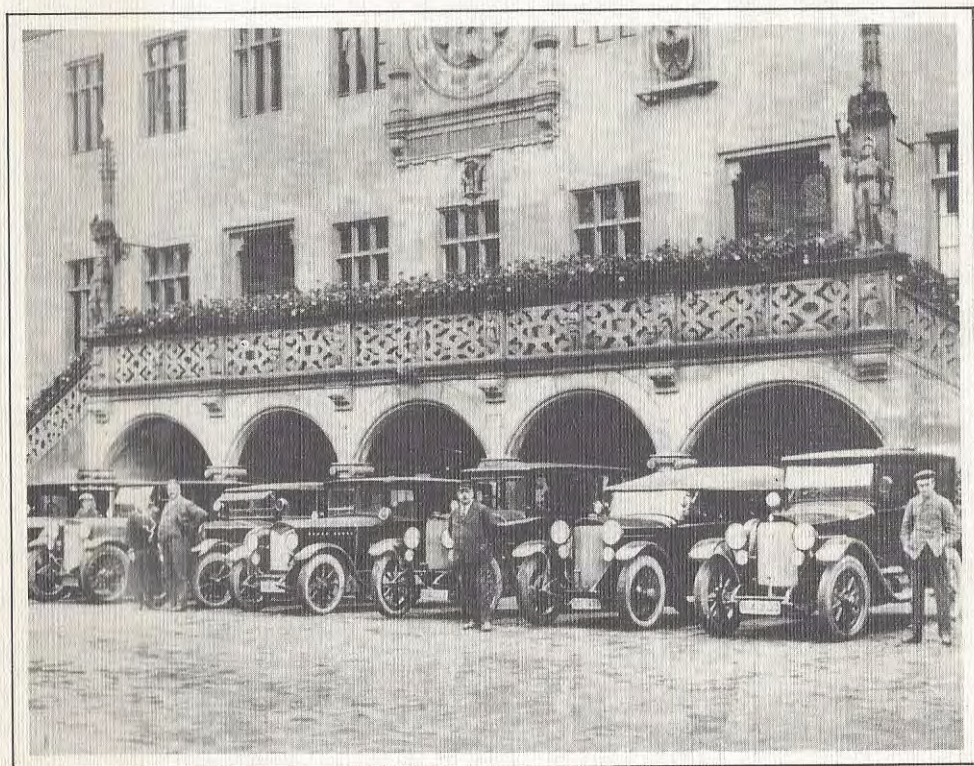


**1912**



**1987**

**MOTORSPORTCLUB HEILBRONN e.V.**





**Der neue BMW M 3  
hat Premiere.**

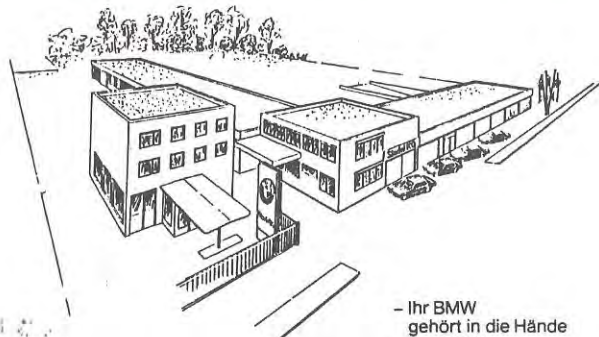
**M3**

**Wir garantieren  
Ihnen einen guten  
Start im neuen Jahr.**

**Kein Flüstertriebwerk. Kein Schongang.  
Keine Automatic. Keine Komfortfederung.  
Kein Familienkofferraum. Keine Liegesitze.  
Keine Zierleisten.**

**Mit 200 PS (197 mit Kat.). Mit 16 Ventilen. Mit ABS. Mit wärmedämmender  
Rundumverglasung. Mit elektrischen Außenspiegeln. Mit Garantie für  
Freude am Fahren. Interessenten wenden sich sofort an uns.**

**Der BMW M3 ist startklar zur Probefahrt.**



- Ihr BMW  
gehört in die Hände  
von BMW -

**autohaus stadel KG**

7100 heilbronn · stuttgarter straße 57 · telefon 530 26



**Festschrift  
zum  
75-jährigen  
Jubiläum  
des**

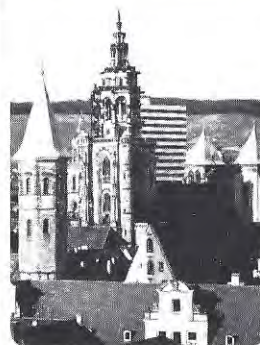
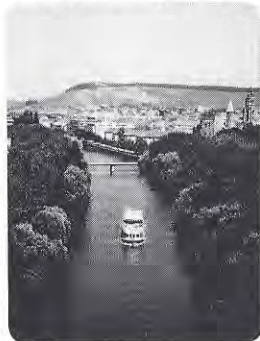
**MCH**  
MOTORSPORTCLUB HEILBRONN e.V.

EX LIBRIS  
LS  
LUTZ STEGMÜLLER



# Käthchen- und Weinstadt Heilbronn

## Ein Besuch wird Sie begeistern



Erleben und genießen Sie Heilbronn mit dem Pauschalangebot „Heilbronner Käthchenpaß“. Buchen Sie das 2-, 3-, 4- oder 7-Tage-Arrangement bei Ameropa, den DER-Reisebüros oder über uns. Der Wochenend-Trip (2 Tage/ 1 Übernachtung) ist incl. attraktiver Extras schon ab 115,- DM zu haben.

Unsere Erlebnis-Tips:

- Org. Weinproben, Weinseminare und -Kollegs.
- Schiffsausflüge auf dem Neckar, z.B. zur Burg Guttenberg (Greifvogel-Flugvorführungen), zur Burg Hornberg (Götz von Berlichingen), zum Deutschen Zweiradmuseum in Neckarsulm oder in die Stauferstadt Bad Wimpfen.
- Hafensundfahrten.
- Shopping in den einladenden Fußgängerzonen
- Stadtführungen
- Besuch der Neckarschiffahrts-Ausstellung, der Städt. Museen, des Theaters
- Besteigung des Wartbergs über die Rebhänge
- Spaziergänge auf dem idyllischen Paradiesweg am Waldrand, oberhalb der Heilbronn umgebenden Weinberge
- Besuch von Besen-Wirtschaften
- Heilbronner Holzofenbrot-Backkurse (29. 8., 12. + 26. 9., 3. 10. 1987)

### Zahlreiche, attraktive Großveranstaltungen

Pferdemarkt	21. – 23. 2. 1987
Traubenblütenfest	19. – 21. 6. 1987
Unterländer Volksfest	31. 7. – 10. 8. 1987
Heilbronner Weindorf	10. – 18. 9. 1987
Weihnachtsmarkt	28. 11. – 19. 12. 1987

Exclusive Restaurants, gut-bürgerliche Gaststätten, gemütliche Weinstuben und zünftige Besenwirtschaften mit Spezialitäten aus internationaler und heimischer Küche erwarten Sie.

Wir beraten Sie gerne

## Heilbronn

Verkehrsamt, Marktplatz, 7100 Heilbronn, Telefon (071 31) 56 22 70/71

## Grußwort



Dem Motorsportclub Heilbronn e. V. gilt zu seinem 75jährigen Jubiläum mein herzlicher Gruß und Glückwunsch. In seiner traditionsreichen Geschichte hat der Verein zahlreiche Siege und Meisterschaften auf nationaler und internationaler Ebene errungen. Er gehört damit zu einem der erfolgreichsten Vereine unserer Stadt und der Region.

Im Jahre 1912, dem Gründungsjahr des Vereins, gehörten Automobile schon zum gewohnten Stadtbild von Heilbronn. Das neue Fortbewegungsmittel fand in der Geburtsstadt des genialen Konstrukteurs Wilhelm Maybach, der zusammen mit Gottlieb Daimler die ersten motorisierten Wagen konstruierte, schnell Anhänger und Liebhaber. Unter dem Datum des 1. Mai 1912 verzeichnet die Heilbronner Chronik die „Einrichtung von Kraftwagenfahrten sonntags nach dem Jägerhaus“.

Schon in jener Zeit, als das Automobil noch in den Kinderschuhen steckte, erfreute sich der Rennsport auch in Heilbronn allgemeiner Beliebtheit. Die Gründung eines Motorsportclubs in der Neckarstadt brachte dies deutlich zum Ausdruck.

Die rasante technische Entwicklung des Autos und dessen massenhafte Verbreitung stellen uns heute vor vielfältige Probleme. Ich freue mich deshalb, daß der Motorsportclub Heilbronn die Feierlichkeiten zum 75jährigen Bestehen des Vereins mit den ersten Heilbronner Verkehrssicherheitstagen verbindet. Bei dieser Veranstaltung wird bewußt die Grenze aufgezeigt zwischen Motorsport einerseits und verantwortungsvollem Fahren im Alltag andererseits. Diese Grenze wird häufig nicht gesehen. Ich begrüße daher sehr die Aktivitäten des Vereins, Aufklärung in dieser Richtung zu betreiben.

Für die Organisation und Durchführung der ersten Heilbronner Verkehrssicherheitstage möchte ich daher allen Beteiligten meinen herzlichen Dank aussprechen. Dem Motorsportclub Heilbronn wünsche ich für die Zukunft weiterhin viel Glück und Erfolg. Möge das stolze Jubiläum dem Verein neue Freunde gewinnen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Weinmann  
Oberbürgermeister





### Gefr. Wilhelm Kohler

Wilhelm Kohler (1881–1944), Gründungsmitglied des ADAC (1904), Gründungs- (1912) und Ehrenmitglied (1937) des Motorsportclubs Heilbronn; als erster motorisierter Meldefahrer im Württembergischen Heer (1904). Die damalige Würdigung lautete:

„Das dem Infanterie-Regiment Nr. 122 zur Verfügung gestellte Motor-Fahrrad wurde während der Korps-Manöver beim Divisionsstab verwendet. Rad und Fahrer haben sich in jeder Weise zuverlässig und leistungsfähig erwiesen.

gez. Herzog Albrecht von Württemberg  
Generalleutnant und Divisions-Kommandeur“

**Fortschrittlich wie eh und je ist das von ihm 1934 gegründete Unternehmen**

# kohler

Kohler GmbH, Rötelstraße 17, 7107 Neckarsulm,  
der Spezialist für Hydraulik, Tankverschlüsse  
und Schlauchschellen.

## Grußwort



Schwäbischer Erfindergeist hat bei der Entwicklung des Kraftfahrzeugs Pate gestanden. Eine der Keimzellen für den Fahrzeugbau in Deutschland entstand früh in Neckarsulm. Die wirtschaftliche Entwicklung des Landkreises Heilbronn ist mit dem Aufblühen der Fahrzeugindustrie eng verbunden.

Das große Interesse, das die Bevölkerung dem Auto und dem Motorrad entgegenbrachte, bereitete den Boden für den motorsportlichen Verein, der am 9. Dezember 1912 in Heilbronn zunächst als „Kraftfahrerclub“ gegründet wurde und sofort Zulauf fand. Mit vielfältigen Programmen nahm der Verein nach dem 1. Weltkrieg seine Arbeit wieder auf. Publikumsmagneten waren die Heilbronner Bergrennen, die zum Jägerhaus oder zum Wartberg gestartet wurden. Mit der Verlegung des Heilbronner Bergpreises auf die Strecke Eberstadt–Cleversulzbach und in den Beilsteiner Stadtwald übernahm später der Landkreis Heilbronn die Obhut über das traditionelle Treffen von Motorsportfreunden im Unterland.

Längst ist die Benützung des Kraftfahrzeuges zum Allgemeingut geworden. Motorsportliche Veranstaltungen auf den vielbefahrenen öffentlichen Straßen sind problematisch geworden; Verkehrssicherheit und Umweltschutz haben im Zeitalter der Massenmotorisierung einen anderen Stellenwert und schränken die Möglichkeiten motorsportlicher Betätigung ein. Folgerichtig übernimmt deshalb der Motorsportclub Heilbronn heute in Zusammenarbeit mit dem ADAC auch Dienstleistungen in der Verkehrserziehung, die der Allgemeinheit zugute kommen. Nicht vergessen werden darf in diesem Zusammenhang aber auch, daß der Motorsport in früheren Jahren maßgeblich zur Entwicklung leistungsfähiger, zuverlässiger und verkehrssicherer Kraftfahrzeuge beigetragen hat. Zum 75jährigen Jubiläum übermittle ich dem Motorsportclub Heilbronn herzliche Glückwünsche. Der Weg des Vereins wird auch weiterhin vom Erfolg begleitet sein, wenn es gelingt, die sportlichen Interessen der Mitglieder einzubinden in Zielsetzungen und Programme, die den übergeordneten Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit Rechnung tragen. Die vom Verein getragenen Heilbronner Verkehrssicherheitstage zeigen, daß die Verantwortlichen die Zeichen der Zeit erkannt haben.

Otto Widmaier  
Landrat



**ADAC****DEUTSCHLAND-TREFFEN  
DER MOTORRAD FAHRER****STUTTGART CANNSTATTER WASEN****26. bis 28. Juni 1987****Riesenprogramm in der Arena, u.a.**

- \* **Wittmani Hochseil-Artistik-Gruppe**
- \* **Die Mini-Flitzer – Dynamik  
auf qualmenden „Feuerstühlchen“**
- \* **Richard Almet und Isabelle,  
Frankreichs Super-Motorrad-  
Artistik-Gruppe.**

**D**azu Festzelt, Campingmöglichkeit für  
**10.000 Motorrad-Fahrer, Live-Musik,  
Feuerwerk, Ausstellung, und, und, und!**  
**Deutschlands größte Riesenfete für alle  
Motorrad-Fahrer.**

**Kommt zum Deutschland-Treffen der****Motorrad-Fahrer auf dem Cannstatter Wasen.**

## Grüßwort

75 JAHRE  
**MCH**

Der Motorsportclub Heilbronn gehört zu den ältesten Clubs in unserer großen Autofahrerfamilie, denn er wurde bereits neun Jahre nach der Gründung des ADAC im Jahr 1903 ins Leben gerufen. Er wird nun 75 Jahre alt, Grund genug also, ihm die herzlichsten Glückwünsche zu diesem Jubiläum auszusprechen. Zwei Weltkriege hat er überstanden, die Inflationsjahre konnten die Kraft des Clubs nicht brechen und als er am 28. Mai 1947 mit 60 Mitgliedern nach dem Zweiten Weltkrieg wiedergegründet wurde, begann eine neue Blütezeit. Vorsitzende wie Walter Assenheimer, Ernst-Gustav Germer, Alfred Sonnenstuhl und Siegfried Marx prägten das Leben im Club, das sich stets durch eine vorbildliche Arbeit im Motorsport ausdrückte. Die Heilbronner Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrten, die Bergrennen und in den letzten Jahren die Rundstreckenrennen auf dem Hockenheimring, sowie die hervorragend organisierten Automobilslaloms haben dem MCH einen guten Ruf auch im Ausland verschafft.

Der Motorsportclub Heilbronn hat sich jedoch auch seit Jahren intensiv auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit einen Namen gemacht. Deshalb überraschte es auch keineswegs, daß er anlässlich seines 75jährigen Bestehens keinen aufwendigen Festball durchführt, sondern mit den ersten Heilbronner Verkehrssicherheitstagen an die Öffentlichkeit treten wird. Wir vom ADAC Württemberg sind überzeugt, daß der MCH auch in diesem wichtigen Bereich bald einen ebenso guten Ruf haben wird, wie im Motorsport.

Der ADAC Württemberg mit seinen über 730 000 Mitgliedern gratuliert dem traditionsreichen und verdienstvollen MCH, der im gesamten Unterland zu einem Begriff geworden ist, recht herzlich und wünscht ihm auch für die Zukunft die gleiche Kreativität, um seinen guten Ruf zu erhalten und zu fördern.

Prof. Karlheinz Schaechterle  
Vorsitzender des ADAC Württemberg





Sehr geehrter Leser!

Als derzeitiger Vorsitzender des Motorsportclub Heilbronn e. V. freut es mich, Ihnen einen kleinen Querschnitt durch unsere 75jährige Vereinsgeschichte mit dieser Festschrift präsentieren zu können.

Das Automobil, dessen 100. Geburtstag wir letztes Jahr feiern konnten, trug in seinen Jugendjahren dazu bei, daß Kraftfahrer sich zusammenschlossen und Vereine gründeten. So war es auch in Heilbronn.

Am 9. Dezember 1912 wurde als Vorgänger des MCH der „Kraftfahrerclub Heilbronn e. V.“ als ADAC-Sektion gegründet.

Der kurz danach beginnende 1. Weltkrieg brachte das Vereinsleben zum Erliegen, aber im April 1922 begann das Clubleben wieder mit gemeinsamen Ausflügen, Fuchsjagden, Bildersuch- und Findigkeitsfahrten sowie gesellschaftlichen Veranstaltungen.

Die im ganzen Land Württemberg und weit darüberhinaus bekannten Jägerhaus- und Wartbergrennen wurden ab 1923 durchgeführt.

Ab 1925 nannte sich der Verein Motorsportclub Heilbronn e. V. im ADAC.

In der Ära des Dritten Reiches wurde der ADAC in DDAC umbenannt und der MCH als eingetragener Verein aufgelöst und in eine Ortsgruppe des DDAC umfunktioniert. Die letzte Hauptversammlung unter dem Namen Motorsportclub fand am 21. 12. 1933 im Hotel Falken statt.

Man veranstaltete – nun unter der Oberhoheit des Nationalsozialistischen-Kraftfahr-Korps (NSKK) – weiterhin die Wartbergrennen, machte Ausfahrten und stellte Funktionäre für überörtliche, größere Veranstaltungen.

Der neue Weltkrieg sorgte wieder dafür, daß nichts mehr ging. Fahrzeuge waren größtenteils eingezogen und der Wehrmacht zur Verfügung gestellt worden und für die in Schuppen, Scheunen und Garagen noch vorhandenen gab es nach dem Krieg kein Benzin mehr. Zudem wurden nach der Kapitulation laut Kontrollratsgesetz alle Vereine und Verbände verboten. Erst nachdem die Militärregierung Zusammenschlüsse mehrerer Personen wieder erlaubte, erwachte der Motorsportclub Heilbronn als Ortsclub des ADAC zu neuem Leben.

An die Durchführung von größeren Motorsportveranstaltungen oder gar Rennen war zu dieser Zeit nicht zu denken und so wurden Stern-, Ziel-, Such- und Schwerbeschädigtenfahrten durchgeführt.

Die erste große Veranstaltung, die 1. Int. Veteranen-Rallye 1956 zum Deutschen Zweiradmuseum, wurde vom ADAC Württemberg und der Stadt Neckarsulm ausgeschrieben. Mit der Organisation und Durchführung waren der MCH und der Unterländer Motorsportclub Bad Wimpfen beauftragt. Von dieser Zeit an ging es bergauf. Der Motorsportclub Heilbronn machte seinem Namen Ehre und gab der motorsporttreibenden Jugend Gelegenheit, sich zu betätigen.

Eine Aufstellung der durchgeführten Veranstaltungen finden Sie, verehrter Leser an anderer Stelle der Broschüre. 1957 wurde die erste Jugendgruppe des MCH gegründet, deren Mitglieder bei den Solitude-Rennen die Fahnen der teilnehmenden Nationen vor dem Start dem Fahrerfeld voraustrugen.

Die rege Tätigkeit des Clubs hat bis zum Jubiläumsjahr angehalten und ich danke im Namen des MCH den jeweiligen Veranstaltungsleitern, sowie den Clubmitgliedern, die sie unterstützten, ganz herzlich.

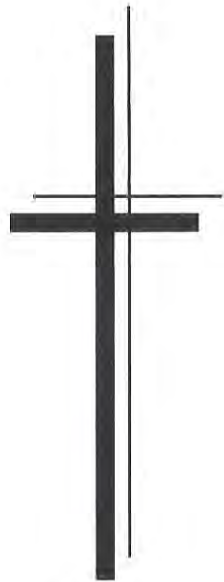
Ich wünsche dem MCH – der seit 1982 gemeinnützig ist – für das vierte Viertel des Vereinsjahrhunderts alles Gute. Den Mitgliedern wünsche ich, daß sie sich weiterhin wohlfühlen in der Vereinsfamilie und den Verantwortlichen eine allzeit glückliche Hand.

Mein besonderer Dank gilt all denen, die uns für diese Festschrift Bild und Textmaterial zur Verfügung gestellt haben.

Herzlichst  
Ihr

Siegfried Marx





**Wir mußten von manchem  
 Clubfreund für immer Abschied  
 nehmen, auch von den  
 Gefallenen und Vermißten  
 der beiden Weltkriege.  
 In Ehrfurcht und Achtung  
 gedenken wir unseren  
 Kameraden, deren Tod spürbare  
 Lücken in unsere Reihen  
 riß.**

**Vergessen haben und werden  
 wir sie nicht;  
 in der Erinnerung leben sie  
 weiter unter uns.**

## **75 Jahre Motorsportclub Heilbronn e.V.: Meilensteine auf dem Weg durch ein Dreivierteljahrhundert**

Was ist einfacher, als auf bereits geschriebene Berichte zurückzugreifen. Im Jahre 1932, zum 20jährigen Jubiläum des Motorsportclubs Heilbronn e.V. verfaßte der damalige Vorsitzende, der Heilbronner Rechtsanwalt Dr. Hugo Kern, die nachfolgende, ungekürzt abgedruckte Vereinschronik:

Am 9. Dezember 1912 wurde in Heilbronn unter dem Namen „Krautfahrerklub Heilbronn“ eine Ortsgruppe des A.D.A.C. gegründet. (Anm. d. Red.: der MCH war damit der 5. Ortsclub, der sich dem ADAC Württemberg angeschlossen hat.) Der erste Vorsitzende war Freiherr Dr. von Schertel, hier, heute ein Ehrenmitglied unseres Klubs. Der Ausschuß bestand außerdem noch aus den Herren Karl Schwarz, W. Kohler, der heute noch als treuestes Ausschußmitglied mit seinen vielen Erfahrungen und seinem klaren Blick die Geschicke des Klubs mitbestimmt, aus Fritz Gehr (Direktor der NSU-Werke, gleichfalls heute noch unser Mitglied) und Karl Binder.

Der Klub hatte sofort eine rege Propagandatätigkeit aufgenommen und hatte schon im ersten Jahre seines Bestehens ca. 70 Mitglieder. Aus den ersten Ereignissen innerhalb des Klubs ist interessant, zu erwähnen, daß schon im Sommer 1913 in Heilbronn die Reichs-Tagung des A.D.A.C. hätte stattfinden sollen und daß der Krautfahrerklub mit den Vorbereitungen beauftragt wurde. Aus den Protokollen der damaligen Zeit geht hervor, mit welcher großer Mühe und Sorgfalt diese Reichstagung, die viele tausende Mitglieder nach Heilbronn hätte bringen, und die eine große Reihe festlicher und sportlicher Veranstaltungen hätte enthalten sollen, vorbereitet worden ist. Diese Vorbereitungen waren auch schon sehr weit gediehen, als plötzlich die Reichsleitung verfügte, daß der Tagungsort nicht Heilbronn, sondern München sein solle. Nicht nur die Ortsgruppe Heilbronn, sondern auch der ganze Gau hatte sich in einer Reihe von dringenden Eingaben gegen diese Verlegung gewehrt. Eine Mißstimmung blieb lange zurück. Im März 1914 waren neue Ausschußwahlen. Vorsitzender wurde Buchdruckereibesitzer Viktor Krämer hier, Stellvertretender Direktor Gehr, Neckarsulm, Schriftführer August Böhringer, Neckarsulm, Kassier Leopold Drautz, Sportleiter Betriebsingenieur Kohler, Neckarsulm.

Bemerkenswert ist eine Zuverlässigkeits-Fahrt vom April 1914, die mit der Lösung militärischer Aufgaben verbunden war. Auch Ende Juli 1914, noch kurz vor Ausbruch des Krieges, veranstaltete der Klub eine militärische Automobil- und Motorradprüfungsfahrt auf die Filder.

Mit dem Beginn der Mobilmachung 1914 bis zum Ende des Krieges war dem Klub jede Tätigkeit versagt, da nahezu sämtliche Mitglieder zur Fahne berufen wurden. Auch in den ersten Jahren der Nachkriegszeit war die Tätigkeit des Klubs gelähmt. Im April 1922 trafen sich dann erstmals wieder im Torwegzimmer der Harmonie folgende Her-



## Das Auto im Wandel der Zeit



1923: NSU-Rennwagen auf der Avus



1987: AUDI quattro im Gelände



Wilhelm Kohler, Neckarsulm beim Solitude-Rennen 1923

ren: Buck, Grauer, Schneider, Stern, Laicher, sämtliche von Heilbronn, ferner von Neckarsulm die Herren Kohler, Schilpp, Böhringer, Frommhold, Schmerheim und Vogt, um dem Kraftfahrer-Klub Heilbronn und Umgebung wieder neues Leben zu geben. Schon am 20. Mai 1922 fand eine Streckenfahrt des Motorsportklubs Stuttgart nach Heilbronn statt, wobei erstmals wieder der Klub an die Öffentlichkeit trat. Im Mai 1922 fand dann noch eine Hauptversammlung der Mitglieder statt, die den Ausschuß wählte: Karl Buck als Vorsitzender, Felix Frommhold als Sportleiter, Willi Stern als Schriftführer und Kassenwart, als Beisitzer: Eugen Schilpp und Gustav Grauer, beide von Heilbronn, sowie August Böhringer, Neckarsulm. Mit gutem Willen und großer Tatkraft ging der neue Ausschuß ans Werk. Schon im Jahre 1923 fand erstmals das Wartbergrennen statt. Hier sei gleich erwähnt, daß im Jahre 1924 das Jägerhausrennen und in den Jahren 1925 und 1926 wieder das Wartbergrennen veranstaltet wurde. Diese sämtlichen Rennen waren dank der tatkräftigen Unterstützung der Herren Schmerheim und Laicher jedes Mal ein voller Erfolg. Der Klub nahm daher auch Veranlassung, zum besseren Ausbau der Rennstrecke an der Wartbergkurve ein Grundstück zu erwerben, das heute noch in seinem Besitz ist.

Der Klub veranstaltete monatlich eine bis zwei Abendausfahrten in die Umgebung von Heilbronn. Die Zahl der Mitglieder nahm wieder zu. Der Zusammenhalt wurde ein im-



mer engerer und die Mitglieder kamen sich immer näher. In sportlicher Beziehung zeichneten sich damals für den Klub die Herren Frommhold und Laicher aus.

Die Neuwahlen im Jahre 1924 brachten eine Veränderung: Vorsitzender Otto Rappold, hier, Stellvertreter Schilpp, Neckarsulm, Schriftführer Grauer, Kassenwart Stern, Sportleiter Laicher und Frommhold. Im Jahre 1925 trat an Stelle des Herrn Rappold als Vorsitzender Herr Willy Laicher, hier. Im Jahre 1926 ergaben sich Mißhelligkeiten in Bezug auf den Namen „Krautfahrerklub Heilbronn und Umgebung“. Auch interne Gründe ließen eine Namensänderung dienlich erscheinen, weshalb auf Antrag von Herrn Schmerheim der jetzige Name „Motorsportklub Heilbronn und Umgebung“ gewählt wurde.

In diesem Jahre wurde Vorsitzender Herr Dipl.-Ing. Erich Geyer, hier. Es herrschte in den Jahren 1926 und 1927 eine rege sportliche und gesellige Betätigung. Im Winter 1929/30 wurde der in der Hauptsache heute noch bestehende Ausschuß gewählt: I. Vorsitzender: Dr. Hugo Kern, II. Vorsitzender: Dr. Emil Meyer, Kassier: Buchdruckereibesitzer Schiffer, I. Schriftführer: Obersekretär Matteredne, II. Schriftführer: Direktor Anspach, Sportleiter für Personenwagen: Ing. Berger, Sportleiter für Motorräder: Heinz Altvater, Heilbronn. Beisitzer: Ober-Ingenieur Kohler, Direktor Bartholomäi, Friedrich Betzenhauser von Neckarsulm, sowie die Herren Spranz, Dobler und Dr. Kammerer, hier. Sehr rege Klubjahre waren die Jahre 1930 bis 1931. Bilderorientierungsfahrten,



Start zum Avus-Rennen 1924. Start-Nr. 107 ist der Neckarsulmer Franz von Kaiz

Tagesausfahrten, gesellschaftliche Veranstaltungen u. a. fanden zahlreich statt. In sportlicher Beziehung haben wir insbesondere bei den Gauwertungsfahrten regelmäßig in unserer Klasse den 1. Preis nach Hause gebracht.

Dieser kurze Überblick über die Geschichte des Klubs darf nicht abschließen, ohne daß der Tatsache Erwähnung getan wird, daß im Klub immer eine Anzahl Mitglieder aus der benachbarten Oberamts- und Industriestadt Neckarsulm waren, von denen einige führend die Geschicke des Klubs mitbestimmten und heute noch mitbestimmen.

Der Klub hat heute 147 Mitglieder, darunter 4 Ehrenmitglieder, nämlich die Gründungsmitglieder Oberingenieur Kohler, Neckarsulm und Freiherr Dr. von Schertel, Heilbronn, sowie die Herren Dipl.-Ing. Geyer und Wilhelm Laicher, hier.

Der Klub steht in sportlicher, geselliger und wirtschaftlicher Hinsicht heute durchaus gesichert und gerüstet da.

Soweit der Bericht von Herrn Dr. Hugo Kern

Die nun folgende Zeit war leider nur sehr lückenhaft zu recherchieren. Wie in den Vorjahren standen die zu jener Zeit sehr populären Clubausfahrten (selbst Kurzausfahrten anlässlich der Clubabende), Clubwertungsfahrten und natürlich das Heilbronner Wartbergrennen im Mittelpunkt des Vereinslebens. Aus dem A.D.A.C. wurde im Laufe des Jahres 1934 der D.D.A.C. (Der Deutsche Automobil-Club), dessen Ortsgruppe die Heilbronner Motorsportler zwar blieben, im Rahmen der damaligen allgemeinen Gleichstellung aber ihren Namen „Motorsportclub Heilbronn“ nicht mehr führten. Der Motorsport als solcher wurde zusehends vom N.S.K.K., dem Nationalsozialistischen Krautfahrer-Korps bestimmt, wobei sportliche Wettkämpfe, Zielfahrten und Wettbewerbe im Gelände zum Hauptprogramm gehörten, die Zielsetzung hatte unter dem N.S.K.K.-Korpsführer Hühnlein mit dem Gedanken des Motorsports aber wenig zu tun. In den Kriegsjahren war natürlich an Vereinsleben oder gar an Motorsport nicht zu denken. Soweit die vorhandenen Sportmaschinen und Sportwagen nicht für militärische Zwecke eingezogen wurden, lagerten sie, gehütet wie Schätze, in Scheunen und Garagen. Einige unverdrossene Motorsportkameraden stiegen, sofern sie nicht an der Front waren, auf das Fahrrad um, ein kleiner Ersatz bis zum Ende des Krieges und dem Neuanfang.

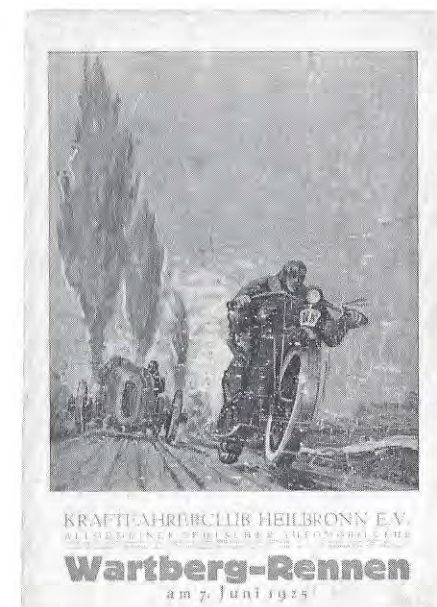




Start zu einer Zuverlässigkeitsfahrt. Zweiter Motorradfahrer von rechts: Franz von Kaiz



Start zur Ostland-Treuefahrt 1933. Der Fahrer des Wagens ist der spätere Sportleiter Hans Immel, dahinter der damalige Sportleiter Gustav Berger



Der Starter zum Wartbergrennen 1936 war Heinrich Kircher, langjähriges Ehrenmitglied des MCH





## EIN BESONDERS HERZLICHES DANKESCHÖN.



Hand in Hand mit dem Bürger überall in Stadt und Land, das ist Verbundenheit, wie's die Sparkasse seit jeher pflegt. Daraus entstanden die vielen guten Beziehungen, für die wir uns herzlich bedanken.

Uns ist dies Verpflichtung, jedem ganz persönlich mit den Erfahrungen unserer Experten zu dienen. Besonders, wenn's um Geld geht.

Das Schöne am Sparkassenverbund: Da haben Sie gleich alle Fachleute für vier wichtige Lebensbereiche: Für Ihre gewinnbringende Geldanlage. Für Ihr ganz persönliches Finanzierungsmodell. Für Ihre Bausparpläne. Und für Ihre persönliche Versicherung.

wenn's um Geld geht – Sparkasse



Rechts der 1. Vorsitzende bei der Wiedergründung Otto Friz

### Der Neuanfang

Der Neuanfang war für den Motorsportclub Heilbronn der 2. Juli 1947. Im Hotel Kronprinz wurde an diesem Tag der „neue“ Motorsportclub Heilbronn a. Neckar, Untersektion des ADAC gegründet und der Fabrikant Otto Fritz zum 1. Vorsitzenden, der kaufm. Geschäftsführer Otto Metzger zum 2. Vorsitzenden, Paul Schramm, Inhaber einer Autovermietung, Schatzmeister (der erste von nur vieren, die der MCH seit 1947 hatte), Prokurist Franz Schmiederer zum Schriftführer, Geschäftsführer Ernst-Gustav Germer zum Sport- und Tourenwart gewählt. Als Beisitzer gingen der Kaufmann Hans-Georg Haas, der Transportunternehmer Alois Rebholz und Frau Marianne Weber, Inhaberin des Hotels Kronprinz, in

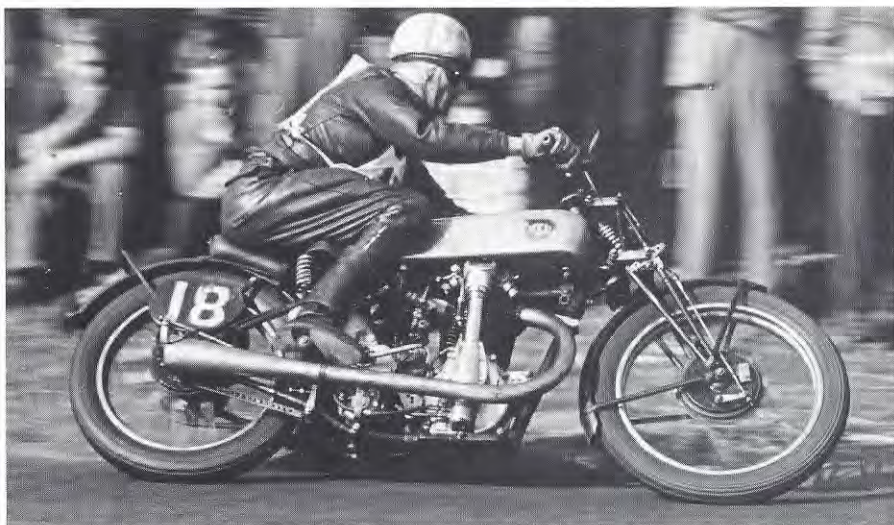
den Vorstand ein. Zu den Wiedergründungsmitgliedern gehörten übrigens auch Paul Gittinger, Edmund Knöll, Willi Stadel, Adolf Stoewe, Werner Sautter, Manfred Frey und Heinz Frey, Werner Kritter, die neben Frau Weber mit der goldenen MCH-Ehrennadel für 40jährige Mitgliedschaft anlässlich der diesjährigen Hauptversammlung ausgezeichnet wurden.

Mit dem Beginn der Motorisierung begannen auch die Heilbronner Motorsportler wieder aktiv ins Sportgeschehen einzugreifen. Die Männer, die als erste in der Nachkriegszeit nicht nur regional auf sich aufmerksam machten waren Werner Kritter, Werner Sautter, Manfred Frey und Robert Christ.

Robert Christ war einer der ersten Straßenrennfahrer des MCH. Schon in der Vorkriegszeit erfolgreich unterwegs (u. a. 2. Plätze bei den Wartbergrennen 1935 und 1936) stieg er 1948 wieder aufs Motorrad und errang etliche gute Plätze. 1949 und 1953 wurde er MCH-Clubmeister.

Werner Kritter war im Jahre 1952 von seiner NSU auf die legendäre Zündapp KS 601, dem „grünen Elefanten“ umgestiegen, mit der er 1955 die Deutsche Geländemeisterschaft in der großen Gespannklasse erkämpfte. 1956, inzwischen Zündapp-Werksfahrer, verteidigte er seinen Titel erfolgreich und im Jahre 1958, dieses Mal wieder als „Privater“, gelang es ihm ein drittes Mal den Titel nach Heilbronn zu holen. Als seinen größten Erfolg bezeichnet der Kfz-Meister allerdings seinen Gesamtsieg bei der Fernfahrt Lüttich–Mailand–Lüttich, einer strapaziösen 56-Stunden-Non-Stop-Langstreckenfahrt über 2600 Kilometer. Neben zwei Goldmedaillen und einer Silbermedaille bei den Six Days gelang ihm noch ein außergewöhnlicher Erfolg bei der 12. Winterfahrt nach





Robert Christ war einer der ersten Straßenrennfahrer des MCH. Hier beim Schottenring-Rennen 1948 auf seiner NSU 500 SS



Das Team Kritter/Kreuzer bei den Six Days 1954

Garmisch-Partenkirchen, als er auf der Bergstrecke am Eibsee Tagesbestzeit fuhr und mit seinem Gespann damit schneller war als Soloweltmeister Werner Haas und schneller als der damals schon bekannte Wolfgang Graf Berghe von Trips, der im Jahre 1961 kurz vor Erreichen der Weltmeisterschaftskrone mit seinem Ferrari in Monza tödlich verunglückte. Und noch eines darf nicht unerwähnt bleiben und läßt auch heute noch das Herz eines manchen Motorradfans höher schlagen: am 2. Juni 1957 überfuhr er um 17.00 Uhr als Sieger der Klasse Seitenwagen über 350 ccm die Ziellinie der französischen Monthléry-Rennstrecke, und das beim Bol d'Or, einem noch heute weltberühmten 24-Stunden-Rennen für Motorräder.

Als nächster in den Reihen der Heilbronner Geländefahrer ist Werner Sautter zu nennen. Von 1950 an drehte er erfolgreich am Gasdrehgriff seiner NSU-Geländemaschine. Zusammen mit seinem Beifahrer Karl-Heinz Piwon gewann er eine Vielzahl von Goldmedaillen, u. a. bei den Six Days, bevor im Jahre 1955 erstmals eine Deutsche Gelände-Meisterschaft ausgeschrieben wurde. Prompt ist der Kfz-Meister auch hier ganz vorn dabei und gewinnt in den Jahren 1955 bis 1957 ganz souverän gleich dreimal hintereinander. Sautter wurde bis dahin nicht nur der erfolgreichste Heilbronner Motorsportler der Nachkriegszeit, sondern ist zu jener Zeit der beste deutsche Geländefahrer überhaupt.

Etwas im Schatten der beiden vorgenannten stehend, aber kaum weniger erfolgreich war Manfred Frey, der sich zunächst als Beifahrer von Werner Kritter die ersten Lorbeeren verdiente, später aber eine eigene Solokarriere anstrebte. Als erster Fahrer überhaupt gelang es ihm das Gesamtklassement der Fernfahrt Lüttich-Mailand-Lüttich zweimal hintereinander (1955 und 1956) strafpunktfrei zu gewinnen. Dazu kamen nicht weniger als vier Goldmedaillen bei der Int. Sechs-Tage-Fahrt und drei Titel in der Heilbronner Clubmeisterschaft. Damit fuhr er sich in den Kreis der Brillanten-Träger. Das Sportabzeichen in Gold mit Brillanten ist die höchste Auszeichnung, die der ADAC-Sport kennt.

Einen unvergleichlichen Höhepunkt erlebte aber Josef Kelle. Nicht genug damit, daß er den Deutschen Geländetitel 10mal in ununterbrochener Reihenfolge nach Heilbronn holte, ihm wurde vielmehr als einzigem Unterländer Motorsportler die Ehre zuteil, im Jahre 1968 die von der Heilbronner Stimme ausgeschriebene Wahl zum Sportler des Jahres zu gewinnen.

Die Vorgenannten stehen stellvertretend für die vielen anderen MCH-Sportler, die zu jener Zeit schon sehr erfolgreich Motorsport betrieben haben. Eine Veröffentlichung anlässlich der Meisterfeier des ADAC Württemberg im Jahre 1958 kann dies verdeutlichen:

Württembergische Meisterschaftsnadel in Silber (Turnier-Sport) für Alfred Jäger, kleine silberne ADAC-Sportnadel für Gerhard Geiger und Rolf Kreuzer, ADAC-Sportabzeichen in Bronze für Reinhard Böhme und Rolf Kreuzer, Württembergisches Gausportabzeichen in Silber für Reinhard Böhme, Württembergisches Gausportabzeichen in Bronze für Walter Richters.





Werner Sautter/Karl-Heinz Piwon auf NSU Max 250



Manfred Frey auf NSU Max 250



Schweifen wir jetzt einmal vom Sport ab und kommen zurück auf die Hauptversammlungen der Jahre 1951 und 1957. Hier wurden von der Versammlung Personalentscheidungen getroffen, die sich im nachhinein als richtungsweisend herausstellten.

Im Jahre 1951 taucht erstmals ein Mann namens Siegfried Marx als 3. Beisitzer in den Annalen auf. Damals selbst noch aktiver Motorradportler, widmete er sich mehr und mehr der Sport- und Vereinsorganisation. Seit nunmehr 36 Jahren gehört Siggie Marx dem MCH-Vorstand an und hat über den Weg als Beisitzer (1951–1956), Sportleiter (1956–1972), wieder als Beisitzer (1972–1975) und als 1. Vorsitzender (seit 1975) die Vereinsgeschichte nicht nur in erheblichem Maße beeinflusst sondern, und das kann man mit Fug und Recht behaupten, er hat MCH-Geschichte

geschrieben und erhebliche Pionierarbeit geleistet.

Aber auch außerhalb des MCH hat sich Siegfried Marx dem Sport mit „Haut und Haaren“ verschrieben. 1961 wurde er zum Sportkommissar berufen, seit 1966 ist er Mitglied im Sportausschuß des ADAC Württemberg und dort seit 1968 Obmann der Sportkommissare. In den Jahren 1963 bis 1967 war er Regional-Beauftragter für den Kart-Sport. 1962 berief man ihn in den Beirat des ADAC Württemberg, der dann 1974 die Wahl in den Vorstand des ADAC Württemberg folgte, wo er noch heute für die Jugendarbeit verantwortlich zeichnet. Seine zahllosen Bemühungen im Bereich der sportlichen Organisation wurden vom ADAC München mit der Ewald-Kroth-Medaille in Gold mit Kranz honoriert.

Aber Siegfried Marx kann nicht nur organisieren, er kann auch reden, und zwar interessant und vor allen Dingen für alle verständlich. Seine Einsätze als Streckensprecher bei fast allen Motorboot-Rennen im Süddeutschen Raum seit 1958 beweisen das.

Im Jahre 1957 bekam Siegfried Marx einen Weggefährten, der ihn bis heute im MCH-Vorstand begleitete: Helmut Veigel, selbst einst aktiver Geländefahrer (zu jener Zeit begegnete er erstmals unserem heutigen 2. Vorsitzenden Walter Kircher) und heute passionierter Zielfahrtenfahrer und -organisator. Der gelernte Kaufmann hat all sein kaufmännisches und steuertechnisches Wissen in den Dienst des MCH gestellt und das MCH-Finanzschiff durch manchen Sturm und um manches Riff herum sicher und souverän ans Ufer gelenkt, so daß der Motorsportclub Heilbronn in den letzten 28 Jahren auf ein solides Finanzgebahren zurückblicken kann und heute gut situiert dasteht.



Wir fertigen nach Ihren Vorstellungen oder unseren Entwürfen: z. B.

**Möbel,  
Einbauschränke,  
Türelemente,  
Decken- und  
Wandverkleidungen**



**WALTER WOLF**  
Schreinerei – Innenausbau  
Gymnasiumstraße 32a · 7100 Heilbronn · Tel. 0 71 31/8 59 37

**AHG** Autohandelsgesellschaft vorm. Mulfinger



**V·A·G**  
**Audi**  
**Volkswagen**  
Nutzfahrzeuge

Am der Jagststraße 3  
7107 Bad Friedrichshall  
Tel. 0 71 36 / 60 61

B. Friedrichshall

Reckarsulm

Weinsberg

Löwenstein

Heilbronn

Ausfahrt Mandelsh. Sulzbach

Sulzbacher Eck  
7157 Sulzbach/Murr  
Tel. 0 71 93 / 60 01-02

Stuttgarter Str. 107  
7100 Heilbronn  
Tel. 0 71 31 / 5 40 53 - 54

Backnang

Weissacher Straße 73  
7160 Backnang  
Tel. 0 71 91 / 6 10 88 - 89

Richtung Sinsheim

Richtung Ohringen

Richtung Stuttgart

Wir verkaufen Volkswagen. Wir verkaufen Audis. Wir finanzieren Volkswagen. Wir finanzieren Audis. Wir versichern Volkswagen. Wir versichern Audis. Wir verlesen Volkswagen. Wir verlesen Audis. Wir warten, pflegen und reparieren Volkswagen. Wir warten, pflegen und reparieren Audis. Wir verkaufen Gebrauchtwagen, Volkswagen, Audis. Und alle anderen.  
Wir führen Karosseriearbeiten durch. Wir verleihen Mietwagen. Wir haben eine große Anzahl Zubehör und Original Ersatzteile.

**Sie fahren gut mit uns!**

Und noch eines: Horst Hufnagel hatte seinerzeit angeregt, den MCH als gemeinnützigen Verein anerkennen zu lassen. Der Verdienst, daß es letztlich auch tatsächlich dazu gekommen ist, muß zweifelfrei Helmut Veigel zugeschrieben werden.

Beiden, Siegfried Marx und Helmut Veigel, wurde im Jahre 1984 im Namen von Ministerpräsident Lothar Späth die Landesehrennadel verliehen.

Noch eine grundsätzliche Bemerkung zum MCH-Vorstand: man darf ihm eine ausgesprochene Ausgewogenheit und Solidität nachsagen. Allein sieben der zehn derzeitigen Vorstandsmitglieder gehören seit mindestens 10 Jahren diesem Gremium an: Siegfried Marx seit 1951, Helmut Veigel seit 1957, Heinz Albrecht und Walter Kircher seit 1971, Hans Moser seit 1973 sowie Klaus Stephan und Holger Kühne seit 1977.

Doch zurück zum Sport. Auch als Veranstalter war der Motorsportclub nach dem Wiederbeginn rasch den Kinderschuhen entwachsen.

Bereits im Jahre 1956 richteten die Heilbronner in Zusammenarbeit mit dem Unterländer Motorsportclub Bad Wimpfen die erste Großveranstaltung aus und zwar die „1. Internationale Veteranen-Rallye“, der in den Jahren 1957 bis 1966 noch vier weitere folgten. 1959 stand dann erstmals die „ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt“ auf dem Programm, mit der der Einzug in den „großen“ Motorsport gestartet wurde und der bis heute Mittelpunkt des Heilbronner Motorsportgeschehens geblieben ist. Hier jetzt jede Veranstaltung chronologisch zu beschreiben würde den Rahmen unserer kleinen Chronik sprengen. Erlauben Sie deshalb dem Chronisten, daß er sich auf eine tabellarische Zusammenfassung beschränkt und nur die Geschichte des Heilbronner Bergpreises besonders herausgreift, die im engen Zusammenhang mit allen Höhen und Tiefen steht, die der Motorsportclub im Rahmen seiner Organisationsarbeit durchlebte. Nicht vergessen möchte der Chronist aber, die treibenden Kräfte auf diesem Gebiet besonders hervorzuheben. Es waren dies Siegfried Marx, Dieter Forster, Walter Kircher, Heinz Albrecht, Hans Moser, Gerd Hofmann, Eberhard Franz und last not least Helmut Veigel.



# WENN IHR SCHNITT ÜBER DEM DURCHSCHNITT LIEGEN SOLL.

Katalog gegen 2,- DM  
in Briefmarken.



Es stimmt zwar nicht, daß 1987 die Siegerehrung im Cockpit stattfindet, aber es soll Sieger geben, die gar nicht mehr von ihrem neuen KÖNIG-Sitz aufstehen möchten.



K 990 N

**KÖNIG**  
Komfort- u. Rennsitze

© CROSS

Steinbeisstraße 5 · 7129 Ilsfeld · Tel. 0 70 62 / 68 83 - 84

## Die Geschichte des Heilbronner Bergpreises

Wie so oft hatte auch hier Siegfried Marx zusammen mit Josef Jeser den entscheidenden Gedanken und die damaligen Zeichen der Zeit erkannt: Motorsport hatte nur Zukunft, wenn er abseits der öffentlichen Straßen ausgeübt wird. Nachdem die Ausrichtung der schon traditionellen „Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt“ – eine Rallye über rund 400 km – wegen des erheblichen Zeitaufwandes und immer langwieriger werdender Genehmigungsverfahren nach und nach schwieriger wurde, suchte Marx nach einem neuen motorsportlichen Betätigungsfeld.

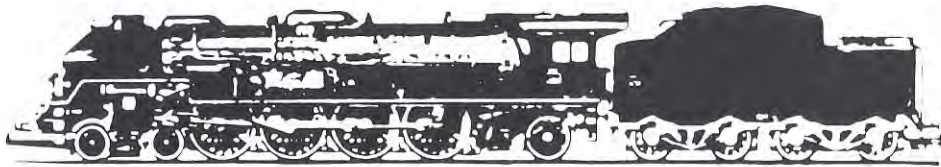
Die Überlegung, zukünftig anstelle der „Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt“ Bergrennen auf einer für den öffentlichen Verkehr gesperrten Straße durchzuführen, ist dem damaligen Sportleiter des Motorsportclubs Heilbronn sicherlich nicht schwer gefallen; denn erstens war die Organisation dieser Disziplin bei den Bergrprüfungen der Käthchen-Fahrt hinreichend erprobt worden, und zweitens konnte der MCH damit eine Tradition fortsetzen, die schon Anfang der zwanziger Jahre mit dem mehrmals durchgeführten „Internationalen Wartbergrennen“ begründet wurde.

Aus verkehrstechnischen Gründen war es nicht mehr möglich, die frühere Wartbergstrecke neu aufleben zu lassen. Also mußte eine neue Strecke in der unmittelbaren Nähe Heilbronn gesucht werden. Und auch hier stand die Käthchen-Fahrt Pate. Die Strecken Cleversulzbach/Eberstadt und Zaberfeld/Häfnerhaßlach hatten hier schon durch besondere Ansprüche an die fahrerischen Qualitäten der Teilnehmer von sich reden gemacht. Wenn Zaberfeld/Häfnerhaßlach vielleicht die sportlich interessanteren Aspekte bot, so bekam doch Cleversulzbach den Zuschlag, da am sog. „Eberfürst“ mehr Raum für ein Fahrerlager und Zuschauer-Parkplätze zur Verfügung standen.

Nachdem es Siegfried Marx gelungen war, nach der Streckensuche auch die Genehmigungshürden zu nehmen, wurden seine langjährigen Bemühungen um den Unterländer Motorsport auch von der Deutschen Automobilsportbehörde (ONS) belohnt: Der 1. Heilbronner ADAC-Bergpreis, der für den 3. und 4. April 1965 in den deutschen Motorsport-Terminkalender eingetragen wurde, erhielt das Prädikat „Lauf zur deutschen Bergmeisterschaft 1965“.

Dadurch war gleich beim ersten Rennen ein quantitativ und qualitativ hervorragendes Teilnehmerfeld gesichert. 130 Fahrer kamen, unter ihnen die damals sehr bekannten Heinz Liedl (Regensburg), Gerhard Bodmer (Dingolfing), Siegfried Spieß (Stuttgart), Alfred Kling (Schömberg) und Karl-Heinz Panowitz (Stuttgart), um nur einige zu nennen. Prominenteste Starter waren jedoch der zweimalige Weltmeister und Vize-Weltmeister Hans-Georg Ansheidt aus Gerlingen auf einem DKW und der damals schon international bekannte Kölner Rolf Stommelen auf einem Porsche Carrera 904 GTS. Auch Unterländer Fahrer gaben ein recht zahlreiches Stelldichein, von denen Josef Jeser (DB und Porsche), Herbert Fellhauer und Jürgen Schwan (Fiat) die aussichtsreich-





# Modellbahnecke

Andreas Wagner

7252 Weil der Stadt

im Riedcenter Merklingerstraße 30

Telefon 07033/9226

**Modellbahn An- und Verkauf bietet Dauerniedrigpreise**

und Sonderangebote  
und Reparaturen aller Marken  
und Umbauten, Eigenbauten  
und limitierte Werbemodelle von Herpa  
und Auslaufmodelle, Sondermodelle

———— Beratung — Verkauf — Wartung —————

Parkmöglichkeit direkt vor dem Laden.

Öffnungszeiten Mo.-Fr. 9.00-13.00 - 14.30-18.30 Uhr  
Samstag 9.00-13.00 Uhr

**märklin** **FLEISCHMANN**  **Roco**  **ARNOLD-N**  
**BRAWA** **kibri** **WIKING** **BREKINA**

sten Anwärter auf einen der vorderen Plätze waren. Am Renntag pilgerten dann ca. 7000 Zuschauer zum Eberfürst, um bei strahlendem Sonnenschein (den Siegfried Marx übrigens für die nächsten Jahre abonniert hatte) den Kölner Rolf Stommelen am Ende eines herrlichen Renntages als Gesamtsieger feiern zu können. Eine gelungene Premiere!

Ausgehend von der hervorragenden Heilbronner Organisation wurde auch der 2. Heilbronner Bergpreis am 16./17. April 1966 ein Wertungslauf zur Deutschen Automobil-Bergmeisterschaft.

Der 3. Bergpreis am 8./9. 4. 1967 sollte dann das letzte Rennen in Cleversulzbach sein. Der Bau der Autobahn Heilbronn-Würzburg und die damit verbundene Begradigung des unteren Streckenteils und der Wegfall des Fahrerlagers machten weitere Rennen am Eberfürst unmöglich. Da aus Platzgründen die Strecke Zaberfeld/Häfnerhaßlach nicht in Frage kommen konnte, machte sich „Siggi“ Marx auf die Suche nach einer neuen Strecke. In der 3,104 km langen Straße zwischen Gronau und Prevorst glaubte er einen idealen Ersatz gefunden zu haben. Durch großartige Unterstützung des Beilsteiner Bürgermeisters Rohn, durch das sehr großzügige Entgegenkommen von Otto Betz (Obere Ölmühle), der dem MCH im Gronauer Tal viel Gelände zur Verfügung stellte, ja der sogar selbst Hand mit anlegte, als der MCH im Fahrerlager Drainage verlegte, und durch eine Vielzahl von Verhandlungsstunden mit Behörden, Ämtern, Forst- und Verwaltungsbeamten waren die weiteren Heilbronner Bergpreise gesichert. Kurzum: Was anfänglich allen Beteiligten schwer fiel, nämlich, daß der MCH von Cleversulzbach nach Gronau „auswandern“ mußte, wuchs sich nach Fertigstellung der „neuen“ Rennstrecke zur Besserung der Verhältnisse und zu einem echten Vorteil für Fahrer, Veranstalter und Publikum aus.

Am 20./21. April 1968 wurde die neue Strecke mit dem 4. Heilbronner ADAC-Bergpreis als 3. Lauf zur Deutschen Automobil-Bergmeisterschaft eingeweiht. 10 000 Zuschauer fanden sich in Gronau ein, als Helmut Leuze (Reutlingen) auf Porsche Carrera 906 das Rennen als Gesamtsieger beendete.

Beim 6. Heilbronner Bergpreis am 3./4. Oktober 1970 gab es eine neuerliche Premiere. Erstmals wurden neben den Wagenklassen auch Rennen für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge ausgeschrieben – Solomotorräder bis 250 ccm und 500 ccm und Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm.

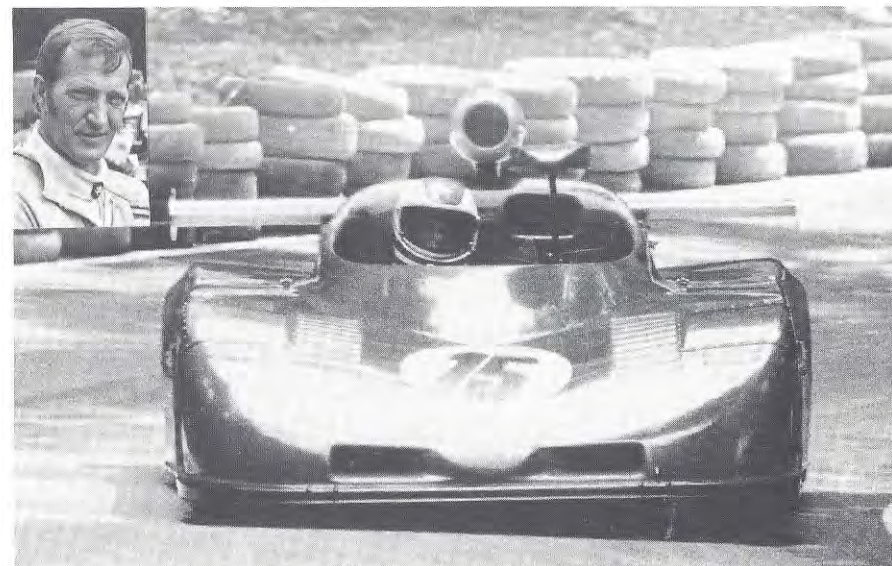
Im Jahre 1971 war der 7. Bergpreis der letzte, den Siegfried Marx als Rennleiter organisierte. Der heutige Vorsitzende des MCH überließ dieses verantwortungsvolle Amt alsdann dem jungen, aber kreativen Dieter Forster, für den dieses Amt totales Neuland war. Forster gelang es aber auf Anhieb, die Vorarbeiten und die Gesamtorganisation in der bekannten Marx'schen Akribie fortzusetzen.

Der 9. Bergpreis im Jahre 1973 war dann erstmals international ausgeschrieben, was bedeutete, daß neben den deutschen Fahrern auch Teilnehmer aus der Schweiz, aus Liechtenstein und aus Österreich an den Start gingen. Gleichzeitig wurde der 9. Berg-

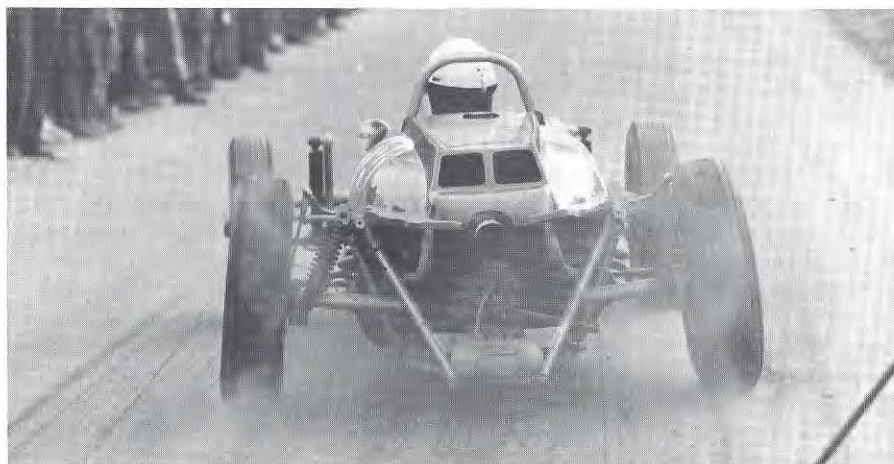




Rolf Stommelen, der Gesamtsieger des 1. Heilbronner Bergpreises. Die Gratulanten sind Siegfried Marx und Walter Assenheimer



Einer der ganz Schnellen beim Heilbronner Bergpreis: Heinz Wengert aus Konstanz auf Osella



Start eines Formel Vau



Ein schneller VW Scirocco in der Marx-Kurve



preis als Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft in den Motorrad-Klassen bis 50 ccm, bis 250 ccm, bis 500 ccm und Gespanne bis 500 ccm gewertet.

1974, beim 10. Heilbronner Rennen, engagierte sich dann erstmals sehr intensiv das Haus Fiat, weshalb der Name Fiat auch jetzt im Titel der Veranstaltung erscheint „Heilbronner ADAC-Bergpreis um den Fiat-Pokal“. Es sollte eigentlich ein einmaliges Engagement zum Jubiläumsrennen sein. Allen Beteiligten der Deutschen Fiat AG wie auch dem Motorsportclub Heilbronn hatte dieses Zusammentreffen aber soviel Freude gemacht, daß man sich entschloß, diese fruchtbare, für den MCH mit vielen Vorteilen verbundene Zusammenarbeit fortzusetzen.

Deutsche Prädikatsläufe gab es weiterhin in den Jahren 1975 und 1976 für Motorräder und 1976 und 1977 für Automobile. Während man nach dem Rennen 1976 nicht gerade gut über den Motorrad-Meisterschaftslauf sprach – ein Teilnehmerrekord von fast 300 Startern und sehr schlechtes Wetter machten eine reibungslose Organisation unmöglich – ging das Prädikatsrennen 1977 als bestdurchgeführtes Bergrennen durch die deutsche Motorsportpresse.

Sicherlich hätte sich der MCH nach diesem Erfolg um die Vergabe weiterer Prädikate bewerben können. Aber im Jahre 1978 tauchten dann die ersten Probleme mit Straßenbelag der jetzt traditionellen Rennstrecke Gronau/Prevorst auf. Ein strenger Winter und die Transporte eines Steinbruchbetriebes machten den Straßenbelag ausbesserungsbedürftig. Da jetzt der Veranstaltungszeitpunkt von vornherein nicht mit hundertprozentiger Sicherheit festgelegt werden konnte und der MCH das Rennen 1978 vom Frühjahr auf den Herbst verlegen mußte, hat er zunächst auf die Bewerbung um Prädikate verzichtet. Man wollte die zukünftige Prädikatszuteilung nicht gefährden, ist aber auf dem besten Wege dazu, sie wieder zu gewinnen.

Die gewünschten Prädikate wurden in den Folgejahren auch wieder seitens der ONS zugesprochen, und man konnte wirklich behaupten, daß sich der Heilbronner Bergpreis zu einem der besten Wettbewerbe dieser Art in der Bundesrepublik entwickelte. Allein die Tatsache, daß die Teilnehmer an den Trainingstagen bis zu sechsmal den Berg hinauffahren konnten, löckte Jahr für Jahr ein ansehnliches Starterfeld ins Gronauer Tal. Der Wettergott spielte in aller Regel mit, schwere Unfälle blieben aus, die Sportkommissare erteilten dem Veranstalter Bestnoten.

Trotzdem lag gerade im Jahre 1983 eine trügerische Ruhe über der Organisation, die nichts Gutes verieß. Allerorts machte man sich Sorgen um den Fortbestand des Rennens, wenn auch noch niemand so recht den Grund dafür sagen konnte.

Das Ende des Bergrennens zeichnete sich gegen Ende des Jahres 1983 ab. Die anhaltenden Diskussionen über die Ursachen des Waldsterbens hatten die öffentliche Meinung auch gegen den Motorsport eingestellt. Da den Experten damals aber noch der Beweis fehlte, daß das Waldsterben in ursächlichem Zusammenhang mit den Autoabgasen steht, war es nicht verwunderlich, daß ein tragischer Unfall beim Bergrennen in Kirchheim/Teck vom Regierungspräsidium in Stuttgart als Aufhänger benutzt wurde,

um endlich mit dem Motorsport reinen Tisch zu machen. Regierungspräsident Manfred Bulling machte sich höchstpersönlich dafür stark, den Motorsport aus unseren Breitengraden zu verbannen und für die Regierungspräsidien anderer Gebiete Zeichen zu setzen. In einem Genehmigungsverfahren, das von Verzögerungstaktik geprägt war, in einem äußerst undurchsichtigen Anhörungsverfahren, zu dem alle Beteiligten geladen waren und, wäre das Rennen tatsächlich genehmigt worden, mit für den MCH schier unerfüllbaren Auflagen, wurde das Rennen abgeschmettert.

Die Stuttgarter Entscheidung rief unter den Sportfahrern der gesamten Bundesrepublik einen Sturm heller Empörung hervor. Unter der Organisation von Gerd Hofmann, Holger Kühne, Manfred Rückle, Dieter Roßkopf und Frank Mentel wurde die Solidaritätsgemeinschaft „Motorsport – ja bitte“ gegründet, die am 17. Juni 1984, dem Tag, an dem der 20. Heilbronner Bergpreis hätte stattfinden sollen, tausende von Motorsportlern ins Fahrerlager Gronau zu einer Protestkundgebung rief. Wie ernst die Signalwirkung, die von der Stuttgarter Entscheidung ausging, genommen wurde, zeigt allein die Tatsache, daß sich Porsche-Pressesprecher Manfred Jantke, Gausportleiter Erich Fritz, ein Vertreter des Deutschen Sportfahrerkreises und der Landtagsabgeordnete Wolfgang Bebbler in die Rednerliste eintrugen. Mehr als 4500 Unterschriften wurden im Gronauer Tal und später bei anderen Veranstaltungen gesammelt und dem Deutschen Sportfahrerkreis übergeben.

Wenn mit diesen Aktionen der Heilbronner Bergpreis zwar nicht wieder zum Leben erweckt wurde, konnte den aktiven Motorsportlern und allen Institutionen, die mit Motorsport zu tun haben, das Bewußtsein dafür geschärft werden, daß das Weiterleben des Motorsports ernsthaft gefährdet war.

Regierungspräsident Bulling ließ sich im nachhinein zu einer Presseerklärung herab, in der er den Veranstaltern zugestand, daß der Austragung eines Wettbewerbes auf öffentlichen Straßen nichts entgegen stehe, wenn ihm eine Rennstrecke vorgelegt würde, die aus ökologischer Sicht eine derartige Veranstaltung verkraften könne (sprich: die Strecke muß in respektabler Entfernung zu einem Landschaftsschutzgebiet liegen). Der Plan, das Heilbronner Rennen wieder an seinen ursprünglichen Austragungsort in Cleversulzbach zu verlegen, scheiterte aber bereits am Votum des zuständigen Gemeinderates. Damit war das Kapitel Heilbronner Bergpreis endgültig beendet.



**NEWS**  
**adidas**

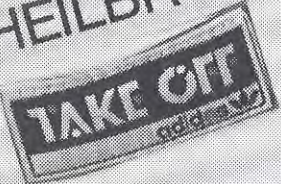
STARKE MODELLE ·  
SUPER-PREISE ·



anmachen:  
einpacken:  
ankommen:

**SILLER**

HEILBRONN



Wir führen die große Auswahl der  
erfolgreichsten Turn-, Sport- und  
Tennisschuhe von **adidas**

Ausziehen, anziehen.



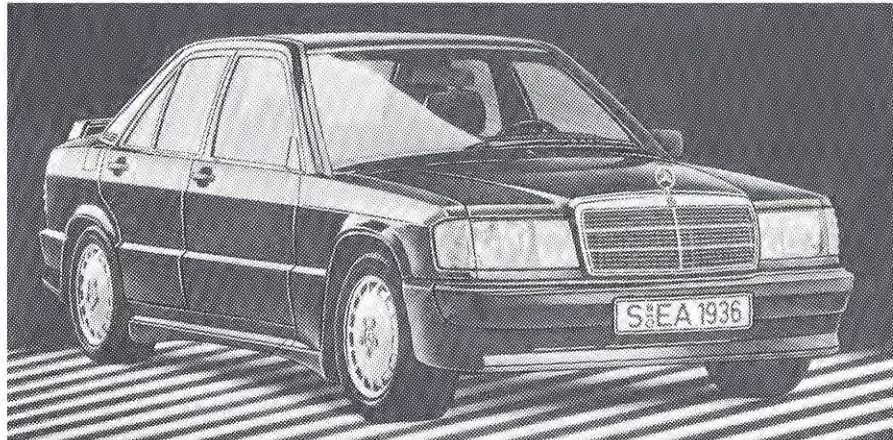
...denn PUMA macht's mit Qualität.



Mit dem Ende des Bergrennens war der MCH natürlich am Lebensnerv getroffen – so glaubte man zumindest. Ein junger Mann namens Gerd Hofmann, zu jener Zeit noch im zweiten Glied stehend, hatte im Jahre 1978 damit begonnen, den Clubsport im MCH zu organisieren und neue Impulse zu geben. Neben der Käthchen-Rallye, die 1975 unter Dieter Forster, Peter Daab und Frank Mentel als sogenannte nichtgenehmigungspflichtige Veranstaltung wieder auflebte, beschäftigte sich Gerd Hofmann sehr intensiv mit der Ausrichtung von Automobilschlalom-Veranstaltungen, die in der Idee mündeten, eine Heilbronner Stadtmeisterschaft bestehend aus 5 Wertungsläufen zu organisieren. Diese Idee und deren Ausführung schlug ein wie eine Bombe: die Heilbronner Automobilschlalom Stadtmeisterschaft fand einen derart großen Zuspruch, wie es selbst die größten Optimisten nicht zu hoffen gewagt hatten. Sehr schnell wurde sie im gesamten Süddeutschen Raum ob der ausgezeichneten Hofmannschen Organisation bekannt und Teilnehmerfelder unter 100 Startern pro Wertungslauf, waren eine Seltenheit – und das zu einer Zeit, als viele Veranstalter händeringend nach Teilnehmern suchten. Die Serie dauert noch an und ein Ende ihrer Popularität ist nicht abzusehen. Doch damit nicht genug. Sportleiter Dieter Forster warf aus lauter Enttäuschung das Handtuch und Gerd Hofmann trat seine Nachfolge als Sportleiter an. Viele MCHler beschlich unbegründet das Gefühl, nun ein Verein unter vielen zu sein, nachdem sie sehr lange den „großen“ Sport im Unterland mitbestimmt hatten. Trotz der erfolgreichen



## Maßstab für dynamische Technik.



DEWE 61 705

### Der Mercedes 190 E 2.3-16

Richtungweisende Technik setzt den Maßstab für Leistung, Wirtschaftlichkeit und Fahrsicherheit. Äußeres Kennzeichen: tiefer gelegter Fahrzeugkörper, Sportdesign Original »Mercedes-Benz« mit vorbildlichen aerodynamischen Werten und Funktionen. Hohes Leistungsniveau des 16-Ventil-Triebwerks mit spontan ansprechender voller Motorleistung schon in niedri-

gen Drehzahlbereichen, 136 kW (185 PS), 0–100 km/h in 8 Sekunden. Auf Wunsch mit Katalysator-Technik.

Serienmäßig: Raumlenerachse mit erweiterter Spurbreite und hydropneumatischer Niveau-Regulierung, Ausgleichsgetriebe mit begrenztem Schlupf, Mercedes-ABS. Eine Probefahrt wird Sie begeistern.



MERCEDES-BENZ  
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

## Autohaus Assenheimer GmbH & Co.

Vertretung der Daimler Benz AG  
7100 Heilbronn – 7110 Öhringen

Stalomserie wollten sie einen Bergrennersatz. Was lag also näher, als sich nach einem geeigneten Termin im Hockenheim Motodrom zu erkundigen. Da Hockenheim eine von nur zwei permanenten Rennstrecken in der Bundesrepublik ist, ist dort der Termin kalender entsprechend randvoll und man hatte lediglich die Wahl zwischen einem Termin im frühen März oder im späten November. Während Pessimisten noch über den Termin diskutierten und sogar in Erwägung zogen, auf ein Rundstreckenrennen ganz zu verzichten, entschied sich die Frohnatur Gerd Hofmann für den Termin im November und bewies damit erneut seine glückliche Hand (oder seinen richtigen „Riecher“, je nachdem). Das „ADAC Rundstreckenrennen um den Preis der Stadt Heilbronn“, ausgetragen am 16. November 1985, zog für diese Jahreszeit das außergewöhnliche Feld von mehr als 110 Autos nach Hockenheim.

1986, im zweiten Jahr der Ausrichtung, blieb der ungünstige Termin zwar erhalten, Gerd Hofmann konnte aber dennoch ein bemerkenswertes Teilnehmerplus erzielen. Drücken wir dem Sportleiter die Daumen, daß seine Bemühungen mit einem günstigeren Termin belohnt werden. Der Chronist ist sich sicher, daß er in diesem Fall auch beim Rundstreckenrennen mit einigen Überraschungen aufwarten wird. Soweit nun die Chronik vom Motorsportclub Heilbronn als Veranstalter. Drehen wir jetzt die Uhr noch einmal zurück auf das Ende der fünfziger Jahre.



Rennleiter Gerd Hofmann winkt das „1. ADAC-Rundstrecken-Rennen um den Preis der Stadt Heilbronn“ ab



## Der MCH und seine Sportfahrer

Von den Pionieren der Nachkriegszeit, von Werner Sautter, von Werner Kritter, von Manfred Frey und, bis hin in die sechziger Jahre, von Otto Kelle haben wir berichtet, wobei wir Rudolf Schürg in dieser Aufzählung nicht vergessen dürfen.

Alfred Jäger und Theo Burkhardt als Turnierspezialisten blieben ebenfalls nicht unerwähnt.

Im Jahre 1959 begann Willi Stegmüller seine Aktivitäten zunächst im Turniersport. Seinen größten Erfolg feierte der Fahrlehrer und ehemalige Stadtrat allerdings 1962, als er den 2. Platz im ONS-Pokal für Ausweisfahrer belegte. Josef Jeser und Waldemar Busch, Kaspar Rittinger und Erich Weigel waren die Fahrer, die neben Stegmüller die Motorsportfahne hochhielten. Waltraud Jeser wurde 1963 zusammen mit Ihrem Mann Württembergischer Meister im Zuverlässigkeitssport für Wagen.

Überhaupt begann die Saison 1963 mit einem Paukenschlag. Walter Assenheimer hatte sich in 15monatiger Arbeit einen Mercedes 190 SL umgebaut und mit einem Dieselmotor versehen. Im April fuhr er dann in Richtung Monza und stellte dort 34 Weltrekorde für Dieselfahrzeuge auf.

Einmal Spaß an der Sache gefunden machte er im Herbst des gleichen Jahres das Rekordfahrzeug in Hockenheim nochmals startklar und legte noch 14 Rekorde drauf, so



daß er am Ende des Jahres 50 Weltrekorde (in Worten: fünfzig) sein eigen nennen konnte! Und noch etwas ist an den Assenheimer'schen Bemühungen bemerkenswert, neben den gefahrenen Rekorden stellte die Mannschaft in Monza auch einen Boxenrekord auf: ganze neun Minuten war die Boxencrew während der Rekordhatz über mehr als 24 Stunden im Einsatz. Der alte Rekord lag bei über einer halben Stunde!

Walter Kraiss und Herbert Fellhauer machten sich zunächst mit ihren NSU und später mit ihren Lotus-BMW bzw. Brixner-NSU auf den Berg- und Rundstrecken einen Namen. Manfred Tschirley und Winfried Pfund entwickelten sich zu einem Rallye-Team, das nicht nur Württembergische Meister werden konnte, sondern auch national ganz vorn mitfuhr. Eine junge Dame namens Margret Lang gewann die Goldene Rose von Stuttgart.

Zu Beginn der siebziger Jahre gingen auch im Motorsportclub Heilbronn die Motorradzeiten langsam zu Ende. Jürgen Zimmermann war einer der letzten vom MCH, der sich noch aktiv am Geländesport beteiligte und, wie auch schon seine berühmten Vorgänger, mehrmals an der Internationalen 6-Tage-Fahrt, der inoffiziellen Gelände-Weltmeisterschaft, teilnahm.

Im Jahre 1965, punktuell mit seinem 16. Geburtstag startete Herbert Schürg die wohl ungewöhnlichste und vielseitigste Karriere, die der MCH je gesehen hat. Wie gesagt, als 16jähriger errang er bereits mehrere Goldmedaillen bei Geländefahrten mit einer Hercules GS 50. In den Jahren 1966 bis 1977 nahm er, unterbrochen durch Abitur und



Das Paris-Dakar-Team (von links): Herbert Schürg, Hans Uhlmann, Walter Kircher, Wilfried Schmidt, Joachim Schmied





Lutz Stegmüller beim Rheintal-Rennen in Hockenheim 1979

Glasbausteine · Haustüren  
Beratung, Einbau und Verkauf

**Lutz Stegmüller**

Zehenthofstraße 4 · 7107 Neckarsulm-Obereisesheim  
Telefon (0 71 32) 4 28 73



**Autohandel  
Bebynek & Schmidt**

Handel mit Kfz und Zubehör sowie  
Tuning-Artikel  
Vermietung von  
PKW-Transportanhänger  
PKW-Überführung und -Abholung  
im In- und Ausland

Postfach 1122 · Herderstraße 9  
6927 Bad Rappenau  
Telefon 072 64-1857 oder 6285

Studium, an MotoCross-Rennen und Gelände-Wettbewerben in der Internationalen Lizenzklasse teil, wobei er 1976 und 1977 zum Werksfahrer von Suzuki Deutschland wurde. 1975 Württembergischer Meister aller Klassen über 175 ccm, 1976 der gleiche Titel in den Klassen bis 175 ccm und dritter Platz in der Deutschen Meisterschaft; im gleichen Jahr ADAC-Sportabzeichen in Gold. Bis hier eigentlich noch nicht ungewöhnlich. Im Jahre 1978 stieg er von zwei auf vier Räder um und bestritt sehr erfolgreich Slalom, Rundstrecken- und Bergrennen mit einem Fiat 127. 1982 beteiligte er sich halbproufessionell mit einem Fiat Ritmo an Rundstrecken-Rennen und stieg 1983 in den ONS-Rundstrecken-Pokal ein – Ergebnis: bestes 2-Liter-Auto überhaupt. 1985 der gleiche Erfolg in der Internationalen Deutschen Produktionswagenmeisterschaft. Parallel dazu nahm Schürg noch an „Off-Road-Wettbewerben“ teil. 1981 wurde er Gewinner des 3-Länder-Pokals Deutschland–Österreich–Liechtenstein und im Jahr 1982 gar Deutscher Geländewagenmeister.

Erneuter Szenenwechsel – Wüsten-Rallyes hatten sein Interesse geweckt. Der erste Test mit einem selbst aufgebauten Fiat Panda endete bei der Rallye d'Algerie mit einem Klassensieg, der erste Einsatz bei der Rallye Paris–Dakar mit einem Ausfall, aber nur, weil ein LKW mit einem dringend benötigtem Ersatzteil in der Ténéré-Wüste versandete. 1986 beendete er als offizieller BMW-Werksfahrer die Paris–Dakar auf dem 21. Gesamtrang und war damit bestes Service-Team. 1987 mußte der Wüsteneinsatz leider nochmals mit einem Ausfall bezahlt werden.

Im Jahre 1984 waren bei der Rallye Paris–Dakar übrigens Walter Kircher, Wilfried Schmidt und Joachim Schmied als Service-Fahrer mit von der Partie.

Nochmals zurück in die siebziger Jahre. Während Jürgen Morell und Klaus Stephan mit ihren NSU TT die Slalom-Pisten beherrschten (nach einigen Jahren der Abstinenz gehört Klaus Stephan auch heute wieder zu den Slalom-Favoriten), betätigten sich Gerhard Schwarz und Erika Albrecht außergewöhnlich erfolgreich bei Rundstrecken- und Bergrennen. Die Rallyefahrer begannen im Unterland/Hohenloher-Rallye-Pokal zu erstarren, was mit dem Gewinn der Meisterschaft durch Gisela Stegmüller und Frank Mentel und mit dem 3. Platz durch Uli Nonnenmacher/Gerd Hofmann im Jahre 1976 bestätigt wurde.

Frank Mentel ging 1978 als Co-Pilot von Günter Kühlewein und 1981 (als er sich auch an Langstreckenrennen beteiligte) mit Werner Klenk bei der Rallye Monte Carlo an den Start. 1978 mußte ein Ausfall notiert werden, 1981 erreichten Klenk/Mentel das Ziel in Wertung, zusammen mit der Service-Crew Lutz Stegmüller, Walter Kircher und Eberhard Selz.

Mitte der siebziger Jahre begann auch Lutz Stegmüller ganz intensiv mit dem Motorsport. Mit seinem grünen Autobianchi beherrschte er über mehrere Jahre die Rundstrecken- und Bergszene in Süddeutschland und teilweise sogar im gesamten Bundesdeutschen Raum. Mehrere vordere Platzierungen in der Württembergischen Rennsportmeisterschaft zeugen davon.



## Aktiv. Die Bank wie das Land.



**Die Baden-Württembergische Bank.**



Zu dieser Zeit ging auch ein ganz junger Stern auf: Peter Hofmann. Vater Erich baute Sohn Peter ganz behutsam im Kart-Sport auf, wo er schon als 15- und 16jähriger Erfolge über Erfolge herausfuhr. Die Krönung der Kart-Karriere kam dann 1979 in Polen: Vize-Europameister in der Getriebe-Kart-Klasse bis 125 ccm. Mit 18 Jahren erfolgte dann der logische Umstieg in die Formel Ford 1600. Bereits im 1. Jahr gelang ihm hier die Vizemeisterschaft. Peters weiterer Aufstieg wurde dann durch den tragischen Tod seines Vaters in Hockenheim jäh gebremst. Klaus Barho war es nun, der sich des jungen Mannes annahm und die Aktivitäten unterstützte. Die großen Erfolge blieben allerdings auch in der Formel Ford 2000 aus, in die Peter Hofmann noch umstieg. Mit nur 24 Jahren beendete er seine

Laufbahn, als ihm, wohl einem der Jüngsten überhaupt, das Goldene ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten verliehen wurde.

Gegen Ende der Siebziger werden die Heilbronner auch zahlenmäßig sehr stark. Joachim Schmied beherrscht zu jener Zeit den Unterland/Hohenloher-Slalom-Pokal und mit Elke Franz als Beifahrerin auch den Rallye-Pokal. Martin Springer gelingt alles was er auch anfaßt, ob auf der Slalom-Piste, ob bei Rallyes mit Werner Roth und Lutz Stegmüller als „Co“, ob zusammen mit Klaus Häberle bei der Tour d'Europe, stets ist er auf vorderen Plätzen zu finden.

Mit der Einführung der Heilbronner Automobilschlalom-Stadtmeisterschaft machen die Sportfahrer des MCH nochmals einen Sprung nach vorn und heute ist es so, daß in mancher Klasse, in welcher Disziplin auch immer, der Sieg nur über einen wenn nicht gar mehrerer MCH-Fahrer geht.

Diese sind: Andreas Baier, Hans Baier, Fred Blass, Jürgen Bender, Günter Glombek, Gerd Hofmann, Wilfried Hermann, Wolfgang Maier, Peter Rienhardt, Dieter Roskopf, Jutta Roth, Werner Roth, Wilfried Ruoff, Uwe Sandrissler, Joachim Schmied, Thorsten Schulze, Rolf Sperrfichter, Martin Springer, Klaus Stephan, Alexander Timler, Christian Vogler.





**DRUCKEREI CARL PFUND GMBH**

**Ihr Partner für Schnelltrennsätze  
Trägerbandsätze  
Geschäftsdrucke**

**Telefon 07133/6051\*  
7129 Talheim · Alter Rauher Stich 18**

**Einer der MCH-Höhepunkte:**

Rallyeweltmeister Walter Röhl und Christian Geistdörfer als Gast auf der Clubversammlung am 7. 9. 1983. Clubkamerad Heinz Albrecht hatte aufgrund seiner guten Kontakte zur Pressestelle des Hauses Fiat diesen Höhepunkt arrangieren können.

*Walter Röhl* *Christian Geistdörfer*

Anwesenheitsliste

Clubversammlung am 7. 9. 83

Lfd. Nr.	Name	Vorname	Anschrift (mit Telefon!)
----------	------	---------	--------------------------



Von links: Helmut Veigel, Fiat-Pressesprecher Günter Friedlein, Christian Geistdörfer, Walter Röhl, Siegfried Marx



## AUTO-CARAVAN & FREIZEITSPASS



Die gute Adresse, die auch Sie sich merken sollten.  
Bei uns finden Sie Ihr Traumobil, Ihren neuen oder  
gebrauchten Wohnwagen, Zelte, Zubehör, Ausbauteile,  
Ersatzteile, Service, Verkauf und Verleih.

Wir bieten immer mehr, auch die weiteste Anfahrt  
lohnt sich.

Bei uns bekommen Sie alles aus einer Hand.



Lämlinstraße 13

☎ 0 71 31 / 4 40 58

7100 Heilbronn-Böckingen · direkt an der B 293

### Der Vorstand des Motorsportclubs Heilbronn bis zum Jahre 1947

#### Gründungsjaar 1912

1. Vorsitzender Freiherr Dr. von Schertel  
und die Herren Karl Schwarz, Lothar  
Kohler, Fritz Gehr und Karl Binder.

#### Hauptversammlung 1914

1. Vorsitzender : Viktor Krämer  
2. Vorsitzender : Fritz Gehr  
Kassier : Leopold Drautz  
Sportleiter : Wilhelm Kohler  
Schriftführer : August Böhringer

#### Hauptversammlung 1922

1. Vorsitzender : Karl Buck  
2. Vorsitzender : ?  
Schatzmeister : Willi Stern  
Schriftführer : Willi Stern  
Beisitzer : Eugen Schilpp  
Beisitzer : Gustav Grauer  
Beisitzer : August Böhringer

#### Hauptversammlung 1924

1. Vorsitzender : Otto Rappold  
2. Vorsitzender : Eugen Schilpp  
Schatzmeister : Willi Stern  
Sportleiter : Herr Laicher  
Schriftführer : Herr Frommhold  
Schriftführer : Gustav Grauer

#### Hauptversammlung 1925

1. Vorsitzender : Willi Laicher  
die übrige Vorstandsbesetzung blieb un-  
verändert.

#### Hauptversammlung 1926

1. Vorsitzender : Erich Gayer  
die übrige Vorstandsbesetzung blieb un-  
verändert.

#### Hauptversammlung Winter 1929/30

1. Vorsitzender : Dr. Hugo Kern  
2. Vorsitzender : Dr. Emil Meyer  
Schatzmeister : ?  
Sportleiter für Pkw  
: Gustav Berger  
Sportleiter für Motorräder  
: Heinz Altvater  
Beisitzer : Herren Kohler  
Bartholomäi  
Friedrich Belzhauser  
Spranz, Dobler  
Dr. Kammerer

Nach der Hauptversammlung 1929/30 verlaufen die Informationen im Sande und sind  
nur sehr schwer rekonstruierbar.



## Der Vorstand des Motorsportclubs Heilbronn seit der Wiedergründung im Jahre 1947

### 1. Vorsitzende

1947 – 1954	: Otto Friz
1954 – 1957	: Reinhold Müller
1957 – 1959	: Adolf Rank
1959 – 1963	: Ernst-Gustav Germer
1963 – 1965	: Walter Assenheimer
1965 – 1975	: Alfred Sonnenstuhl
seit 1975	: Siegfried Marx

### 2. Vorsitzende

1947 – 1951	: Otto Metzger
1951 – 1954	: Hans Bieber
1954 – 1955	: Erhard Böhm
1955	: unbesetzt
1956 – 1958	: ?
1958 – 1962	: Herbert Neumann
1962 – 1965	: Alfred Sonnenstuhl
1965 – 1967	: Reinhold Müller
1967 – 1969	: Werner Kritter
1969 – 1980	: Horst Hufnagel
seit 1980	: Walter Kircher

### Schatzmeister

1947 – 1951	: Paul Schramm
1951 – 1957	: August Schwab
1957 – 1958	: Alfred Schneider
seit 1958	: Helmut Veigel

### Sportleiter

1947 – 1951	: Ernst-Gustav Germer
1951 – 1954	: Kurt Gursch
1954 – 1957	: Adolf Rank
1957 – 1972	: Siegfried Marx
1972 – 1985	: Dieter Forster
seit 1985	: Gerd Hofmann

### Schriftführer

1947 – 1957	: Franz Schmiederer
1957 – 1959	: Helmut Veigel
1959 – 1962	: Alfred Sonnenstuhl
1962 – 1963	: Ernst-Rudi Theodor
1963 – 1965	: Kurt Müller
1965 – 1966	: Alfred Schröter
1966 – 1969	: Hermann Noll
1969 – 1972	: Klaus Barho
1972 – 1981	: Ingrid Kleiber
seit 1981	: Gisela Stegmüller

### 1. Beisitzer

1947 – 1951	: Hans-Georg Maas
1951 – 1959	: Adolf Stoewe
1959 – 1963	: Walter Assenheimer
1963 – 1965	: Eduard Czermak
1965 – 1971	: Peter Stritter
1971 – 1972	: Dieter Forster
1972 – 1975	: Siegfried Marx
1975 – 1977	: Adolf Schneider
seit 1977	: Klaus Stephan

### 2. Beisitzer

1947 – 1951	: Alois Rebholz
1951 – 1954	: Alfred Wechsung
1954 – 1959	: Robert Christ
1959 – 1963	: Werner Sautter
1963 – 1965	: Adolf Stoewe
1965 – 1975	: Alfred Jäger
1975 – 1978	: Werner Klotz
1978 – 1985	: Frank Mentel
1985 – 1987	: Dieter Roßkopf
seit 1987	: Alexander Timler

### 3. Beisitzer

1947 – 1951	: Marianne Weber
1951 – 1959	: Siegfried Marx
1959 – 1962	: Eberhard Protz
1962 – 1965	: Theodor Burkhardt
1965 – 1973	: Emil Rau
seit 1973	: Hans Moser

### 4. Beisitzer

1947 – 1959	: unbesetzt
1959 – 1963	: Adolf Stoewe
1963 – 1965	: Werner Sautter
1965 – 1966	: Siegbert Sangl
1966 – 1968	: Rudolf Schürg
1968 – 1971	: Adolf Schneider
seit 1971	: Heinz Albrecht

### 5. Beisitzer

1947 – 1963	: unbesetzt
1963 – 1965	: Alfred Jäger
1965 – 1971	: unbesetzt
1971 – 1980	: Walter Kircher
1980 – 1985	: Gerd Hofmann
1985 – 1986	: Dieter Forster
seit 1986	: Eberhard Franz

### 6. Beisitzer

1947 – 1963	: unbesetzt
1963 – 1964	: Hermann Noll
1964 – 1965	: Josef Jeser
1966 – 1972	: unbesetzt
1972 – 1975	: Walter Kraiss
1975 – 1979	: Manfred Damerow
seit 1978	: Holger Kühne

### Verkehrsreferent

(nicht unbedingt Vorstandsmitglied)	
1954 – 1959	: Hans Bieler
1959 – 1962	: Ernst-Rudi Theodor
1962 – 1963	: Ernst-Gustav Germer
1963 – 1974	: Willi Stegmüller
1974 – 1977	: Michael Pfäffle
seit 1977	: Peter Daab

### Pressereferent

(nicht unbedingt Vorstandsmitglied)	
1954 –	: Lothar Strobl
1965 –	: Siegbert Sangl
– 1975	: Dieter Forster
1975 – 1978	: Werner Klotz
1978 – 1985	: Frank Mentel
1985 – 1987	: Dieter Roßkopf
seit 1987	: Alexander Timler

### Jugend-Referent

(nicht unbedingt Vorstandsmitglied)	
1963 – 1965	: Hans Kowalski
1965 –	: Rudolf Schürg
1972 – 1975	: unbesetzt
1975 – 1977	: Adolf Schneider
seit 1977	: Holger Kühne

### Syndikus (kein Vorstandsmitglied)

1954 – 1979	: Dr. Hans Kammerer
seit 1979	: Wolfg. Scheuermann



# LÄPPLÉ

**Deutschlands großer  
Werkzeugbau für die  
spanlos verarbeitende  
Blech- und Kunststoff-  
Industrie**



August Läßle GmbH+Co KG

Werkzeuge · Formen · Preßwerk  
Vorrichtungen · Anlagen

D-7100 Heilbronn · Postfach 2520  
Telefon 0 71 31-131-0\* · Telex 7 28 884  
Telefax 0 71 31-7 72 52

## Die Vorstandschaft im Jubiläumsjahr



*Stehend von links nach rechts: Alexander Timler, Pressereferent; Gerd Hofmann, Sportleiter; Klaus Stephan, Beisitzer; Eberhard Franz, Beisitzer; Hans Moser, Beisitzer; Holger Kühne, Jugendleiter.*

*Sitzend von links nach rechts: Helmut Veigel, Schatzmeister; Gisela Stegmüller, Schriftführerin; Siegfried Marx, 1. Vorsitzender; Heinz Albrecht, Beisitzer; Walter Kircher, 2. Vorsitzender*



## Die MCH-Sportveranstaltungen seit 1956

### 1956

1. Internationale Veteranen-Rallye – zusammen mit UMSC Bad Wimpfen  
 Bildersuchfahrt

### 1957

2. Internationale Veteranen-Rallye – zusammen mit UMSC Bad Wimpfen  
 Bildersuchfahrt

1. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

### 1958

3. Internationale Veteranen-Rallye – zusammen mit UMSC Bad Wimpfen  
 Clubmeisterschaft

2. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

### 1959

4. Internationale Veteranen-Rallye – zusammen mit UMSC Bad Wimpfen  
 Bildersuchfahrt

1. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

3. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

### 1960

1. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zum ONS-Pokal für Ausweisfahrer

### Clubmeisterschaft

4. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

1. Heilbronner ADAC-Geländefahrt

### 1961

Start der Internationalen Rallye Hanseat in Heilbronn

5. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

3. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen Grand-Tourisme-Meisterschaft

### 1962

2. Heilbronner ADAC-Geländefahrt

6. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

4. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zum ONS-Pokal für GT-Fahrzeuge

1. Heilbronner ADAC-Gokart-Rennen  
 Clubmeisterschaft

### 1963

- Unterländer ADAC-Geländefahrt – zusammen mit dem MC Lauffen  
 Deutschland-Treffen der NSU-Prinz-Clubs

2. Heilbronner ADAC-Gokart-Rennen

5. Internationale Veteranen-Rallye – zusammen mit UMSC Bad Wimpfen  
 Clubmeisterschaft

5. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen GT-Meisterschaft

### 1964

6. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zum ONS-Pokal für Sonderfahrzeuge

3. Heilbronner ADAC-Gokart-Rennen

7. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

### Clubmeisterschaft

### 1965

1. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft  
 – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

7. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

### Clubmeisterschaft

### 1966

8. ADAC Käthchen-Zuverlässigkeitsfahrt – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft

Internationale Veteranen-Rallye zum 10jährigen Bestehen des Deutschen Zweirad-Museums

2. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft

### Clubmeisterschaft

- Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft

### 1967

3. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zum ONS-Junioren-Pokal Formel V

### Clubmeisterschaft

- Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft



**1968**

4. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft

4. Heilbronner ADAC-Geländefahrt  
 Zuverlässigkeitsfahrt für Jedermann  
 Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft  
 Clubmeisterschaft

**1969**

5. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 Clubmeisterschaft  
 Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft  
 Bilder-Suchfahrt

**1970**

6. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft  
 Clubmeisterschaft

1. Heilbronner ADAC-MotoCross

**1971**

7. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 Internationale Stern- und Zielfahrt nach Heilbronn

1. Heilbronner ADAC-Automobilslalom  
 Clubmeisterschaft  
 Seifenkisten-Rennen – Qualifikationslauf zur Bundesmeisterschaft

**1972**

8. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

2. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

**1973**

9. Internationaler Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft  
 in den Klassen 50 ccm und 500 ccm  
 – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

3. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

**1974**

10. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zum ONS-Bergpreis

**1975**

11. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
 – Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft

4. Heilbronner ADAC-Automobilslalom  
 Käthchen-Nachtorientierungsfahrt – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal  
 Clubmeisterschaft

**1976**

12. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft  
 – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

Clubmeisterschaft

- Mofa- und Moped-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier

5. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

**1977**

Clubmeisterschaft

13. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zum Deutschen Bergpokal

- Heilbronner Fahrrad-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier

6. Heilbronner ADAC-Automobilslalom – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Slalom-Pokal

3. Käthchen-Orientierungsfahrt – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal

**1978**

Clubmeisterschaft

- Heilbronner Fahrrad-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier

- Heilbronner Mofa- und Moped-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier

14. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

- Käthchen-Rallye – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal

„Rund um Heilbronn“

- ADAC Fahrrad-Turnier – Ausscheidungsturnier des ADAC  
 Württemberg

8. Heilbronner ADAC-Automobilslalom – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Slalom-Pokal

**1979**

Internationale Zielfahrt nach Heilbronn zum Geburtsort von Wilhelm Maybach

- Heilbronner Mofa- und Moped-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier

9. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

10. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

11. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

12. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

13. Heilbronner ADAC-Automobilslalom

15. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

- Heilbronner ADAC-Käthchen-Rallye – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal

Clubmeisterschaft

**1980**

16. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft

14. Heilbronner ADAC-Automobilslalom – Lauf zum Nordbaden-Cup



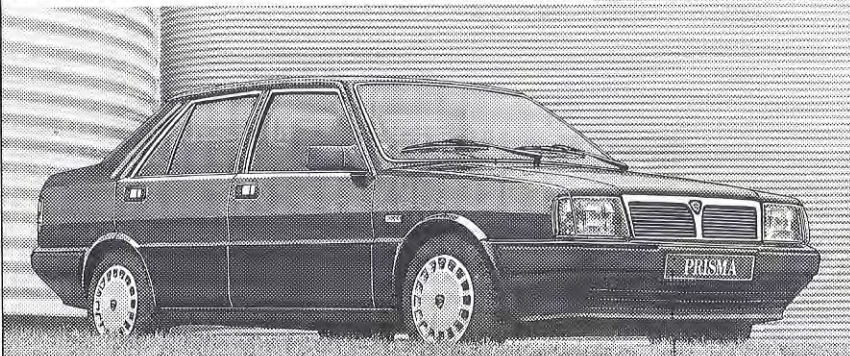
- 15. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zur ONS-Clubsport-Meisterschaft  
slalom
- 16. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Gerhard Mitter/Solitude-Cup  
slalom
- 17. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Nordbaden-Cup  
slalom
- 18. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Slalom-Pokal  
slalom
- 1. Heilbronner ADAC-Winter-Rallye  
Heilbronner ADAC-Käthchen-Rallye – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal
- 1981**
- 19. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Rhein-Neckar-Slalom-Pokal  
slalom
- 20. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Gerhard Mitter/Solitude-Cup  
slalom
- 21. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 22. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 23. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Slalom-Poka-  
slalom
- 2. Heilbronner ADAC-Winter-Rallye
- 17. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
– Lauf zum Deutschen Bergpokal
- Clubmeisterschaft
- 4. Käthchen-Rallye – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal  
„Rund um Heilbronn“
- 1982**
- 18. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
– Lauf zum Bergpokal Süd-West
- 24. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zur ONS-Clubsport-Meisterschaft  
slalom
- 25. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Rhein-Neckar-Pokal  
slalom
- 26. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 27. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 28. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Slalom-Pokal  
Clubmeisterschaft
- 5. Heilbronner ADAC-Käthchen- – Lauf zum Unterland/Hohenlohe-Rallye-Pokal  
Rallye

**1983**

- Käthchen-Rallye „Rund um Heilbronn“
- 29. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Unterland/Hohenloher-Slalom-  
slalom Pokal
- 30. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 19. Heilbronner ADAC-Bergpreis – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
Heilbronner Fahrrad-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier
- 31. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 32. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zur ONS-Clubsportmeisterschaft  
slalom
- Clubmeisterschaft
- 33. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 1984**
- Heilbronner ADAC-Käthchen-Rallye – Lauf zum Unterland/Hohenloher-Rallye-  
Pokal
- 14. Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier  
Internationale Zielfahrt nach Heilbronn „Fahrt ins Schwabenland“
- 34. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Unterland/Hohenloher-Slalom-  
slalom Pokal
- 35. Heilbronner ADAC-Automobil- – Lauf zum Gerhard Mitter- Solitude-Cup  
slalom
- 36. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 37. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 38. Heilbronner ADAC-Automobilslalom  
Heilbronner Fahrrad-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier
- Clubmeisterschaft
- 1985**
- 39. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 40. Heilbronner ADAC-Automobilslalom  
Heilbronner Fahrrad-Turnier – Qualifikationslauf für das Gauturnier
- 1. Heilbronner ADAC-Jugendtrial – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft
- 41. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 42. Heilbronner ADAC-Automobilslalom  
Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
Clubmeisterschaft
- 1. ADAC-Rundstrecken-Rennen – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft  
„Um den Preis der Stadt Heilbronn“
- Internationale Zielfahrt zur Landesgartenschau Heilbronn



## WIE SIE ZEICHEN SETZEN, OHNE WIND ZU MACHEN. DER NEUE LANCIA PRISMA 1600 I.E.



Jetzt hat der erfolgreichste Lancia, den es je gab, noch mehr Rasse und Raffinesse. Denn wir haben das Konzept aus Sportlichkeit, Komfort und Eleganz nach Lancia-Art sehr kritisch überprüft und ehrgeizig aktualisiert. Ergebnis: die neue Prisma-Generation, ein neuer Maßstab in der Mittelklasse. Dazu einige

Beispiele: Der Prisma 1600 i.e. ist ein äußerst komfortables Auto mit vielen serienmäßigen

**LANCIA** 

Details wie elektrischer Zentralverriegelung oder elektrischen Fensterhebern. Unter der Haube arbeitet ein sehr

sportliches Triebwerk: Querstehender 4-Zylinder-Reihenmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen, IAW-Weber-Einspritzung 1574 ccm, 80 kW/108 PS, Fünfgang, 0-100 km/h 10 Sek., Spitze 185 km/h. Den Lancia Prisma 1600 i.e. gibt es auch mit Katalysator. Informieren Sie sich detailliert - bei einer rassistigen Probefahrt.

**FINANZIERUNGSANGEBOT**  
der F.-K.-Bank

**4,9%** effektiver Jahreszins, bei 25% Anzahlung und 36 Monaten Laufzeit.

### Sondermodell Prisma Symbol

Innenraum ganz in Alcantara

**SCHADSTOFFARM DURCH  
3-WEGE-KATALYSATOR**

**DM 24440.-**

**Autohaus HERRE**

Lastkraftwagen  
und Transporter

71 Heilbronn, Paulinen-/Pestalozzistr., Telefon 0 71 31/1 00 20/29

1986

- 43. Heilbronner ADAC-Automobilslalom – Lauf zum Unterland/Hohenloher-Slalom-Pokal
- 44. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 2. Heilbronner ADAC-Jugendtrial – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft
- Heilbronner ADAC-Automobil-Turnier – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft
- 45. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 46. Heilbronner ADAC-Automobilslalom
- 2. ADAC-Rundstrecken-Rennen – Lauf zur Württembergischen Meisterschaft „Um den Preis der Stadt Heilbronn“

**DAT**



### PRÜF- UND SCHÄTZUNGSSTELLE

Kfz-Wertschätzungen  
Prüf-Gutachten  
Unfall-Schadengutachten  
Unfall-Rekonstruktion



### Pobuda und Stephan

Neckarsulmer Straße 54  
7100 Heilbronn  
Telefon (071 31) 78051





Die MCH-Jugendgruppe:

### **Verkehrserziehung, Technik und Sport**

Seit vielen Jahren hat der Motorsportclub Heilbronn eine Jugendgruppe, 8- bis 18jährige Mädchen und Jungen treffen sich einmal im Monat zu Club- und Informationsabenden: es werden Filme gezeigt, es wird Verkehrserziehung betrieben, es wird über Technik und Sport gesprochen oder, um einen Begriff der Jugendlichen zu benutzen, man redet einfach „viel Blech“.

Daß Sport auf Rädern nicht nur eine Sache für erwachsene Führerscheinbesitzer ist, sondern für Kinder und Heranwachsende, die Spaß an Sport und Technik haben, äußerst interessant und vor allen Dingen ungefährlich sein kann, beweisen die Aktivitäten der MCH-Jugendlichen.

Bereits im Alter von acht Jahren kann, unter Anleitung der Eltern, mit dem Bau einer Seifenkiste begonnen werden. Für die Radfahrer gibt es die Fahrrad-Geschicklichkeitsturniere, später die Mofa- und Moped-Turniere, bei denen die Buben und Mädchen beweisen können, wie gut sie die dem öffentlichen Straßenverkehr nachgestellten Aufgaben beherrschen. Radfahrer, die es etwas schwieriger und sportlicher mögen, beteiligen sich an Fahrrad-Trials oder an BMX-Rennen.

Bereits mit 10 Jahren können die Jugendlichen das motorisierte Zweirad besteigen und sich im Motorrad-Trial beweisen. Gerade hier kann der MCH durch sein Übungsgelän-

de an der Benzstraße ideale Bedingungen für den Einstieg in diese schöne Sportart bieten. Darüber hinaus stehen clubeigene Trial-Motorräder verschiedener Hubraumklassen zur Verfügung, die alle Jugendgruppenmitglieder für Training und Wettbewerb nutzen können, soweit sie noch keine eigene Maschine besitzen.

Neben den bereits genannten Fahrrad-, Mofa- und Moped-Turnieren ist der MCH auch bei den Jugendtrials als Veranstalter aktiv. Seit 1985 ruft er einmal jährlich alle Jugend-Trial-Fahrer aus Baden-Württemberg zu einem Württembergischen Meisterschaftslauf nach Heilbronn.



*Die Jugendgruppe heute: v. l. Jens Dlugosch, Mike Schedler, Jugendleiter Holger Kühne, Jörg Nagel, Timo Heinz, Angelika und Britta Stegmüller, Miriam Schedler, Kerstin Lung, Patrick Mentel (in der Seifenkiste)*



Heilbronn's älteste  
Buchhandlung führt  
für Sie:

Landkarten  
Reiseführer  
Auto- und Motorrad-  
Reparaturanleitungen  
Auto- und Motorrad-  
Literatur



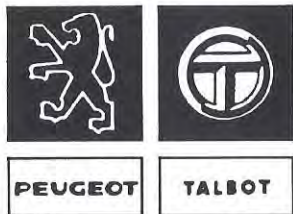
Buchhandlung **fr. Stritter**

Gymnasiumstraße 37, Tel. (07131) 68617

# AUTO-SAUTTER

7100 Heilbronn-Böckingen · Lämmlinstraße 8 · Telefon (07131) 41031

Vertragshändler  
von Peugeot – Talbot



Vertragshändler  
der Zweiradprodukte  
von BMW – YAMAHA



**VERKAUF und SERVICE**  
laufend gebrauchte PKW's und Motorräder

75 JAHRE  
**MCH**

### MCH Verdienstmedaille in Gold mit Goldkranz

Kircher, Walter 1984

### MCH Verdienstmedaille in Gold auf Silberteller

Marx, Siegfried 1966

### MCH Verdienstmedaillen in Gold mit Silberkranz

Albrecht, Heinz	1981	Kühne, Holger	1985
Damerow, Manfred	1985	Kunz, Wilfried	1985
Forster, Dieter	1983	Moser, Hans	1981
Franz, Eberhard	1985	Veigel, Helmut	1982

### MCH Verdienstmedaillen in Gold mit Bronzekranz

Erwerle, Rolf	1982	Kühne, Ingrid	1985
Hofmann, Gerd	1982	Mehner, Jürgen	1985
Illig, Manfred	1985	Stegmüller, Lutz	1980

### MCH Verdienstmedaillen in Gold



Barho, Klaus	1976	Mehner, Frank	1975
Damerow, Norbert	1984	Müller, Herwig	1983
Döttling, Heinz	1976	Mentel, Frank	1982
Essich, Bernd	1981	Rau, Emil	1973
Frey, Herbert	1985	Sonnenstuhl, Alfred	1971
Fröscher, Dieter	1985	Schedler, Günter	1984
Greiner, Uli	1982	Schirach, Armin	1979
Heinz, Bernd	1976	Schneider, Adolf	1973
Heinz, Fred	1985	Stegmüller, Gisela	1984
Hofmann, Gabi	1985	Stephan, Klaus	1984
Hufnagel, Horst	1975	Sandrisser, Bernd	1985
Jäger, Alfred	1971	Springer, Martin	1983
Kleiber, Ingrid	1978	Roth, Werner	1985
Klenk, Werner	1983		



**Alfred Jäger · Heilbronn**

**Betonwerksteine · Treppenbau**

Gartenstraße 124 · Tel. 161175



<p><b>Kraftfahrer-Klub Heilbronn E. V.</b> (Allgemeiner Deutscher Automobil-Klub.)</p>  <p>Heilbronn</p>	<p><b>Das MCH-Clubemblem im Wandel der Zeit</b></p> <p>Das erste Clubemblem, als der Motorsportclub Heilbronn noch der Kraftfahrer-Klub Heilbronn war.</p>
 <p><b>Motorsportclub Heilbronn</b> A. D. A. C. Ortsgruppe Heilbronn a. N.</p>	<p>Das erste Signet des Motorsportclubs Heilbronn, gültig von 1926 bis ca. 1933/34.</p>
<p><b>ADAC</b></p> <p><b>Der Deutsche Automobil-Club / Ortsgruppe Heilbronn</b></p>  <p>Bank-Verbindung: Handels- und Gewerbebank Heilbronn N.G. • Giro-Konto bei der Kreissparkasse Heilbronn a. N., Konto Nr. 920</p> <p>Zur Zeit des Nationalsozialismus war der MCH eine Ortsgruppe des ADAC und führte seinen eigenen Namen nicht mehr.</p>	
	<p>Das erste Emblem nach der Wiedergründung wurde von Heinz Frey kreiert.</p>

	<p>In das nebenstehende Emblem waren die Stadtfarben Heilbronn integriert. Es hatte viele, viele Jahre Gültigkeit...</p>
	<p>... und wurde erst im Jahre 1984 durch das von Holger Kühne entworfene Emblem abgelöst.</p>

**Moderne, hygienische Verkaufsstände.**  
**Unsere Wurstbratereien führen nur beste Qualität.**  
**Wir empfehlen uns für jeden Festplatz.**



seit 35 Jahren **Imbissbetriebe**

**SCHRÖTER**



**7100 Heilbronn 12**  
**Stahlenstraße 44 · Telefon 07131 / 5 27 54**



**Elektroinstallationen  
Heizungen  
Reparaturen  
Verkauf**

**Beleuchtungs-  
Sprech- und  
Übertragungsanlagen**

**BTX-Kabelfernsehen  
Antennenbau**

- solide
- zuverlässig
- pünktlich

**NECKARGARTACH · Elbinger Straße 37 · Tel. 4 22 44  
HEILBRONN · Dammstraße 32 · Tel. 7 79 04**

# **ELEKTRO-SELZ GMBH**

**KSB-Vertragswerkstatt**



**KSB Kundendienst**



**für jeden Zweck:**

**Be- und Entwässerung  
Heizungen  
Druckerhöhung  
Hebeanlagen  
Umwälzungen  
Gartenbewässerung  
Wasserversorgung**

**HN-BÖCKINGEN · Lämmlinstraße 38 · Tel. 4 50 77 / 78  
Neues Gewerbegebiet - Richtung Leingarten**

Soweit der Versuch einer Chronik über die 75jährige Geschichte des Motorsportclubs Heilbronn e.V. Es liegt in der Natur der Sache, daß bei einem Motorsportclub das Schwergewicht der Berichterstattung auf die sportlichen Aktivitäten des Vereins gelegt wird. Aber was wäre eine Gemeinschaft Gleichgesinnter ohne ein harmonisches Vereinsleben abseits des Sports? Vermutlich würden die tragenden Elemente, nämlich die Vereinsmitglieder, alles andere tun, nur nicht ihrem Verein die Treue halten und recht bald in alle Himmelsrichtungen davonlaufen.

Ungenannt bleiben:

- die vielen, vielen schönen Stunden, die die fleißigen Clubhelfer im Fahrerlager Gronau verbracht haben, sei es nach getaner Arbeit zu den Vorbereitungen zum Bergrennen, oder sei es anlässlich des alljährlich stattfindenden Pfingstlagers
- die vielen von der Familie Kircher organisierten Wandertage
- die großen Clubausflüge nach Wien, nach Berlin, nach München, an die Mosel und nach Idar-Oberstein
- die Pfingstausfahrten nach Meran
- die von Helmut Veigel organisierten Stern- und Zielfahrten
- die alljährlichen Skiausflüge in die verschiedensten Skigebiete
- die zahlreichen „Kleinen Feste“ wie z. B. der MCH-Fasching oder die spontanen Sportwart-Hoketsen
- die Streckensicherungseinsätze in Hockenheim und bei den verschiedensten Rallyes
- die monatlichen Clubversammlungen mit deren vielfältigem Themenangebot
- die monatlichen Stammtische
- die früheren ADAC-Bälle, die alljährliche MCH-Winterfeier und die jährlichen Sommernachtsfeste
- die Pannen- und Erste-Hilfe-Kurse sowie die Impfkationen
- die Fahrzeuguntersuchungen „Sicher mit dem Auto in den Urlaub“
- die Teilnahme an Verkehrsschauen der Stadt Heilbronn
- das Ostereiersuchen und die Nikolausfeiern
- die Theaterbesuche und die Altenausfahrten
- last not least die Vereinszeitung „MCH-Rundschau“.

Sie sehen, es ist eigentlich für jeden etwas dabei. Wenn die Verantwortlichen des Motorsportclubs Heilbronn die bunte Angebotspalette beibehalten und die Liebe zum motorisierten Fahrzeug nicht verlieren, ist dem Chronisten um den Fortbestand des MCH nicht bange.

Deshalb auf die nächsten 75 Jahre Motorsportclub Heilbronn ein dreifaches

**„Gib Gas, gib Gas, gib Vollgas!“**



Wir sind  
 »in Sachen Druck«  
 der leistungsfähige Partner  
 für Industrie, Handel, Verlage,  
 Vereine, Behörden und Verbände.

**Druckhaus  
 Schwaben GmbH**

Neckgartacher Straße 110 · 7100 Heilbronn  
 Telefon 07131/41065 · Telex 07-28549

**Impressum:**

Schriftleitung: Helmut Veigel, Frank Mentel  
 Redaktion: Frank Mentel  
 Werbung und Finanzen: Helmut Veigel  
 Layout: Fa. Hildenbrand/Holger Kühne  
 Druck: Druckhaus Schwaben GmbH, Heilbronn

Wir danken folgenden Institutionen und Personen, die Archivmaterial in Wort und Bild zur Verfügung stellten:

Stadtarchiv Heilbronn, Walter Assenheimer, Robert Christ,  
 Manfred Frey, Alfred Jäger, Dr. Hans Kohler,  
 Klaus Krüger, Werner Ritter, Siegfried Marx,  
 Werner Sautter, Lutz Stegmüller,  
 Archiv Motorsportclub Heilbronn.

Ebenfalls bedanken möchten wir uns bei allen Inserenten in dieser Festschrift.

AGENCY

**barho**

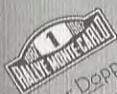
**alles für's Auto**







# LANCIA ALLRADTECHNIK TRIUMPHIERT.



Triumphaler, Doppel-Erfolg  
der Lancia Allrad-Technik

1. Maroni/Siviero (Delta HF 4WD)
2. Kankkunen/Panonen (Delta HF 4WD)



Leonhardt & Kern

**DELTA HF 4WD DOPPELSIEG BEI DER  
RALLYE MONTE-CARLO '87.**





# LANCIA ALLRADTECHNIK TRIUMPHIERT.



Triumphaler Doppel-Erfolg  
der Lancia Allrad-Technik.

1. Björn Sjöberg (Delta HF 4WD)
2. Karl-Heinz Pirsoski (Delta HF 4WD)

DELTA HF 4WD DOPPELSIEG BEI DER  
RALLYE MONTE-CARLO '87.



1912

1987

**MOTORSPORTCLUB HEILBRONN e.V.**

