

1922 - 1926

„Die Deutsche Targa Florio“

# Eifelrundfahrt

1922



17. Juli 2022 Nideggen

100 Jahre Motorsport in der Eifel



[www.eifelrundfahrt1922.de](http://www.eifelrundfahrt1922.de)



## Grußwort des Schirmherrn der Veranstaltung



### Nideggen Eifel Classic

Motorsport in der Eifel – wer denkt da nicht zuerst an den Nürburgring mit seiner eindrucksvollen Tradition. Dass es mit dem Eifelrennen in Nideggen einen Vorläufer gab, vielleicht sogar die Keimzelle für den Nürburgring – wer weiß das noch? Dass dort mit Rudolf Caracciola einer der ganz Großen seine Karriere gestartet hat – ich muss gestehen, auch mir war das neu.

Um so wertvoller ist es, die Geschichte des Motorsports in der Eifel zu beleben, die sehr viel mit der Rennbegeisterung und Initiative der Bevölkerung zu tun hat. Dafür stehen auch – als Monschauer darf ich das erwähnen – die Monschauer Burgring-Rennen Anfang der 50er Jahre und bis heute die Bergprüfung Vossenack.

Nideggen aber war zuerst da, und der persönliche Rennbericht des jungen Caracciola schildert in herrlicher Form, wie es damals zuging. Es freut mich deshalb sehr, dass zum 100 jährigen Bestehen diese Veranstaltung in Erinnerung gerufen wird. Und zwar, wie es sich gehört, als Rundfahrt mit historischen Fahrzeugen entlang der historischen Strecke.

Ich wünsche dem Organisationsteam viel Erfolg, den Teilnehmern große Freude am Fahren und dem Publikum viel Spaß an diesem Jubiläumstag.

Ihr

Prof. Dr. Mario Theißen



Liebe Leserinnen und Leser,

**100 Jahre** ist es nun her, als die Bewältigung von 86 Kurven und 265 m Höhenunterschied erstmalig im Automobilsport für Ausnahmestände in Nideggen und Heimbach sorgten. Dies war eine unfassbare Herausforderung selbst für Motorsportgrößen.

Auch heute besteht diese Strecke noch fast baugleich, und Oldtimer-Liebhaber aus allen Regionen sollen sie „erfahren“ dürfen. Zwar „nur“ auf Asphalt statt auf Schotter, aber durch die Aufarbeitung der Strecke und Geschichte durch den MSC Burgring wird die Erinnerung an diese Strecke hochgehalten und ein wenig ist der Spirit von damals wieder erlebbar.

Die Menschen kamen damals in diese wunderschöne Region und erfüllten Nideggen mit unbeschreiblichem Leben. Es freut mich zu beobachten, dass die steigende Anzahl an Ausfahrten mit ehrwürdigen Fahrzeugen diese Begeisterung heute wieder entfacht und wünsche Ihnen und uns viele unvergessliche Momente auf und neben der Strecke!

*Marco Schmunkamp, Bürgermeister Stadt Nideggen*

### Sebastian Dörr Geschäftsführer MSC Burgring



Bereits als Kind zog mich alles, was Räder hatte und Krach machte, magisch an.

Später habe ich das geplante Jura-Studium gegen eine Karriere im Maschinenbau eingetauscht - und ich beschäftige mich sachlich und emotional mit der Entwicklung der Mobilität. 2012 habe ich mit anderen das Eifel Classic Center gegründet, um u. a. die faszinierende Geschichte von Mobilität und Motorsports der Eifel erlebbar zu machen.

### Ralf Heidbüchel Vorsitzender MSC Burgring

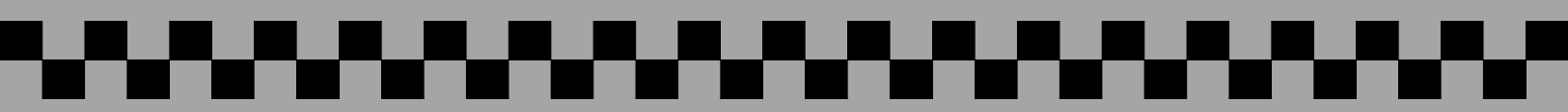


Seit dem 15. Lebensjahr schraube ich an Mopeds, später an Autos. Seit frühester Jugend interessiere ich mich für Oldtimer, mit 18 Jahren habe ich ein Mercedes Coupé restauriert. Im Laufe der Jahre sind einige Restaurierungen dazu gekommen. Als Vorsitzender des MSC Burgring Nideggen Eifel Classic e.V. ist es mir ein Anliegen, Ihnen die spannende Geschichte des Motorsports der Region erlebbar zu machen.

### Peter Hocke 30 Jahre Vorsitz



Als der MSC Burgring 1966 gegründet wurde, war ich 6 Jahre alt. Nach weiteren zwölf Jahren durfte ich endlich den Führerschein machen und begann kurz danach mit dem Amateur-Motorsport; mein erster Start war eine Rallye in Jakobwüllesheim. 1987 trat ich in den MSC Burgring ein und war zunächst Sportleiter, dann insgesamt 30 Jahre lang Vorsitzender - und bei mehr als 30 Veranstaltungen Fahrleiter.



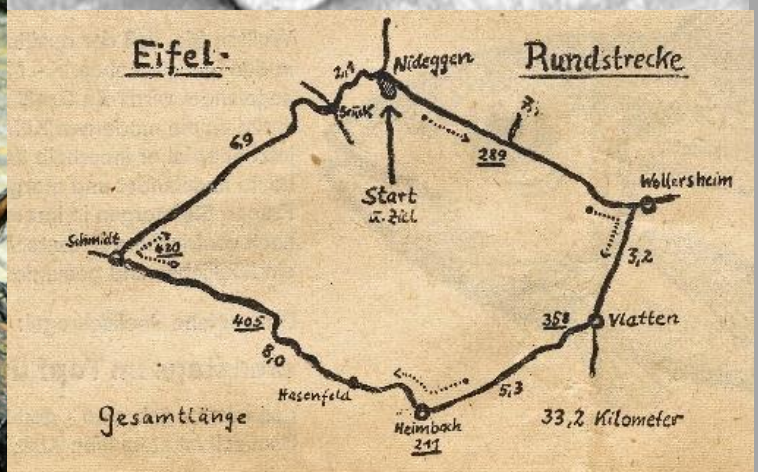
# Die historische Eifelrundfahrt 1922 - 1926

Im Frühjahr des Jahres 1922 hatte Max Schleh, der Rennleiter des ADAC-Gaus IV, eine 33 km lange Rundstrecke um Nideggen ausfindig gemacht. Mit Unterstützung der Behörden veranstaltete man am 15. und 16. Juli 1922 eine „Eifelrundfahrt“.

In ihren kühnsten Träumen hatten die Verantwortlichen nicht daran gedacht, zu welcher internationalen Bedeutung die Rundfahrt einmal für den deutschen Motorsport werden würde!

Die Strecke führte von Nideggen durch Berg, Wollersheim, Vlatten, Heimbach, Hasenfeld, Schmidt und Brück zurück nach Nideggen. Aus Rücksicht auf die Bewohner der zu durchfahrenden Ortschaften waren diese Strecken neutralisiert, d.h.: hier kam es nicht auf die Geschwindigkeit, sondern vielmehr auf die Sicherheit an. Die Fahrer hatten jeweils fünf Minuten Zeit, jeden Ort zu durchfahren. Diese Zeiten wurden vom Gesamtergebnis abgezogen.

Interessant war die Strecke vor allem deshalb, weil sich hier sehr viele Kurven in allen nur erdenklichen Spielarten aneinanderreihen, die Steigungen beträchtlich sind, und die maximale Strecke für eine gerade Fahrt nur 300 m beträgt. Insgesamt sind 86 Kurven auf der 33,2 km langen Strecke bei einem Höhenunterschied von 265 m zu überwinden. Es wurde schon ein enormes Können von den Fahrern verlangt.



Die Rennwagen holperten durch die Haarnadelkurven, wobei sich der Beifahrer zur Verbesserung der Bodenhaftung in die entsprechende Position hinauslehnte. In den scharfen Kurven von Schmidt nach Brück wurde sogar von einem Beifahrer mit Hilfe eines Bügeleisens der Schwerpunkt verlagert. Zum Überholen musste der Beifahrer ebenfalls aktiv werden: Mit dem Signalhorn warnte er den Vorausfahrenden.



# Zeitungsbericht über das Fifelrennen 1925

**Nideggen**, ein idyllisches Städtchen in der Eifel, ist festlich geschmückt. Fahnen rauschen, Wimpel flattern und Girlanden schlingen sich in die Straßen zum Willkomm. Die Quartiere sind besorgt. Schon steht der Wagen der Streckenorganisation zum Probegalopp über die Rennstrecke bereit. Etwa 33,2 Kilometer ist die Rennstrecke lang. Sie muß je nach der Stärke der Krafträder und Kraftwagen vier- bis zehnmal durchfahren werden, also sind 113 - 332 Kilometer zurückzulegen.

Der Probegalopp beginnt mittags. Von Nideggen geht es flott auf die Straße nach Berg hinauf. In leichten Kurven schwingt sich der Wagen empor. Rechts auf der Höhe die historische uralte Linde, die nur durch fünf Personen, wenn sie sich gegenseitig die Hände reichen, zu umspannen ist.

Bergauf, talab. Fahrer und Maschinen können in Schwung kommen und ihre Leistungsfähigkeit einsetzen. Der Ort Berg mit seinen winkeligen Straßen bietet die ersten Schwierigkeiten. Wir kommen bald wieder in freies Gelände. Wälder und Felder, Wiesen und Halden wechseln in munterer Folge ab. Jäh fällt plötzlich die Straße in die Tiefe. Auf den Höhen streckt sich der massive Kirchturm von Vollersheim in die Wolken.

In Vollersheim und Vlatten heißt es verdammte Obacht geben, da reiht sich Kurve an Kurve, die in den engen Dorfstraßen mit doppelter Vorsicht zu nehmen sind. Dann nach kurzer Steigung hinunter ins Tal der Ruhr. Jetzt kann Vollgas gegeben werden. Mit höchster Geschwindigkeit fahren wir dahin. Die uralte Burg der Grafen von Hengebach wird durch das Motorrattern aus Ihrem Dornröschenschlaf geweckt..

Weiter fliegt unser Wagen. Von der Höhe wieder herab, da steht plötzlich das Bild der Nidegger Felsenberge vor uns auf. Wie von Riesenhand hinaufgetragen, mutet der altersgraue Turm der Nidegger Burg an. Aus dem Tal der Dammley, wo geheimnisvolle Quellen und Bäche zu raunen scheinen, wieder hinauf, höher und höher. Epheu klettert die Felsen entlang. Tannen und Eichen neigen sich gleichsam zum Willkom ihre Zweige. Wir sind am Ziel, am Brandenberger Tor von Nideggen. J.M. Jurinek

**Druckvorlage Nummer 1 verwenden!!**



**Sparkasse  
Düren**

# Wie alles begann.....

Nachdem 1886 mit dem Benz Patent-Motorwagen Nr. 1 die motorisierte Mobilität ihren Anfang genommen hatte, gab es bereits um 1900 zahlreiche Automobilmarken und einen regelrechten Gründungsboom.

Die Automobile veränderten dabei deutlich ihre Form weg von der hochbeinigen Kutsche hin zu einem deutlich dynamischeren Erscheinungsbild. Die ersten Autos wurden von Chauffeuren bewegt, dann traten die „Herrenfahrer“ an, die Leistungsfähigkeit ihrer Automobile in sportlichen Wettbewerben unter Beweis zu stellen.

Eine treibende Kraft hierbei war Emil Jellinek, der französische Importeur der Daimler Wagen. Er bewegte die Daimler-Motorenwerke dazu, 1901 einen innovativen Sportwagen auf den Markt zu bringen, der nach seiner Tochter Mercedes benannt wurde.



Benz Patent Motorwagen von 1886

Erste Mercedes Modellreihe 1900

Bilder Daimler AG



## Mythos Nürburgring

Mit dem Bau des Nürburgrings ab 1925 wurde eine der ersten permanenten Rennstrecken geschaffen. Die als „Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstrecke“ konzipierte rd. 25 km lange Strecke wurde in nur zwei Jahren fertiggestellt. Der Slogan: „Jeder lobt, was Nürburgring-erprobt“ hat bis heute nichts von seiner Bedeutung verloren, entwickeln und testen doch fast alle namhaften Automobilhersteller ihre Fahrzeuge regelmäßig auf der legendären „Nordschleife“. Motorsportler aus aller Welt und aus allen Generationen verbinden die Geschichte des Motorsports unmittelbar mit der Legende „Nordschleife“: hier entstand der Mythos der „Silberpfeile“, und 1968 gab Sir Jacky Stewart der Strecke den Namen „Green Hell“, grüne Hölle.

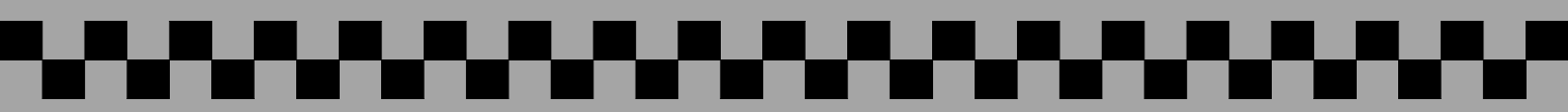
Eröffnet wurde der Nürburgring im Herzen der Eifel am 18. Juni 1927 mit einem Motorradrennen, nur einen Tag später gefolgt vom „5. ADAC-Eifelrennen“, das Rudolf Caracciola auf einem Mercedes Typ S gewann.

## Aber wieso „5. Eifelrennen“? –

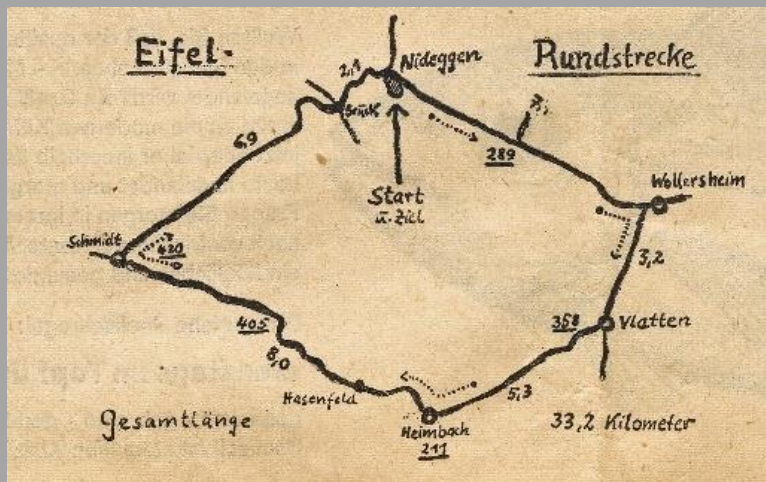


Das 5te Eifelrennen fand 1927 auf dem Nürburgring statt

Bild BMW AG



# Das rheinische „Targa Florio“



Rudolf Caracciola, der Star der 20er Jahre

Lassen wir „Karratsch“ selber erzählen: „Ich habe an vielen Eifelrennen teilgenommen und habe manche gewonnen. Es war im Jahre 1924, als ich mein erstes Eifelrennen bestritt. Es war auf der Rennstrecke des herrlichen Nideggen, und die Veranstaltung hieß seltsamerweise „Eifelrundfahrt“. Ich habe selbst mal eine Skizze gemacht, damit die Leser wissen, in welchen Dörfern wir die Hühner in Schrecken jagten.

Für heutige Begriffe war das eine tolle Strecke, schmal, hubbelig, unendlich kurvenreich, eine Kurve reihte sich an die andere, weshalb man die Strecke auch das rheinische „Targa Florio“ nannte. Die Rennstrecke war 33,2 km lang. Am Tage des Sportwagenrennens regnete es in Strömen, dass man glauben konnte, die Welt gehe unter. Ich war damals in Dresden bei der Mercedes-Niederlassung tätig und sollte nun im Eifelrennen zum ersten Male einen der neuen 6-PS-Mercedes mit Kompressor fahren. In Remagen organisierte ich einen Lastwagen der väterlichen Weinhandlung, der als Werkstatt und Ersatzteillager eingerichtet wurde. So zogen wir dann los gen Nideggen, mein Monteur Kühnle, Geschwister und Freunde.

Sturm und Regen in den Eifelbergen, so schlimm und so stark, dass heruntergehende Dächer einen Passanten erschlugen und ein Radfahrer gegen einen Baum geschleudert wurde, wo er mit Schädelbruch liegen blieb. Und bei solch höllischem Wetter sollten wir ein Rennen fahren! Nach der Parole „immer feste druff“ landete ich dann auch bald im Graben. Alles Schieben und Fluchen half gar nichts, das Rennen war aus für mich. Kühnle schob mit mir den Wagen zur „Werkstatt“, wo wir aus dem Sportwagen einen Rennwagen machten, indem wir Kotflügel und Lampen abmontierten. So machte man das früher und kein Mensch sagte was dagegen. Also startete ich am nächsten Tage in der Rennwagenklasse. Und es hat hingehauen. Es gab einen tollen Kampf mit Volkhart auf Steiger, der jedoch nach einigen Runden ins Schleudern geriet und an einem Felsen landete. Aber Kurtchen ließ sich nicht Bange machen. In einer Dorfschmiede reparierte er die lädierte Vorderachse und war nach einigen Runden wieder im Rennen. Gegen Schluss gab es zur Abwechslung mal wieder einen Mordsregen. Der Betrieb wurde immer toller. Und was da alles herumtobte! Opel, Pluto, Amilcar, Amor-Peugeot, Oakland, Benz, Mercedes-Ventillos 16/45 PS, Kuco, Bugatti, Citroen, Fafnir, Bianchi, Steiger, der gute Jörns auf Opel, also langweilig wurde es nicht.

Ich gewann das 396 km lange Rennen mit 71,8 km/h sowie den Rennrekord aller drei Renntage. Drei Jahre später wurde der Nürburgring mit dem ADAC-Eifelrennen eröffnet. Ich konnte am 19. Juni das Rennen gewinnen. Ist es verwunderlich, dass ich diese Rennstrecke und dieses Eifelrennen so liebe!?

- Ich möchte fast sagen: „Wir sind zusammen groß geworden.“



# Profis, Herrenfahrer und Schrauber



In den 1920er Jahren fanden vier Mal Rennen für Wagen bzw. Motorräder auf der gut 33 km langen Rundstrecke um Nideggen statt. Die Strecke führte von Nideggen durch Berg, Wollersheim, Vlaten, Heimbach, Hasenfeld, Schmidt und Brück zurück nach Nideggen. Aus Rücksicht auf die Bewohner der zu durchfahrenden Ortschaften waren diese Strecken neutralisiert; hier kam es nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf Sicherheit an. Die Fahrer hatten für jeden zu durchfahrendem Ort fünf Minuten Zeit, die vom Gesamtergebnis abgezogen wurden.

Interessant war die Strecke vor allem deshalb, weil sich hier sehr viele Kurven in allen nur erdenklichen Spielarten aneinanderreihen, die Steigungen beträchtlich sind und die maximale Strecke für eine gerade Fahrt nur 300 m beträgt. Insgesamt sind 86 Kurven auf der 33,2 km langen Strecke bei einem Höhenunterschied von 265 m zu überwinden.

Das erste Rennen fand am 15. Juli 1922 statt, das letzte 1926. 1923 gab es aufgrund der politischen Kämpfe an Rhein und Ruhr kein Rennen.



**Druckvorlage Nummer 2 verwenden!!**

Bild rechts oben Start in Nideggen  
Bild rechts unten Überholmanöver  
auf der Strecke





# Lokalmatador und Profirennfahrer

In Nideggen gaben sich bekannte Größen des Rennsports früherer Tage ebenso ein Stelldichein wie regionale und überregionale vom Motorsport begeisterte Zweiradfahrer und Automobilisten.

Der bekannteste Rennfahrer aus der Region war Gustav Münz, der in der Kreisstadt Düren eine Ford-Werkstatt betrieb. Der gebürtige Schwabe hatte sich bereits 1925 für das Rennen eins der legendären Ford-T-Modelle rennmäßig umgebaut, focht jedoch abseits der großen Rennställe einen einsamen Kampf. Niemand nahm seinen abenteuerlich aussehenden 2-Liter-Speed-Ford ernst, der dann auch gleich nach dem Start aus einer Kurve getragen wurde. Aber Münz machte weiter. Mit einer selbst getunten „Tin Lizzy“ (Ford, 3 Liter, 5-Gang-Getriebe, Zylinderkopf mit oben liegender Nockenwelle) feierte er 1926 dann seinen großen Triumph: er fuhr die schnellste Tagesrunde der Rennwagen und wurde so Tagessieger. Beim dritten Eifelrundkurs 1925 musste Münz nach dem Unfall noch viel Spott und Schadenfreude einstecken als er mit seinem 2-Liter-Speed-Ford eine Panne nach der anderen hatte und sein Wagen schließlich „halbnackt“ – mit verlorener Motorhaube und auch sonst reichlich lädiert – in die berühmte Danzley-Kurve einbog.



Bild des Lokalmatadors Gustav Münz, das Fahrzeug wurde von unserem Clubmitglied Georg Becker anhand alter Fotos nachgebaut und nimmt an der Jubiläumsfahrt teil.

**HERZOG**  
Sonnenschutz

**Druckvorlage Nummer 3 verwenden!!**

Den Sommer stilvoll genießen!

THUMER LINDE 1  
52385 NIDEGGEN  
02427-1381  
INFO@HERZOG-SONNENSCHUTZ.DE

**Druckvorlage Nummer 4 verwenden!!**

Zeit für neue Bestzeiten.  
Und ein ganz besonderes Jubiläum.

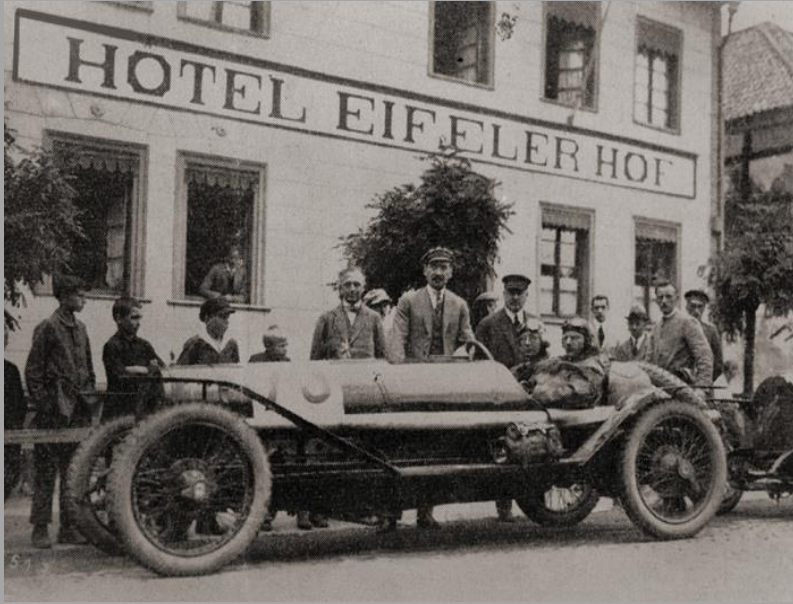
100 Jahre Eifelrundfahrt 1922:  
Das Porsche Zentrum Aachen freut sich auf dieses sportliche Jubiläum und wünscht allen diesjährigen Teilnehmern viel Erfolg.

**Porsche Zentrum Aachen**  
Tel. +49 241 51803-14  
www.porsche-aachen.de

**PORSCHE**



# Lokalmatador und Profirennfahrer



Da erging es den Cousins Fritz und Hans von Opel schon besser. Beim ersten Rennen 1922 gab es noch keine Einteilung der Touren-, Sport- und Rennwagen, ebenso wenig eine Unterscheidung zwischen Privat- und Werksfahrern. Und so prallten freitags bei der Fahrerbesprechung die Gemüter hart aufeinander, als einige waschechte Privatfahrer eine gesonderte Bewertung forderten. Ihrem Ansinnen wurde jedoch nicht stattgegeben. Davon profitierten Fritz und Hans von Opel: sie siegten in der Klasse bis acht PS mit einem deutlichen Vorsprung, denn sie schafften die 166 km Distanz (fünf Runden) in 2:19:30 Stunden, was immerhin einer Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 75 Stundenkilometern entspricht.

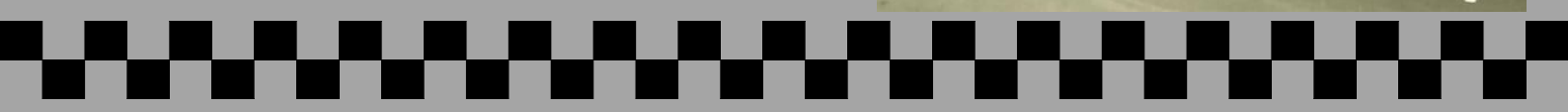
Für damalige Verhältnisse waren die Enkel Adam Opels das, was man heute Profis nennt. sie hatten schon eine Art Fahrerlager und starteten mit rennmäßig präparierten Fahrzeugen.

*"Flotte Reifen und illustre Kappen" –*

## *Ausstellung im Burgenmuseum Nideggen*

Anlässlich des 100 jährigen Eifelrennens zeigt das Burgenmuseum im Bergfried der Burg Nideggen eine Ausstellung zu den Kopfbedeckungen der Rennfahrer und zur Entwicklung der Reifen und Räder. Informatives Bildmaterial, Kopfbedeckungen und die Darstellung von Reifen eröffnen einen besonderen Einblick in die Zeitreise von 100 Jahren Eifelrennen. Eine Helmpflicht für die Rennfahrer gab es erst ab den 50er Jahren. Die Kopfbedeckungen damals schützten bestenfalls das Haupt vor Staub, Sonne oder Regen. Das älteste Modell eines Wagens und seine Räder, welches in der Ausstellung präsentiert wird, ist eine Reproduktion des sogenannten "Oldenburger Wagens" aus dem 12. Jahrhundert. Die Revolution der Rad- und Wagenentwicklung ist den Erfindungen aus der Antike und des Mittelalters zu verdanken. Auch die Eifelrennen können auf diese Erfindungen zurückblicken. Die Ausstellung im Burgenmuseum ist bis zum 31. Dezember 2022 von Dienstag bis Sonntag von 10 bis 17 Uhr zu sehen. Letzter Einlass ist um 16.30 Uhr.

Das Foto zu den Eifelrennen ist aus dem Jahr 1925 und vom Tuchfabrikanten Moritz Kleinertz (1904 – 1973) aus Euskirchen gemacht worden. Es ist eine Aufnahme die er in Nideggen gemacht hat. Die Originalfotos sind eine Schenkung der Familie Kleinertz an das Burgenmuseum.





# Opel bei der Eifelrundfahrt 1922 und 2022



**Fritz von Opel** studierte an der TH Darmstadt, am 23. Mai 1928 erreichte „Raketen-Fritz“ auf der AVUS mit dem RAK2 eine Rekordgeschwindigkeit von 238 km/h

**Opel Bahnrennmaschine**  
Baujahr 1922  
Motor Viertakt-Einzylinder  
Hubraum 198 cm<sup>3</sup>  
Leistung 5,5 PS (4 kW)  
Höchstgeschwindigkeit 100 km/h



Mit dem Corsa-e Rally knüpft Opel an die lange Motorsporttradition an und setzt im internationalen Rallyesport technisch und konzeptionell in vielerlei Hinsicht Maßstäbe. Bei der Entwicklung standen neben der Leistungsfähigkeit vor allem Kostenkontrolle und Sicherheit im Fokus. Die ohnehin sehr strengen Richtlinien des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) an die Sicherheit bei Betrieb und Handhabung von Elektro-Rennfahrzeugen werden vom Corsa-e Rally nicht nur erfüllt, sondern in mehreren Bereichen deutlich übertroffen.

Zahlreiche Komponenten des Rallyefahrzeugs wurden vom Serienpendant übernommen – so etwa der Elektromotor und die in den Unterboden integrierte 50 kWh-Lithium-Ionen-Batterie. Der aus 216 Zellen bestehende Akku liefert ausreichend Energie für rund 60 Wertungsprüfungskilometer im Renntempo

Bei der Konstruktion dieser Rennmaschine hatte kompromissloser Leichtbau oberste Priorität: Bremsen, Federung, Getriebe und Kupplung wurden der Gewichtsreduktion geopfert und fehlen völlig. Kurbelgehäuse und Kolben bestehen aus Magnesium gearbeitet, das nochmals leichter als Aluminium ist. Der wassergekühlte Einzylinder-Viertakt-Viertventil-Rennmotor mit 198 cm<sup>3</sup> Hubraum und Doppelzündung leistet 5,5 PS bei 4.000 U/min. Die maximale Drehzahl liegt bei 6.000 Umdrehungen. Den ersten Renneinsatz dieser spektakulären Maschine bestritt Fritz von Opel, ältester Enkel Adam Opels, am 2. Juli 1922 beim 100.000-Mark-Rennen auf der Rüsselsheimer Opel-Rennbahn. Mit dieser Maschine nahm Fritz Opel 1922 an der Eifelrundfahrt teil. Heute präsentiert sie sich im perfekt restaurierten Zustand.

Kurz vor dem Ersten Weltkrieg entwickelte Opel, damals einer der führenden Rennställe in Europa, eine neue High-Tech-Rennwagen-Generation für den „Grand Prix de France“, einem Vorläufer der heutigen Formel-1-Rennen.



**Druckvorlage Nummer 5 verwenden!!**





# Das Starterfeld 2022

## Rennwagen

Ford Model T Rennwagen  
Baujahr 1925, 3000ccm,  
4 Zylinder, 30PS



INVICTA S-Type 4.5 Low Chassis  
Baujahr 1931, 4462ccm,  
6 Zylinder, 140PS



Riley 9 Brooklands  
Baujahr 1930 1100ccm, 4  
Zylinder, 60PS



MG J2  
Baujahr 1932, 847ccm,  
4 Zylinder, 36 PS



Singer Le Mans 4 Seater  
Baujahr 1936, 998ccm,  
4 Zylinder, 32PS



Riley 12/4 Special  
Baujahr 1935, 1500ccm,  
4 Zylinder, 80 PS



Riley 12/4 Special  
Baujahr 1935, 1500ccm,  
4 Zylinder, 80 PS



Ford Model A Speedster  
Baujahr 1931, 3300ccm,  
4 Zylinder, 60PS



Amlicar CS special sport  
Baujahr 1924, 1000ccm,  
4Zylinder, ca.30PS



Riley Brooklands spec.  
Baujahr 1938, 2496ccm,  
4 Zylinder, 100PS



Wolseley Hornet Special  
Baujahr 1934, 1270ccm,  
6 Zylinder, 47 PS



Bugatti Typ 35B  
Baujahr 1930, 2300ccm,  
8 Zylinder, 135 PS



Austin Seven Works Ulster  
Baujahr 1930, 750ccm,  
4 Zylinder, 35 PS



Ford Model A Speedster  
Baujahr 1931, 3226ccm,  
4 Zylinder, 40PS



## Sport- und Tourenwagen

Chrysler Model B-70 Roadster  
Baujahr 1924, 3301ccm,  
6 Zylinder, 68PS



Riley Tourer 15/6  
Baujahr 1938, 1800ccm,  
6 Zylinder, 75PS



Austin Seven Ulster Special  
Baujahr 1931, 750ccm,  
4 Zylinder, 30PS



Armstrong Siddeley  
12hp Doctors Coupe  
Bj. 1935, 1434ccm, 6 Zylinder



Morris Eight Series 1  
Baujahr 1936, 918ccm, 4  
Zylinder, 24PS



Dixi Ihle 800  
Baujahr 1928, 850ccm,  
4 Zylinder, 22 PS



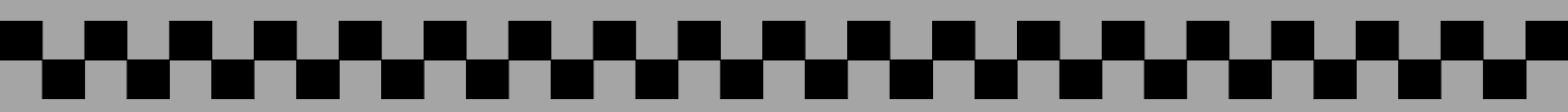
Chevrolet Sports Roadster  
Baujahr 1930, 3200ccm,  
6 Zylinder, 55PS



Buick Sports Roadster  
Baujahr 1930, 4200ccm,  
6 Zylinder, 81PS



BMW 327/28  
Baujahr: 1939, 1957ccm,  
6 Zylinder, 80 PS





# Das Starterfeld 2022

## Motorräder

Sunbeam 6 Longstrok  
Baujahr 1928, 500ccm,  
1 Zylinder, 6PS



BMW R57  
Baujahr 1930, 500ccm,  
2 Zylinder, 18PS



Neander P3  
Baujahr 1931, 1000ccm,  
2 Zylinder, 22PS



BMW R63  
Baujahr 1929, 750ccm,  
2 Zylinder, 26PS



Velocette KTS  
Baujahr 1929, 350ccm,  
1 Zylinder, 24PS



Triumpf (D) B200  
Baujahr 1936, 198ccm,  
1 Zylinder, 6PS



## Sport- und Tourenwagen

Ford Model T  
Baujahr 1916, 2900ccm,  
4 Zylinder, 20PS



Renault Monaquarte 4  
Baujahr 1933, 1300ccm, 4  
Zylinder, 25PS



Bentley 3,5 l  
Baujahr 1934, 3669ccm,  
6 Zylinder, 105PS



Ford Model A Luxus Sedan  
Baujahr 1931, 3300ccm,  
4 Zylinder, 40PS



Adler Trumpf EV 2 Liter  
Baujahr 1938, 1910ccm,  
4 Zylinder, 45PS



BMW 327 Cabrio  
Baujahr 1939, 1971ccm, 6  
Zylinder, 55 PS



Ford Model Y Cairn Drophead  
Coupe, Bj. 1933, 993ccm,  
4 Zylinder, 23 PS



Ford Model A, Standard Phaeton  
Baujahr 1928, 3300ccm,  
4 Zylinder, 40PS



Ford Model A Fordoor  
Baujahr 1931, 3300ccm,  
4 Zylinder 40PS



Ford Model A Fordoor  
Baujahr 1931, 3300ccm,  
4 Zylinder 40PS



Ford Model A Sportcoupe  
Baujahr 1931, 3300ccm,  
4 Zylinder, 40 PS



Opel 1,2l  
Baujahr 1932, 1200ccm,  
4 Zylinder, 23 PS



Ford Model T  
Baujahr 1911, 2900ccm,  
4 Zylinder, 20 PS



Alvis Speed 25 Charlesworth  
Saloon, Baujahr 1937  
3500ccm, 6 Zylinder, 112PS





**ROWE**

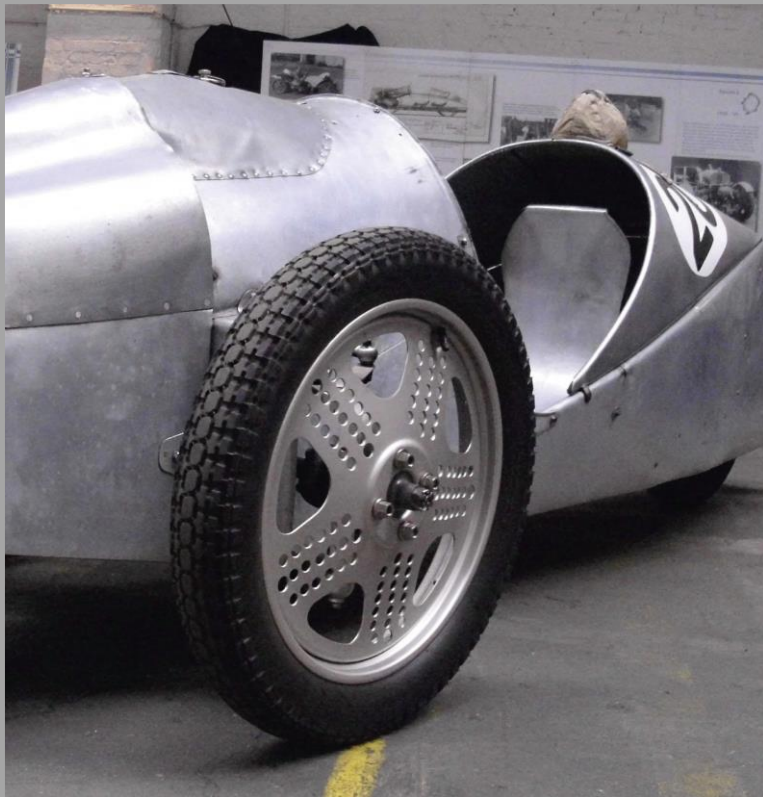


**Druckvorlage Nummer 6 verwenden!!**





# Neander und Fafnir Hightech vor 100 Jahren



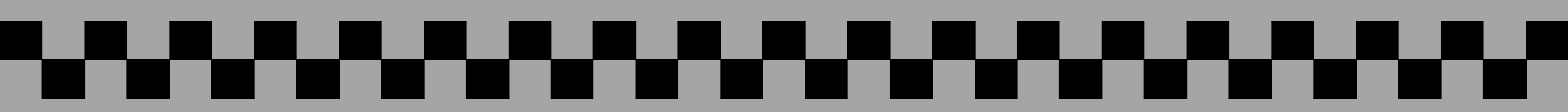
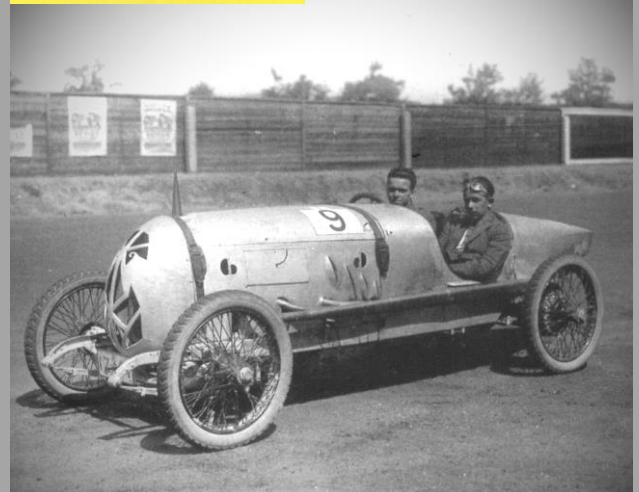
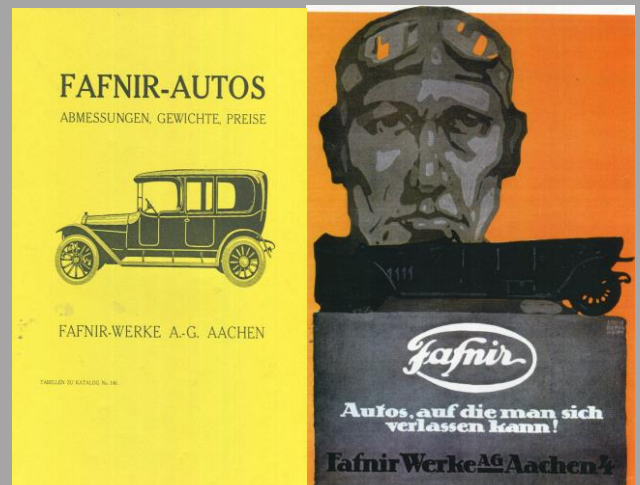
Berühmt wurde Ernst Neumann-Neander, Sohn des Landschaftsmalers Emil Neumann, nicht nur als Kunstmaler und Grafiker, sondern hauptsächlich als Gestalter von Automobilen und Motorjachten und motorradbegeisterter Konstrukteur von Motorrädern. Bereits zwischen 1903 und 1908 baute er sein erstes Motorrad.

1924 siedelt er nach Köln über und gründet die Neander Motorfahrzeug GmbH mit Sitz in Euskirchen. Hier baut und konstruiert er für die Allright-Werke und für sich selbst Motorräder, die an der ersten großen sportlichen Nachkriegsveranstaltung teilnehmen.

Neumann ist der älteste Teilnehmer des Rennens. Von Köln aus beginnt er eine Motorradproduktion in Euskirchen und siedelt 1926 nach Düren über.

## Fafnir – der Drache aus Aachen

Fafnir (der Sage nach der Drache, den Siegfried besiegte) wurde 1894 als Tochterfirma einer Nadelfabrik gegründet, Aachen war ein Zentrum der Nadelproduktion, hieraus entstanden später zahlreiche Automobilzulieferer. Von 1904 bis 1926 entwickelte sich das Unternehmen zu einem kleinen, aber innovativen Automobilhersteller. Fafnir-Autos zeigten für die damalige Zeit bemerkenswerte fortschrittliche Merkmale, wie zum Beispiel, dass ab 1914 der Schalthebel nach innen oder die Hinterachse für einen tieferen Schwerpunkt oberhalb der Federn verlegt wurden. Fafnir unterhielt einen eigenen Rennstall mit bis zu 7 Rennfahrzeugen und nahm auch an den Eifelrennen teil. Rudolf Caracciola begann seine Karriere bei Fafnir, nahm aber nicht mit Fafnir Rennwagen an der Eifelrundfahrt teil. 1922 startete er mit einem Motorrad der Marke NSU, 1924 dann auf Mercedes. Mehrere Gebäude der alten Fafnir-Werke, unter anderem den unter Denkmalschutz stehenden, 1913 eingeweihten Hochbau, kann man auch heute noch in der Jülicher Straße bewundern.







## **HERZLICH WILLKOMMEN BEI OLDTIMERSERVICE KRANZ,**

Ihrem Partner rund um klassische Automobile seit 20 Jahren in Straelen am Niederrhein.

Wir beraten Sie mit Kompetenz und Leidenschaft in allen Anliegen rund um Ihren Oldtimer.

Unser Schwerpunkt ist der Oldtimer Handel & Service- sowie Wartungsarbeiten klassischer Automobile der 20er bis 70er Jahre. Unser Fachgebiet sind Vorkriegsfahrzeuge der Marken Alvis, Riley, MG, Morris, Austin, Rover, Lanchester, Armstrong Siddeley, Vauxhall, doch auch Klassiker anderer Hersteller sind bei uns natürlich in guten Händen.

### **Die Leidenschaft für Oldtimer liegt bei uns in der Familie.**

Angefangen hat es mit Großvater Paul Kranz, der vor fast einem Jahrhundert in einem luxuriösen Steyr die Damen der feinen Gesellschaft kutscherte. Der Mercedes Benz 190DC, den er in den Sechzigern kaufte, war sein größter Schatz und ist bis heute Teil des Fuhrparks von Oldtimerservice Kranz, der für Hochzeitsfahrten genutzt wird.

Der Enthusiasmus des Großvaters färbte ab und schon mit siebzehn Jahren kaufte Firmeninhaber Hubert Kranz seinen ersten eigenen Oldtimer, einen 220S Ponton Mercedes. Hubert Kranz restaurierte ihn liebevoll und kam seitdem nicht mehr von den Oldtimern los, auch wenn es noch einige Zeit dauerte, bis aus dem Hobby der Oldtimer Verkauf wurde.

2001 kaufte Hubert Kranz mal wieder einen Oldtimer, dieses Mal über die Plattform PreWarCar, die auf Vorkriegsfahrzeuge spezialisiert ist. Der Kauf bescherte Hubert Kranz nicht nur einen Cleveland Baujahr 1925, sondern auch eine andauernde Freundschaft und Geschäftsbeziehung zu Oldtimerliebhaber Joris Bergsma, der die Seite PreWarCar betrieben hat.

So entstand im darauffolgenden Jahr Oldtimerservice Kranz, den Schwerpunkt bildeten schon zu diesem Zeitpunkt die englischen Vorkriegsfahrzeuge. Neben dem Oldtimer Verkauf und stilvollen Hochzeitsfahrten wurden nach und nach auch alle weiteren Serviceleistungen rund um den Oldtimer ins Programm aufgenommen, sodass Kunden aus aller Welt heute bei Hubert Kranz nicht nur Oldtimer kaufen können, sondern in Straelen am Niederrhein auch eine Oldtimerwerkstatt mit allem was dazugehört, finden.

Sollte Ihr Wunschfahrzeug gerade nicht dabei sein, unterstützen wir Sie auch gerne bei der Suche. Mit unserer jahrelangen Erfahrung stellen wir sicher, dass Sie nicht irgendeinen Oldtimer kaufen, sondern den Klassiker Ihrer Träume bekommen.

Das Team um Hubert Kranz steht nicht nur für Leidenschaft, sondern auch für Qualität, Know-How und absolute Zuverlässigkeit. Neben dem Oldtimer Verkauf kümmern wir uns selbstverständlich auch um die Oldtimer Restauration und alle Fragen rund um fachgerechten Oldtimer Service. Wir beschaffen die notwendigen Teile und führen sämtliche anfallenden Arbeiten aus, vom Reifenwechsel bis zum kompletten Aufbau.

# Der Münz- Rennwagen

Gustav Münz - Sieger der Eifelrundfahrt 1926

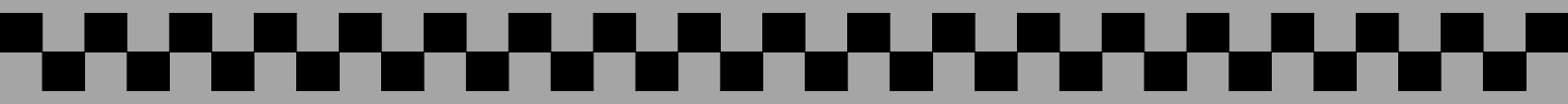


Unter den Wagen des Jahres 1925 war auch eins der legendären Ford-T-Modelle. Der Dürener Automechaniker Gustav Münz hatte es sich rennmäßig umgebaut. Er focht abseits der großen Rennställe einen einsamen Kampf. Niemand nahm seinen abenteuerlich aussehenden 2-Liter-Speed-Ford ernst, der dann auch gleich nach dem Start aus einer Kurve getragen wurde. Aber Münz machte weiter. Mit einer selbst getunten „Tin Lizzy“ („Blechliesel“, Ford, 3 Liter, 5-Gang-Getriebe, Zylinderkopf mit oben liegender Nockenwelle) feierte er 1926 mit Adolf Breuer als Beifahrer seinen großen Triumph: Er fuhr die schnellste Tagesrunde der Rennwagen und wurde so Tagessieger. 1925 hatte Gustav Münz beim dritten Eifelrundkurs viel Spott und Schadenfreude einstecken müssen, als er mit seinem 2-Liter-Speed-Ford eine Panne nach der anderen hatte und sein Wagen schließlich „halbnackt“ – mit verlorener Motorhaube und auch sonst reichlich lädiert – in die berühmte Danzley-Kurve einbog. Die Karosserie des Münz-Ford wurde in Düren vom Wagenbauanstalt Barthel Vaßen hergestellt. Der Wagen stand nach 1926 lange Zeit im Schaufenster des Autogeschäftes von Gustav Münz der bis 1934 Rennen bestritt. Am 16. November 1944, nach einem Bombenangriff, wurde das Geschäft getroffen und das Fördle -so wie Gustav ihn immer nannte, unter den Trümmern begraben.



Die Idee...

... kam spontan, durch unser Vereinsmitglied Georg Becker. Zum 100-jährigen Bestehen der Eifelrundfahrt in Nideggen am 22. Juli 2022 soll der Siegerwagen von Gustav Münz wieder am Rennen teilnehmen. Nach fast zwei Jahren Arbeit ist das „Fördle“ wieder fertig für die Rennstrecke.





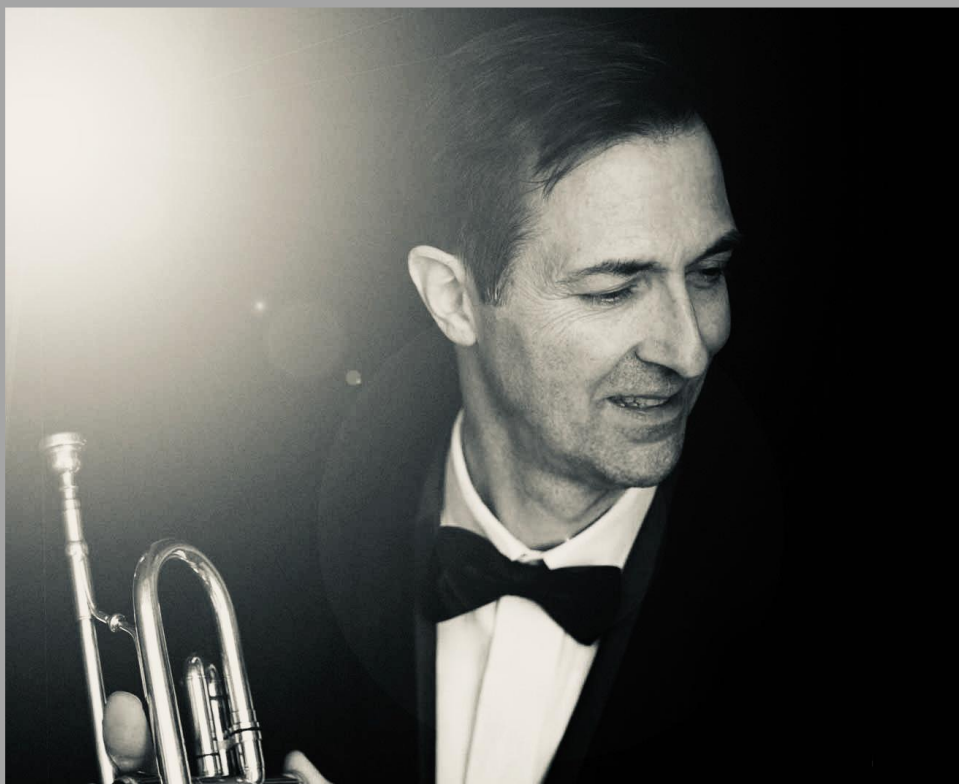
# The Roaring Twenties are back.....

Peters Hot Four

Musik von den Roaring Twenties bis zu aktuellen Hits im swingendem Oldtime Style!  
That's really hot!!

Ob New York, Rio oder Tokio, überall auf der Welt hat Peter Blum mit seinen musikalischen Mitstreitern das Publikum zum Tanzen und Mit-Swingen gebracht.

Bei den olympischen Spielen in Sotchi und Rio de Janeiro, im Emirates Palace in Abu Dhabi, dem Berliner Adlon, im Mandarin Oriental in Kuala Lumpur, in der Wiener Opernhaus oder auf dem Fest des Bundespräsidenten waren sie schon musikalische Botschafter der guten Laune!



## Wir bedanken uns bei unseren Sponsoren



**FTB-Adventures**  
Outdoor-Veranstalter in der Eifel

Besuchen Sie uns in Nideggen und seien Sie unser Gast.  
Wir freuen uns auf Sie.

Kontakt@FTB-Adventures.de  
www.ftb-adventures.de

Tel.: +49 (0)2427-455667

Facebook, Instagram, YouTube icons

**Heidbüchel**  
Kartoffeln, Obst und Gemüsehandel

Verkauf: Thumer Linde in Nideggen (nahe Aldi)  
Hundsleyweg 11 · 52385 Nideggen  
Tel. 02427 - 1558 · Mobil: 0170 - 18 75 153  
ralf.heidbuechel@web.de

**Campingplatz Hetzingen**  
seit 1924

**LANDHAUS THOMÉ**  
HOTEL · GARNI

Landhaus Thomé Ankommen  
Im Waldwinkel 25  
52385 Nideggen und  
Tel. 02427 · 6173  
Fax 02427 · 8817 Wohlfühlen!  
info@landhaus-thome.de

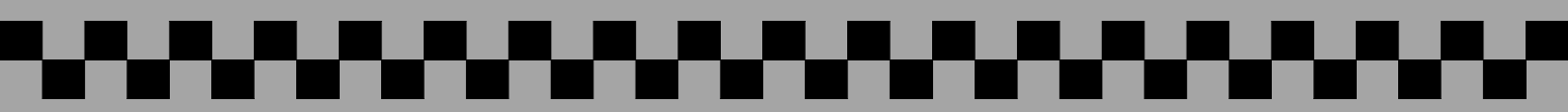
**ZUR EWIGEN LAMPE**

Wenn es gemütlich und lecker sein soll

ewige-lampe.com 02427 94090

Immobilien  
Tollmann Johänning

**Druckvorlage  
Nummer 7  
verwenden!!**



# Infotafeln an der historischen Rennstrecke

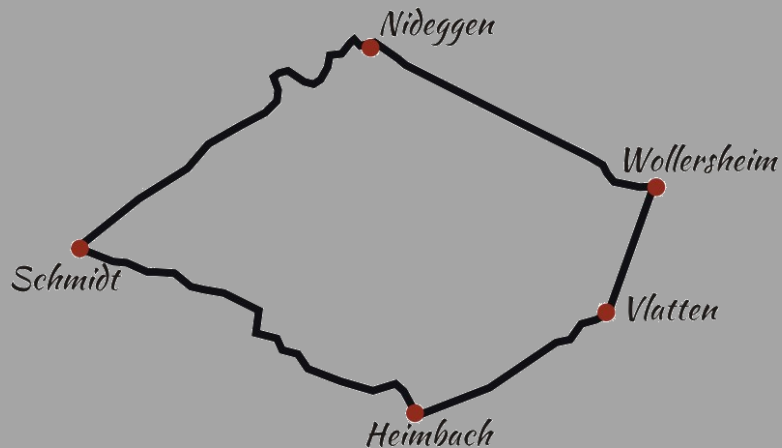
Besuchen Sie auch die Dauerausstellung Mobilität im



## Zinkhütter Hof

Industriemuseum Stolberg Cockerillstr. 90 52222 Stolberg

Infotafeln zu der Historie der historischen Eifelrundfahrten werden Sie in naher Zukunft rund um die alte Rennstrecke an markanten Orten finden.



### NIDEGGEN

R. CARACCIOLA

### RUDOLF CARACCIOLA ÜBER DIE EIFELRENNEN IN NIDEGGEN

### DIE EIFELRUNDFAHRT 1923 - 1926

In der 1920er Jahren fanden vier Mal Rennen für Wagen bzw. Motorräder auf einer gut 25 km langen Rundstrecke um Nideggen statt. Bekannte Namen wie Rudolf Caracciola, die Brüder von Opel und der Dürener Kolonnenführer Gustav Münz sind noch in guter Erinnerung. 1927 wurde dann aber auf dem hierzu eigens errichteten „Nüburgring“, das die ADAC-Eifelrennen gefährlich.

Anfang des 20. Jahrhunderts steckte der Motorsport noch in den Kinderschuhen. Das änderte sich, als der vom Motorsport begeisterte Landrat des Kreises Simmerath, Josef Graf von Spon, dem ADAC-Gau IV die behördliche Genehmigung erteilte, eine „Eifelrundfahrt“ um Nideggen zu veranstalten.

Dem Strecke führte von Nideggen durch Berg, Wollersheim, Vlatten, Heimbach, Haselhof, Schmidt und Brück zurück nach Nideggen. Aus Rücksicht auf die Beweise der zu durchfahrenden Ortschafte waren diese Streckenabschnitte hier keine so nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf Sicherheit an. Die Fahrer hatten für jeden zu durchfahrenden Ort fünf Minuten Zeit, die vom Gesamttempo abgezogen wurden.

Interessant war die Strecke vor allem deshalb, weil sich hier sehr viele Kurven in allen nur erdenklichen Sparten aneinanderreihen ließen. Die Strecke war bestmögliche und bestmögliche Strecke für eine gerade Fahrt nur 300 m betrug. Insgesamt sind 86 Kurven auf der 25,2 km langen Strecke bei einem Höhenunterschied von 265 m zu überwinden.

Das erste Rennen fand am 15. Juli 1922 statt, das letzte 1926. Wegen des enormen Interesses hatte man ab dem zweiten Rennen 1924 die Veranstaltung auf die Tage erweitert. 1924 gab es aufgrund der politischen Kämpfe an Rhein und Ruhr kein Rennen.

Mit freundlicher Unterstützung: Sparkasse Düren

Ein Projekt des: Nüburg Ring Nideggen e.V. im DMV

Ich habe an vielen Eifelrennen teilgenommen und habe manche gewonnen. Von jedem könnte man stundenlang erzählen. Leider ist das Erzählen nicht meine Stärke, trotzdem – ich will beginnen: Das war im Jahre 1924, als ich mein erstes Eifelrennen bestritt. Es war auf der Rennstrecke des herrlichen Nideggen, und die Veranstaltung hieß seitensamerweise „Eifelrundfahrt“. Ich habe selbst mit einer Skizze gemacht, damit die Leser wissen, in welchen Dörfern wir die Höhen in Schrecken jagten.

Für heutige Begriffe war das eine tolle Strecke, schmal, hügelig, unendlich kurvenreich, eine Kurve reihte sich an die andere, weshalb man die Strecke auch das rheinische „Targa Florio“ nannte. Die Rennstrecke war 25,2 km lang. Am Tage des Sportwagensrennens regnete es in Strömen, dass man glauben konnte, die Welt geht unter. Ich war damals in Dresden bei der Mercedes-Niederlassung tätig und sollte nun im Eifelrennen zum ersten Male einen der neuen 6-PS-Mercedes mit Kompressor fahren. In Remagen organisierte ich einen Lastwagen der väterlichen Weinhandlung, der als Werkstat und Ersatzteile eingerichtet wurde. So zogen wir dann los von Nideggen, mein Monteur Kühnle, Geschwister und Freunde.

Sturm und Regen in den Eifelbergen, so schlimm und so stark, dass heruntergehende Dächer einen Passanten erschlugen und ein Radfahrer gegen einen Baum geschleudert wurde, wo er mit Schädelbruch liegen blieb. Und bei solch höllischem Wetter sollten wir ein Rennen fahren! Nach der Parole „immer feste druff!“ landete ich dann auch bald im Graben. Alles Schieben und Fluchen half gar nichts.

das Rennen war aus für mich. Kühnle schob mit mir den Wagen zur „Werkstatt“, wo wir aus dem Sportwagen einen Rennwagen machten, indem wir Koffelgehäuse und Lampen abmontierten. So machte man das früher und kein Mensch sagte was dagegen. Also startete ich am nächsten Tage in der Rennwagenklasse. Und es hat hingehauen. Es gab einen tollen Kampf mit Volkhart auf Steiger, der jedoch nach einigen Runden ins Schleudern geriet und an einem Felten landete. Aber Kurtchen ließ sich nicht bange machen. In einer Dorfschmiede reparierte er die lädierte Vorderachse und war nach einigen Runden wieder im Rennen. Gegen Schluss gab es zur Abwechslung mal wieder einen Mordstreifen. Der Betrieb wurde immer toller. Und was da alles herumtoß! Opel, Pluto, Amicar, Amor-Peugeot, PS, Kucco, Bugatti, Citroen, Fafnir, Bianchi, Steiger, der gute Jöns auf Opel, also langweilig wurde es nicht.

Ich gewann das 286 km lange Rennen mit 73,8 km/h sowie des Renneford aller drei Renntage vor dem Düsseldorfer Noll auf Bugatti. Triumphfahrt nach Remagen mit dem lobersgeschmückten Siegerwagen. Die Glückwünsche meiner Freunde waren so zahlreich, dass ich wie ein grosser Mann eine Dankanzeige in die Zeitung rücken ließ. Wenn ich die heute lese, könnte ich mich noch selbst auf meine Stuppnäpfe bauen. Drei Jahre später wurde der Nüburgring mit dem ADAC-Eifelrennen eröffnet. Ich konnte am 19. Juni das Rennen gewinnen. Ist es verwunderlich, dass ich diese Rennstrecke und dieses Eifelrennen so liebe! – Ich möchte fast sagen: „Wir sind zusammen groß geworden.“

Mit freundlicher Unterstützung: Sparkasse Düren

Ein Projekt des: Nüburg Ring Nideggen e.V. im DMV

### WOLLERSHEIM

GUSTAV MÜNZ

### DER LOKALMATTADOR DES EIFELRENNENS GUSTAV MÜNZ

### DIE EIFELRUNDFAHRT 1923 - 1926

In der 1920er Jahren fanden vier Mal Rennen für Wagen bzw. Motorräder auf einer gut 25 km langen Rundstrecke um Nideggen statt. Bekannte Namen wie Rudolf Caracciola, die Brüder von Opel und der Dürener Kolonnenführer Gustav Münz sind noch in guter Erinnerung. 1927 wurde dann aber auf dem hierzu eigens errichteten „Nüburgring“, das die ADAC-Eifelrennen gefährlich.

Anfang des 20. Jahrhunderts steckte der Motorsport noch in den Kinderschuhen. Das änderte sich, als der vom Motorsport begeisterte Landrat des Kreises Simmerath, Josef Graf von Spon, dem ADAC-Gau IV die behördliche Genehmigung erteilte, eine „Eifelrundfahrt“ um Nideggen zu veranstalten.

Dem Strecke führte von Nideggen durch Berg, Wollersheim, Vlatten, Heimbach, Haselhof, Schmidt und Brück zurück nach Nideggen. Aus Rücksicht auf die Beweise der zu durchfahrenden Ortschafte waren diese Streckenabschnitte hier keine so nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf Sicherheit an. Die Fahrer hatten für jeden zu durchfahrenden Ort fünf Minuten Zeit, die vom Gesamttempo abgezogen wurden.

Interessant war die Strecke vor allem deshalb, weil sich hier sehr viele Kurven in allen nur erdenklichen Sparten aneinanderreihen ließen. Die Strecke war bestmögliche und bestmögliche Strecke für eine gerade Fahrt nur 300 m betrug. Insgesamt sind 86 Kurven auf der 25,2 km langen Strecke bei einem Höhenunterschied von 265 m zu überwinden.

Das erste Rennen fand am 15. Juli 1922 statt, das letzte 1926. Wegen des enormen Interesses hatte man ab dem zweiten Rennen 1924 die Veranstaltung auf die Tage erweitert. 1924 gab es aufgrund der politischen Kämpfe an Rhein und Ruhr kein Rennen.

Mit freundlicher Unterstützung: Sparkasse Düren

Ein Projekt des: Nüburg Ring Nideggen e.V. im DMV

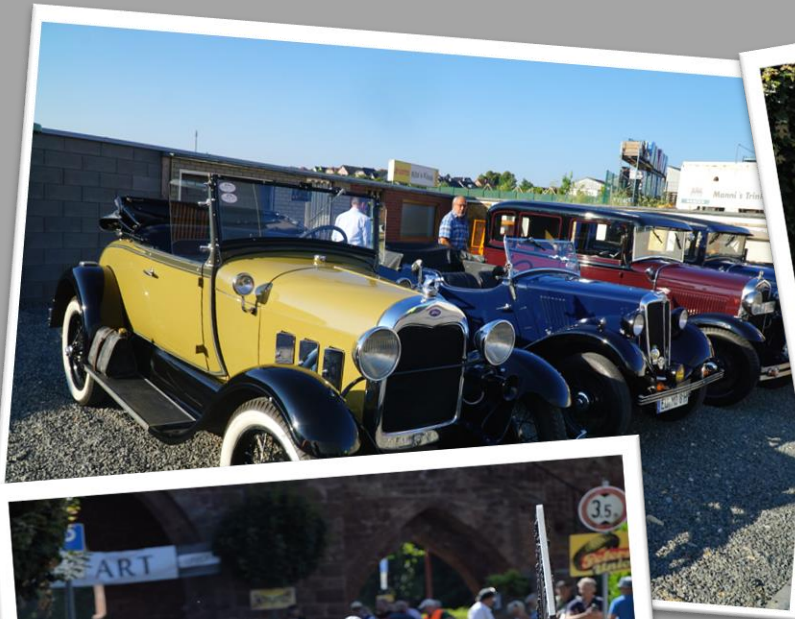
In ihren kühnsten Träumen hatten die Verantwortlichen nicht daran gedacht, zu welcher internationalen Bedeutung die Rundfahrt einmal für den deutschen Motorsport werden würde! Unter den Wagen des Jahres 1925 war auch eins der legendären Ford-T-Modelle. Der Dürener Automechaniker Gustav Münz hatte es sich rennmäßig umgebaut. Er focht abseits der großen Rennställe einen einsamen Kampf. Niemand nahm seinen abenteuerlich aussehenden 2-Liter-Speed-Ford ernst, der dann auch gleich nach dem Start aus einer Kurve getragen wurde. Aber Münz machte weiter. Mit einer selbst getuldeten „Tim Lizzy“ („Blechliesel“, Ford 3 Liter, 5-Gang-Getriebe, Zylinderkopf mit oben liegender Nockenwelle) feierte er 1926 seinen großen Triumph: Er fuhr die schnellste Tagesrunde der Rennwagen und wurde so zunächst Tagesieger. Später wurde er auf den 2. Platz versetzt und der Werbemotorkocher Follen siegte auf Mannesmann. Zwischen den Stößen von Glückwunschschreibern, die dem „Ist-kuhnen Gustav“ dem „Eifelking“ nach seinem Sieg ins Haus gebracht wurden, befand sich auch eine von Henry Ford. Der Präsident der Ford-Motor-Company gratulierte Gustav Münz auf einer Postkarte. Die Vorderseite zeigt zwei die Fordwerke in Detroit, dicht abgestempelt war die Karte in Niagara-Falls, wo Mr. Ford wohl gerade Urlaub machte oder eine Konferenz besuchte. Er schrieb: „I am hearing you success and congratulate you.“ (Was wohl heißen soll: Ich höre von Ihrem Erfolg und gratuliere Ihnen.) Nach Angabe der „Dürener Volkszeitung“ erhielt der strahlende Sieger insgesamt 67 Siegelramme und über 300 Gratulationen. Der mittlerweile in Alandien wohnende, aus Düren stammende Alfred Breuer überließ den Verfassern freundlicherweise ein altes Album mit Fotos und Zeitungsausschnitten, das seinem Vater Adolf gehört hatte. Er war der Bellfahrer von Gustav Münz im Rennen 1926. Sein Autohaus firmierte später unter „Firma Autohaus Münz GmbH“ und war so im Handelsregister eingetragen. Sie hatte ihren Sitz am Friedrich-Ebert-Platz 22-24 in Düren. 1992 war die Liquidation der Firma beendet, die ein Jahr zuvor durch Gesellschaftsbeschluss beschlossen worden war. Münz war um 6:34 Uhr gestartet und um 12:42 Uhr über das Zielband gefahren, hatte also 6,8 Stunden für den Sieg benötigt. Auf der Siegesfeier hielt er einen Vortrag zum Thema „Wie ich das Eifelrennen gewann“. Er entsetzte wahre Lachsalven, als er beispielsweise den Start beschrieb, wo man ihn als letzten aufgestellt hatte. „Doch die Letzten werden die Ersten sein dachte ich, und dann sind wir spazieren gefahren!“ Herr Münz wurde der Ehrepreis der Stadt Nideggen, eine wunderschöne Weinbocke, als äußere Anerkennung seines Sieges zugesprochen. Er wurde wohl überreicht. Bei Gelangenschaft der Siegesfeier wurde dann auch bekannt, daß das Eifelrennen auch in Zukunft auf der jetzigen Strecke beibehalten werden soll, womit eine bereits in einem unserer Vorberichte gebrachte Mitteilung ihre Bestätigung fand.

Mit freundlicher Unterstützung: Sparkasse Düren

Ein Projekt des: Nüburg Ring Nideggen e.V. im DMV



# IMPRESSIONEN EIFELRUNDFAHRT 1922 Revival 2019-2021



## Klinkhammer - seit 7 Jahrzehnten Ihr Partner für Mobilität

Am Pfingstsamstag 1954 machte August Klinkhammer sich in Nideggen mit einer BP Tankstelle und KFZ Werkstatt selbstständig



Seit 1989 führt seine Tochter, Irene Schwingen, den Betrieb und bietet alles, was Auto und Besatzung zum Auftanken brauchen

**Druckvorlage  
Nummer 8  
verwenden!!**

2,50 € Rabatt  
auf eine  
Wachswäsche

Dummy



# Mitglied werden im MSC Burgring

Haben Sie Lust, die spannende Vergangenheit des Motorsports in der Eifel zu bewahren und die Zukunft mit zu gestalten?

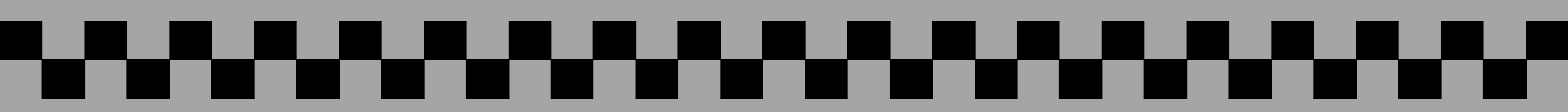
Dann werden Sie Mitglied im MSC Burgring Nideggen – Eifel Classic e.V. im DMV !!



Der MSC Burgring Nideggen e.V. im DMV blickt auf eine über 50-jährige Tradition zurück. 1966 gegründet und 1967 ins Vereinsregister eingetragen, ist der Club im Orientierungs- und Ralleysport aktiv. Bereits 1967 wurde die erste "DMV Burgring Nachtfahrt" organisiert, die zuerst als Orientierungsfahrt, später als nationale Rallye veranstaltet wurde. Die "DMV Neydeck-Fahrt" wurde bis 2014 als Orientierungsfahrt 75 veranstaltet und erfreute sich großer Beliebtheit. Die internationale Rallye Düren-Aachen in den 1980er Jahren sowie zahlreiche Slalom- und Touristikveranstaltungen gehören zu den weiteren Highlights der Vereinsgeschichte.



Im Jahre 2017 hat der Club sich neu aufgestellt: Mit dem Namenszusatz „Eifel Classic“ soll der neue Schwerpunkt des Vereins - die Bewahrung und das Erleben der mobilen Vergangenheit – deutlich gemacht werden. Neben einem aktiven Vereinsleben – wir treffen uns regelmäßig im ECC in Nideggen und organisieren zahlreiche Veranstaltungen im Oldtimer- und Orientierungssport sowie gemeinsame Vereinsaktivitäten..





## Leidenschaftlich lokal.

Unsere Liebe zur Region und ihren Menschen hört nicht bei Energiethemem auf. Deswegen engagieren wir uns direkt vor Ort und sind Ihr starker regionaler Partner.

**Druckvorlage Nummer 9 verwenden!!**

westenergie

westenergie.de

# Mitglied werden im M&C Burgring



Der Verein kümmert sich um die Pflege kraftfahrtechnischen Kulturgutes, insbesondere um die Erhaltung und Pflege historisch bedeutender Meilensteine der Motorrad-, Automobil- und Rennsportgeschichte. Geselligkeit und die Vermittlung sowie der Austausch sportlicher und technischer Erfahrungen und ein aktives Vereinsleben sind uns dabei sehr wichtig. Hierzu gehört insbesondere die Aufarbeitung und Darstellung der motorsportlich bedeutenden „Eifelrundfahrt“ um Nideggen von 1922 bis 1926, die auch als „Initialzündung“ für den Bau des Nürburgrings gesehen werden kann.



*Wo sich Mensch und Maschine wohlfühlen  
Ihr Partner rund um klassische Automobile*

Eifel Classic Cars GmbH  
Thumer Weg 56 52385 Nideggen  
02427 43 49 780 0172 2116800  
sd@eifel-classic.eu

*Betreutes Wohnen für Ihr Schätzchen*



## Werkstattservice

Das ECC ist auf historische Fahrzeuge spezialisiert und bietet Ihnen Sonderkonditionen.



Das ECC bietet Sonderkonditionen für die Unterstellung Ihres „Schätzchens“.

*Vergangenheit für's Fahren*

Erleben Sie die historischen Orte und die faszinierende Eifellandschaft vom Fahrersitz aus in geführten Oldtimertouren mit unseren gepflegten Klassikern



*Räume für Ihr Event*

Ob Geburtstag, Clubtreffen, Vereinsfeier oder Hochzeit ECC bietet Clubmitgliedern die passenden Räume



Eifel Classic  
Eifel Classic Cars GmbH





# Gute Gründe, Mitglied zu werden!



## Treffen mit Gleichgesinnten

Der MSC Burgring trifft sich regelmäßig im Biergarten „bei Manni“ oder im Café Boxenstopp



## Mobiles Kulturgut

Wir unterstützen uns gegenseitig bei der Pflege mobilen Kulturgutes, denn Oldtimer machen in der Gruppe mehr Spaß!



## Gemeinsame Ausfahrten

Wir organisieren regelmäßig Ausfahrten zu kulturell, geschichtlich und motorsportlich interessanten Plätzen, Museen und Events.

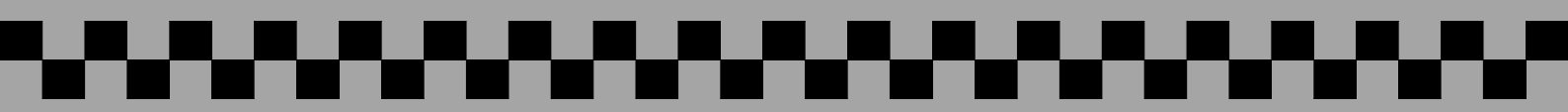


## Eifelrundfahrt 1922

Immer am 2ten Juli-Wochenende findet das Revival der ersten Eifelrundfahrt für Vorkriegsklassiker statt.

## Burgringtrophy

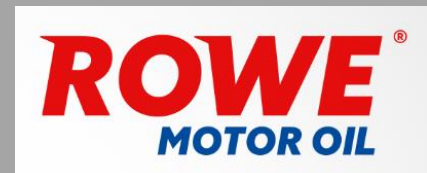
Immer am 3ten Septemberwochenende findet unsere Burgringtrophy als Old- und Youngtimerveranstaltung im Euregio Classic Cup und Rheinland Pokal statt.



*Der MSC Burgring Nideggen Eifel Classic e.V. im DMV wünscht Ihnen viel Spaß bei der Eifelrundfahrt 1922*



**O P E L**



*Werden Sie Mitglied!*

