

# Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC

## Clubinformation

12. Jahrgang

1. Quartal 1997

Heft 37

31. Mai 1997

### Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun

ADAC-  
Rallye 200

**Wertung:**

Deutscher Automobil-Rallye-Pokal, Region Mitte  
Gaumeisterschaft ADAC Mittelrhein e.V. \* Nat. Rallyepokal ADAC Nordrhein 1997  
Rheinland-Pokal 1997 \* Kreismeisterschaft Mettmann 1997  
Süd-Westfalen-Trophy 1997 \* ADAC-Rallye-Pokal Südwest 1997

**Strecke:**

130 km Gesamtlänge, 2 Wertungsprüfungen mit je 3 WP's=32 km, 100% Asphalt

**Nennungen:**

Nennungsschluß 21.05.1997, 190,- DM Nenngeld

**Veranstalter:**

MSC Daun e.V. im ADAC, Trierer Straße 4, 54550 Daun

**Ausschreibungen:**

Herbert Kohlhaas, Alte Roßgasse 4, 54550 Daun-Pützborn  
Tel.:06592/4588, Fax: 06592/980586

**! Klassensieger: 250,- DM Preisgeld**

**Zeitplan:**

Abnahme: 30.05.97 ab 19.00 Uhr (freiwillig)  
31.05.97 ab 07.00 - 12.00 Uhr

Besichtigung der Wertungsprüfungen 31.05.97 ab 7.00 - 12.30 Uhr  
Start: 13.30 Uhr "Forum Daun"  
Ziel: 18.30 Uhr  
Siegerehrung 22.30 Uhr

Bitte ein Bit  
**Bitburger** Pils

*Die Vorbereitungen auf die Rallye 200 am 31.05.1997 laufen auf vollen Touren*

**Impressum:**

Herausgeber: Motorsport-Club Daun e.V. im ADAC  
Vorsitzender: Peter Schlömer, Trierer Straße 4, 54550 Daun, Tel. 06592/1356 o. 3074  
Redaktion: Norbert Kettenhofen, Jahnstraße 10, 40215 Düsseldorf, Tel. 0211/379861  
Auflage: 220 Stück, erscheint zu besonderen Anlässen

## **Rallye 200 „Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun“ am 31. Mai 1997**

„Im Westen nichts Neues“ - im Südwesten um so mehr: unter diese Überschrift könnte man den derzeitigen Vorbereitungsstand unserer 97er Rallye stellen. Während sich am Veranstaltungsgebiet nicht viel ändern wird, hat sich der Kreis der zu erwartenden Starter in Richtung Südwesten entscheidend vergrößert. Wie schon 1994 gehört unsere Veranstaltung wieder zum ADAC Rallye Pokal Südwest. Diese Serie, die von insgesamt 6 ADAC-Gauen getragen wird, beschert uns zusätzlich Teilnehmer aus Baden-Württemberg, die sonst Anreisen von bis zu 300 km nicht auf sich nehmen würden.

Bedingt durch Prädikatsverknüpfungen zwischen Rallye Pokal Südwest und der Saarländischen Meisterschaft wird sicherlich auch der ein oder andere Saarländer wieder den Weg in die Eifel antreten müssen, den man seitens des ADAC Saarland e. V. vor zwei Jahren unterbrochen hatte.

Natürlich wollen wir über diese neu zu erwartende Kundschaft nicht unsere Stammkunden vergessen, die aus Nordrhein-Westfalen kommen und zu deren Meisterschaft unsere Rallye schon seit über zehn Jahren zählt.

In dieser Reihe von ADAC-Prädikaten dürfen natürlich die beiden Prädikate nicht fehlen, die uns von der ONS, der obersten nationalen Sportbehörde, übertragen werden: Läufe zum ONS-Rallye-Pokal der Regionen West und Mitte. Dieses Doppelprädikat war 1996 einmalig in Deutschland.

Bei dieser Fülle von Meisterschaften steht fest: am 31. Mai 1997 ist in Daun „die Hütte

voll“. Um den Zeitplan nicht weiter aufstokken zu müssen, werden bei den „Historischen“ geringe Abstriche vorzunehmen sein. Es wird nur noch maximal 10 Teams am Start geben. Mit dieser Maßnahme und einer Zeitplankorrektur zwischen Vorwagen und Rallyefeld können 1997 etwa 140 Teams bei der Rallye „Rund um die Kreis- und Kurstadt Daun“ starten.

Karl Fries

### **ADAC-Rallye Deutschland vom 3. bis 5. Juli 1997**

Die Int. ADAC-Rallye Deutschland wird 1997 ihr Gesicht wesentlich verändern. Bedingt durch Etatkürzungen der Münchener Mutter, wird die „Deutschland“ 1997 von 3 auf 2 Veranstaltungstage schrumpfen. Rallyeleiter Friedhelm Kissel stellte bei einer Abschlußbesprechung der WP-Leiter in Ulmen das neue Rallyekonzept vor:

Start am Freitag morgen in Adenau, es folgen die Wertungsprüfungen der bisherigen Freitagschleife mit der Einschränkung, kürze WP's entfallen zu lassen.

RE-Start am Samstag morgen wieder in Adenau mit den bisherigen, langen Moselprüfungen. Hinzu kommt eine neue Wertungsprüfung im Bereich Mittelmosel.

Ziel und Siegerehrung am Samstag abend in Adenau.

Um das spärliche Nennungsergebnis des Jahres 1996 zu verbessern, wird die „Deutschland“ nach dem Vorbild der „Hunsrück-Rallye“ am 2. Veranstaltungstag eine nationale Rallye anhängen. Diese „Mini-Deutschland“

wird in Ulmen gestartet und soll unter Dauner Leitung stehen.

Ob unsere WP Sarmersbach 1997 wieder im Programm des einzigen Deutschen Koeffizient-20-Europameisterschaftslaufs sein wird, liegt nur am Tempo der einheimischen Straßenbauer, die die „Scheunenbrücke“ wieder instand setzen sollen. Der Sarmersbacher Ortsbürgermeister, Peter Hens, zeigt vorsichtigen Optimismus: „Die Arbeiten sollen vor dem Sommer begonnen werden.“

Die Organisatoren der Rallye Deutschland wollen die relativ kurze, aber sehr selektive Strecke gerne wieder ins Programm aufnehmen, da sie am Freitag auf dem Rückweg zum Nürburgring gut anzubinden wäre. Der stellvertretende Rallyeleiter, Bernd Ahrweiler, der auch für die Erstellung des Road-Books zuständig ist, kann mit seiner Entscheidung Pro oder Kontra Sarmersbach bis Ende April warten. Vielleicht könnte bis dahin alles klar sein, auch für einen anscheinend heißen Sommer 1997.

Karl Fries

### Wanderpokal der Firma Ford Stolz in festen Händen.

„Öfter mal was Neues, eine Orientierungsfahrt als Heimatkundeunterricht“. Dies hätte durchaus das Motto der clubinternen Orientierungsfahrt sein können, die der MSC am 1. November veranstaltete. Die von Peter Schlömer ausgearbeitete Fahrt erstreckte sich über fast 200 km und führte die Teilnehmer in die entlegensten Winkel der Eifel. Alle Teams gingen mit besonders großem Eifer an diese Aufgabe heran, galt es doch den

Wanderpokal der Firma Ford Stolz endgültig zu gewinnen. Mit großen Abstand siegte das Team Johannes und Sabine Haep, vor den Zweitplazierten H. R. Gessner und Werner Schmitz. Den dritten Platz erreichte das Team Thomas Simonis und Horst Petri. Alle Teilnehmer waren von dieser Orientierungsfahrt begeistert. Die Aufgabenstellungen waren eine gute Mischung für „Profis“ und solche, die es werden wollen.

Bei der nächsten Orientierungsfahrt in 1997 geht es um den endgültigen Gewinn des Wanderpokals der Firma VAG Gessner. Ausgearbeitet wird sie vom Siegerteam Haep/Haep.

nmk

### *Ergebnis*

Platz	Team	Punkte
1	Johannes Haep Sabine Haep	56
2	Hans-Rudolf Gessner Werner Schmitz	100
3	Thomas Simonis Horst Petri	200
4	Paul Feuster Roger Neuens	272
5	Günter Thönnies Carsten Thönnies	272
6	Martin Kiefer Otmar Anschütz	324
7	Norbert Kettenhofen Herbert Kohlhaas	406
8	Michael Heibges Silvia Schlömer	408
9	Manfred Hubertz Arnold Vierkotten	882

# **Termine 1997**

<b>Rallye 200</b>	<b>31.05.97</b>
<b>Helferabend</b>	<b>07.06.97</b>
<b>Kart "Mondercange"</b>	<b>26. - 28.06.97</b>
<b>Deutschland Rallye</b>	<b>3. - 5.7.97</b>
<b>Orientierungsfahrt</b>	<b>12.07.97</b>
<b>Fahrradturnier</b>	<b>20.7.97</b>
<b>Hunsrück-Rallye</b>	<b>01. - 03.08.97</b>
<b>Gau - Endturnier (Fahrrad)</b>	<b>28.09.97</b>
<b>Rallye Köln Ahrweiler (Helfereinsatz am Nürburgring)</b>	<b>8.11.97</b>
<b>Jahreshauptversammlung</b>	<b>15.11.97</b>

Wenn der Bundesrat zustimmt, wird das Kraftfahrzeug-  
Besteuerungssystem geändert / Größte Förderung bei Drei-Liter-Autos

---

## **Ab 1. April neu Sätze für viele?**

Ab 1. April werden nach der Änderung der Kraftfahrzeugsteuer, wie sie vom Bundestag bereits beschlossen ist, aber den Bundesrat aber noch nicht passiert hat, viele Autofahrer entlastet, manche aber deutlich höher belastet. Finanziell gefördert werden neue Autos, die die noch festzuschreibende Euro-3 und -4-Norm erfüllen oder besonders wenig Kraftstoff verbrauchen. Sie erhalten befristete Steuernachlässe zwischen 250 und 1200 DM. Neue Autos, die heute schon die Grenzwerte dieser Norm unterschreiten, sind bis zum April in die Gruppe der Euro-2 Autos eingereiht. Für sie gilt der Steuersatz von 13,20 DM mit Benzin- bzw. 37,10 DM mit Dieselmotor. Nach Erreichen der steuerlichen Fördergrenze werden 10 bzw. 27 DM berechnet.

Wer wissen will, ob sein Auto teurer oder billiger wird, kann das an Hand der Schlüssel-Nummer im Fahrzeugschein überprüfen. Diese Zahl findet sich im alten, größeren Fahrzeugschein am Ende der Zeile 2. Im neuen, kleineren Schein sind die letzten beiden Ziffern im ersten Feld der Zeile 1 maßgebend. Bei den meisten Autos ist so zu erkennen, wie sie ab April eingestuft werden. Bei einigen Typen ist allerdings ein weiterer Blick in den Fahrzeugschein erforderlich. So bleiben viele Autos mit der Schlüssel-Nummer 03 unverändert im Steuersatz, wenn sie den Eintrag „G-Kat“ und die Zahl 51 bei Ziffer 5 beziehungsweise 33 haben. Fehlt dieser Ein-

trag, wird in Zukunft ein Zuschlag von 20 DM je 100 ccm fällig.

### **Alte Diesel teurer**

Weiter zu beachten ist, daß sich bei Autos mit mehr als 2 l Hubraum und der Schlüssel-Nummer 03 der Steuersatz nicht verändert. Bei Autos der Einstufung 03 mit einem Hubraum zwischen 1400ccm und 2000 ccm kein 20-DM Zuschlag fällig, wenn mit einer Hersteller-Bescheinigung die Einhaltung der Grenzwerte für die Euro-1-Norm nachgewiesen werden kann. Werden die festgelegten Grenzwerte nicht erreicht, wird die Steuer um 20 DM je 100 ccm erhöht. Um 22,80 DM teurer werden nicht-schadstoffarme Autos, die vor 1986 erstzugelassen sind. Für einen nicht schadstoffarmen Diesel sind dann bis zu 65,50 DM je 100 ccm zu zahlen.

Als Appell an die Industrie gedacht ist die im Gesetz vorgesehene Förderung von 3- und 5-Liter-Autos. Liegen die Kohlendioxid-Emission unter 120 g je km - verbraucht das Auto also nicht mehr als 5 l Treibstoff - gibt es eine Steuerbefreiung von bis zu 500 DM. Allerdings muß ein solches Auto noch vor der Jahrhundertwende erstzugelassen werden. Unbefristet ist die Förderung mit bis zu 1000 DM für ein 3-Liter-Auto mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von weniger als 90 g pro km.

Wer ein 3-Liter-Auto nach der Euro-4-Norm fährt, profitiert nicht von einer doppelten Förderung, gewährt wird jeweils die für den Autofahrer günstigste Einstufung. Die

Förderungen für Autos nach Euro-Norm 3 und 4 laufen am 31. Dezember 2002 aus. Gewährt wird diese Befreiung nur, wenn die Zulassung vor dem 31. Dezember 2000 erfolgt.

ND/ADAC

	Heute zu zahlen je 100 ccm		Voraussichtlich ab April 1997 zu zahlen je 100 ccm	
	Benzin	Diesel	Benzin	Diesel
<b>Diese Autos werden billiger</b>				
Euro-4-Norm (noch keine Schlüssel-Nummern vergeben zusätzlich steuerfrei bis DM 600,- für Benzin- und 1200,- für Diesel-Autos)	DM 13,20	DM 37,10	DM 10,00	DM 27,00
Euro-3-Norm (noch keine Schlüssel-Nummern vergeben zusätzlich steuerfrei bis DM 250,- für Benzin- und 500,- für Diesel-Autos)	DM 13,20	DM 37,10	DM 10,00	DM 27,00
Euro-2-Norm Schlüssel-Nummer 25, 26	DM 13,20	DM 37,10	DM 10,00	DM 27,00
<b>Diese Autos bleiben gleich</b>				
Schlüssel-Nummern 01, 02, 03 <sup>1)2)3)</sup> , 04 <sup>3)</sup> , 09 <sup>3)</sup> , 11,12,13, 14,16, 18, 21, 22, 77,	DM 13,20	DM 37,10	DM 13,20	DM 37,10
Schlüssel-Nummern 10 <sup>3)</sup> , 15 <sup>3)</sup> , 17, 19, 20, 23, 24	DM 21,60	DM 45,50	DM 21,60	DM 45,50
<b>Diese Autos werden teurer</b>				
Schlüssel-Nummern 03 <sup>4)</sup> , 04 <sup>4)</sup> , 05, 09 <sup>4)</sup>	DM 13,20	DM 37,10	DM 33,20	DM 57,10
Schlüssel-Nummern --, 00, 06, 07, 08, 10 <sup>4)</sup> , 15 <sup>4)</sup> , 88	DM 21,60	DM 45,50	DM 41,60	DM 65,50
Heute noch ermäßigter Satz für bestimmte ältere Autos	DM 18,80	DM 42,70	DM 41,60	65,50
1) Bei mehr als 2000 ccm liegt der Steuersatz stets bei DM 13,20 bzw. DM 37,10 2) Bei Autos mit Hubraum zwischen 1400 und 2000 ccm muß der mit Hersteller-Bescheinigung die Einhaltung der Grenzwerte nachgewiesen werden 3) Bei Autos mit G-Kat gilt als Nachweis der Fahrzeug-Schein-Eintrag unter Ziffer 5 - Antriebsart >Otto/G-Kat< und dahinter die Zahl 51 oder die gleiche Eintragung unter Ziffer 33 4) Teurer, wenn nicht die oben genannten Bedingungen erfüllt werden Quelle:ADAC				

## Der bundeseinheitliche Verwarnungs- und Bußgeldkatalog

Soviele Bußgeld kann es kosten	Geldbuße (in DM)	Punkte	Fahrverbot (in Monaten)
<b>bei Rot über die Ampel</b>			
dabei andere nicht gefährdet	100	3	-
- mit Gefährdung oder Sachbeschädigung	250	4	1
Rotphase schon länger als 1 Sekunde	250	4	1
- mit Gefährdung oder Sachbeschädigung	400	4	1
<b>mit Pkw zu schnell um</b>			
21-25 km/h innerorts	100	1	-
21-25 km/h außerorts	80	1	-
26-30 km/h innerorts	120	3	-
26-30 km/h außerorts	100	3	-
31-40 km/h innerorts	200	3	1
31-40 km/h außerorts	150	3	-
41-50 km/h innerorts	250	4	1
41-50 km/h außerorts	200	3	1
<b>zu dicht aufgefahren bei mehr als 80 km/h</b>			
Abstand in Metern zum vorausfahrenden Fahrzeug betrug:			
weniger als 5/10 des halben Tachowerts	80	1	-
weniger als 4/10	100	2	-
weniger als 3/10	150	3	-
weniger als 2/10	200	4	1 <sup>1)</sup>
weniger als 1/10	250	4	1 <sup>1)</sup>
<sup>1)</sup> bei mehr als 100 km/h			
<b>bei mehr als 130 km/h</b>			
Abstand in Metern zum vorausfahrenden Fahrzeug betrug:			
weniger als 5/10 des halben Tachowerts	100	2	-
weniger als 4/10	150	3	-
weniger als 3/10	200	4	-
weniger als 2/10	250	4	1
weniger als 1/10	300	4	1
<b>auf Autobahnen verbotswidrig</b>			
nicht rechts gefahren und dadurch einen anderen behindert	80	1	-
eingefahren außerhalb von Anschlußstellen und dabei andere gefährdet	100	3	-
beim Einfahren Vorfahrt nicht beachtet	100	3	-
gewendet, rückwärts oder entgegen der Fahrtrichtung gefahren:			
- in Ein- oder Ausfahrten	100	4	-
- auf Nebenfahrbahn oder Seitenstreifen	200	4	-
- auf der durchgehenden Fahrbahn	300	4	1
<b>alkoholisiert gefahren</b> (über 0,8-1,09 Promille) <sup>2)</sup>			
1. Verstoß	500	4	1
2. Verstoß	1000	4	3
3. Verstoß	1500	4	3

<sup>2)</sup> ohne dabei besonders aufgefallen zu sein

Auszug aus: Beck / Speer, Der aktuelle bundeseinheitliche Verwarnungs- und Bußgeldkatalog, ADAC-Verlag GmbH