik Teil IV – die Zeit danach 1980 bis heute (außer Bergrennen)

In der Blütezeit der Bergrennen schuf der damalige Vorsitzende, Karl-Julius Graef, ein Clubheim in der Kobachstraße im Stadtteil Idar.

Dort traf sich der „harte Kern“ in den Jahren 1980 bis 1982 wöchentlich zu teilweise lebhaften Benzingesprächen. In dieser Zeit wurde auch eine Clubzeitung ins Leben gerufen, die über die Aktivitäten innerhalb des AC I.-O. und darüber hinaus informierte.

Im Rahmen der Jugend-Verkehrserziehung fand auf dem Schulhof der Realschule in der Vollmersbachstraße ein ADAC Fahrradturnier statt. Die Punktrichter zeigten ihre Ergebnisse auf einem hochgehaltenen Blatt an. Wer fehlerfrei durch den Parcours kam, konnte sich über eine „0“, die von Albert Stützel zum „Smiley“ ausgemalt wurde, freuen.



Ein zufriedener Punktrichter

Übung macht den Meister



**START**

Samstag  
16.  
Oktober

ab 14 Uhr auf dem Festplatz in Idar

Fahrt über ca. 50 km mit verschiedenen Aufgaben und Prüfungen.

**2. ADAC Edelstein-Juxrallye für:**

Kraftwagen aller Art  
Nenngeld DM 10.00



**3. ADAC Edelstein-Juxrallye für:**

Mofa, Mokick, Kleinkrafträder  
und Motorräder  
Nenngeld DM 10.00



Gleiche Chancen für Alle! 40 Prozent aller in Wertung angekommener Teilnehmer erhalten Preise!



Anmeldungen bei:

Automobil-Club Idar-Oberstein e.V. im ADAC  
c/o Martin Kaucher, Goethestr. 77,  
6580 Idar-Oberstein 2  
oder  
am Start, auf dem Festplatz, Vollmersbachstraße,  
6580 Idar-Oberstein 2  
ab 13.00 Uhr



Teilnehmer einer Juxrallye

### Juxrallyes

Der Tradition aus den Gründerjahren folgend, wurde die Idee der sogenannten „Kaffeefahrten“ wiederbelebt.

Bei zwei ADAC Edelstein-Juxrallyes (29. August 1981, und 16. Oktober 1982) konnten ohne jeden Termindruck lustige Aufgaben gelöst und der Umkreis von Idar-Oberstein gemütlich erkundet werden. Selbstverständlich gab es auch eine Siegerehrung der Tagesbesten.



1992 – Kart Training im Depot in Nahbollenbach

**Kart**

Aufgrund umweltpolitisch und gesellschaftlich veränderter Betrachtungsweise der Motorsportaktivitäten sah sich der Automobilclub gezwungen, neue Veranstaltungen anzubieten. In der Folge verlagerte der Club seine Veranstaltungen in den Bereich der Nachwuchsförderung (Kart-Slalom), der Off-Road Aktivitäten (Edelstein-Geländewagen-Trial) sowie Oldtimer-treffen mit überregionaler Beteiligung. Nicht zuletzt aufgrund der großen Erfolge von Michael Schumacher in der Formel 1 erlebte der Kartsport in Deutschland eine Renaissance.



Action bei einem Durchgang in Sobernheim

Am 18. August 1991 veranstaltete der AC I-O seinen ersten Edelstein-Kart-Slalom. Je nach Alter der Piloten wurde in fünf verschiedenen Klassen gewertet: P1: 8 – 10 Jahre, P2: 11 – 12 Jahre, P3: 13 – 15 Jahre, P4: 16 – 18 Jahre, P5: frei Klasse

Aus heutiger Sicht waren die Teilnehmer bereits „alt“! Im Laufe von ca. zehn Jahren richtete der Club jährlich dieses Jugend-Sportereignis aus. Die Wettbewerbe fanden auf dem Schulhof der Marktschule Idar, auf dem Festplatz, an der Nahetalhalle, im Depot in Nahbollenbach und am Autohaus Nahetal statt.



Thomas /Alsfasser /Baldauf      Baldauf/Thomas/Wiebe

Trainiert von Guido Horne, Werner Link sowie Siegmard Baldauf, konnten die eigenen Nachwuchsfahrer beachtliche Erfolge erzielen.

Im Jahr 1992 schaffte der AC I-O ein eigenes Kart für das Jugend-Training an. Für den Automobilclub Idar-Oberstein traten an: Sven Radunski, Lars Lichtenberger, Markus Müller, Sascha Horne, Jörg Becker, Yvonne Lezius, Theadbnung Keau, Jörn Klein, Maike Klein, Sven Klein, Hendrik Becker, Frederik Fuhrmann, Michael Müller, Kerstin Klein, Sebastian Baldauf, Dirk Neufing, Benjamin



2004 auf dem Flugplatz Pfersfeld

Becker, Dennis Zeiger, Kai Spindler, Christian Wagner, Manuel Ratke, Björn Wiebe, Maximilian Kuhn, Bert Henn, Kevin Groß

1994 auf dem Festplatz konnte der 3. Platz in der Mannschaftswertung errungen werden.

Der 7. ADAC Edelstein-Kart-Slalom am 29. Mai 1997 auf dem Schulhof der Marktschule Idar war mit 161 Startern stark besetzt. Die Teilnehmer AC I-O, Sven Radunski, Michael Müller, Jörn Klein, Manuel Ratke, Sebastian Baldauf, Björn Wiebe,



St. Peter Ording

Maximilian Kuhn, Christian Wagner und Bert Henn konnten den 1. und 2. Platz in der Mannschaftswertung für sich verbuchen.

1998 sprang für Manuel Ratke, Michael Müller, Benjamin Ratke, Björn Wiebe, David Thomas, Markus Platt, Maximilian Kuhn, Alexander Wenz, Bert Henn, Sebastian Baldauf, 1. und 3. Platz in der Mannschaftswertung heraus.

Kevin Groß wurde in den Jahren 2001 und 2002 sogar deutscher Kart-Slalom-Meister.



Trial

2004 wurde ein eigenes Auto für Autoslalom angeschafft, mit dem auf dem Flugplatz Pferdsfeld das Jugendtraining für Slalomveranstaltungen durchgeführt wurde. Der Lohn der Trainingseinheiten war die Teilnahme am Endlauf zur deutschen Automobil-Slalom-Meisterschaft in St. Peter Ording für David Thomas und Sebastian Baldauf

**Trial**

Parallel zu den Jugend-Kart-Slalom-Veranstaltungen war der AC I.-O. Ausrichter mehrerer Geländewagen-Trial-Veranstaltungen



75 Jahre AC I.-O. mit Oldtimertreffen auf dem Platz „Auf der Idar“

auf dem Motocross-Gelände in Hennweiler bei Kirn. Ähnlich wie bei den Junioren waren hier ebenfalls die eigenen Clubmitglieder (Bernd Czermak, Patrick Lang, Dirk Strang) erfolgreich.

**Oldtimertreffen**

Im September 1997 wurde aus Anlass des 75jährigen Bestehens des Automobilclub Idar-Oberstein das erste von insgesamt vier Oldtimertreffen durchgeführt. Die Resonanz der Teilnehmer und Besucher war hervorragend, sodass die Neuauflagen der Veranstaltung durch Hubert Dahlheimer und sein



2000 – Erinnerungsplakette



2018 – Simca-Jahrestreffen, Fotos Ronald Ritter (l.), Jenny Ritter (r.)

Organisationsteam keiner weiteren Überlegungen bedurfte. Zu den Treffen wurden jeweils kleine Ausfahrten angeboten, die von einem großen Teil der Oldtimerbesitzer gerne unter die Räder genommen wurden.

Zum aktuellen Jubiläum soll ebenfalls ein solches Treffen mit möglicher Ausfahrt am letzten Wochenende im August veranstaltet werden. Der Treffpunkt wird dann allerdings der Schleiferplatz im Stadtteil Idar sein.

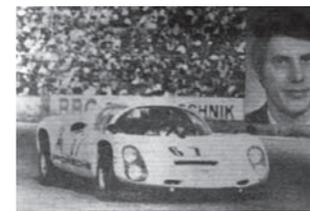


Im Juli 2018 veranstaltete die IG-Heckmotor ihr Simca-Jahrestreffen in Idar-Oberstein mit Unterstützung des AC Idar-Oberstein.

Es wurde eine Rundfahrt mit einer kleinen Aufgabenstellung organisiert, die natürlich auch über die Bergrennstrecke führte. Die abschließende Siegerehrung wurde auf der Wildenburg durchgeführt.

Martin Kaucher

### Weitere Erfolge der Mitglieder des Automobilclub Idar-Oberstein (auszugsweise)



1973: Bernd Becker, Interserie Nürburgring, 7. Rang



1982: Kaucher/Becker, ONS-Clubsport Rallye, Klassensieg Rhein-Nahe Rallye Bad Kreuznach (8. Pl. gesamt), 12. Platz in der Rheinland-Pfalz Meisterschaft (MSC Bollenbachtal)

1992: Erhard Lezius 3. Platz Berg-Gaumeisterschaft

1994: Hubert Dahlheimer, Verleihung der Ewald-Kroth-Medaille in Gold mit Kranz

1995: Rolf Schneider, Vizemeister in der Fiat Cinquecento Trophée



1996: Hubert Jahn, Gewinner des ONS Renault Clio Cup Bernd Czermak (Geländewagen Trial) Patrick Lang (Dreiländer-Cup)

1998: Hubert Jahn, 3. Platz im belgischen Renault Megane Cup

Dirk Strang, Gewinner Dreiländer-Cup Geländewagen-Trial

### Heutige Aktivitäten (seit 2003)

Sportliche Fairness im Wettbewerb praktizieren einige aktive Vereinsmitglieder auch in jüngster Zeit bei Rallyes, Berg- und Rundstreckenrennen als auch Oldtimerveranstaltungen und pflegen somit die motorsportliche Tradition bis heute.

Siegmar Baldauf: Berg- und Rundstreckenrennen

Sebastian Baldauf mit Beifahrer Janis Galle: nationale Rallyes im südwestdeutschen Raum

Mai 2013, Spa-Francorchamps Hubert Jahn und Lukas Korsch: Rundstreckenrennen

Bernd Becker: ausgewählte historische Veranstaltungen (u.a. Targa Florio)

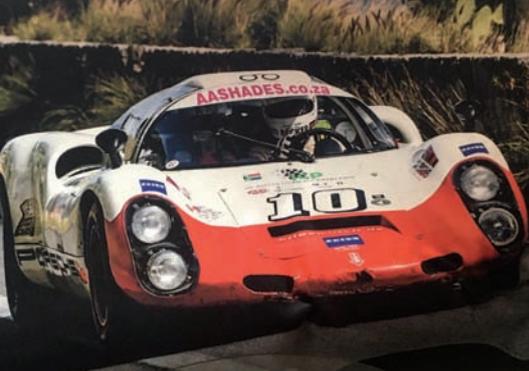
Adrian und Patrick Brusius: Nürburgring Langstrecke

Martin Kaucher: MSC Adenau Nordschleife pur

### Impressum

Herausgeber: AC Idar-Oberstein e.V. im ADAC  
Texte: AC Idar-Oberstein e.V. im ADAC

Gesamtherstellung: HausmacherArt.de  
Fotos: AC Idar-Oberstein e.V. im ADAC  
Auflage: 250



# 100 Jahre AC Idar-Oberstein

