



EXEMPLAR 001



Zehn Jahre „Tour de Rü“ - ein hochklassiges Ereignis, auf das die Interessengemeinschaft Rüttenscheid mehr als stolz sein kann und das die BHF-BANK mit Freude unterstützt.



BHF-BANK Aktiengesellschaft
Rüttenscheider Straße 199, 45131 Essen, Tel. 0201 49060-400

A photograph of a building facade with a sign that reads "RUE 199". The sign is mounted on a light-colored wall with horizontal lines. The text "RUE" is in a dark grey font, and "199" is in a gold font.

10
JAHRE
TOUR DE RÜ
2004 - 2013





Fahrzeugaufstellung zum Start der 1. Tour de Rü auf dem Messe-Parkplatz unterhalb des Girardet Hauses. Von vorne: Bugatti Typ 35, Bentley, Alfa Romeo 6 C und Ford A Sportcoupe

10 JAHRE Tour de Rü

Mit diesem Bildband blicken wir zurück auf zehn legendäre Oldtimer-Ausfahrten, die unter dem Titel „Tour de Rü“ von der Interessengemeinschaft Rüttenscheid e.V. (IGR) veranstaltet wurden.

Mit einer Auswahl aus fast 15.000 Fotos und Texten aus den zehn jeweiligen Programmheften erinnern wir an herrliche Automobile, schöne Landschaften, sportliche Herausforderungen, aufregende aber auch skurrile Momente und nicht zuletzt tolle Sportsfreunde, die als Piloten und Beifahrer teilgenommen haben.

Als vor ca. zwölf Jahren von einem Oldtimerfreund die Idee aufkam, dass die IGR neben ihren anderen Veranstaltungen auch eine Oldtimerausfahrt veranstalten könnte, um für den Stadtteil Rüttenscheid zu werben, brachte Hannes Schmitz in seiner Schwarzen Rose-Cocktailbar die Richtigen zu einem Team zusammen. Erst ermutigten uns Horst Kaimer, Micki Staub, Enthusiasten mit Benzin im Blut, die Idee weiter zu verfolgen, dann konnten wir Franz Maag, einen der ganz großen Namen der Oldtimerszene und Claudio Schlegtendal, einen rallyeerfahrenen Routenplaner dazu gewinnen; beide vielfache Mille Miglia Teilnehmer.

Schnell wurde klar, dass zu Rüttenscheid nur

eine möglichst hochklassige Veranstaltung und Teilnehmerschaft passen würde und dass diese ohnehin zur Rüttenscheider Szene gehört.

Außerdem beherbergt Rüttenscheid seit über 20 Jahren die Welt-Leitmesse der Oldtimer, die Techno Classica, und Essen ist mittlerweile mit über 2000 H-Kennzeichen Oldtimer-Hochburg.* Dass wir dann zehn Jahre voller Schweiß und Herzblut, Stress und Begeisterung jedes Jahr eine neue Tour veranstalten würden, hätten wir trotzdem nicht gedacht. Die Erfolge und die Freude bei Teilnehmern und Publikum haben uns dabei durch diese so schnell vergangene Zeit getragen.

Wenn Franz Maag ruft, kommen sie alle, meinte nicht nur Claudio, und so war es auch. Nur durch ihn konnten so anspruchsvolle Fahrzeuge und so interessante und bedeutende Teilnehmer gewonnen werden.

Und Claudio Schlegtendal erwies sich als Perfektionist bei der aufwändigen Optimierung immer neuer landschaftlich reizvoller aber auch fahrerisch sehr anspruchsvoller Routen durch abgelegene Felder und Wälder.

Sie zeigten die Schönheit der Region, und so manches prächtige Schloss war nicht nur Mittagsrast, sondern auch ein Verweis auf ihre

Geschichte. Die mittlerweile ca. 230 km wurde immer mehr zur Mille Miglia Rallye des Ruhrgebietes.

Für mich blieb all der Rest zu tun und dafür zu sorgen, dass beide weitermachten, was schon mal einige Überredungskunst erforderte, denn schließlich ist all dies ehrenamtlich nebenbei zu leisten.

Weitere Helfer wie Horst Kaimer, Werner Bücking und Rallye-Experte Klaus Stebani u. a. kamen hinzu. Reinhard Pietrass hat dieses schöne Buch wie auch die Werbung und Programmhefte der letzten Jahre konzipiert und gestaltet.

Ihnen allen ist für das idealistische Engagement zu danken und nicht zuletzt auch den Sponsoren und Werbepartnern ohne die eine solche Veranstaltung nicht möglich wäre.

Haben Sie viel Spaß bei den Erinnerungen und Eindrücken dieser zehn Ausfahrten – und bleiben Sie Rüttenscheid gewogen!

Dr. Rolf Krane

1. Vorsitzender der Interessengemeinschaft Rüttenscheid e.V.

***) H-Kennzeichen in Essen:**
bis 31.12. 2004 952 Zulassungen
bis 31.12. 2010 1.843 Zulassungen
bis 31.12. 2011 2.052 Zulassungen
bis 31.12. 2012 2.281 Zulassungen
Auskünfte lt. KFZ-Zulassungsstelle Essen

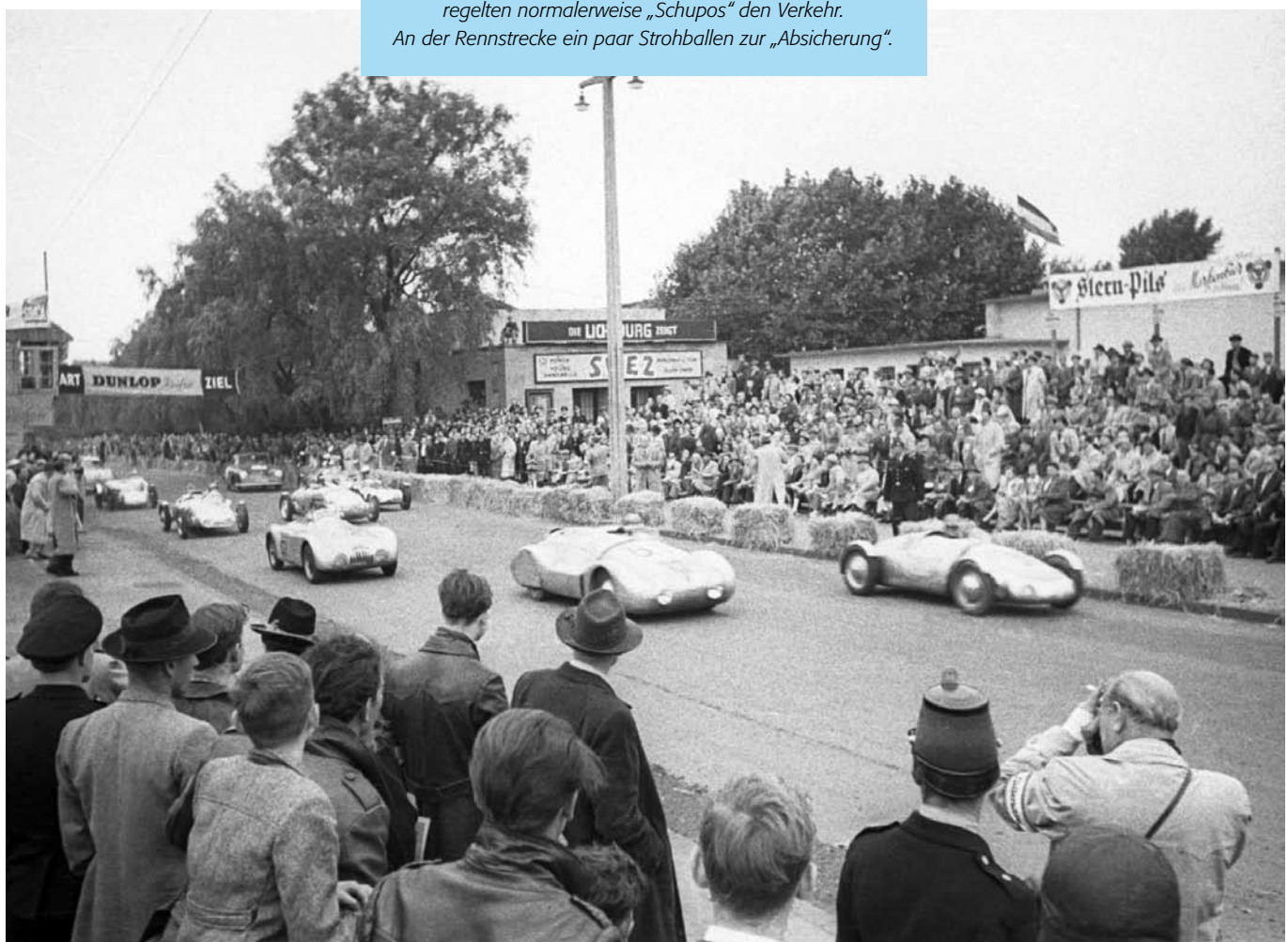
*Es grüßen herzlich:
Claudio Schlegtendal,
Franz Maag und
Rolf Krane
Foto: Pressekonferenz im
Porsche Zentrum Essen*



Claudio Schlegtendal Franz Maag Rolf Krane



Beim Gruga-Preis am 23. und 24. 09. 1951 ging es rund um die damals noch kleinere Gruga. In der Glaskanzel regelten normalerweise „Schupos“ den Verkehr. An der Rennstrecke ein paar Strohballe zur „Absicherung“.



2004 TOUR DE RÜ



Die Organisatoren
der ersten Stunde: v. l.
Claudio Schlegtendal,
Rolf Krane, Hannes
Schmitz, Franz Maag

Automobile BEGEISTERUNG hat TRADITION in Rüttenscheid

Herzlich willkommen in Rüttenscheid!
Die Interessengemeinschaft Rüttenscheid e.V. (IGR) freut sich, Sie zu unserer „Tour de Rü“, der ersten Rüttenscheider Oldtimerausfahrt, einladen zu dürfen. Wir sind sicher, dass Rüttenscheid als pulsierender, attraktiver Stadtteil das passende Ambiente und ein begeistertes Publikum bieten wird.

Gruga-Preis der Stadt Essen

Mit unserer neuen „Tour de Rü“ knüpfen wir an die besonderen Traditionen in Rüttenscheid an. Mancher mag sich an den „Gruga-Preis der Stadt Essen“ erinnern, dem Auto- und Motorradrennen, das erstmals am 23. und 24. September 1951 um die damals noch kleinere „alte“ Gruga führte. Zeitungsartikel aus dieser Zeit zeigen die Begeisterung, die der Rennsport in Essen auslöste. Man sprach sogar von einer „neuen Epoche im westdeutschen Rennsport“,

als nach 23 Jahren der Rennsport in Essen wieder aufgenommen wurde.

Auch im nächsten Jahr, am 2. Juli 1952, war der „Gruga-Preis“ mit großer Besetzung ein Riesenerfolg. Veranstalter und Stadt Essen gingen von einer jährlichen Wiederholung aus, was aber leider aus Sicherheitsgründen nicht genehmigt wurde. Trotzdem gab es in den Folgejahren viele motorsportliche Aktivitäten in Rüttenscheid, wie z.B. eine Zielfahrt zur Gruga, mit dem der Essener Automobil-Club e.V., dessen Gründung sich in diesem Jahr zum hundertsten Mal jährt, am 18. Mai 1959 viele Fahrzeuge aus dem In- und Ausland nach Essen zog.

Oldtimer-Hochburg

Ein Rennen ist unsere Ausfahrt zwar nicht, aber man wird manches Fahrzeug aus jener Zeit finden und manche Anekdote über das damalige

Rennen hören können. Essen ist übrigens eine Hochburg der Oldtimerfreunde! Nicht nur dass in Rüttenscheid mit der Techno Classica, die Weltmesse für Oldtimer stattfindet; wir weisen in Essen auch mit 952 H-Kennzeichen eine Rekordzahl an angemeldeten Oldtimern mit einem Alter von über 30 Jahren auf! So kommt es, dass allein in Essen die Zahl der Interessenten unseren Rahmen schnell überstieg und wir ein rein Essener Teilnehmerfeld begrüßen dürfen. Mit Claudio Schlegtendal, Rallye-Arzt und Mille Miglia-Gewinner mit dem besten deutschen Team 1993 sowie Franz Maag, einem namhaften Oldtimer-Sammler, konnten zwei ausgewiesene Experten aus der Oldtimerszene als Mitorganisatoren gewonnen werden. Mit ihrem tiefen Fachwissen haben sie exklusive Fahrzeuge und eine landschaftlich reizvolle Route zusammengestellt.

Rolf Krane



Mit dem Audi Zentrum Essen der Gottfried Schultze GmbH & Co. KG fand die Tour de Rü ihren ersten großen Sponsor. Fortan zierte ein Horch 853 Sport Cabriolet die ersten drei Programmhefte und Plakate.



Trotz der wirtschaftlichen Krisensituation in den 1930er Jahren war der Horch 853 Sport Cabriolet ein großer Erfolg. Es gehört zu den Flaggschiffen des Herstellers und basiert auf der Baureihe 850. Diese wurde bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs in zahlreichen Varianten hergestellt. Teilweise existierten sogar Sonderanfertigungen wie die Variante von Erdmann und Rossi, die auf Basis des Horch 853 Sport Cabriolet einen maßgeschneiderten Traumwagen für Rennfahrer-Legende Bernd Rosemeyer vorlegte.

Horch 853 Sport Cabriolet Bj. 1935

Der erste Werbeträger für die „Tour de Rü“



Die Modelle aus dem Hause Auto Union überzeugten vor allem durch ihre Eleganz und die besondere Lackierung; es war eine automobiler Sensation.

Das Modell war lediglich als zweitüriges Cabriolet erhältlich und wurde mit einem Reihenachtzylinder ausgeliefert. Aus einem Hubraum von 4,9 Litern erzielte der Horch 853 Sport Cabriolet eine Leistung von 120 PS. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei rasanten 135 km/h, der Verbrauch bei durstigen 22 Litern auf 100 Kilometer. Üppig waren auch die Ausmaße des Horch 853 Sport Cabriolet. Schon das Gewicht von 2.600 Kilogramm ließ auf ein Modell der Oberklasse schließen. Dies wurde durch die stattliche Länge von 5,35 Metern und eine Breite von 1,83 Metern unterstrichen.

Zweifarbige Lackierung

Ein starkes Argument für den Horch 853 Sport Cabriolet war auch seine Lackierung. Diese fiel bereits in der „einfachen“ Variante zweifarbig aus und setzte für die damalige Zeit neue Maßstäbe. Zudem lieferte der Hersteller gegen einen Aufpreis die sogenannte Fischsilberlackierung, die mit Fug und Recht als Vorläufer der heutigen Metallic-Variante bezeichnet werden kann. In den Jahren zwischen 1935 und 1937 verließen 619 Exemplare die Werkshallen des Herstellers.

RP



„Purzelbaum“-Wirt Detlef Przybyla mit Peter Rust



Aufstellung: 2004 wurde noch unterhalb des Girardet Hauses vom Messeparkplatz P2 gestartet



Kraftpaket: Bentley, B.J. 1931, 8 Zyl., 250 PS



Claudio Schlegendal, Rolf Krane und Franz Maag



Porsche Panamericana, erfolgreicher Sportwagen der 50er Jahre mit Marc Winkelmann



Das deutsche Motorrad-Monster: Münch TTS



Bentley-Cockpit: wirkt nicht ganz unkompliziert ...

Ford A Sportcoupe und Ford A Tudor

Der zweite Ford A war der Nachfolger des 18 Jahre lang verkauften Ford T und wurde auch in Europa, Südamerika und in Lizenz in der

Sowjetunion produziert. Er wurde ab dem 20. Oktober 1927 als Modell 1928 gebaut und ab dem 2. Dezember verkauft. Das Modell A war in

vier Standardfarben, aber nicht in Schwarz lieferbar. Hingegen waren aus fertigungstechnischen Gründen die Kotflügel stets schwarz lackiert.



Ford A Sportcoupe

Bj. 1927 | 40 PS | 4 Zyl. | 3236 ccm

Eines der ersten je gebauten Ford A Modelle. Die offiziellen Statistiken der Ford A Fahrzeuge beginnen erst ab 1928. Dieser 1927 gebaute Ford A aus dem Besitz von Thomas Klein ist somit ein ganz besonderes Auto und das nicht nur aus diesem Grund. Denn nur bei diesem Fahrzeugtyp des frühen Baujahrs greifen sowohl die Hand-, als auch die Fußbremse auf beiden Achsen, so dass der Wagen beim Bremsvorgang vorne und hinten blockiert.

Der besondere Hingucker bei diesem Oldtimer ist jedoch unumstritten der sogenannte Schwiegermattersitz, der vielen aus den Donald Duck Comics bekannt sein dürfte. Durch einen Klappmechanismus lässt sich der Kofferraum dabei zu einer 2-sitzigen Rückbank umfunktionieren. Was früher als Spersitz für Anstandsdamen gedacht

Der cremefarbene Ford A mit Thomas Klein und Karl-Heinz Denkler

war, macht dieses Gefährt heute zu einem TÜV zugelassenen 4-sitzigen Sportcoupé. Denn trotz seines vorgetäuschten Verdecks ist dieser Wagen durchaus kein Cabrio.



Dieser Ford bekam bei der Ausfahrt 2004 die ehrenvolle Startnummer 1.

Ford A Tudor

Bj. 1930 | 40 PS | 4 Zyl. | 3285 ccm

Dieter Franziskowski hat seinen Ford A Tudor vor 10 Jahren bei einer Rundreise durch Nebraska in einer Garage entdeckt und hat das Fahrzeug, obwohl er es eigentlich nur fotografieren wollte, dann kurzerhand erworben und nach Deutschland überführen lassen. Hier angekommen wurde der Wagen vollständig zerlegt und liebevoll nachrestauriert. Seitdem hat dieser Oldie 6x überaus erfolgreich an den „2000 km durch Deutschland“ teilgenommen, wobei er sich immer unter den ersten fünf Siegerautos platzieren konnte. Denn trotz seiner geringen 40 PS ist dieser Wagen, der von seinem Vorbesitzer nur bei besonderen Anlässen genutzt wurde, sehr zuverlässig.



Der Ford mit großem „Koffer“-raum



Dieter Franziskowski und Dieter Scheer beim Start der Tour 2004 auf dem Messeparkplatz



Äußerst seltener Engländer: Lea Francis Sport mit Dieter Bramkam-Brandt



Leicht untermotorisiert: BMW 600 mit 15 PS mit Karin und Claus Bergfeld



Roadster-Wetter: MG TA, Bj. 1937 mit Pia und Helmut Alles



Prachtexemplare: Mercedes Benz SSK, Bj. 1929 und Bentley, Bj. 1931



Tour de Rü-Karawane: v.r.: Mercedes Benz 220 SE Cabriolet, Mercedes Benz 300 SL Roadster, Mercedes Benz 170 SCA, Triumph TR 3 A



Opel P4 1.2 l von 1932 mit 23 PS von Cornelia und H. Ulrich Nyhoff



Mercedes Benz 200 W 21, Bj. 1936 mit Helge Michael Longree



Seltener Bugatti Typ 35, Bj. 1927, mit Brigitte und Dr. Joachim Jantzen. Von diesem Auto existieren weltweit nur noch drei Stück im Originalzustand



Motorrad-Crew: rechts die Horex mit Walter Brüll



Mittagsrast bei „Königswetter“: Die Gemüsescheune in der Elfringhauser Schweiz



Nina Bernshof und Sigrun Meisel



Rainer Röschmann am Steuer seines Alfa Romeo 6 C, Bj. 1933, von dem nur 44 Stück gebaut wurden



Marlis Siekmann bekommt einen Pokal überreicht



Hanne und Jürgen „Charly“ Kaufmann im MB S



Manfred Dietze im Mercedes Benz SSK, Bj. 1929



Premiere 2004: die Zieleinfahrt war noch nicht abgesperrt und mit so vielen Zuschauern hatte kaum einer gerechnet. Vorne Hetty Bernshof und Horst Kaimer im Mercedes 170 SBC, Bj. 1950, 52 PS, 4 Zyl.



Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger, Walter Brüll



Blonde Schönheit vor Mercedes Benz 320 B Cabrio, Bj. 1937 von Gisela und Theo Rohr



Am Start der Tour de Rü 2005: Das älteste Fahrzeug, das je mitgefahren ist. Ein Bugatti T15 von 1913 mit 18 PS, 4 Zylindern und 1400 ccm Hubraum. Am Steuer Dr. Joachim Jantzen, jahrelanger Präsident des Deutschen Bugatti-Clubs und Ehefrau Brigitte. Das Fahrzeug wurde 1913 nach New York geliefert, dort mit einer Karosserie versehen und bis 1925 gefahren. Danach wurde es zerlegt und von 3 Besitzern bis 1995 aufbewahrt. Ab 1995 erfolgt eine 8-jährige Restaurierung. Am 06.01.2005 wurde der Wagen wieder in Deutschland zugelassen. Der Bugatti Typ 13-17 ist der erste von Ettore Bugatti konstruierte und gebaute Wagen. Den Prototyp T10 baute er in Köln-Deutz, bei der Fa. Deutz. Es wurden etwa 105 Fahrzeuge vor dem 1. Weltkrieg gebaut. Der Wagen 598 ist der 23. Bugatti, der gebaut wurde und ist damit einer der ältesten existenten Bugattis.

2005
TOUR DE RÜ



Heidi Hetzer, eine der ganz wenigen Frauen, die es in der Oldtimer-Szene zu internationalem Ruhm gebracht hat, ist die prominenteste Fahrerin 2005

Ältester BUGATTI und berühmteste FAHRERIN

In diesem Jahr wird am 23. April die Tour de Rü nun zum zweiten Mal gestartet. Die Organisatoren dieser spektakulären Ausfahrt verzeichnen nicht nur eine Steigerung der Teilnehmerzahl, sondern bereits im Vorfeld auch wieder ein großes Publikumsinteresse.

Die Stadt Essen gilt in Deutschland als eine Oldtimer-Hochburg. Hier gibt es allein ca. 900 Autos, die das begehrte „H-Kennzeichen“ für historische Fahrzeuge führen dürfen. Dafür müssen sie mindestens 30 Jahre alt sein und sich vor allem noch im Originalzustand befinden. Warum sind Oldtimer, trotz all der Zeit und der Arbeit, die sie von ihren Besitzern verlangen, so beliebt? Wahrscheinlich sind sie das ideale Vehikel zum Ausleben von Ur-Passionen, wie dem Basteltrieb des Jungen im Manne oder vom Besitzerstolz und vom Vergnügen am Präsentieren von Exklusivem, die bekanntlich unter beiden Geschlechtern ausgeprägt und verbreitet sind. Obwohl nicht wenige Damen im Teilnehmerfeld unterwegs sein werden – die Organisatoren der Oldtimerausfahrt sind Jungs: Franz Maag, seit vielen Jahren eine international bekannte Größe in der Oldtimer Szene, der Arzt

Claudio Schlegtendal, Rennfahrer und Rennarzt, der bekannte Rüttscheider Gastronom Hannes Schmitz, bekannt als Pumpen Hannes, in seiner Funktion als Vorsitzender der IGR, sowie, ebenfalls im Vorstand der IGR, Rolf Krane. Ohne unbescheiden zu sein – zu den Ideen-Paten der Tour de Rü zählt auch die „Mille Miglia“, ein bereits in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts berühmt gewordenes italienisches Autorennen, aus dem sich eine nicht minder berühmte italienische Oldtimer-Rallye entwickelt hat.

Teilnehmerfeld vergrößert

Das Feld der Oldtimer hat sich in diesem Jahr auf 113 Autos und acht Motorräder vergrößert. Baujahrgrenze ist wieder 1965.

Ältestes Fahrzeug ist ein Bugatti Typ 15 aus dem Jahr 1913. Besitzer und Fahrer dieses rüstigen Veteranen ist der Essener Zahnarzt Dr. Joachim Jantzen, ein ausgewiesener Fan dieser einstigen Nobelmarke im frühen Autorensport. Im Feld befinden sich Traumfahrzeuge aus fünf Jahrzehnten, darunter die berühmtesten Modelle der Marken Mercedes Benz, Porsche, Bentley,

Jaguar, Triumph und BMW – bis hin zu Exoten wie einem LEA Francis Sports (davon wurden weltweit überhaupt nur 86 Exemplare gebaut) sowie viele weitere interessante Fahrzeuge. Im repräsentativen Teilnehmerfeld finden wir neben der ehemals schnellsten deutschen Rallye-Frau, Heidi Hetzer aus Berlin (in einer offenen Corvette), den mehrfachen Deutschen Rallye-Meister Klaus Fritzing (im Datsun Z 240) – aber auch begeisterte Beifahrer, wie Michael Kaufmann, den Intendanten der Philharmonie Essen, der sich gemeinsam mit Franz Maag auf die Piste begibt.

Mittagsrast am Münsterländischen Schloss Raesfeld

Die Route führt über rund 189 km, weitgehend über Landstraßen durch das westliche Münsterland. Der Tross fährt durch die Hohe Mark zunächst nach Haltern und kehrt über Raesfeld mit einigen Zwischenstops, z.B. am Halterner See oder am Schloß Raesfeld, zum Blumenhof in der Gruga, dem Sammelpunkt, zurück.

Rolf Krane

Die Kompressorwagen – Mercedes-Benz S, SS, SSK

Mercedes Benz S (Sport)

Baujahr 1928 / 180 PS / 6 Zylinder / 6800 ccm

Im Jahre 1927 von Sir Arthur Canon Doyle, dem Autor der bekannten Sherlock Holmes Geschichten, bestellt, wurde der Wagen 1928 an ihn ausgeliefert. Nach dem Tod von Sir Doyle im Jahr 1931 wurde das Fahrzeug von seinen Söhnen sehr erfolgreich bei verschiedenen Rennen eingesetzt. Ende der 70er Jahre wurde dieser Klassiker von Franz Maag in England entdeckt, gekauft und restauriert. Seitdem hat dieser 180 PS starke Oldtimer schon 10x an der Mille Miglia und 6x an der Rallye Monte Carlo teilgenommen.

Die Rennautos von damals: Mit den Typen S, SS und SSK räumte Mercedes so ziemlich jeden Pokal ab und dominierte die Szene. Oben: Der „S“ mit Jürgen und Hanne Kaufmann Unten: Der SSK“ mit Manfred Dietze und Brigitte Bednarz

Mercedes Benz SS (Super Sport)

Baujahr 1929 / 180 PS / 6 Zylinder / 7200 ccm

Der mit einer Rennsport-Werkskarosserie und 250 PS ausgestattete Wagen von 1929 wurde seiner Bestimmung entsprechend bei großen internationalen Rennen eingesetzt. Dabei saßen Rennfahrergrößen wie Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch und Hans Stuck hinter dem Steuer dieses Oldtimers, der seinerzeit 35.000 Reichsmark kostete. Zwischen 1928 und 1934 wurden 172 Fahrzeuge vom Typ Super Sport gebaut, die mit einem sogenannten Königswellenmotor ausgestattet sind. Dieser besondere Motor wurde von Dr. Ferdinand Porsche konstruiert.

Das abgebildete Fahrzeug ist eines der wenigen originalen M-Benz Werksrennwagen, seit 22 Jahren in Privatbesitz.

Mercedes Benz SSK (Super Sport Kurz)

Baujahr 1929 / 225 PS / 6 Zylinder / 7200 ccm

Dieses enorm leistungsstarke Fahrzeug wurde 1929 gebaut. Mit einem 7.1-ltr.-Motor und 250 PS erreicht der Mercedes Benz SSK Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern und ist damit ein echter Flitzer unter den alten Klassikern. Dementsprechend hat dieser Oldie trotz seines stolzen Alters von 75 Jahren auch schon an vielen großen Oldtimerrennen, wie der Mille Miglia, der Rallye Monte Carlo und dem Oldtimer Grand Prix teilgenommen. Insgesamt wurden von diesem Typ in der Zeit von 1928 bis 1933 nur ca. 38 Stück produziert. SSK = Super Sport Kurz, der Formel 1 der 20-iger Jahre, unschlagbar auf dem Nürburgring. Höchstgeschwindigkeit mit Elefantkompressor 200 km/h., Gew. 1950 kg, mechanische Bremsen. Der SSK war der erfolgreichste Rennwagen der „S-Serie“.



Das waren für den damaligen Philharmonie-Chef Peter Kaufmann wohl ungewohnte Töne; als Beifahrer im lautstarken Mercedes SS mit Franz Maag

Die Supersportler



19. Juni 1927: Erster Einsatz und Mercedes-Dreifachsieg beim „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring; Sieger: Rudolf Caracciola und Adolf Rosenberger im Typ S.

Daimler-Benz präsentierte 1929 in Genf mit dem Mercedes-Benz SSK so etwas wie den Supersportwagen seiner Zeit. Ein Fahrzeug, das die damalige Rennsporttechnologie auch auf der Straße erfahrbar machte. Drei Jahre nach der Fusion der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit Benz & Cie. zur Daimler-Benz AG entstand dabei ein Mythos, dem sich Autofreunde auch heute nur schwer entziehen können.

Der Mercedes SSK war der Endpunkt einer Entwicklung, die nicht mit einem reinen Sportwagen begann. Schon fünf Jahre vor der Premiere des SSK brachte die Daimler-Motoren-Gesellschaft 1924 mit dem Mercedes 24 einen sechssitzigen Tourenwagen auf den Markt, der heute als Ur-Großvater des SSK gilt. Den Antrieb besorgte ein 6,2 Liter großer Sechszylinder-Reihenmotor, dessen obenliegende Nockenwelle eine Königswelle antreibt. Ein zuschaltbares Roots-Gebläse haucht dem Motor bei Bedarf 140 PS ein. Nach der Verschmelzung mit Benz & Cie. wurde das von Ferdinand Porsche konstruierte Modell zunächst in Mercedes-Benz Typ 630 umbenannt.

Vom K zum S ...

Gleichzeitig führte man unter den Namen „Modell K“ einen 630er mit einem verkürzten Radstand als viertürigen Sport-Viersitzer und zweitürigen Roadster an. Bei diesen Fahrzeugen für den sportlichen Selbstfahrer nutzte Mercedes-Benz erstmals drei nach außen geführte Metallschläuche als Bestandteil der Abgasführung. Ein Detail, das typisch für die nachfolgenden Kompressorwagen werden sollte. Obwohl sich auch der Typ K (für „kurz“) in den Händen von Rennfahrern wie Willy Walb oder Rudolf Caracciola als konkurrenzfähig erwies, entwickelte man den „Typ K“ schnell zum „Typ S“ (für Sport) weiter.

Bei diesem Sportmodell senkte Mercedes-Benz den Rahmen im Vergleich zum Typ K erheblich ab und überarbeitete das Fahrwerk.

Dazu vergrößerte man den Motor auf 6,8 Liter Hubraum. Der S ist – wie alle Rennwagen seiner Zeit – groß, stark und mächtig. Die Werkswagen von Mercedes-Benz sind weiß lackiert. An den Rennstrecken werden die Rennwagen daher die „Weißen Elefanten“ genannt.

... und vom S zum SS ...

Mit einem neu entwickelten Motor wird aus dem S der SS – zu dieser Zeit weltweit ein Synonym für „Supersport“. Sein 7,1 Liter Aggregat mobilisiert mit zugeschalteten Kompressor bereits 250 PS bei 3300/min. Damit war die Entwicklung noch nicht abgeschlossen. Denn der SS bildet die Grundlage für den SSK, bei dem der Radstand nochmals – auf nun 2950 Millimeter – verkürzt wurde.

... zum Mercedes SSK

Zunächst als Einsatzgerät am Berg – Bergrennen waren in den 1920er und 1930er-Jahre äußerst beliebt – entwickelt, erwies sich der Mercedes SSK („Supersport kurz“) bald auch auf anderen Strecken als extrem konkurrenzfähig. Rudolf Caracciola gewann mit dem SSK im April 1929 den erstmals ausgetragenen Großen Preis von Monaco. Im August 1929 folgte ein bravuröser Sieg bei der „International Tourist Trophy“ in Irland, wo Caracciola im strömenden Regen eines seiner Meisterstücke abliefern konnte.

Entstanden als Motorsportgerät für die Werksrennfahrer, weckte der Mercedes SSK schnell auch bei Herrenfahrern seiner Zeit Begehrlichkeiten. Denn wer einen SSK an den Start bringt, der sichert sich damit bei vielen Veranstaltungen einfach gute Erfolgsaussichten. Mercedes-Benz stellt den Mercedes SSK im Frühjahr 1929 auf den Autosalon in Genf in die weltweite Auslage der Reichen und Schönen. Doch im Oktober 1929 beendet der „Schwarze Donnerstag“, der wohl folgenreichste Börsencrash der Geschichte, schlagartig die „Goldenen Zwanziger“. Der sündhaft teure Mercedes SSK blieb ein Sportgerät von dem schließlich weniger als 40 Exemplare entstanden.



Austin Healey BJ 8, Bj. 1965, 6 Zyl. 148 PS mit Werner Drössmar und Dr. Martin Suttmann



Triumph TR 2 mit Brigitte und Josef Olsberg



Georg und Tim Fischer im MB 220 SEB / C



Katharina und Ursula Müller – die bei der Tour de Rü-Organisation von Anfang an maßgeblich mit half – im Jaguar E Serie 1, Bj. 1965, 6 Zyl., 225 PS



Horex, Panther und NSU



Jaguar XK 120 Super Sport – Le Mans Gewinner



Jaguar E Roadster mit Inge und Harald Zweig



Bentley S 2 Continental, Bj. 1959 von Erich Schulz



Porsche Carrera Panamericana, Bj. 1950, 55 PS



Chevrolet Master Business Cup, Bj. 1940, 250 PS



Mercedes Benz 300 SL Flügeltürer, Bj. 1955



Bugatti Typ 37 C, Bj. 1928 von Jan Kreyer – Das Fahrzeug gewann den Grand Prix von Monaco 1928



Dieter Fuest am Steuer seines Jaguar C, Bj. 1963. Der Jaguar C-Type gewann zwei mal in Le Mans



Prost: Franz Maag und Michael Kaufmann



Klaus Sälzer und Dr. Stephan Holthoff-Pförtner



Horex-Freunde: Jürgen Schmiegelt und Walter Brüll



Micki (Heinz) Staub im Mercedes 170 SAC



Brigitte Bednarz und Manfred Dietze



Erich und Maria Schulz



Der bullige Jaguar SS 100, Bj 1937, 105 PS, 6 Zyl., 2700 ccm mit Gudrun Frey und Jochem Neidhart

Die Porsche 356

Basis für den Welterfolg

Die am stärksten bei der Tour de Rü vertretene Marke ist Mercedes, gefolgt von Porsche. Basis der Welterfolgs von Porsche ist der 356, das erste Serienmodell. Als Geburtsdatum gilt der 7. Juli 1948. Bis 1965 wurden insgesamt 70.302 Wagen verkauft. Alle Varianten hatten 4 Zylinder und Heckantrieb.



1948–1955: 356 (Urmodell)

Der erste von Porsche entwickelte und produzierte Sportwagen, der unter dem Namen Porsche vertrieben wurde. Bereits zu Beginn der Produktion konnte der Wagen als Coupé oder Cabrio erworben werden. Erkennbar sind die ersten Porsche 356 an der zweigeteilten Windschutzscheibe aus Sekuritglas mit Mittelsteg (ab Modelljahr 1952 einteilige Scheibe, aber mit einem Knick in der Mitte). Serienmäßig hatte der Wagen eine durchgehende Sitzbank für Fahrer und Beifahrer, Einzelsitze waren auf Wunsch erhältlich.

1955–1959: 356 A

Das zweite Modell des 356 (ab Herbst 1955), das durchgängig während der kompletten

Produktionszeit in drei Karosserie-Varianten (Coupé, Cabrio, Speedster/Convertible D) mit fünf Motortypen hergestellt wurde. Neu waren die nun einteilige, gebogene Frontscheibe und Türscheiben aus Hartglas (Sekurit) sowie das an der Oberseite gepolsterte Armaturenbrett. Zusätzlich wurde der 356 A ab 1958 als Hardtop-Cabriolet (Cabrio-Karosserie mit festem, abnehmbarem Hardtop) angeboten.

1959–1963: 356 B

Der Porsche 356 wurde in dieser Modellvariante umfassend überarbeitet, was den Wagen moderner und eleganter erscheinen ließ. Die Scheinwerfer und die Stoßstangen wurden höher gesetzt, sodass der Wagen freundlicher erschien. Das Lenkrad erhielt eine versenkte Nabe, Drehfenster verbesserten die Frischluftzufuhr und die Heckscheibe wurde von einer Heizdüse beschlagfrei gehalten.

1963–1965: 356 C

Der 356 C entspricht weitgehend der letzten Ausführung des 356 B. Äußerlich unterscheidet er sich von dem Vorgänger nur durch geänderte Lochscheibenräder mit neuen Radkappen (ohne Porsche-Wappen), die durch Scheibenbremsen an allen vier Rädern erforderlich wurden. Zeitgleich neben dem 356 C bzw. 356 SC lief die Produktion des Porsche 911 an. 1965 löste der Porsche 912 (4-Zylinder-Motor, 90 PS) als "Einsteigermodell" den 356er ab.



Porsche 356 A von 1959, 60 PS, 4 Zyl., 1500 ccm mit Dr. Klaus Guyenz und Alex Pramschüfer



VW Käfer Export, Bj. 1954 mit schlappen 30 PS



Ford A, Bj. 1930 mit Sabine Metin und Friedel Schulnus



Lea Francis 14 HP Sports, Bj. 1949, 86 PS, 4 Zyl.



Was für ein Opel – ein Kapitän S1 von 1953



Heidi Hetzer, Hannes Schmitz, OB Dr. W. Reiniger



Prösterchen: Friedhelm Kaimer und Kneipen-Urgestein Hannes Schmitz, 1. Vorsitzender der IGR



Einer von 8 noch fahrbereiten Morris 14-6/Serie 2



Borgward Isabella, Bj. 1961, 60 PS, 4 Zyl., 1483 ccm von Michael Pack. Die Marke verschwand 1969



Der Damenjury auf der Bühne über die Schulter geblickt: v.l.: Austin Healey MK III, Bj. 1965, Mercedes Benz 300 SL, Bj. 1961, Jaguar SS 100, Bj. 1937



Ein besonderes Ereignis: Zieleinfahrt auf der Rüttscheider Straße unter blühenden, roséfarbenen, japanischen Zierkirschen.
Im Bild ein seltener MG-C Type Montlhery, dem ersten Fahrzeug nach Übernahme von MG durch Morris in England mit Klaus Paleit und Uli Gauffrés.

2006 TOUR DE RÜ



Ein Erfolgs-Opel von 1932 mit 22 PS von Ulrich und Cornelia Nyhof. Von dem Typ wurden zwischen 1931 bis 1935 101.563 Stück gebaut

Ausfahrt unter FREUNDEN

Freundliches Wetter sollte es, bitte schön, sein, wenn am 22. April 114 historische Automobile und zehn Motorräder zur 3. Tour de Rü an den Start rollen. Denn längst nicht alle Fahrer haben ein Dach über dem Kopf. Viele der chromblitzenden Oldtimer waren in ihrer Jugend als Rennwagen zugelassen und sind daher selbstverständlich oben offen. Fein für die Zuschauer, denn das garantiert freie Sicht auf die bestaunenswerte Ausstattung aus Edelholz und Leder. Wenn es trotz aller Fürbitten regnet, nun ja, dann macht man eben englische Miene zum feuchten Spiel und wappnet sich mit Mütze und Brille gegen die Launen der Witterung. Soviel ist sicher: Bei dieser „Ausfahrt unter Freunden“ bleibt keins der angemeldeten Fahrzeuge in der Garage. In diesem Jahr treffen die Fahrzeuge ab 7.00 Uhr am Stadtgarten ein und reihen sich entlang der Allee vor dem Sheraton-Hotel bis zum Saalbau auf. Während die Fahrerinnen und Fahrer frühstücken und Tour-Details erörtern, haben sie nichts dagegen, auch Fragen zu ihren Autos zu beantworten. Eine gute Gelegenheit für Frühaufsteher, die automobilen Raritäten in Ruhe und von allen Seiten zu bewundern! Punkt 9.00 Uhr ertönt das Startsignal zu dem rund 150 Kilometer langen Ausflug mit einer gemütlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von

etwa 35 km/h, obwohl es manche der alten Boliden noch heute auf 200 km/h bringen. Zunächst geht die Fahrt über die B 224 bis zum Audi Zentrum Essen von Gottfried Schultz – neben der Weberbank Hauptsponsor der Tour – und von dort zurück in einer gemächlichen Oldtimer-Parade über die Rüttenscheider Straße, kurz: die Rü, wo die vielen Flaneure und Café-Besucher, Schaufensterbummler und Wochenendeinkäufer die Hälse recken werden, weiter über die Frankenstraße, den Stadtwaldplatz, Heisingen, Byfang, Bochum-Linden und –Stiepel, Hattingen-Blankenstein und Niedersprockhövel bis zum Schloss Steinhausen in Witten-Bommern, wo gegen 12.30 Uhr eine Mittagsrast eingelegt wird. Der Rückweg führt über Wetter und Sprockhövel durch die male-riche Elfringhauser Schweiz nach Kupferdreh, Fischlaken und Werden, wo den Oldtimer-Piloten ein Jubel-Empfang bereitet wird, bis zum Messe-Parkplatz P 2 vor der Süd-Promenade des Girardet Hauses an der Rüttenscheider Brücke. Hier haben Zuschauer wieder eine gute Chance, die Bilderbuchautos in Aktion zu sehen und zu beobachten, wie viel Arbeit die Fahrer mit dem Anlassen, dem Kuppeln und Schalten, ja, sogar mit dem Lenken und Bremsen haben. Das Röhren der immer noch kraftstrotzenden al-

ten Motoren und der Geruch von Öl und Benzin schaffen eine beeindruckende Erlebnisqualität. Die ab etwa 16.00 Uhr eintreffenden Fahrer werden auf dem Parkplatz vor einem spektakulären Truck mit einer Erfrischung begrüßt. Gegen 17.30 Uhr beginnt die Vorfahrt zum Zielpunkt am Hotel Arosa auf der Rüttenscheider, Ecke Martinstraße.

Am Ziel werden die Oldtimer von Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger gewürdigt und anschließend von kritischen Jurorinnen und Juroren gemustert und verglichen. Ingrid Reiniger, Gattin des Stadtoberhauptes, Helene H. Mahnert-Lueg, Mitinhaberin eines der größten deutschen Autohäuser, Ratsfrau Barbara Rörich, Mitglied des Kulturausschusses der Stadt Essen, und Sabine Stebani vom Deutschen Rallye-Verband, bewerten beim „Concours d'Élégance“ die Schönheit der Fahrzeuge. Die am besten erhaltenen Wagen wählen beim „Concours de Restauration“: Heinz Hüskes, ehemaliger Centerleiter der Firma Lueg in Essen, jetzt im Ruhestand, Dieter Fröhlich, erfolgreicher Essener Rennfahrer der 60-er und 70-er Jahre und renommierter Oldtimer-Kenner, sowie Thomas Kipper, Gesamtverkaufsleiter Audi Neuwagen bei Gottfried Schultz und gleichzeitig Centerleiter des Audi Zentrums Essen. *Gisa Pahl*

Interview mit Franz Maag Über das Abenteuer Autofahren



Mercedes Benz Classic beim Eifelrennen auf dem Nürburgring – natürlich mit Franz Maag

Franz Maag wurde die Leidenschaft fürs Auto in die Wiege gelegt. Sein Vater war Autohändler und nahm den Sohn 1954 mit zur Frankfurter Automobil-Ausstellung. Dort sah der Junge den neuen Mercedes SL 300 Flügeltürer, und weil er so begehrt guckte, durfte er sich hineinsetzen. In diesem Moment wurde eine Flamme in ihm entzündet, die bis heute nicht erloschen ist. Dieses Auto, von dem insgesamt nur 1.400 Stück gebaut wurden, das Clark Gable und Liz Taylor fuhren, dieses Auto, das wusste er, würde er einmal besitzen. Bis 1968 musste sich Franz Maag, für den nur eine Lehre als Kfz-Mechaniker in Betracht kam, noch gedulden. Dann wurde sein Traum wahr. Und seitdem hat er sich viele vierrädrige Träume erfüllt.

Haben Sie den Flügeltürer von damals noch?

Den nicht, aber einen anderen.

Ist das immer noch Ihr Lieblingsauto?

Ich habe mehrere Lieblingsautos. Zurzeit ist mein Favorit ein Mercedes-Benz S von 1928, der Sir Arthur Conan Doyle, dem Schöpfer von Sherlock Holmes, gehört hat. Ich habe ihn seinen Erben abgekauft, die ihn sehr erfolgreich bei verschiedenen Rennen eingesetzt hatten. Seitdem hat der Wagen etliche Male an der Mille Miglia und an der Rallye Monte Carlo teilgenommen. Bei der Tour de Rü fährt er auch mit.

Sind es solche Geschichten, die Sie an historischen Autos faszinieren? Oder ist es mehr die archaische Technik?

Beides! Ich mag diese Verbindung von Historie und Kraft. Mein Mercedes SS hat 7.200 ccm Hubraum und 225 PS, mit dem hat Caracciola 1930 auf dem Nürburgring gewonnen. So was fasziniert mich. Was mir aber auch gefällt, ist die technische Durchschaubarkeit dieser alten Autos. Dass man den Zündfunken sieht und wie der Sprit reinläuft... Das erleichtert natürlich auch die Wartung.

Machen Sie sich viel Arbeit mit Ihren Autos?

Überhaupt nicht. Diese Wagen sind unverwundlich, die gehen kaum kaputt. Allenfalls muss mal der Anlasser ausgetauscht werden. Und mit der Lackpolitur vergeude ich keine Zeit. So ein Auto muss auch Kampfspuren haben. Ich mag's gar nicht, wenn es aussieht wie neu.

Sie sind also kein Bastler und Tüftler, sondern – ein Sammler?

Vor allem bin ich Fahrer. Es geht nichts über die Fahrweise eines alten Autos, die Geräusche, an denen man hört, was im Getriebe passiert, die Arbeit, die man mit dem Fahren hat. Kuppeln und Schalten mit einer unsynchronisierten Schaltung, das ist richtig anstrengend und ein bisschen unberechenbar. So hat das Autofahren noch was von Abenteuer. *Gisa Pahl*



Das Wetter ließ zu wünschen übrig



v.l.: Charlotte Heuser und Heidi Hetzer



Freut sich auf die Strecke: Claudio Schlegtehdal



Ford Power: Alexandra Brüll bändigt 420 PS



Auf geht's: Brigitte und Dr. Joachim Jantzen



Das Erfolgsmodell von Borgward: Hansa 1700



Citöen 11 B Traciton, Bj. 1953, 4 Zyl., 58 PS, 1900 ccm mit Werner von der Stein und Frank Lawrenz



Das Roadbook verlangt wieder viel Aufmerksamkeit



Der MG-C Type Monthery von 1932 mit 36 PS mit Klaus Paleit und Uli Gauffrés



Schwimmbrücke in Bochum-Dahlhausen



Der BMW Dixi Ihle Sport von Dr. Joachim Jantzen – Bj. 1939, 15 PS, 4 Zylinder, 743 ccm



Mittagsrast am Schloss Steinhausen in Witten Bommern – vorne Prof. Dr. Mark Goepel



Einfahrt: Der Ford A Tudor von Dieter Franziskowski



Farbtupfer: v.l.: Jaguar XK 150, Bj. 1959, 250 PS, 6 Zyl., 3500 ccm mit Brigitte und Peter Rust



Die Wagenkolonne am Schloss Steinhausen



Was für eine Eleganz: Bugatti 57 C Atalante, Bj. 1938, 160 PS von Gunhild und Günter Schwarz



Lea Francis 14 Hp Sports, nur 86 mal gebaut



Jaguar SS 100, Bj. 1937, nur 199 Stück gebaut



Horex Imperator 452 S, Bj. 1958, mit Walter Brüll, Austin Healey MK III, Bj. 1965, 150 PS, 6 Zyl., 3000 ccm, mit Thomas und Mo Pieperhoff



Lloyd-Alexander – mit Presse an Bord



Heidi Hetzer und Charlotte Heuser im 300 PS-starken Felber Ferrari – begrüßt von OB Dr. Reiniger



Heike und Dieter Sohn im Steyr Puch, Bj. 1959



Ford A von 1930 mit Friedel Schulnus und Sabine Metin, dahinter ein Rolls Royce 20/25 HP von 1936 von Bücking Concept mit Torsten Hermesen und Sohn



Auch ein Oldtimer: Jeep Willys Overland, Bj. 1962



Ein ganz seltener Gast: Horch Sport Cabriolet, Bj. 1932, 8 Zyl., 90 PS, 4500 ccm



Claudio Schlegte und Friedhelm Kaimer



Die Rü – wie immer proppenvoll, wenn die alten Schätzchen vorfahren



Prachtvoll: Werner Bücking im Bentley S 3 Cabriolet, Bj 1963 mit 6230 ccm Hubraum; dahinter Boris und Roman Kochanski im Jaguar MK II von 1965



Mitten im „Platten Land“, ein Jaguar E-Serie I Roadster mit Dr. Kay Hafner und Carsten Knauer. Der Sportwagen ist von 1964 und hat beachtliche 240 PS, 6 Zylinder und 3781 ccm Hubraum.



Ländliche Idylle mit Windmühle und Feldern
Der rote Roadster ist der Austin Healey 100/4 Le Mans von Leonora und Eduard Trah aus dem Jahre 1954.

2007
TOUR DE RÜ



Mittagsrast am Niederrhein bei Weeze im idyllischen Wasserschloss Wissen, einem der bedeutendsten Adelsitze der Region

WOCHENEND' und Sonnenschein

„Wochenend' und Sonnenschein – weiter brauch' ich nichts zum Glücklichsein“, sangen die Comedian Harmonists, und fast ist man geneigt, ihnen zuzustimmen, wenn da nicht dieser kleine Zusatz wäre: „Kein Auto, keine Chaussée, und niemand in unserer Näh'...“ Nein, so stellen wir uns das aber nicht vor am letzten Samstag im April bei der 4. Tour de Rü, ganz im Gegenteil: Über 100 Oldtimer – 113 Autos und neun Motorräder, um genau zu sein – werden an den Start rollen und sich die Chausséen erobern. Und dass niemand in der Näh' ist, davon ist auch nicht auszugehen: Schließlich zählen allein rund 250 Besitzer und Liebhaber historischer „Schätzchen“ zu den Aktiven. Und ganz gewiss werden es auch in diesem Jahr wieder Tausende sein, die bei Abfahrt und Zieleinlauf den Straßenrand säumen und einen Blick erhaschen möchten auf blitzenden Chrom und kurvenreiche Karosserien. Oder ganz einfach mitfeiern wollen. Denn die Essener Tour de Rü ist nicht nur ein Glanzlicht für die Oldtimerszene, sondern auch ein Fest, das die Rüttenscheider Straße einmal mehr zum Anziehungspunkt für die ganze Region macht.

Für die Teilnahme ist Baujahr 1965 die Grenze – nach oben! In Richtung Vergangenheit gibt es kein Limit. Weiter sollte er „unverbastelt“ sein, d.

h. möglichst im Originalzustand. Auf die Optik kommt es Maag weniger an, ein Auto, meint er, dürfe ruhig „Kampfspuren“ haben. Und dann muss es auch kein Benz sein, obwohl diese Marke quer durch die Jahrzehnte gut repräsentiert ist, ob als „Super Sport Kurz“ von 1929, als Roadster aus den 50ern, als Flügeltürer oder Heckflosse.

Wohl kaum eine Passion kommt menschlichen Ur-Instinkten so entgegen wie die Leidenschaft für Oldtimer. Schnäppchen jagen, Prachtexemplare sammeln, dem Basteltrieb frönen, Abenteuer erleben und (manchmal) auch den Rausch der Geschwindigkeit – was will Mann mehr. Und so ist es nicht erstaunlich, dass es auch bei der Tour de Rü zumeist Männer sind, die das Steuer in die Hand nehmen. Aber immerhin fünf reine Damenteamer treten an – und als Co-Pilotinnen erfreuen sich die Frauen ohnehin größter Beliebtheit. Neben Beherrschung der Maschine garantiert nämlich weiblicher Orientierungssinn, unterstützt von Claudio Schleglendals perfektem Bordbuch, dass am Ende der Tour alle Teilnehmer wieder pünktlich und heil in Essen eintreffen. Schon ab 7:30 Uhr sammeln sich die Fahrzeuge im Stadtgarten hinter dem Sheraton Hotel – für echte Fans eine wunderbare Chance, unbel-

ligt von zu viel Publikumsverkehr das eine oder andere Prachtstück regelrecht unter die Lupe zu nehmen. Um 9.00 Uhr können dann die frühen Flaneure an der Rüttenscheider Straße die Parade der Oldtimer abnehmen. Und dann geht die Reise los, Richtung Westen. Die Route berührt manches Stück Industriegeschichte, bevor dann der Rhein überquert und die Landschaft platt wird. Dass der Niederrhein auch jenseits von Feldern und Kopfweiden viel zu bieten hat, davon dürften die Tour-Teilnehmer spätestens auf dem Rückweg überzeugt sein. Schleglendal hat nämlich auch diesmal wieder auf Freizeit und Schlaf verzichtet, um nicht nur eine möglichst ampel- und barrierefreie Route auszuarbeiten, sondern auch Fahrern und Mitfahrern viele Natur- und Kulturerlebnisse am Rande zu bescheren, ihnen ganz neue Aspekte ihrer Heimat zu vermitteln. Höhepunkt der Ausfahrt ist sicherlich die Mittagsrast auf Schloss Wissen. Das Wasserschloss bei Weeze, seit über 500 Jahren Stammsitz der Familie von Loë, zeigt noch heute viele Elemente einer mittelalterlichen Wehranlage – und fungiert gleichzeitig als moderner Guts- und Forstbetrieb mit einer ausgeprägten gastlichen Tradition. Für das leibliche Wohl dürfte also gesorgt sein!

Claudia Holthausen



Es verspricht ein herrlicher Tag zu werden – vorne ein Rolls Royce 20/25 HP, Bj. 1936, 50 PS, 6 Zyl., dahinter ein Replica, mit der die Jazz-Band mitfuhr



In einem Top-Zustand: VW 11 Brezel Käfer, Bj. 1952, 24,5 PS, 4 Zyl. und 1100 ccm



Musikalisch untermaltes Frühstück



Alles klappt – da freut sich Dr. Rolf Krane



Verliert nie den Überblick: Ursula Müller neben Mercedes Benz „Nürburg“



Horex-Fahrer: Walter Brüll und Schwiegersohn Richard Overhaus



Die Sonne bricht schon durch – da schmecken Kaffee und Croissants im Park besonders gut



HOPF-IEG: Klaus Sälzer, Dr. Stephan Holthoff-Pförtner



Start 2007 mit Franz Maag und Claudio Schlegentdal – vorne Iris Echarti und Ulrich Gauffrés im Alvis Le Mans 2.3, Bj. 1936, 102 PS, 6 Zyl., 2300 cm

Alexandra und Walter Brüll

Born to be wild

Auf seinem schwarzen Ledergürtel prangt ein silberner Totenkopf, seine Jacke ziert ein Kragen im Leopardendell-Look, und wenn Walter Brüll sich über den üppigen Schnauzbart streicht und, umgeben von unzähligen Motorradmodellen, glänzenden Pokalen und Blechreklame aus den 50ern, mit strahlenden Augen von wilden Biker-Zeiten erzählt, dann mag man kaum glauben, das man mitten im Essener Gewerbegebiet Ernestine einem seriösen und erfolgreichen Unternehmer in Sachen Stahlbau und Klimatechnik gegenüber sitzt. Und doch hat das eine viel mit dem anderen zu tun: Die Liebe zum zweirädrigen Motorsport wurde dem 63-Jährigen ebenso in die Wiege gelegt wie sein Beruf. Großvater Leo begründete das Familienunternehmen als Schmiede und Schlosserei, Vater Walter sen. führte den Betrieb fort – „und diese Generationen konnten sich einfach kein Auto leisten.“ Also diente das Motorrad als Familienkutsche und Transportmittel. „Ich kann mich gut daran erinnern, wie ich als Knirps hinter meinem Vater hockte, und im Beiwagen beförderten wir Gas- und Sauerstoffflaschen.“



Julia, Walter und Alexandra Brüll

Eine Horex Regina 400 war's, die den Pennäler damals sattelfest machte – und das wurde dem guten Stück Baujahr 1952 gedankt. Denn heute bildet die schwarz-rote Maschine, restauriert und fahrtüchtig, den Mittelpunkt des Brüll'schen Motorradstalls. Und gehört natürlich zur kleinen, aber feinen Zweirad-Auswahl bei der Tour de Rü, ebenso wie ihre leuchtend blaue Zwillingsschwester von 1954 und eine Horex Imperator 452 S, Baujahr 1958. Am Lenker: Walter Brüll selbst und seine Schwiegersöhne Stefan Conrady und Richard Overhaus. Alle drei sind Teil-



So kennt ihn die Tour de Rü: Walter Brüll auf seiner Horex Regina 400 Sport, Bj. 1954

nehmer der ersten Stunde und sind gespannt, welche Route sie diesmal erwartet. Gerade für Fahrer „antiker“ Motorräder gerät die Tour so zur besonderen Herausforderung: „Das geht über Stock und Stein und Berg und Tal – vom Tempo her zwar eher gemütlich, aber man muss enormes Feingefühl für Fahrzeug und Fahrbahn mitbringen.“

Die Horex-Leidenschaft

Denn schließlich fährt sich so ein alter Feuerstuhl nicht wie eine moderne Maschine. „Das fängt mit vollem Körpereinsatz beim Kickstart an, die Kupplung ist mit zwei Händen zu bedienen, und ohne Zwischengas geht gar nichts.“ Und wenn dann kein Gaszug reißt, kein Kolben seinen Geist aufgibt und man auch Kupplung und Bremse, die „englisch“, – also spiegelverkehrt angeordnet sind, nicht verwechselt – dann liegt das Glück der Erde auf dem Rücken eines dieser alten Schätzchen. „Ich habe fast jedes Motorrad gefahren, das es auf der Welt gibt“, so Brüll. Mit 14 gründete er den Kreidler-Club „Die Lümmels“, dann kamen Vespa und Motocross, und auch die eine oder andere High-Tech-Maschine neueren Baujahr war dabei. „Aber das ist nicht mein Ding – alles, was nach 1975 gebaut wurde, interessiert mich nicht so besonders!“ Er liebt die geradlinige, augenfällige Technik, die klassische Ästhetik und den 95-Dezibel-Sound. Diese Liebe prägt sein ganzes Leben: „Früher fuhr ich zu jedem Rennen, Nürburgring, Zandvoort, Monza, Hockenheim, aktiv oder passiv, ich habe viele Freunde in der Branche, das Fahrerla-

ger war meine zweite Heimat,– und die Familie war oft mit dabei. „Kein Wunder also, dass die Töchter Julia und Alexandra vom Motorsport-Bazillus nicht verschont blieben.“

Julia, 33 und junge Mutter, legt gerade eine kleine Pause ein, aber Alexandra, 38 Jahre alt und im übrigen Vertreterin der vierten Generation im Familienbetrieb, lässt sich auch die aktuelle Tour de Rü nicht entgehen. Hübsch und weiblich, mit langen dunklen Haaren, entspricht sie gar nicht dem Klischee der verwegenen Motorsportlerin. Doch das täuscht: Schon als Mädchen durften sie und ihre Schwester, natürlich unter Aufsicht des Vaters, die ersten „Gehversuche“ auf kleinen Cruisern oder Choppern machen. „Von da an war auch ich unrettbar verloren.“



Power pur: Ford F 100 Pick up, 420 PS, Bj. 1956

Und wenn die Familie auf Tour geht, um sich mit Oldtimer-Bikern aus ganz Deutschland auf Sylt oder am Tegernsee zu treffen, ist Alexandra Brüll immer wieder gerne mit dabei. Als eine von wenigen Frauen: „Es ist halt eine Männerdomäne, da fehlt es einfach an weiblichen Vorbildern.“ Unverständlich, meint der Vater: „Denn Frauen haben doch eigentlich mehr Mut als Männer!“ Seit ihr allerdings bei einer Rallye eine schwere Maschine gegens Knie rutschte und das Kreuzband abriss, muss Alexandra Brüll sich ein bisschen zurückhalten – „und da habe ich gemerkt, dass mir auch Oldtimer auf vier Rädern ans Herz wachsen können.“ Zum Beispiel ein Ford F 100, Baujahr 1956, ein mächtiger Pickup mit 420 PS, der sich schon mal gerne um die eigene Achse dreht, wenn man zu viel Gas gibt. Den fährt sie bei der Tour de Rü – „gleichzeitig stelle ich auf die Weise Abschleppwagen und Ersatzteil-Depot für das Motorrad-Lager“, lacht sie. Ist das der einzige Grund für ihre Teilnahme? „Wenn Sie diesen Motor hören würden, müssten Sie nicht fragen!“

Claudia Holthausen



Schloss Wissen ist ein Wasserschloss mit Zufahrt über eine alte Steinbrücke



Mittagsrast im Innenhof bei strahlendem Sonnenschein



Malerische Kulisse von Schloss Wissen bei Weeze. Das Schloss ist seit 550 Jahren Stammsitz der gräflichen Familie von Loe. Im 14 Jhdt. erstmals erwähnt



Franz Maag „knattert, knallt und donnert“



Tolle Schloss-Spiegelungen in der Tuba



Flachetappe: vorbei an neuen Spargelfeldern am Niederrhein



Über den Rhein: MG TD, Bj. 1951 mit Christian Carius und Egon Galinnis



Grüne Wiesen – Marie Luise und Jürgen Scheffler im Porsche 356 B



Triumph-Fahrt: Nicola Giesen und Olaf Andersson mit dem TR 3, Bj. 1960



Niederrheinische Kleinstadtidylle: Ford Mustang mit Michael Pauls



A 40-Spurt: Triumph TR 3 A mit Angelika Schnabel und Philipp Henseler



Stopp am Jagdhaus Schellenberg mit Begrüßung durch Robert Meems



Smalltalk vor dem Jagdhaus: Dicki Holthoff und Claudio Schlegendal



Aus der IGR: Klaudia Ortkemper, Claudia Sieber



Siegezeremonie – v. l.: Jochen Neidhart, Gudrun Frey, Bürgermeister Rolf Fliß, Franz Maag, Hannes Schmitz



Gut angekommen: der Alvis Le Mans 2.3, Bj. 1936, gefolgt vom Mercedes Benz 300 S Cabrio A, Bj. 1953 von Gisela und Theo Rohr



Mercedes Benz 300 d Adenauer inmitten farbenfroher Landschaft



Mittagsrast an der Wasserburg Hülshoff – Vorne ein Bentley 4,5 Le Mans Blower von 1934

2008
TOUR DE RÜ



Autor Ingo Gutenberg
in einem Opel Kadett

AUF den Spuren der Dichterin aus dem Münsterland

Im Zeichen der Dichterin aus dem Münsterland, Annette von Droste-Hülshoff, steht die 5. Tour de Rü. Denn ihr Geburtsort, die Wasserburg Hülshoff ist das weiteste Ziel der diesjährigen Oldtimer-Ausfahrt. Dass dabei auch das Museum für die Dichterin besichtigt werden kann, hat Routenplaner Claudio Schlegte ndal natürlich in seinem Zeitplan berücksichtigt. Die Dichterin, die von 1797 bis 1848 lebte, wurde vor allem bekannt durch ihre Novelle „Die Judenbuche“, ist aber auch durch Versepen und Balladen berühmt geworden. Ihr werden hohe Sensibilität, realistische Beobachtung des Kleinsten und scheinbar Bedeutungslosen zugeschrieben. Zudem gilt sie als Beschreiberin der Bedrohlichkeit des menschlichen Daseins durch Naturgewalten. Doch die Wasserburg Hülshoff ist nicht das einzige Erlebnis der Tour. Nach dem Start um 9:00 Uhr am Sheraton Hotel im Stadtgarten und der schon traditionellen Oldtimer-Parade auf der Rü geht es in Richtung Norden. Nach einer Fahrt über Schnellstraße und Autobahn rollt die Karawane der klassischen Automobile ab Dorsten immer wieder durch Felder und Wälder. Reken, Haltern mit seinem See, Börmste, das Gut Harwicolt und Havixbeck werden passiert, bevor der Stopp in und an der Wasserburg der Dichterin erreicht wird. Genau wie vor drei Jahren bei der 2. Tour de Rü versammeln

sich Fahrzeuge, Piloten und Co-Piloten wieder an einem Schloss. Seinerzeit war es Schloss Raesfeld, an dem die Parade die Aufmerksamkeit der Gäste und Besucher auf sich gezogen hatte. Schon bei der damaligen Ausfahrt waren die Teilnehmer begeistert von der Landschaft. Ab Burg Hülshoff erwarten wieder eine abwechslungsreiche Landschaft die Teilnehmer. Albachten, Bönsensell, Vierling, Dülmen mit seinen Wildpferden, aber auch Ondrup und wieder Haltern werden passiert. Felder, Wälder und Heidelandschaften wechseln sich ab, bieten reichliche Ausblicke in die Natur, bevor es auf der Autobahn zurück nach Essen geht. Und da wartet ein weiteres Kleinod: Auf dem Weg zum Sammelplatz auf dem Parkplatz 2 an der Messe gibt es einen Stopp am Jagdhaus Schellenberg. Ein Restaurant in einem wunderbaren Fachwerkhaus oberhalb des Baldeneysees im Schellenberger Wald. Schon traditionell schließen sich die Parade auf der Rü, die Vorfahrt an der Bühne in Höhe der Martinstraße und die Preisverleihung durch Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger an. Wie bei der Ausfahrt vor drei Jahren, die ich in einem Mercedes 280 SL Cabrio mitfahren konnte, führt auch in diesem Jahr die Strecke überwiegend durch flaches Land. Bei der ersten und dritten Tour allerdings wurden von den Fahrerinnen und Fahrern eine Art „Bergprüfung“ ver-

langt. Mit meinen damaligen beiden Fahrzeugen, einem Opel Kadett A bei der ersten und einem Lloyd Alexander („Wer den Tod nicht scheut, fährt

Der Kadett schnurrte einigermäßen

Lloyd!“) bei der dritten Ausfahrt gab es bei den Steigungen doch einige Probleme. Während der Kadett einigermäßen schnurrte – nur bei Steigungen ließ er etwas nach –, zeigte der Lloyd gerade an diesen Stellen seinen Unmut. Gleich bei zwei Steigungen blieb er liegen, weil der Motor kein Benzin mehr bekam. Aber bei der Tour de Rü gibt es freundliche Helfer. Eine von ihnen wollte mich sogar abschleppen. Aber es kam rechtzeitig Benzin, das Ziel auf der Rü wurde, wenn auch mit einem letzten Zwangsstopp, erreicht. Übrigens, man sollte diese „Kleinen“ nicht verachten. Zahlreiche Zaungäste der Tour hatten eben zu diesen beiden Autos eigene Erinnerungen beisteuern können. Kommen wir noch einmal zur Dichterin Annette von Droste-Hülshoff zurück: Nach der Burg Hülshoff war das Rüschenhaus bei Nienberge einige Jahre ihre zweite Heimat. 1846 zog sie zu ihrem Schwager, dem Germanisten J. von Laßberg auf die Burg Meersburg am Bodensee, wo sie ihren Lebensabend verbrachte. Aber so weit führt die Tour de Rü wirklich nicht. *Ingo Gutenberg*



Fototermin nach der Pressekonferenz im Porsche Zentrum Essen: v. l. Franz Maag, Rolf Krane, Claudio Schlegental und Verkaufsleiter Peter Quarti



Am Stadtgarten mit britischer Eleganz: Jaguar E, Bj. 1962 und Austin Healey 3000 MK III, Bj. 1965



Power-Porsche: 356er Rennversion mit 125 PS



Frühstück: Peter und Eva-Maria Trapski



„Los geht's!“ Iris Echarti und Ulrich Gaufrés im Lagonda Low Chassis Supercharger, Bj. 1931



Rasante Kurvenfahrt: Adenauer Mercedes mit Daniela und Axel Masberg



Pechvogel: Sebastian Maag



Auf ins Münsterland: Foto aus dem LUEG Pritschenwagen mit Andreas Mahnert-Lueg. Davor Saya und Felix Thonet im Mercedes Benz 220 SE Cabriolet

Er kam, fuhr und siegte. Der BMW 327 Cabriolet der Eheleute Mischo nahm im letzten Jahr zum ersten Mal an der Tour de Rü teil und eroberte sofort die Herzen der Juroren, die ihn zum schönsten unter all den lack- und chromblitzenden Oldtimern wählten. Hätte jemand geahnt, wie viel Zeit, Geduld und Mühe die Mischos darauf verwendet haben, das rollende Prachtexemplar in den heutigen, den originalgetreuen Zustand zurück zu versetzen, dann wäre er bestimmt auf die Idee gekommen, als zusätzliche Bewertungskategorie „Liebe zum Automobil“ einzuführen.

„Bis in die Schweiz und nach Österreich sind wir für einen klitzekleinen Original-Aschenbecher gefahren“, erzählt Brigitte Mischo und erinnert sich genau, wie aufregend das war, dieses Puzzle zusammen zu setzen, seine Einzelteile in ganz Ost- und Westdeutschland und in den Nachbarländern zu suchen. „Und wenn wir wieder was gefunden hatten, dann saßen wir hier am Tisch, haben uns das angeguckt und uns gefreut wie die Kinder zu Weihnachten.“ Aber sie verschweigt auch nicht, dass es nach zwölf oder dreizehn Jahren eine Phase gab, in der sie es gründlich satt hatte und froh gewesen wäre, wenn ihr Mann den Wagen wieder verkauft hätte. Sie konnte sich einfach nicht mehr vorstellen, dass die Restaurierung je ein Ende nehmen würde. Zum Glück hat Alfred Mischo seiner Frau diesen Wunsch nicht erfüllt und sie stattdessen zum Durchhalten motiviert. Denn jetzt sehen beide ihren automobilen Traum verwirklicht. Nicht immer waren sich die Eheleute in ihrer Liebhaberei so einig. Bevor Alfred Mischo die Oldtimer-Gemütlichkeit entdeckt hat, war er ein begeisterter und wagemutiger Rallye-Fahrer. Allein bei der großen Tour d' Europe war er fünfmal dabei, und seine Frau denkt mit Schauern daran, wie sie mit dem Baby zu Hause saß und auf ein Lebenszeichen wartete, während ihr Mann 15.000 Kilometer bis nach Kuwait fuhr, mitten im Kalten Krieg durch die Sowjetunion und Hunderte Kilometer zwischen Bagdad und Beirut nichts als Wüste. Es ist ihm nie etwas passiert. Über 200 Pokale brachte er nach Hause. Einige wenige sind in einer schmalen Vitrine ausgestellt, die meisten in Kisten verpackt. Der ADAC verlieh ihm für seine Gesamtleistung im Motorsport das Goldene Sportabzeichen mit

BMW 327 Cabriolet, Bj. 1939

Aus Liebe zum Automobil



Alfred und Brigitte Mischo haben ihren BMW 327 Cabriolet 15 Jahre lang perfekt restauriert

Brillanten, die höchste Auszeichnung, die der Automobil-Club zu vergeben hat. Seiner Frau zuliebe und wegen der beiden Kinder gab Alfred Mischo schließlich seine risikoreiche Leidenschaft auf. Im Oldtimer-Hobby fand er ein neues Vergnügen, in dem Brigitte ihn nicht nur unterstützte, das sie sogar gern mit ihm teilte. Heute ist er übrigens froh, seine beiden Söhne nicht mit der Rallye-Begeisterung infiziert zu haben. „Ich würde mir schreckliche Sorgen machen. Denn heute sehe ich die Gefahr, die ich damals nicht bemerkt habe.“

Sportliche Eleganz

Es waren nicht Vorkriegsautos im Allgemeinen, für die Alfred und Brigitte Mischo sich interessierten. Nur ein ganz bestimmtes kam infrage: eben der BMW 327 Cabriolet, der schon bei seiner Präsentation im Jahr 1937 wegen seiner sportlichen Eleganz gefeiert wurde. „Ein Auto, das zu uns passt“, fanden die Mischos. Aber es ist schwer zu bekommen. Etwa 1.125 mal wurde das Modell zwischen 1937 und 1941 gebaut und für die damals astronomische Summe von 7.500 Reichsmark an Filmstars und Regierungsmitglieder verkauft. Allerdings haben nur rund 500 Exemplare, schätzt Alfred Mischo, den Krieg reparaturfähig überstanden. Weltweit.

Und eins davon wurde 1990 auf der „Techno Classica“, der Essener Oldtimer-Messe, zum Verkauf angeboten. Es stand in Pasewalk, einer vorpommerschen Kleinstadt zwischen Uckermark und polnischer Grenze.

Gespannt machten sich die Mischos auf den holprigen Weg in den soeben erst frei zugänglichen Nordosten Deutschlands. Doch die Besichtigung fiel einigermaßen ernüchternd aus. „Der Wagen war total verbaut“, sagt Alfred Mischo, weiß lackiert und durch sämtliche neueren Ersatzteile verjüngt, die in der damaligen DDR zu haben waren. Der Besitzer, der das betagte Auto seit 1962 gefahren war, hatte sich große Mühe gegeben, es auf den Stand eines Nachkriegsmodells zu bringen – für Liebhaber wie die Mischos eine echte Herausforderung. Es dauerte daher eine Weile, bis sie sich entschlossen, sie anzunehmen und dem Besitzer ein Angebot zu unterbreiten. Vielleicht war es das Baujahr, das schließlich den Ausschlag für das Kaufinteresse gab: 1939, Alfred Mischos Geburtsjahr. Nach dem Besitzerwechsel stand der BMW erst einmal zweieinhalb Jahre in einer Spezialwerkstatt in Mannheim. Der Inhaber war Tscheche und ein wahrer Meister der Improvisation. Er zerlegte den Wagen bis zur letzten Schraube, entrostete, reparierte und überholte ihn komplett.

Doch danach begann erst die aufwändige Suche nach Originalteilen und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes. Dazu besorgten sich die Mischos antiquarische Fachliteratur, nahmen Kontakt zu Oldtimer-Experten auf und eigneten sich umfangreiche Detailkenntnisse an. Die Elektrik und den Motor setzte Alfred Mischo eigenhändig instand. Jede freie Minute verbrachte der Elektroinstallateur-Meister mit eigenem Betrieb in der Garage, milde bespöttelt selbst von besten Freunden. 1.500 Stunden, vermutet er, müssen es mindestens gewesen sein, bis der BMW in seiner ganzen Pracht erstrahlte und genau so, wie er 1939 vom Werk nach Leipzig ausgeliefert worden war.

Die Früchte ihrer Arbeit

Die ehemaligen Spötter schwärmen inzwischen von dem bildschönen Wagen mit samtgrünen Seiten und schwarzen Kotflügeln, den die Mischos bei sonnigem Wetter gern mal zum Golfplatz ausfahren. Nach der jahrelangen Schufterei genießen sie die Früchte ihrer Arbeit und die bewundernden Blicke, die ihnen auf den Straßen folgen. Dabei stellen sie beruhigt fest, dass ihnen andere Verkehrsteilnehmer mit Respekt und einem Gefühl für den Wert des ehrwürdigen BMW begegnen. „Alle halten Abstand und staunen von ferne, sogar die Lkw-Fahrer“, lächelt Alfred Mischo, „man merkt, dass sie den Wagen ganz sehen möchten und am liebsten von allen Seiten, aber auch, dass sie unter keinen Umständen einen Auffahrunfall riskieren wollen.“ In einem solchen Fall wäre es mit einer Mitteilung an die Haftpflichtversicherung vermutlich nicht getan. Denn jedes Karosserieteil ist ein Unikat, extra angefertigt für dieses bestimmte Auto und nicht ersetzbar durch ein gleiches Teil von einem anderen Wagen des selben Typs. Was auch schon ein kleiner Zusammenstoß unter diesen Umständen bedeuten würden, nein, darüber denken Alfred und Brigitte Mischo nicht nach, wenn sie mit offenem Verdeck dieses unvergleichliche Fahrgefühl auskosten und darüber schmunzeln, dass die Betriebsanleitung von 1939 vor dem Geschwindigkeitsrausch warnt, der sich bei 115 km/h einstellen könne. Sie fühlen sich in ihrem BMW Cabriolet eher wie im Glücksrausch, egal, wie schnell oder langsam sie fahren.

Gisa Pahl



Mittagsrast in der Wasserburg Hülshoff, der Geburtsstätte von Annette von Droste zu Hülshoff.



Gut gelaunt: Steyr Puch-Fahrer Dieter Sohn



Essens „Netzwerker“: Viktor Seroneit



Vor der Wasserburg Hülshoff am Städtchen Havixbeck. Links das Werbeklavier für das Klavierfestival Ruhr, dessen Intendant Prof. Franz Xaver Ohnesorg unbedingt bei der Tour de Rü mitfahren wollte.



Britisches Paar von 1934: MG PA mit Susanne Rüsing und Hilde Freiburg; daneben Bentley 4,5 Le Mans Blower mit Barbara und Friedel Winkelmann



Größenwahn: Cadillac Sedan de Ville, Bj. 1960 mit Markus Keller



Haben Spass: Dieter Fuest und Beifahrerin im Jaguar C-Type, Bj. 1963



LUEG-Pritschenwagen, Bj. 1951 auf einem Fahrgestell des MB Typ 170 D



Sturmfrisuren: Bernhard und Henry Bauer im Mercedes Benz „SSK“



V. l.: Sabine Stebani, Barbara Rörich, Helene H. Mahnert-Lueg, Simone Raskob



Stets dabei: charmanter Sektempfang auf der Rü mit Hannes Schmitz



Auf der Rü: in der Mitte „unsere“ Fotografen Frank Vinken, von dem u. a. das untere Bild ist, und Lars Riedel, der im LUEG-Pritschenwagen mitfuhr (s. Fotos S. 43)



Was für ein Schlachtschiff: Pontiac Bonneville 455, Bj. 1965, 8 Zyl., 250 PS, 7456 ccm Hubraum mit Dicki Holthoff (am Steuer) und Philipp Lammich. Der Pontiac Bonneville ist eine amerikanische Erfolgsgeschichte – von 1957 bis 1981 wurden insgesamt fast zwei Millionen Exemplare gebaut.

*Ausfahrt aus dem Schloss Nordkirchen:
vorne der Austin Healey, Baujahr 1956,
4 Zylinder, 90 PS, 2700 ccm Hubraum
von Roland Neuwirth (am Steuer)
mit Sohn Marcus.*





Mittagsrast vor dem Schloss Nordkirchen, das westfälische Versailles, bekannt durch den ZDF-Film „Krupp – eine deutsche Familie“

Das westfälische VERSAILLES

Von der Einkaufsmeile Rü aus geht es los: Zuschauer winken den Oldtimern hinterher, verabschieden sie. Die Fahrer halten ihre Route in der Hand. Schön wird die Strecke zu fahren sein, die sie zurücklegen, um in eine Umgebung zu kommen, in der ihre polierten Liebhaberwagen richtig zur Geltung kommen: Denn Ziel der „Tour de Rü“ ist Schloss Nordkirchen im Kreis Coesfeld. Obwohl es also in Nordrhein-Westfalen liegt, können sich die Teilnehmer fühlen, als hätten sie es bis nach Frankreich geschafft. Nicht umsonst trägt das größte Wasserschloss im Land, das da steht, wo um 1400 bereits eine Burg errichtet wurde, wegen seiner Größe, der barocken Gestaltung, dem großzügig angelegten Park und der Venusinsel den Spitznamen „Westfälisches Versailles“. Es diente – weil die Villa Hügel als Drehort nicht zur Verfügung stand – als Kulisse für den ZDF-Film „Krupp – Eine deutsche Familie“. Schloss und Park erklärte die UNESCO als „Gesamtkunstwerk von internationalem Range“ für schutzwürdig. Entstanden ist das Schloss 1703 bis 1734 für die Münsteraner Fürstbischöfe Friedrich Christian von Plettenberg-Lenhausen und Ferdinand von Plettenberg. Es sollte eine möglichst repräsentative Bleibe für deren Hofstaat sein. Der Entwurf stammt von Gottfried Laurenz Pictorius, ab 1706

von Peter Pictorius dem Jüngeren und ab 1724 von Johann Conrad Schlaun. Charakteristisch für die Barockarchitektur Westfalens sind die Backsteinfassaden, die mit Sandsteinelementen gegliedert sind. Das Gebäudeensemble ist symmetrisch, Mittelpunkt ist das Hauptgebäude, von dem aus sich die Flügelbauten, in denen u.a. die Kapelle Mariä Himmelfahrt – heute noch für Trauungen beliebt – untergebracht ist, anschließen. Sie umschließen U-förmig den Ehrenhof. Das Schloss wechselte einige Male seinen Besitzer: Ab 1833 gehörte es Graf von Esterházy, wurde 1903 an Herzog Engelbert Marie von Arenberg verkauft. Er baute das Schloss um, ließ beispielsweise die Wachhäuschen im südlichen Schlossteil abreißen. Ab 1933 übernahm die Arenberg-Nordkirchen GmbH die Gebäude. 1949 mietet das Land NRW das Schloss, um darin seine Landesfinanzschule einzurichten. Die Bausubstanz war zu diesem Zeitpunkt so schlecht, dass es sogar der Feuerwehr im Brandfall untersagt war, es zu betreten. 1959 kaufte das Land NRW das Schloss. Wer seine Steuern noch nicht gemacht hat, wird bei der Ausfahrt daran erinnert werden: Denn inzwischen beherbergen die Gebäude tatsächlich die Fachhochschule für Finanzen Nordrhein-Westfalen.

Nicht nur zwei Wassergräben, die durch einen begehbaren Wall getrennt sind, sondern auch ein 170 Hektar großer Park umgeben das Schloss.

Gut erhalten sind die Innenräume des Schlosses mit Stuckarbeiten, Gemälden, Büsten, Kristalleuchtern. Hier schauen sich nicht nur Ausflügler um, hier wohnen und lernen nicht nur die Studierenden der Finanzfachhochschule, sondern hier bewirbt auch der kochende Maler oder der malende Koch Franz L. Lauter Gäste – beispielsweise im Gourmetrestaurant „Venus“ mit Blick auf die Venusinsel. Wer mag da nicht ein Süppchen von Jaipur Curry mit einer Mozartkugel von Meeresfrüchten probieren? Lauter, der die Kunstakademie besuchte, freischaffender Künstler, Buchautor, Sterne- und Fernsehkoch ist, vertritt die Philosophie: „Atmen müssen wir das gleiche, essen nicht.“ Seit 2004 bietet er auf Schloss Nordkirchen ein umfassendes kulinarisches Angebot, gleich ob im „Bach“ mit Blick auf die Gräfte und Ziergewölbe oder im Bistrosrestaurant „Menuett“ mit, wie er es nennt, „leichter Küche und leichten Preisen“.

Und ein Mann mit so viel Vorliebe fürs Leckere und Schöne dürfte sich freuen, was seine Augen geboten bekommen, wenn die Oldtimer der „Tour de Rü“ vorfahren . . . *Liliane Zuuring*



Sinfonie in Blau – zweimal aus dem Jahre 1937: vorne ein Morgan 4/4 Roadster, 4 Zyl., 34 PS, 1100 ccm, gefahren von Friedhelm Sonderland und Rosi Domrös. Das Fahrzeug ist der älteste Morgan in Deutschland und einer der ersten, die gebaut wurden. Das Chassis ist in Handarbeit auf Eschenholzbasis hergestellt. Erstbesitzer war der Sohn des britischen Premier Winston Churchill. Dahinter steht der Riley TT Sprite, 4 Zyl., 120 PS, 2500 ccm, von Bernd Köster und Hildegard Mautz-Hamm. Der TT ist eine Rennversion des Zweisitzers, der Mitte der 30er Jahre zahlreiche Rennsiege in Frankreich und England errungen hat..



Einer von 199: Jaguar SS 100, Bj. 1929, 2500 ccm mit Jochem Neidhard



Damen-Team: Rotraud Jantzen und Bärbel Maag im Mercedes Benz 300 SL



Opel Olympia Rekord P2, Bj. 1960, 4 Zyl. 50 PS, 1500 cm von Bernd Detische



Jaguar XK 150, Bj. 1958, 4 Zyl., 210 PS, 3442 ccm



Schmückt den Porsche 365 SC von Lothar Prager



Der Morgan 4/4 Roadster (Beschreibung linke Seite)



Starthilfe: mit vereinten Kräften wird der Mercedes Benz SS von Franz Maag angeschoben



„Blues Brothers“ im Opel Kadett A, Bj. 1964

Mercedes 170 VA, Bj. 1937 – Gewinner des „Concours d'Élégance“

Bei Joachim Castell gehört das Auto zur Familie



Gabriele und Joachim Castell in ihrem liebevoll restaurierten Fahrzeug

Wenn Joachim Castell möchte, dann klingt sein Mercedes 170 VA von 1937 wie eine Straßenbahn. Aus Spaß hat er als 18-Jähriger mit einem Kollegen eine Klingel eingebaut. „Das war immer lustig. Wenn wir sie betätigten, dann machten immer alle anderen Autos Platz“, erinnert er sich an frühere Scherze. Viele Oldtimer, teils zehn zugleich, von Corvette über Ferrari bis Porsche nannte Castell schon sein eigen, jetzt hat er nur noch einen – und den gibt er nicht mehr her. Eine lange Geschichte verbindet die beiden.

„An dem Wagen hängen Jugenderinnerungen, er gehört zur Familie.“

Der Mercedes war sein erstes Auto überhaupt. „Da hatte ich noch gar keinen Führerschein.“ Der Schrottpresse entrissen Castell und ein Freund den Wagen 1963. 450 Mark zahlten sie damals dafür. Weiß war er lackiert, das Verdeck war zerfleddert, das Holzgerüst verfault.

Liebevoll restaurierten sie das Auto, ließen 1964 das Holzgerippe von einem Stellmacher erneuern. Nach eineinhalb Jahren verkaufte Castell seine Anteile an den Freund. Der zog mit dem Wagen nach Freiburg, lackierte ihn mit blauem Lack, verkaufte ihn selbst sechs Jahre später. Vor 15 Jahren dann fanden Castell und das Cabriolet wieder zusammen. In Mülheim tauchte das Auto wieder auf – da war es schon rot-schwarz lackiert, diese Farbkombination hat Castell belassen. „Sie gefiel mir.“

Seine inzwischen 72 Jahre sieht man dem Auto nicht mehr an. Der schwarz-rote Lack strahlt

Wasser hat er bei Castell noch nie gesehen. „Der Wagen würde rosten. Er wird nur poliert.“ Wenn es regnet, fährt er auch nicht aus. „Wasser ist der größte Feind dieses Autos.“ Feuchtigkeit würde dem Holzgerippe, über das das Blech geschlagen ist, schaden. „Das Holz würde aufquellen, die Türen schließen dann nicht mehr und, und, und. Mal abgesehen von dem Rost, der sich bilden würde.“

Bei der „Tour de Rü“ ist Castell mit seinem 170 VA von Anfang an dabei. „Es macht einfach Spaß, gemeinsam auszufahren. Die Rü ist gesperrt, die Menschen kommen und gucken. Das ist eine tolle Atmosphäre. Oldtimerfans sind eine riesengroße Familie.“ Die schöne Jahreszeit ist Fahrzeit. 500 bis 1500 Kilometer fährt er pro Saison. Der Winter ist Reparaturzeit. Dann steht das Auto in seiner Werkstatt „Auto-Castell“ an der Frillendorfer Straße in einem Séparée, bedeckt mit einem roten Tuch. „An den Wagen lasse ich niemand anders, mache alles selbst“. In seinem Büro hängen hinter seinem Schreibtisch an der Wand die Schilder der ganzen Rütouren. Immer trägt sein Wagen die Startnummer 12. Und 2005 gewann er sogar schon den „Concours d'Élégance“ mit seinem Cabriolet. Der Wagen sah da schon gut aus. Heute aber rollt er noch eleganter daher, schließlich baut sein Besitzer ihn Jahr für Jahr weiter auf. Inzwischen sorgen neue Chromleisten für eine noch überzeugendere Linie.

Es gibt immer etwas zu tun. Mal muss ein Teil

neu verchromt werden, dann eine Sonnenblende besorgt oder ein Scheinwerfer ersetzt, ein Türgriff oder ein Scheibenrahmen erneuert werden. „Für einen Mercedes bekommt man meistens gut Ersatzteile, wenn sie auch teuer sind. Vieles wird nachgefertigt. Mercedes selbst hat eine Abteilung für Oldtimer.“

Selten ist der Mercedes-Zweisitzer. „Von diesem Cabrio sind nicht viele gebaut worden, ich glaube 700 Stück.“ Die Windschutzscheibe lässt sich aufklappen. „Das ist quasi die Klimaanlage“, sagt Castell scherzend. Der Wagen hat noch richtige, mechanische Winker. Abgebrochen hat Castell eine Rallye auch schon mal – weil das Benzin nicht reichte, er nicht genug im Kanister mit hatte. „Es ging von Raesfeld nach Essen. Bei Moers war für mich Schluss, ich bin raus, habe getankt. Dabei hat das Auto ja sogar einen Reservehahn. Aber es reichte nicht. Seitdem habe ich immer einen Zehn-Liter-Kanister dabei.“

15 Liter verbraucht der Mercedes etwa. Wie viel Benzin ganz genau im Tank ist, weiß der Oldtimer-Fan immer nicht genau. „Die Benzinuhr wird mechanisch gesteuert. Dafür aber ist der Tank vorne unter der Motorhaube, da kann man reingucken.“ Unter der Haube verbirgt sich praktischerweise Werkzeug – falls der Wagen mal liegen bleibt. „Vor zwei Jahren musste ich tatsächlich mal einen Zylinderkopf wechseln.“ Die Zifferblätter des Autos sind von Hand gemacht. Der Heilige Christopherus bedeckt das Metallplättchen an der Stelle, wo eigentlich ein Zigarettenanzünder sein sollte, der Einschub für den Aschenbecher ist mit Holz abgedeckt. „Wenn ich beides für das Auto einmal finde, werde ich es einbauen.“ Geduld braucht man für so ein Schätzchen – etwa so viel, wie für das Warten auf das richtige Nummernschild. „Nach eineinhalb Jahren hatte ich endlich das Zeichen 170 VA.“

Fertig ist so ein Auto nie. Doch das stört Castell nicht. Der zweifache Meister, der sich auch auf die Reparatur von Oldtimern spezialisiert hat, machte schließlich sein Hobby zum Beruf: „Mein Leben sind Autos. Und alte Autos zu verschönern, das ist mein Leben.“

Gisa Pahl



Damen-Team im MG PA: Susanne Rüsing und Hilde Freiburg



Damen-Team im Mercedes Benz 190 SL: Brigitte und Ramona Bednarz



Der Lauteste – das Soundmonster der Tour der Rü: Alfa Romeo TZ 1 Zagato mit dem Rüttenscheider Rainer Podzuck („Emma 2“) und Nicole Bestier



Renate und Julia Schulte-Oversohl im MB 190 SL



Claudia und Jörg Messerschmidt



Franz Maag und Jürgen Knappmann



Jaguar XK 140 FHC, Bj. 1955, 6 Zyl., 210 PS, 3500 cm von Dr. Michael Montag



Marianne und Friedhelm Kaimer im MB 220 A Cabrio



Die Mischos in ihrem BMW 327 Cabrio, Bj. 1939



Hellgelb („Primrose Yello“) vor knallgelb: Jaguar E Serie 1, Bj. 1965 mit den Messerschmidts



Thunderbird Cabrio, Bj. 1957, 6 Zyl., 212 PS, 4800 cm mit Ralph Schulz



Rennwagen: Der Riley TT Sprite (Beschreibung s. S. 50)



„Wo geht's lang?“ Dieter Castenow und Oliver Brock im Porsche 911 SC Targa



Alvis Firefly SA 11.9, Bj. 1932, 45 PS mit Dr. Mark Goepel und Begleiterin



„Farb-Flash“: Mercedes Benz 190 SL in Sonderlackierung für die USA



Die prachtvolle Einfahrt zum Schloss Nordkirchen. Jetzt sieht man, warum das Schloss auch als das „westfälische Versailles“ bezeichnet wird.



Unsere Tour de Rü-Helden – das Organisations-Team v. l.: Claudio Schlegendal, Rolf Krane, Franz Maag. Mittagsrast im Innenhof des Schlosses, dass für die Aufnahmen des ZDF-Films „Krupp – Eine deutsche Familie“ als Hintergrund diente. Die Essener Villa Hügel „stand nicht zur Verfügung“.



VW Typ 147 Fridolin, Bj. 1965, 4 Zyl., 34 PS, 1184 ccm mit Heinrich Sprungmann und Uwe Bürger. Das Modell war eine Co-Produktion des Posttechnischen Zentralamtes, der Westfalia Werke und der VW AG. Eingesetzt wurde der Kleinlieferwagen hauptsächlich bei der Deutschen Post. Aber auch die schweizerische Post, Lesezirkel und Privatfirmen nutzten dieses praktische Auto. Es wurden 6.125 Fridolins gebaut.



Wer sagt eigentlich, dass Frauen sich nicht für Autos interessieren



Immer ein Hingucker: Der rote Leyland Doppeldecker von Bücking Concept



So sehen Sieger aus



Oberbürgermeister Dr. Wolfgang Reiniger überreicht Pokale und Präsente



„Cremeschnitte“: MG TD, Bj. 1952, 4 Zyl., 55 PS, 1242 ccm mit Ferdinand Austen und Marc Winkelmann



Stolzer Großvater: Franz Maag und Enkelin



„Hat Spaß gemacht!“ Opel-Fahrer Bernd Detische



Publikumsliebbling „Maxi“, 8-jähriger West-Highland-Terrier im Brezel-Käfer von Gerhard Menneken



Friedhelm Kaimer und Holger Ahlefelder



Tim Ohlendorf, Kameramann der Tour de Rü



Herzlicher und uriger Empfang am Schloss Wocklum durch Gräfin Rosalie Landsberg (unten links) und Dieter Graf Landsberg-Velen (oben ganz rechts im Gespräch mit Essens Oberbürgermeister Reinhard Paß), Vizepräsident des Nationalen Olympischen Komitees und ehemaliger, langjähriger Präsident der Deutschen Reiterlichen Vereinigung.

Das Schloss Wocklum liegt etwa zwei Kilometer nordöstlich der Stadt Balve im landschaftlich noch fast unberührten Orletal im märkischen Sauerland. Der altfränkische Ursprung des Wasserschlusses wird durch die Reste einer sächsischen Wallburg dokumentiert. Eine 1000 Jahre alte Hainbuchenallee führte als ehemalige Poststraße zu der wunderschönen westfälisch-barocken Schlossanlage. Im Jahre 1646 erwirbt Dietrich Freiherr von Landsberg-Velen das Schloss, welches sich bis heute im Besitz dieser Familie Landsberg-Velen befindet.



2010 TOUR DE RÜ



Begrüßung am Schloss Wocklum bei Balve durch Graf Landsberg-Velen, dem langjährigen Präsidenten der Deutschen Reiterlichen Vereinigung

Bei GRAF und GRÄFIN

Als eine der ersten Veranstaltungen des Jahres holen wir die Oldtimer mit unserer Frühlingsausfahrt aus den Garagen. Es erwartet sie eine landschaftlich reizvolle, aber auch anspruchsvolle Strecke, die neben fahrerischem Können – in Ermangelung von Servolenkung und synchronisierten Getrieben – durchaus auch sportliche Anforderungen stellt, wobei die Leistung des Beifahrers nicht zu vernachlässigen ist, der anhand des umfangreichen Roadbooks mit weit über 100 Anweisungen den Weg weisen muss. Einmal unkonzentriert und man ist „verloren“. Viele der Fahrzeuge sind Rennwagen und viele der Fahrer sind schon die Mille Miglia gefahren. So sieht Claudio Schlegkendal, der Designer der Route, durchaus auch Beziehungen zur Mille Miglia und sorgt dafür, dass die Route entsprechend sportliche Elemente bietet. Ansonsten steht neben dem Spaß am Fahren das Erlebnis der Landschaft im Mittelpunkt. Diese immer neuen Routen mit viel Liebe zum Detail mühevoll auszuarbeiten, ist die Kunst von Claudio Schlegkendal für dessen Einsatz es immer wieder viel Applaus von den Teilnehmern gibt und dem auch wir für die jahrelange Zusammenarbeit herzlich danken. Dank gebührt auch Franz Maag und Ursula Müller, die wieder Auswahl und Betreuung der

Teilnehmer übernommen haben und mit ihrem großen Renommee in der Oldtimerszene für die besondere Qualität der Fahrzeuge stehen. Zum Ablauf: Die 130 Automobile und sieben Motorräder aus den Baujahren 1924 - 1965 starten um 9:00 Uhr am Stadtgarten, wo auch das Publikum Gelegenheit hat in wunderschöner Ambiente die Fahrzeuge zu besichtigen. Zu einer Oldtimerparade geht es dann die Rü entlang. Frühe Kunden des Marktes und der Geschäfte können dabei alle Fahrzeuge an sich vorüberziehen lassen. Wer weiß, ob alle aus eigener Kraft zurückkommen. Werkstattwagen sind dabei. Danach geht es südlich entlang der Ruhr erstmals ins Sauerland. Große Steigungen, enge Kurven, Serpentinien, und zur Belohnung herrliche Ausblicke sind zu erwarten. Wie auch schon in früheren Touren, erlebt man über weite Strecken weitgehend unberührte Natur und dichte Wälder. In vielen kleinen Orten stehen die Leute begeistert am Straßenrand und winken den tollkühnen Piloten in ihren imposanten Kisten zu. Zielpunkt ist diesmal das Schloss Wocklum mit seinem durch namhafte Reit- und Poloturniere bekannten Reitstall. Nach dem Mittagessen geht es weiter Richtung

Heimat, wobei man manch Zeugnis der Industriekultur passiert. Durch Werden zu einem Gruß am Jagdhaus Schellenberg vorbei steuert man dann den Sammelpunkt P2 vor dem Girardet Haus an. Hier wird bei Kaffee und Kuchen von den Abenteuern des Tages geschwärmt, so manche kleine Reparatur vorgenommen und das alte Schätzchen für die bevorstehende Präsentation aufpoliert. Die Jury des Concours d'Restauration ist derweil schon tätig, um das bestrestaurierte Automobil auszuwählen. Gegen 16:30 Uhr werden die Teilnehmer abgerufen und von Holger Ahlefelder vor der Bühne an der Martinstraße dem Publikum und der Damenjury des Concours d'Élégance fachkundig vorgestellt. Die Aufstellung entlang der Rü ermöglicht den geneigten Zuschauern, die schon seit 16 Uhr bei Stauder Pils dem Bühnenprogramm des Duo Wox lauschen konnten, die Besichtigung der Fahrzeuge bis in den Abend hinein. Um ca. 19 Uhr werden die Preisträger vor der Bühne durch Oberbürgermeister Reinhard Paß geehrt. Im Festzelt findet der Tag für die Teilnehmer dann einen geselligen Abschluss, wobei noch so mancher Pokal, z.B. für die Damenteamer, die besten Motorräder und den Pechvogel vergeben wird. *Rolf Krane*



Klassischer Bugatti-Rennwagen: Typ 37 A Grand Prix von 1927 in „französischem“ Bugatti-Blau



Strenge Jury: Heinz Hüskes und Wolfgang Schöllner



MB 300 SL Roadster, Bj. 1957, rechts Kyung-Ae und Thomas Siepmann



Wir sind Kulturhauptstadt: Prof. Dr. Oliver Scheytt und Claudio Schlegendal



Aston Martin DB 5 Convertible, Bj. 1955, 190 PS



DAX Cobra-Fahrer Werner Bücking mit Sohn Felix



v.l.: Ralf Stöter, Reinhard Pietrass, Tim Ohlendorf



Auf der Rü: Dr. Marcus Poth im Porsche 911 Targa



Warm eingepackt – das Abenteuer kann beginnen: Essens OB Reinhard Paß und Franz Maag



Im Wodantal: VW Käfer, Bj. 1954 mit Dr. Barbara und Dr. Hans-Jörg Heep



Sabinene und Jens Torwesten im Mercedes Benz 280 SE Cabrio, Bj. 1968



Auf der tausend Jahre alten Hainbuchenallee vor Schloss Wocklum: Fiat 500 Kombi mit „Selbstmördertüren“ mit Sreten Paunovic und Davide Mazzola



Kleinere Reparaturen werden sofort erledigt, hier mit vollem Körpereinsatz am Bugatti Typ 37A Grand Prix von 1927 mit 4 Zylindern, 127 PS und 1500 ccm Hubraum mit Kompressor. Das Fahrzeug nahm sechs mal an der Mille Miglia teil.





German Himalaya Expedition · Duisburg – Hunza 1959

Die Fahrt des Joachim Schlegtendal

Es gibt berühmte Autos, mit denen bekannte Prominente fuhren, wie zum Beispiel der legendäre Mercedes 300 von Konrad Adenauer oder auch der Porsche Spyder, mit dem James Dean tödlich verunglückte. Mit Autos verbindet man häufig eine Geschichte, Menschen und Autos gehen manchmal eine recht enge Verbindung ein. Wie aber ein Mann mit seinem Auto sogar eine Schicksalsgemeinschaft wurde und ein Auto zu einem Zeitzeugen, das es heute noch im völligen Originalzustand gibt, das soll in der folgenden kurzen Story erzählt werden.

Es begann mit dem Kauf eines Mercedes-Benz 170 V aus dem Jahr 1949, den der Vater von Claudio Schlegtendal, Joachim Schlegtendal, erwarb. Er wollte einen zuverlässigen Wagen für sich und seine Familie, aber auch ein Fahrzeug, mit dem er etwas größeres plante, nämlich eine Reise an die entlegensten Stellen der Welt, die mit einem Auto damals zu erreichen waren, und es wurde eine Abenteuerreise.

Joachim Schlegtendal war ein Perfektionist, plante die Tour ganz akribisch und wollte bei der Vorbereitung nichts dem Zufall überlassen. Das Land, wo seine Reise hinführte, war zur damaligen Zeit überhaupt nicht erschlossen, es war die

Region, die man vom berühmten Mount Everest Bezwingen Hillary kannte, das Himalaya-Gebiet.

So erhielt die Tour auch später den Namen:

„German Himalaya Expedition“.

Selbstverständlich waren, anders als heute, für jedes zu passierende Land entsprechende Dokumente erforderlich, die in fast 2-jähriger Vorbereitung eingeholt werden mussten. Von der Zuverlässigkeit des Autos war Schlegtendal völlig überzeugt, Ersatzreifen nahm er in größeren Mengen auf dem Dachträger mit und Ersatzteile, soweit der Platz im Auto es zuließ. Ein Komfort Zugeständnis machte er sich allerdings, nämlich eine selbstentwickelte vom Kühlwasser versorgte Fußbodenheizung im Wagenboden, die heute sogar noch installiert ist.

Serienmäßiger Mercedes

Die Tour mit dem sonst völlig serienmäßigen Mercedes mit 45 PS, selbstverständlich ohne Allrad und kaum wüstentauglich, startete am 17. Juni 1959 und sollte eigentlich nur 3 Monate dauern. Er dachte allerdings nicht an eine touristische Reise, vielmehr wollte Schlegtendal die Lebensart und die Kultur der Menschen in den einzelnen Ländern kennenlernen, deshalb



Sonnenaufgang in der Wüste Bala-Khana in Afghanistan

blieb er an vielen Orten länger als ursprünglich geplant. Die Route ging über das damalige sozialistische Jugoslawien, in Belgrad wurde er sogar vom Staatschef Tito empfangen. Über Sofia ging es nach Istanbul, dann durch die Weiten der Türkei über Ankara nach Teheran. Von dort durch Afghanistan nach Kabul und weiter nach Lahore in Pakistan. In Rawalpindi traf er mit dem pakistanischen Präsidenten Ayub Khan zusammen, der ihn zum Presse-Attaché ernannte. In dieser Funktion hat er damals dort auch den amerikanischen Präsidenten Eisenhower kennengelernt.



*Vorfahrt 2010 auf der RÜ.
Der Mercedes 170 V, Baujahr
1949, in unrestauriertem Originalzustand
wie vor 60 Jahren. Im Handschuhfach liegen
noch Streichhölzer aus Afghanistan.*

Sein eigentliches Ziel aber war das Gilgit-Gebirge und das Hunza-Tal im nördlichen Pakistan sowie die Region um den Nanga Parbat. Hier war bisher noch kein Europäer mit eigenem Auto hingelangt, und er blieb hier auch für eine längere Zeit und unternahm viele Touren in dieser unwirklichen Gebirgsregion auf dem Dach der Welt. Der berühmte Bergsteiger Reinhold Messner, den er später einmal traf, war völlig begeistert vom Mut und Engagement dieses deutschen Reisepioniers. Er lernte auf Umwegen auch den König von Hunza kennen und wurde als deutscher Ingenieur sein Berater für verschiedene Projekte. Die Familie des Aga Khan, dem geistlichen Oberhaupt der Ismailiten, stammt aus diesem Herrscherhaus, und Schlegtendal gewann bald auch das Vertrauen der Familie. Später wurde er sogar mit seinem Mercedes 170 eingeladen von der legendären Begum, der Mutter von Aga Khan, in Ihre Villa Yakimour nach Cannes. Ein Foto in den umfänglichen und originellen Handskizzen und Tagebuchaufzeichnungen über seine Tour zeigt ihn mit der Begum während seines dortigen Besuchs.

Über 100.000 Kilometer

Diese ereignisreiche Reise mit den vielen Zielen und Aufgaben war zwangsläufig nicht in ein paar Monaten zu absolvieren. Schlegtendal kam erst Ende 1960 von dieser Expedition zurück. Die Medien hatten inzwischen an seinen Abenteuern und den vielen Prominenten, die er auf seiner Fahrt getroffen hatte, großes Interesse und berichteten schon vor seiner Rückkehr über diese Expedition. Das war dann auch Grund genug für eine regelrechte Polizeieskorte für ihn und seinen geliebten Mercedes auf den letzten Kilometern zu seiner Heimatstadt Duisburg. Weit über 100.000 km hatte er seit dem Start zurückgelegt. Ach übrigens, nur eine Wasserpumpe hatte mal den Geist aufgegeben. Das alles war vor fast genau 50 Jahren und Wert genug, hier einmal erneut gewürdigt zu werden. Joachim Schlegtendal starb im Juni 2000, aber sein Auto mit all den vielen Erinnerungen ist heute bei der diesjährigen Tour de Rü dabei, noch völlig original und sein Sohn, Claudio Schlegtendal, wird ihn vorfahren. Ein Highlight mehr für diese wundervolle Veranstaltung.

Holger Ahlefelder



Begeisterte Teilnehmer: Andreas und Astrid Stein



Prösterchen: Eva-Maria Trapski und Ursula Forelle



André Weber, Chef der Essener BHF-Bank



OB Reinhard Paß, Claudio Schlegtendal, Heinz Hüskes



Strahlen um die Wette: Klaus und Jessica Aghte



Dr. Marc Goepel und Christof Schwarz



Heinz Jaspert und Rainer Röschmann im „reparierten“ Bugatti: Ende gut, alles gut!



Hügellandschaft zwischen Langenberg und Sprockhövel: Mercedes Bens SSK-Rennwagen, Bj. 1928, 6 Zyl., 200 PS, 7200 ccm mit Bernhard und Achim Bauer



Raffinierte Routenplanung – an dieser Stelle wussten viele nicht weiter.
Vorne der Bugatti Typ 49 mit Marlis und Klaus Siekmann

2011 TOUR DE RÜ



Die Fahrt zum Schloss Lerbach bei Bergisch-Gladbach führte über Landstraßen, kleine Feldwege, schnelle Alleen bis zu steilen Höhenwegen.

Landschaftliche REIZE

Mille Miglia des Ruhrgebietes mag ein zu großes Wort sein, aber viele der Teilnehmer unserer Tour de Rü sind langjährige Teilnehmer dieses berühmtesten Oldtimerrennens der Welt, und insbesondere unser Sportsfreund Claudio Schlegte, der jedes Jahr aufwendig eine neue Route entwirft, hat dabei den Anspruch die sportlichen Herausforderungen und landschaftlichen Reize der Mille Miglia zum Maßstab zu machen. Schnelle Strecken für die vielen Rennwagen im Feld sind ebenso zu erwarten wie verwinkelte Wald-, und Wiesenstrecken, Steigungen und Kurven, die die Ausfahrt durchaus immer wieder zu einer sportlichen Herausforderung machen. Schließlich sind Servolenkungen und oft auch Getriebesynchronisationen für viele der Automobile ein Fremdwort. Da ist man mit einem über 2 t schweren Rennwagen am Ende wirklich geschafft. Hinzu kommt die Herausforderung, einem sehr detaillierten Roadbook genau zu folgen. Keine Kaffeefahrt, wie Claudio betont. Die Teilnehmer-Fahrzeuge unterliegen mit wenigen Ausnahmen einer Baujahrgrenze von 1965. Die ältesten sind von 1927. Viele von Ihnen waren zu Ihrer Zeit die Weltspitze des Rennsports. Daneben findet man die Spitzfahrzeuge der Luxusklasse, aber auch einfache Alltagsfahrzeuge, die viele an Jugendzeiten

erinnern werden. Nicht selten sieht man auch die Fahrer in entsprechender Kleidung. Die rund 250 Teilnehmer sind eine eigene Gemeinschaft, die die Leidenschaft für Autos, aber vor allem der Enthusiasmus verbindet, alte Werte zu schätzen und zu erhalten.

Die Tour de Rü, die zum 8. Mal stattfindet, ist so attraktiv, dass es weit mehr Interessenten als mögliche Teilnehmer gibt. Franz Maag, eine der Größen in der Oldtimerwelt, hat dabei die schwierige Aufgabe eine Auswahl zu treffen. Nicht zuletzt ihm ist es zu verdanken, dass viele sehr hochklassige Karossen dabei sind, die man sonst kaum zu sehen bekommt. Im Gegensatz zu einer Ausstellung kann man die Fahrzeuge und ihre Fahrer hier auch in Aktion sehen und alte Zeiten sinnlich erleben. Pannen und Probleme inklusive. Schließlich müssen die Maschinen auch bewegt werden, um nicht einem Stillstandverschleiß zu unterliegen. Als eine der ersten Veranstaltungen des Jahres holen wir die Oldtimer mit unserer Frühlingsausfahrt aus den Garagen. Es erwartet sie eine landschaftlich reizvolle, aber auch anspruchsvolle Strecke, die in diesem Jahr durch das Bergische Land zum edlen Schloss Lerbach führt, einem ehemaligen Herrenhaus im Neorenaissancestil mit Englischem Landschaftspark, Hotel

und Gourmetrestaurant mit 3-Sternekoch Nils Henkel das zu den höchstausgezeichneten Restaurants Deutschlands gehört. Die rund 200 km erfordern fahrerisches Können und stellen durchaus auch sportliche Anforderungen an den Fahrer und konzentriertes Zuarbeiten des Beifahrers, der bei weit über 100 Anweisungen keinen Fehler bei der Navigation machen darf. Von Landstraßen bis zu kleinen Feldwegen von schnellen Alleen bis zu steilen Höhenwegen mit engsten Kurven ist alles dabei. Und auch ein paar bewusste Irritationen.

Nach einem Mittag im malerischen Schloss Lerbach geht es zurück nach Essen, wo man sich über Werden und Heisingen am Girardet Haus, auf dem Messeparkplatz P2, sammelt. Viele Schaulustige nutzen hier schon die Gelegenheit sich die Oldtimer anzusehen. Ab 16:00 Uhr beginnt das Programm an der Bühne auf der Rü. Ab ca. 17:30 Uhr fahren alle Teilnehmer hier vor der Jury vor, werden vorgestellt und bewertet. Es gibt den Concours d'Restauration bei dem eine Fachjury das technisch besterhaltene Auto auswählt, sowie den Concours d'Élégance bei dem die Damenjury das schönste Fahrzeug auswählt. Die Preise werden vom Oberbürgermeister Reinhard Paß, der auch selbst mit seinem VW Käfer mitfährt, verliehen.

Rolf Krane



Diese Seite ist Porsche gewidmet, der hinter Mercedes am meisten vertretenen Marke bei der Tour de Rü; im Bild zwei 356 C, jeweils von 1964



100 PS-356 Speedster, Bj. 1960 mit dem rennerprobten Fahrer Mike Menden



Porsche 911, Bj 1956, 130 PS mit Robert Marx und dem „Duke“ Helge Jepsen



*Da ist schon mehr Dampf hinter:
Porsche 911 SC Targa mit 203 PS, 6 Zyl., 3000 ccm
mit Dieter Castenow und Spiridoula Chassaki*



Triumph TR 4 A IRIS mit Heinz Klein und Josef Caler



Wer weiß den Weg? Vorne Alfa Romeo Giulia Spyder



Der Leyland-Bus mit Andrea und Ulf Wagener



Rennrakete: Brigitte und Peter Rust im Jaguar XK 150 S, Bj. 1959 mit 285 PS



Pure Eleganz: Mercedes Benz SL 300 SL Roadster, Bj. 1957, 6 Zyl., 150 PS



Very british: Bentley 4 1/4 Ltr. Derby, Bj. 1939



Suchbild: „Grüner Tunnel“ mit Alvis Firefly SA 11.9



Frank Buchheister mit Freddy Fischer („Stiftung“)



AC Cobra 289 MK III RHD, Bj. 1956 mit 330 PS



Stefan und Helmut Windprecht im MB 190 SL



Chevrolet Business Coupe, Bj. 1940 mit den Grunewalds

Vier Räder auf Papier

Plakate für das Automobil



Ein Plakat der Firma Borgward aus dem Jahre 1953 für die Internationale Automobilausstellung. Entworfen wurde das Plakat vom Atelier Arkenberg, Bremen.

Die Firma Borgward ging 1961 in Konkurs, was die damals noch junge Republik schwer erschütterte.

Plakate für das Auto haben es schwer, denn sie müssen einen Gegenstand bewerben, dessen Hauptaufgabe die Bewegung ist. Welchen Moment fängt man dafür ein, wie stellt man ihn dar? Letztlich ist es das Image eines Wagens, der die Art der Werbung bestimmt. Elegant oder rasant, sportlich oder bequem, schnell oder sparsam usw. Es wird immer wieder versucht, eine emotionale Ansprache zu organisieren, die durch Inszenierung mehr vermitteln soll als dies die technischen Eigenschaften samt einem vorteilhaften „Porträtfoto“ vermögen.

Frühe Automobilplakate

Als das Automobil begann, den Markt zu erobern, da war das Plakat schon da. Viele neue Produkte – wie eben das Automobil – wurden um 1900 mit dem Plakat beworben. Die Werbung für das Automobil war jedoch bis zum Beginn der 1930er Jahre lediglich eine Imagewerbung. Zu wenige Menschen konnten sich ein Auto leisten. Um die Preise in ein erschwingliches Maß zu bringen, waren die produzierten

Stückzahlen noch nicht hoch genug.¹ Auch war die Zukunft des Automobils nicht ohne Hindernisse zu entwickeln. So postulierte Kaiser Wilhelm II: „Das Auto ist eine vorübergehende Erscheinung, ich glaube an das Pferd.“ Man stellte also Automobile für eine relativ kleine Zielgruppe her. Das Plakat jedoch soll ja möglichst viele Menschen erreichen. Auch wenn die Plakate dies taten, so war von Anfang an klar, 99% der Erreichten würde daraus zwar gerne eine Kaufentscheidung ableiten, es aber niemals können. Doch dieser Ausrichtung auf eine kleine, illustre Zielgruppe ist es zu verdanken, dass Automobile mit großem Design- und Materialaufwand entworfen wurden, Formen und Ausstattungen erdacht wurden, die uns noch heute faszinieren, auch wenn die Namen der Autohersteller längst nur noch Geschichte sind.

Mythos

Das eine oder andere Modell schafft den Sprung über die emotionale Ansprache und seine tatsächlichen Eigenschaften hinaus zum Mythos. Die große Verbreitung des VW Käfers z.B. führte u.a. dazu, dass es genügte, einen kleinen Teil des Autos zu zeigen und jeder wusste, welches Auto gemeint war. Anlässlich des 1.000.000. verkauften Exemplars im Jahre 1955 senkte VW die Einstiegspreise für den Käfer, dafür wirbt das Plakat.

Borgward wiederum produzierte – im Vergleich zu VW – nur recht wenige Fahrzeuge doch einige erlangten Kultstatus, so wurde die Borgward Isabella (vor allem als Coupé) zu dem Traumauto der 1950er Jahre. Nicht zuletzt der spektakuläre Untergang der Firma im Jahre 1961 verstärkte den Fokus auf die Marke Borgward. Das Plakat zeigt Borgward auf dem Zenit seiner Bekanntheit und visualisiert gleichzeitig eine internationale Ausrichtung.

Ein wesentliches Moment der Imagezuschreibung ist der Automobilsport. Wer sich hier an

¹ Einwohner pro Automobil (Beispiel Berlin): 1919: 1312; 1922: 391; 1930: 88. Zum Vergleich: Deutschland 2010: 1,9.

Deutsches Plakat Museum im Museum Folkwang

Hervorgegangen aus einer privaten Initiative wurde das Deutsche Plakat Museum im Jahre 1974 als städtisches Museum und in Anbindung an das Museum Folkwang gegründet. Mit über 340.000 Plakaten gehört es heute zu den größten Sammlungen seiner Art in Europa. Seit 2010 ist das Museum im Neubau des Museum Folkwang untergebracht. Dort werden regelmäßig Plakatausstellungen gezeigt. Vom 16. April bis zum 26. Juni 2011 läuft die Ausstellung Flächen, die die Welt bedeuten – Theaterplakate von Frieder Grindler und Volker Pfüller. www.museum-folkwang.de

der Spitze behaupten kann, auf dessen Serienfahrzeuge schimmert der Glanz dieser Erfolge. Doch Vorsicht ist geboten, wer zu oft verliert, der läuft Gefahr, auch das Image der erfolgreichen Marke zu verlieren. So kommt es vor, dass bestimmte Marken im Automobilsport nicht antreten. Für Marken wie Porsche oder Mercedes trifft dies nicht zu. Gerade in den 1950er Jahren waren sie auf dem internationalen Parkett frühe Boten einer neuen wirtschaftlichen Stärke und innovativer Ingenieurleistungen „Made in Germany“. Das Plakat listet die großen Erfolge von Porsche auf, der Gestalter organisierte dem Auto durch die Rasterform und eine gewisse Bewegungsunschärfe einen dynamischen Auftritt.

René Grohnert



Was für Preise:

VW-Werbung aus dem Jahre 1955



Ein Novum – die Autos durften in den Park von Schloss Lerbach bei Bergisch-Gladbach. 1384 wird die Burg erstmals urkundlich als Rittergut erwähnt.



Bugatti Typ 49, nach Kundenwunsch 1930 von der Fa. Gläser karossiert



Machte sich gut in diesem Ambiente: Horch 356 Cabriolet im Sonnenlicht



Mittagsrast v. l.: Anneliese Trah, Johannes Schulte-Oversohl, Joachim Castell



Claudio Schlegtendal bekam viel Lob – anspruchsvolle Strecke, tolles Schloss



Das ehemalige Herrenhaus im Neorenaissancestil liegt in einem Englischen Landschaftspark, im Vordergrund zwei Jaguar E Roadster – traumhaft!

Austin Healey

Die britische Roadster-Legende



In den 50ern eines der schönsten Autos der Welt. Der Austin Healey 100-4 von Roland Neuwirth: Linienführung und Proportionen in Perfektion

Freunde britischer Automobile werden von der Tour de Rü begeistert sein. Gibt es doch zahlreiche Marken des fast untergegangenen Auto-Empire zu sehen, die zeigen, welche automobilen Vielfalt von der Insel kam: AC Ace, Alvis, Austin Healey, Bentley, Cobra, Invicta, Jaguar, Jensen Healey, Lagonda, Lea Francis, Leyland, Morgan, MG, Morris, Rolls Royce, Sunbeam Tiger und Triumpf. Namen, die viele gar nicht mehr kennen. Von diesen, z. T. sehr seltenen und exotischen Exemplaren haben sich über vierzig bei der 8. Rüttenscheider Frühlingsausfahrt Tour de Rü angemeldet, darunter neun Austin-Healeys. Kaum ein Roadster bringt so viele Oldtimer-Fans zum Schwärmen, wie der britische Sportwagen mit dem Beinamen „The Pig“. Wenn einem Automobil der Spitzname „Das Schwein“ anhaftet, hat das einen Grund. Der Austin Healey ist unberechenbar. Schwer auf der Straße zu halten, neigt er dazu, mit dem Heck auszubrechen. Die Federung verdient ihren Namen kaum. Ist das Verdeck geschlossen, produziert der Motor des Roadster-Cabrios eine unerträgliche Hitze. Trotzdem ist der Austin Healey für viele das Traumauto. Das mag an den unnachahmlichen Formen englischer Designkunst liegen – oder einfach an seinem ehrlichen Charakter. Klein, handlich, mit kernigem Motorengeräusch, Holzlenkrad und 50/60er Jahre Interieur. Viele der ohnehin in geringer Stückzahl produzierten Healeys fanden ein frühes Ende, denn die artgerechte Nut-

zung des Wagens verlangt eine erfahrene und kundige Hand, einen sensiblen Gasfuß und ein geübtes „Popometer“. So schwärmt ein Tour de Rü-Teilnehmerpärchen über ihren Austin Healey 3000: „Wer den Big Healey nicht gefahren hat, wird nie wissen, was Roadsterfahren wirklich bedeutet.“

Im Jahr 1945 gründete Donald Healey seine Firma und entwarf den Healey 100, der auf der Londoner Motorshow 1952 hohe Aufmerksamkeit erzielte. Die Firma Austin sicherte sich die Zusammenarbeit mit Healey, so dass der

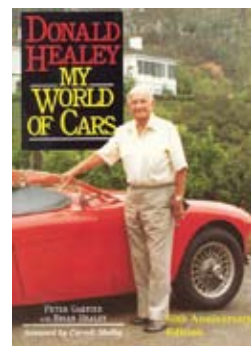


Austin Healey Sprite, MK III, Bj. 1964, 4 Zyl.

schnittige Roadster ab 1953 von der British Motor Corporation (BMC) unter dem Namen Austin-Healey 100 produziert wurde. 1956 wurde der 100 durch den 100 Six mit Sechszylinder ersetzt, 1959 stieg der Hubraum von 2,6 auf 2,9 Liter, und der Roadster wurde fortan als 3000 verkauft.

Ab 1958 erweiterte der Austin-Healey Sprite das Modellprogramm erfolgreich nach unten. Wegen seiner auf der Haube platzierten Schein-

Donald Healey, der Schöpfer des Austin Healey



Der Rennfahrer Donald Mitchell Healey gewinnt unter anderem 1931 die Rally Monte Carlo. Nach dem Zweiten Weltkrieg gründet er 1945 die Donald Healey Motor Company. Nach verschiedenen Entwicklungsarbeiten ist der Healey 100 der Star der britischen Automesse. Leonard Lord of Austin wird auf Healey aufmerksam und vereinbart eine Zusammenarbeit unter dem Dach von BMC (British Motor Corporation). Die Produktion startet in Warwick und wird 1957 nach Abingdon verlegt. Die Serienproduktion stoppt aufgrund verschärfter Abgasnormen in den USA 1968, bis 1972 produziert man allerdings noch vereinzelte Exemplare. Donald Healey starb am 13. Januar 1988 im Alter von 89 Jahren.

werfer heißt er bei seinen Fans auch Frogeye (Froschauge). Das Ende der britischen Sportwagen nahte, als die British Motor Corporation 1968 von British Leyland übernommen wurde. Die Serienproduktion des 3000 endete im selben Jahr, die des Sprite lief 1971 aus.

Reinhard Pietrass



Immer noch herrliches Wetter beim Concours d'Élégance auf der Rü – Zahlreiche Besucher freuen sich wieder auf ihre Schnappschüsse



Viktor Seroneit und Hermann Brügger im BMW 507



Claudio Schlegtendal und OB Reinhard Paß



Vorfahrt im historischem Outfit



Horst Kaimer und Norbert Schlage



Immer mobil: Dr. Rolf Krane



Bärbel und Franz Maag: „Was fährt denn der Rolf da? – komisches Auto“



IGR-Vostand: F. Schickfelder, R. Pietrass, Dr. R. Krane



Abkühlung: Bentley von Wibke und Nina Bauer



Rollce Royce mit Dieter Borgmann und Detlef Reinartz



Startaufstellung im Stadtgarten. Im Vordergrund der Bugatti Typ 49 von Marlis und Klaus Siekmann. Beide gehören zu den Tour de Rü-Teilnehmern der ersten Stunde und sind fast jedes Jahr mitgefahren. Das rechtsgesteuerte Fahrzeug hat 100 PS, 8 Zylinder, 3300 ccm Hubraum und ist ein Unikat. Die Karosserie wurde so nur einmal hergestellt. 1930 wurde das Fahrzeug von Molsberg* aus dem Elsass nach Dresden per Achse überführt. Dort wurde es von der Firma Gläser karosiert. Der fertige Wagen wurde von einem Wuppertaler Senffabrikanten erworben. Im 2. Weltkrieg wurde er in einer Scheune versteckt und nach dem Krieg von der Witwe des gefallenen Mannes für RM 1.500 an die Wuppertaler Brauerei Breime verkauft. Seit nunmehr 30 Jahren ist der Bugatti im Besitz der Siekmanns. An technischem Sachverstand und handwerklichem Geschick hat es dem Ingenieur und KFZ-Meister Klaus Siekmann nie gefehlt, denn er hatte auch beruflich mit Automobilen zu tun. Die Siekmanns waren über 50 Jahre lang Opel-Händler in Essen-Bredeney. Sie sind Mitglied im Bugatti-Club Deutschland e.V.

*) Hier gründete Ettore Bugatti seine Fabrik

2012 TOUR DE RÜ



Die letzte Steigung vor der Mittagsrast am Schloss Ehreshoven in Engelskirchen hatte es in sich – feuchter Waldboden sorgte für „natürliche Patina“, hier am Riley Brooklands Spec., Bj. 1938

ASPHALT und Waldboden

Wenn die 138 Oldtimer von 1927 bis zur Baujahrgrenze 1965 und sieben historischen Motorräder der Tour de Rü ihre Ausfahrt von der Rü über ca. 120 km durch das Umland des Ruhrgebietes und wieder zurück auf die Rü fahren, ist dieses Erlebnis leider nur den Fahrern und dem Publikum entlang der Strecke vorbehalten. Das Rüttenscheider Publikum dagegen kann bei der Aufstellung am Stadtgarten, der Oldtimerparade entlang der Rü ab 9:00 Uhr, bei Sammeln ab ca. 16:30 Uhr an der Rüttenscheider Brücke und vor allem bei der Präsentation vor der Bühne ab 17:30 Uhr sowie der folgenden Aufstellung auf der Rü die Schätzchen und ihre Piloten in Aktion erleben. Eine Erfahrung, die über das Betrachten bei einer Ausstellung weit hinaus geht, denn hier erfährt man auch etwas über die Tücken der alten Technik, die Erlebnisse auf der Tour oder spürt den Enthusiasmus der Eigentümer, die eine eingeschworene Gemeinschaft sind, ohne deren Einsatz uns all diese Dokumente der Technikgeschichte und die Erinnerungen an die eigene Jugend verloren gegangen wären. Kaum einer kann sich dem Charme der alten Technik entziehen, und wer will kann philosophieren, wie bedeutend früher der Aspekt der Ästhetik war und wie Design heute dem Diktat der Funktion, nämlich der Stromlinie unterliegt.

Während das eigene Auto früher im Spannungsfeld ökonomischer und sozialer Entwicklung stand, steht es heute in einem der Ökologie und begrenzter Kapazitäten.

Was die Eisenbahn und das Auto für die Mobilität und den Wohlstand gebracht haben, macht sie weiterhin unabkömmlich. Aber eine Weiterentwicklung und Optimierung ist unverzichtbar. Doch wer denkt, Elektroautos seien der letzte Schrei, irrt. Schon in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts war man sehr weit in der Entwicklung von Elektrofahrzeugen und in den 30er und 40er Jahren auch mit Brennstoffzellen, die u.a. in Mercedestransportern eingesetzt wurden. So gehen von Essen viele neue Impulse für die Zukunft aus und vieles ist für jeden schon jetzt sehr konkret verfügbar, wie Spar- oder Elektrofahrzeuge, die sieben Carsharing-Stellen allein in Rüttenscheid, die vielen „neuen Wege“ im Fahrradnetz oder die Metrorad-Stationen zeigen. Doch auch was die Oldtimergeschichte betrifft, sind wir - wenigstens zeitweise - der Nabel der Welt. Mit der TechnoClassica bietet uns unsere Messe seit 24 Jahren die Weltleitmesse der Oldtimerbranche. Außerdem ist Essen mit über 2000 H-Kennzeichen eine Oldtimerhochburg, was dazu geführt hat, dass, abgesehen von Sponsorenfahrzeugen, praktisch nur Essener teil-

nehmen. Die Nachfrage ist dabei ein Vielfaches von der möglichen Kapazität, was Franz Maag, als Betreuer der Teilnehmer und namhafter Oldtimerexperte, ausbaden muss, wenn er selbst Freunden absagen muss. Wir bitten um Verständnis. Die richtige Mischung und Vorfahrt für besondere Fahrzeuge sorgen für ein hervorragendes Teilnehmerfeld hochklassiger Wagen, von denen allein 40 Vorkriegsfahrzeuge sind. Doch auch interessante Leute fahren mit, und unser Oberbürgermeister mit seinem – natürlich roten – Käfer Cabrio lässt sich diesen Termin auch nicht entgehen.

Claudio Schlegtendal, erfahrener Rallye-Fahrer, konzipiert seit nunmehr unglaublichen neun Jahren jedes Jahr eine neue Route, und jedes Jahr jubeln die Teilnehmer, dass es die beste gewesen sei, die wir je gefahren sind. Dabei geht es hauptsächlich über kleine Straßen, Feldwege und verwinkelte Gassen in einer Weise, die den Fahrern, Navigatoren und Fahrzeugen alles abverlangt. Einem detaillierten Bordbuch ist genau zu folgen, sonst ist man verloren.

In diesem Jahr geht es über ca. 120 km durch das Bergische Land zum Schloss Ehreshoven und nach der Mittagsrast zwischen 12:00 und 14:00 Uhr wieder zurück ins geliebte Rüttenscheid.

Rolf Krane



Opel Olympia, Bj. 1952, 4 Zyl., 47 PS, 1488 ccm



Die Amazone und ihre wilden Jungs



v. l.: Manfred Sander und Mike Menden



Hein und Christina Gerike studieren die Route



Claudia Schlegtendal sagt wo's langgeht



Porsche 356-Aufstellung am Sheraton Hotel im Stadtgarten



Sehr gemütlich und überschaubar: BMW Isetta von 1961 mit 14 PS



Startaufstellung im Stadtgarten: vorne der DAX Cobra, Bj. 1964 mit 300 PS von Werner Bücking



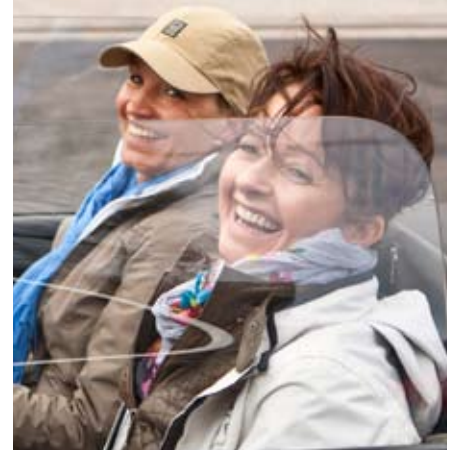
Rainer Podzuck erhielt für seinen Alfa einen Preis



Ford Mustang mit Klaus Peter Reintges



Jörg und Klaus Assenmacher im MB 230 SL Pagode



MG Midget MK II mit Silke Händel und Alexa Booms



Getränke von der BHF-Bank aus einem VW Samba-Bus



Stau – und das mitten im Wald. Vorne ein Jensen Healey mit Alexandra und Dr. Michael Offermann



MG B GT mit Luisa Brandi und Justus Kreuels



Die Stauursache, vorne ein Morris 8, Bj: 1937



Jaguar E mit Henrike Kempener und Roland Grindau



Im Porsche Cayenne-Begleitfahrzeug dabei: Reinhard Pietrass und Carsten Hautkappe



Cooler Brille: Gerhard und Doris Roeser

Bugatti

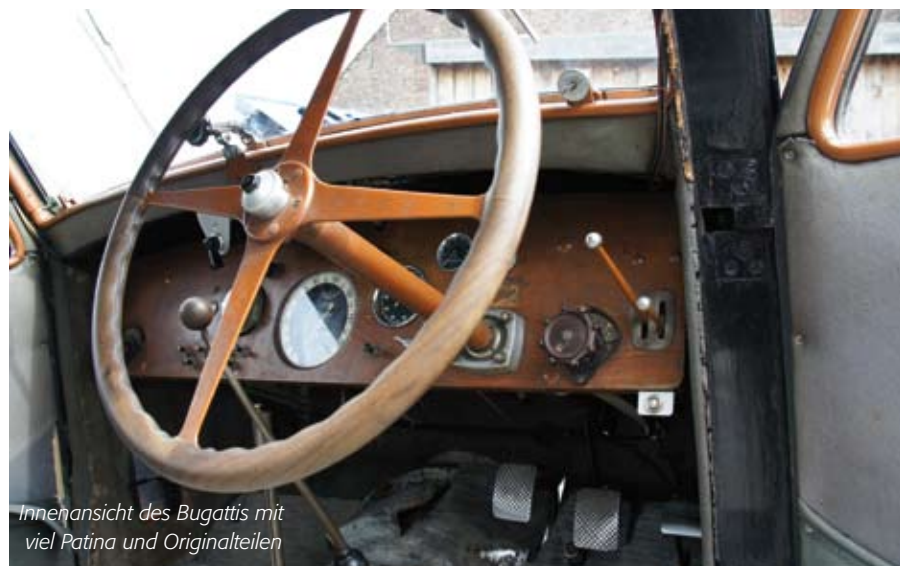
Ästhetik und Perfektion



Der Bugatti Typ 57 Galibier morgens auf der Rüttscheider Brücke.

Es hat nur zwei Jahrzehnte gebraucht, um Bugatti zu einer legendären Automarke zu machen, wenn nicht überhaupt zu der Automarke mit den höchsten Ansprüchen an Design und technischer Perfektion. Dieser Anspruch gilt auch für den Volkswagen-Konzern, der sich die Marke 1998 einverleibte und weiterentwickelte. Die Tradition der Marke Bugatti reicht zurück bis ins Jahr 1901. Ettore Bugatti und seinem Sohn Jean erreichten in ihren Entwürfen und Konstruktionen eine großartige Synthese aus Kunst und Technik. Ettore Bugattis Fahrzeuge aus den 20er Jahren stehen für Leichtbau und unnachahmliche technische Ästhetik. Jean Bugattis Karosserien formten nachhaltig den Stil der 30er Jahre. Als Beispiele für diese beiden Epochen seien für Ettore Bugatti der nahezu unschlagbare Rennwagen Typ 35 und für Jean Bugatti der Typ

57 genannt, wozu auch das Sportcoupe 57SC Atlantic gehört, das jüngst bei einer Auktion den Preis von über 20 Millionen Euro erbrachte. Zur Bugatti-Tradition gehört es, dass die allermeisten Typen einfach mit einer Nummer versehen wurden. So auch bei der Serie 57, deren Karosserietypen verschiedene Alpenpässe, bekannt durch "Tour de France" und "Giro d'Italia", schmücken: Es gibt das Cabrio Stelvio, einen Coach Ventoux und die Limousine Galibier, nach der übrigens auch der allerneueste Bugatti benannt wird. Die Version des Viersitzers Galibier war die Erfolgreichste unter den 57-er Typen. Der Bugatti Galibier trägt bei der Tour de Rü die Nr. 1 und fährt seit 2010 mit. Das Fahrzeug ist schwarz-blau, wobei das Blau seinerzeit die Farbe der französischen Rennwagen war. Der Bugatti ist seit 40 Jahren in Familienbesitz – seit



Innenansicht des Bugattis mit viel Patina und Originalteilen

BUGATTI: Daten zum Typ 57, 57S



Baujahre: 1934–39
 Gebaute Stückzahl: 685
 Motor: 8 Zyl. Reihenmotor, 2 Ventile/Zyl.,
 2 obenliegende Nockenwellen
 Hubr./Bohrung (cm³/mm): 3257/72 x 100
 Kompressor: ja, bei T57C und 57SC
 Leistung: 135 PS
 Höchstgeschwindigkeit: ca. 150 km/h
 Vorwärtsgänge: 4
 Chassis: Rahmen mit Längsträgern
 Antrieb: Wellenantrieb
 Vordere Radaufhängung: Starrachse,
 1/2-elliptische Federn
 Hintere Radaufhängung: Starrachse,
 umgekehrte 1/4-elliptische Federn
 Bremsen: Seilzugtrommelbremsen
 Radstand (m): 3,3 (T 57S)
 Spurweite (m): 1,35
 Reifengröße: 18 x 5,5
 Gewicht: ca. 950 kg

vier Jahren fährt ihn Nikolaus von Ritter. Vorher musste er den Motor komplett überholen lassen, denn die Maschine war nicht mehr fahrbereit. Von Ritter selbst fährt im Jahr um die 2.000 Kilometer, zu internationalen Bugatti-Rallys, Veranstaltungen in Molsheim, dem Ort des Bugatti-Werks und der Tour de Rü, von der von Ritter in den höchsten Tönen spricht: "Man denkt, die Veranstaltung ist nicht mehr zu toppen, aber jedes Jahr wird die Strecke noch schöner". Sein Bugatti sei "im Großen und Ganzen sehr zuverlässig", so von Ritter, auch wenn bei der letzten Tour de Rü die Bremsen gerissen waren. Aber wie von Ritter lächelnd bemerkt: "Es gibt keine Probleme, nur Herausforderungen. Der 8-Zylinder-Motor sei sehr laufruhig und mit seinen 135 PS auch nicht gerade untermotorisiert. Ein Umstellung ist nur jedesmal die Rechtslenkung, aber da gewöhne man sich schnell dran", so von Ritter. Die Tour de Rü ist für von Ritter die erste Ausfahrt im Jahr. *Reinhard Pietrass*



André Weber und Dr. Michael Offermann



Knappe Kiste: Der mächtige Pontiac Bonneville 455 „jongliert“ durch die parkenden Teilnehmer



Entspannte Mittagsrast in Engelskirchen



Nina Bernsdorf, von Anfang an dabei



Porsche-Power: Heiner Fink und Peter Quarti



Gutshof Forkscheid: Briefing für die Rückfahrt



Jaguar XK 140 DHC, dahinter der rote Käfer von Essens OB Reinhard Paß



Der Gutshof Forkscheid ist eine Eventlocation oberhalb des Schlosses Ehreshoven in Engelskirchen in der Nähe von Bergisch Gladbach. Die Route führte am barocken Wasserschloss vorbei einen kleinen abenteuerlichen, feuchten Waldweg hinauf. Da half nur: Gas geben, Abstand halten und hoch!

Heinkel Kabinenroller mit Elektroantrieb

Nostalgie mit Zukunftsmotor

Das ist ein Novum bei der Tour de Rü. Erstmals werden zwei Elektrofahrzeuge vorgestellt. Vorne der Baby-Bugatti und der umgebaute Heinkel Kabinenroller.



Eine wichtige Rolle bei der Motorisierung Deutschlands nach dem Krieg spielten Rollerobile und Kleinstwagen: Auf Motorrad-Technik basierend, boten sie eine erschwingliche Alternative zum Pkw. Die meisten Automarken und -hersteller wie Goggo, Meyra, Kleinschnittger, Gutbrod, Maico, Lloyd, Messerschmidt, BMW-Isetta oder Fuldomobil existieren heute längst nicht mehr. Eine gewichtsparende Leichtbauweise in Verbindung mit hohem Nutzwert stand dabei im Vordergrund. So konstruierte u. a. der Flugzeugbauer Heinkel ein solches Rollermobil: Die dreirädrige "Heinkel Kabine" mit 9,2 PS, an deren Karosserie Anleihen beim Flugzeugbau deutlich erkennbar sind, lief 1956/57 vom Band und wurde als Lizenzbau noch bis in die 60er Jahre hinein gefertigt.

Die Idee entstand im Frühjahr 2010. Einem breiten Publikum die zukunftsweisende Idee der Elektromobilität auf interessante Weise näherbringen: Dieser Herausforderung stellten sich rund 30 junge Leute zwischen 16 und 19 Jahren, die bei RWE zum Betriebselektroniker ausgebildet werden. Warum kaufte RWE einen Heinkel? Darauf hat der Leiter des RWE-Ausbildungszentrums Rauschermühle Albert Heinen eine klare Antwort. Erstens fährt er selbst einen Heinkel und zweitens bietet das Wägelchen ideale Voraussetzungen für die Elektro-Umrüstung. Die Heinkel Kabine ist eines von ganz wenigen Fahrzeugen, das mehr zuladen kann, als es selbst wiegt. Wenn man einen Akku von mehr als 80 Kilogramm in ein Fahrzeug von gerade mal 290 Kilogramm packt und dann auch noch

Passagiere mitfahren sollen, ist das nicht ganz nebensächlich. Durch sein geringes Gewicht war der Kleinstwagen also bestens geeignet. In Schweden fand man ein geeignetes Fahrzeug, einen Heinkel-Trojan Kabinenroller von 1960, dessen durchgerostete Karosserie zunächst aufwändig saniert werden musste um danach im Herbst 2010 zu einem modernen Elektromobil umgebaut zu werden. Eineinhalb Jahre dauerte das Projekt im Ausbildungszentrum. Im Mai 2011 gab es den Segen vom TÜV. Dieses Auto wird nie in Serie gehen und bleibt ein Unikat. Auch mit dem vermeintlich mickrigen Motörchen ist der Heinkel flott unterwegs. Es schnurrt munter drauflos, erreicht wie früher ein Spitzentempo von 85 km/h, das gleiche Tempo, das früher der 200-Kubik-Einzylinder erreichte. Die Bordelektronik ist computergesteuert; anstelle von Tacho und Kontrollleuchten gibt ein LCD-Touchscreen-Display Auskunft. Ein MP3-Player sorgt für zeitgemäße Unterhaltung. Ein Lithium-Eisen-Phosphat-Akku bietet eine Reichweite von 50 Kilometern bei 10 PS Leistung. Aus dem einstigen Viersitzer wurde ein Zweisitzer. Das schafft Platz für die Batterie.

Das historische Mobil mit der modernen Technik geht auf große Deutschland-Tour: An zahlreichen Orten macht das Gefährt Station und lädt zum Probesitzen ein. RWE-Experten erklären die moderne Technik in der alten Karosserie – und was E-Mobility heute alles kann. Wenn das Auto auf der Rü vorfährt ist das für Essen eine Premiere. Mehr Infos: www.rwe.com/heinkel

Reinhard Pietrass

HEINKEL: Flugzeuge, Roller, Autos

Neben Flugzeugen, Mopeds, Rollern und Lieferwagen stellte die Ernst Heinkel AG aus Stuttgart 1955 den Prototyp der sogenannten "Kabine" vor. 1956 ging das Rollermobil in Serie.

Das Dreiradfahrzeug hat einen gebläsegekühlten 1-Zylinder-OHV-Viertaktmotor mit 175 cm³ Hubraum, der 9,2 PS bei 5500/min leistet. Seine Kraft wird über ein 4-Gang-Getriebe an das einzelne Hinterrad weitergeleitet. Der Wagen hat eine mitttragende Karosserie (Blech auf Rohrgestell) mit Fronttür und serienmäßigem Klappdach. Im Gegensatz zur BMW Isetta ist die Lenksäule fest montiert und schwenkt nicht mit der Tür nach außen. Zwei Erwachsene und zwei kleinere Kinder haben in der Kabine Platz. Die Vorderräder sind an geschobenen Schwingen aufgehängt, dem Hinterrad dient der Kasten der Antriebskette als Schwinge. Alle drei Räder haben Schraubenfedern. Die hydraulische Fußbremse wirkt nur auf die Vorderräder, die Handbremse mechanisch auf alle Räder.



Eine Familienkutsche für bis zu fünf Personen

Neben der 175 cm³-Ausführung wurde auch noch ein Modell mit 200 cm³-Hubraum hergestellt. Der Typ 154 hat vier Räder, wobei die hintere Spur von nur 220 mm ein Differenzial überflüssig macht. Für einige Exportmärkte, z. B. Großbritannien oder Österreich, blieb man aus steuerlichen Gründen auch beim großen Modell bei drei Rädern. Ab Frühjahr 1957 wurde der Hubraum des Motors um 5 cm³ reduziert, um unter 200 cm³ zu kommen.

1957 wurde der Typ 153 nach 6.438 Exemplaren eingestellt, 1958 auch der Typ 154 nach 5.537 Exemplaren. Produktionsanlagen und -rechte wurden zunächst nach Irland verkauft und gelangten schließlich an die britische Firma Trojan, von der auch der RWE-Roller ist.



Essens OB Reinhard Paß im Heinkel-Elektroller



Manuela Kempf und Heike Ochantel im Triumph TR 3



WAZ-Redakteurin Elli Schulz und Claudio Schlegental



Dr. Jürgen Schmidt und Dr. Klaus Pererseim



Unermüdet: Holger Ahlerfelder mit Isabelle Tummes



Im BMW 501: Annegret und Hans-Karl Welle



Dagmar Jillek und Willi Lösing im Mercedes Benz 190 SL von 1958



Alfa Romeo Montreal mit Rüdiger Westenberg und René Gorzolla



Martin Motzigkeit und Hansjörg Gritzner im Morris 8



Jüngste Preisträgerin: Mara fuhr den Baby-Bugatti



Damen-Jury: vorne Susanne Glunz-Paß



So kennt ihn die Tour de Rü: Franz Maag in seinem Mercedes Benz „SS“ von 1929



Franz Maag mit Kameramann, gefilmt für den WDR, gesendet in „Lokalzeit Ruhr“

2013 TOUR DE RÜ



Beim Start war es im Stadtgarten noch lausig kalt. Gut eingepackt in den neuen Tour der Rü-Jacken: Franz Maag und Rolf Krane

NUR nicht „verfranzosen“

Franz Maag wird die diesjährige Oldtimer-Ausfahrt wohl mit einem lachenden und einem weinenden Auge sehen. Für ihn – einem der Gründer der Tour de Rü – ist nach zehn Jahren Schluss. Er geht in den wohlverdienten Ruhestand. Mit seinem automobilen Sachverstand und seinen langjährigen Beziehungen in die Essener Oldtimer-Szene sorgte er dafür, dass jedes Jahr ein hochkarätiges Feld automobiler Preziosen zusammengestellt werden konnte. Darauf kann er wahrlich stolz sein, denn von anfänglich 80 Gefährten hat sich die Teilnehmerzahl auf 130 Fahrzeuge erhöht und es müssen jedes Mal Interessenten, die gerne mitfahren möchten, zurückgewiesen werden, da beim Start im Stadtgarten und bei den Zielankünften die Kapazitätsgrenze erreicht ist.

Franz Maag ist seine heutige Erfahrung und Leidenschaft für das Thema Automobil quasi in die Wiege gelegt worden. Sein Vater war Autohändler und nahm ihn als 10-jährigen Jungen mit zur internationalen Automobilausstellung in Frankfurt. Er bewunderte dort mit glänzenden Augen einen Mercedes 300 SL Flügeltürer, der gerade die Panamericana gewonnen hatte. Er durfte sich sogar hinter das Steuer dieses Autos setzen. „Da ist der Funke übergesprungen und

ich war infiziert“, erzählt Franz Maag. Nach einer Ausbildung zum Autoelektriker arbeitete er in der Autoverwertung des verstorbenen Kompagnon seines Vaters, die er zur größten Essens ausbaute. Auch das ist nun Geschichte. Nach 50 Jahren betrat er sein Büro Silvester 2012 zum letzten Mal als Geschäftsführer und übergab die Firma an seinen Sohn Sebastian, bei dem er sie in guten Händen weiß.

Der Mercedes-Freund

Seine Faszination für alte Schätzchen ist noch immer groß. Schon mit 24 Jahren kaufte er sich einen Mercedes Typ „Nürburg“ aus dem Jahre 1926. Er ist Teil seiner Oldtimer-Sammlung. Sein liebstes Stück aber, mit dem er immer die Tour de Rü mitfährt, ist ein Mercedes SS von 1929. Dieses Auto ist eines der wenigen originalen Mercedes-Benz-Werksrennwagen, vergleichbar mit der heutigen Formel 1. In der Zeit von 1929 - 1933 wurden davon nur 172 Exemplare gebaut. Er hat 7200 ccm Hubraum, 6 Zylinder und leistet 180 PS, mit Kompressor 225 PS.

Gebrauchte Fahrzeuge kaufte Maag damals zusammen mit der Rot Weiss Essen-Fußballlegende Helmut Rahn, der in den Siebzigern bei ihm aushalf und zu einem guten Freund wurde.

„Wir waren in ganz Deutschland mit dem Abschleppwagen unterwegs. Helmut war ein toller Mensch, den ich nie vergessen werde“, erinnert Franz Maag.

Franz Maag sammelt nicht nur Autos, er fährt sie selbstverständlich auch. 13 Mal nahm er bereits an der legendären Mille Miglia in Italien teil, sechs Mal bei der anspruchsvollen Rallye Monte Carlo. Er fuhr durch ganz Europa und auch die Panamericana, an der Fahrer aus der ganzen Welt teilnehmen. Dabei ginge es ihm nie in erster Linie nur um sportliche Erfolge, sondern um das Teilnehmen und Erleben, sagt Franz Maag bescheiden. Bescheidenheit ist eh eine Tugend, die zu Maag passt – der sich nie in den Vordergrund drängt, sondern eher im Hintergrund wirkt. Mit 68 Jahren möchte es Maag nun etwas ruhiger angehen lassen, mit mehr Zeit für seine Familie und seiner Oldtimer-Sammlung, denn die Leidenschaft fürs Alte, Unvergängliche ist geblieben. Mit seinem Sohn Sebastian will er einen alten Volksporsche aus den Siebzigern wieder flott machen. Dass Franz Maag die Türen hinter sich endgültig zuzieht, darf bezweifelt werden. Und so hoffen wir, dass er der Tour de Rü auch weiterhin Tipps geben und Kontakte vermitteln kann.

Reinhard Pietrass



Begrüßten die Teilnehmer zur Jubiläumstour 2013: v. l. Rolf Krane, Claudio Schlegendal, Franz Maag und Oberbürgermeister Reinhard Paß



Spiridoula Chassaki im M-Benz 300 SL Roadster



Auf Montage: Opel-Freund Dr. Arndt Winnesberg



Mit diesem Bommel geht man nicht verloren



links: unser Freund und Helfer Rüdiger Buers



Ralf Schütte (LUEG-Marketing) hat sichtlich Spaß



Understatement: Austin Seven, Bj. 1927, 15 PS



Frank Buchheister: „3 Grad sind einfach zu kalt!“



Fotofreunden ist jedes Detail wichtig



Roadbook, Nummernschild, Kabelbinder



Hier freut sich Klemens Keyser noch. Doch leider hielt der Austin die Jubiläumstour nicht durch



Auf der Rü: der bullige Steyr Puch 650 TR



Motorengknatter unter blühenden Kirschbäumen. Ein seltenes Erlebnis mit BMW und Horex, gefolgt von einem MG TD und Bugatti Typ 57 Galibier

Wenn man Franz Maag mit seinem Fachwissen als das Herz der Tour de Rü bezeichnet, dann ist Claudio Schlegtendal sicherlich seine Seele. Der Schönggeist, der Ästhet und anspruchsvolle Routenplaner drückt der Frühlingsausfahrt Tour de Rü jedes Jahr seinen ureigensten Stempel auf.

Es sind einerseits die überraschenden und wunderschönen Landschaften, durch die Schlegtendal die Teilnehmer führt, die historischen Herrensitze und Schlösser, die er als Zielankunft zur Mittagsrast auswählt, und andererseits die anspruchsvolle, sportliche Routenplanung. Da wird auch schon einmal ein Stück Autobahn eingebaut, damit die Rennwagen aus dem Teilnehmerfeld auf ihre Kosten kommen und dann verwinkelte, schmale Sträßchen im Hinterland gefahren, die durch dunkle Wälder, reizvolle Hügel und kleinste Ortschaften gehen. Es wechseln die Farben von knallgelb, wenn es durch gelbe Rapslandschaften geht, bis hin zu dunkelgrün beim Durchqueren dunkler Tannenwälder, wo die Straßen fast einen tunnelartigen Charakter annehmen. Dabei baut Schlegtendal auch die ein oder andere streckentechnische Raffinesse ein, die vom Beifahrer höchste Aufmerksamkeit abverlangen. Das kann eine gefahrene Acht sein, die man – wenn man die letzte Ausfahrt verpasst – immer wieder fährt oder enge Serpentinenkurven, bei denen die Piloten in ihren alten Gefährten, natürlich ohne Servolenkung, ganz schön ins Schwitzen geraten.

Letztes Jahr mussten die Teilnehmer kurz vor der Mittagsrast einen nassen, schlammigen Anstieg bewältigen, der weder Fahrer noch Material schonte. „Ich habe den Ehrgeiz, den Teilnehmern immer etwas Neues, Tolles zu zeigen“, sagt Schlegtendal. Wenn er dann Kommentare hört wie „Hier bin ich noch nicht gewesen, hier ist es wunderschön“, ist Schlegtendal erst zufrieden und die meisten Teilnehmer sind begeistert.

Die Planung beginnt meist in den Herbst- und Wintermonaten. Bis zu 2000 km fährt Schlegtendal in endlosen Abend- und Nachtfahrten, oft bei Eis und Schnee und widrigen Straßenverhältnissen die Strecke auf und ab, plant und verwirft sie und probiert immer wieder Alternativen aus, natürlich die besseren. Über seine Streckenfüh-

Portrait: Claudio Schlegtendal

Die Tour de Rü ist keine „Kaffeefahrt“

rung ist er im Ergebnis manchmal selber überrascht, weil er die wunderschönen Landschaften manchmal nur im Dunkeln gesehen hat. Dabei ist Schlegtendal tagsüber in einem sehr anspruchsvollen, nicht ganz stressfreien Beruf verwurzelt. Der 65-jährige ist leitender Oberarzt in der Chirurgie des St. Josef-Krankenhauses in Essen-Werden. „Oft starte ich erst um 23 Uhr, dann bin ich bis 2-3 Uhr unterwegs. Tagsüber habe ich keine Zeit, am Wochenende sind zu

viele Radfahrer unterwegs und außerdem habe ich nachts meine Ruhe“, meint Schlegtendal. „Ich fahre dann gerne allein, für Beifahrer wäre es eine Zumutung“, grinst er. Sein großes Vorbild ist die legendäre Mille Miglia, von der Schlegtendal sich gerne einmal die ein oder andere Streckenführung abschaut. Insgesamt 9 Mal ist er die Mille Miglia schon mitgefahren, wobei ihn besonders stolz macht, dass er 1993 die „1000 Meilen“ im besten deutschen Team unter 330 Autos beendete.

Besonderen Wert legt Schlegtendal auch darauf, dass Zuschauer am Streckenrand stehen und den Fahrern zuwinken können. Die Presse wird über das Ereignis informiert, sodass bei der Mittagsrast und an diversen Haltepunkten Zuschauer fotografieren und fachsimpeln können. Für Claudio Schlegtendal ist die diesjährige Jubiläumsausfahrt eine ganz besondere Herausforderung. Ziel für die Mittagsrast ist im Sauerland in Arnsberg das Jagdschloss Herdringen, Deutschlands einzigen Schloss im englischen Tudorstil.

Reinhard Pietrass



*Tourplanung 2013:
Hier sind gute Nerven
und Ausdauer gefragt*



Im Bergischen Land: Ein Opel Kapitän von 1961



Irgendwas läuft hier falsch ...



Schöne Ortsdurchfahrten abseits jeden Trubels



Großes Bild: Dr. Michael Montag mit seinem Jaguar XK 140



Hoch und runter ... das Sauerland naht



Astrid und Andreas Stein im M-Benz 190 SL



Im Rückspiegel – warten an einer Schranke



Historischer Schienenbus tiff Oldtimer



Die „Friends of Dixieland“ spielten zur Mittagsrast



Ankunft und Parken vor Schloss Herdringen



Das Buffet wartet schon



Gruppenbild vor dem im englischen Tudorstil gebauten Jagdschloss Herdringen bei Arnsberg. Das Schloss wurde in den J



Blick von der Freitreppe in den Schlosspark – zur Feier des Tages wurde die Fontäne angemacht



Herrliches Wetter ... und es wurde wärmer



Jahren 1844 bis 1853 durch den Kölner Dombaumeister Ernst Friedrich Zwirner erbaut. Rechts auf der Freitreppe (mit Sonnenbrille): Wennemar Freiherr von Fürstenberg



Im Hintergrund: Einfahrt zum Schlosshof



Kleine, feine Leckereien

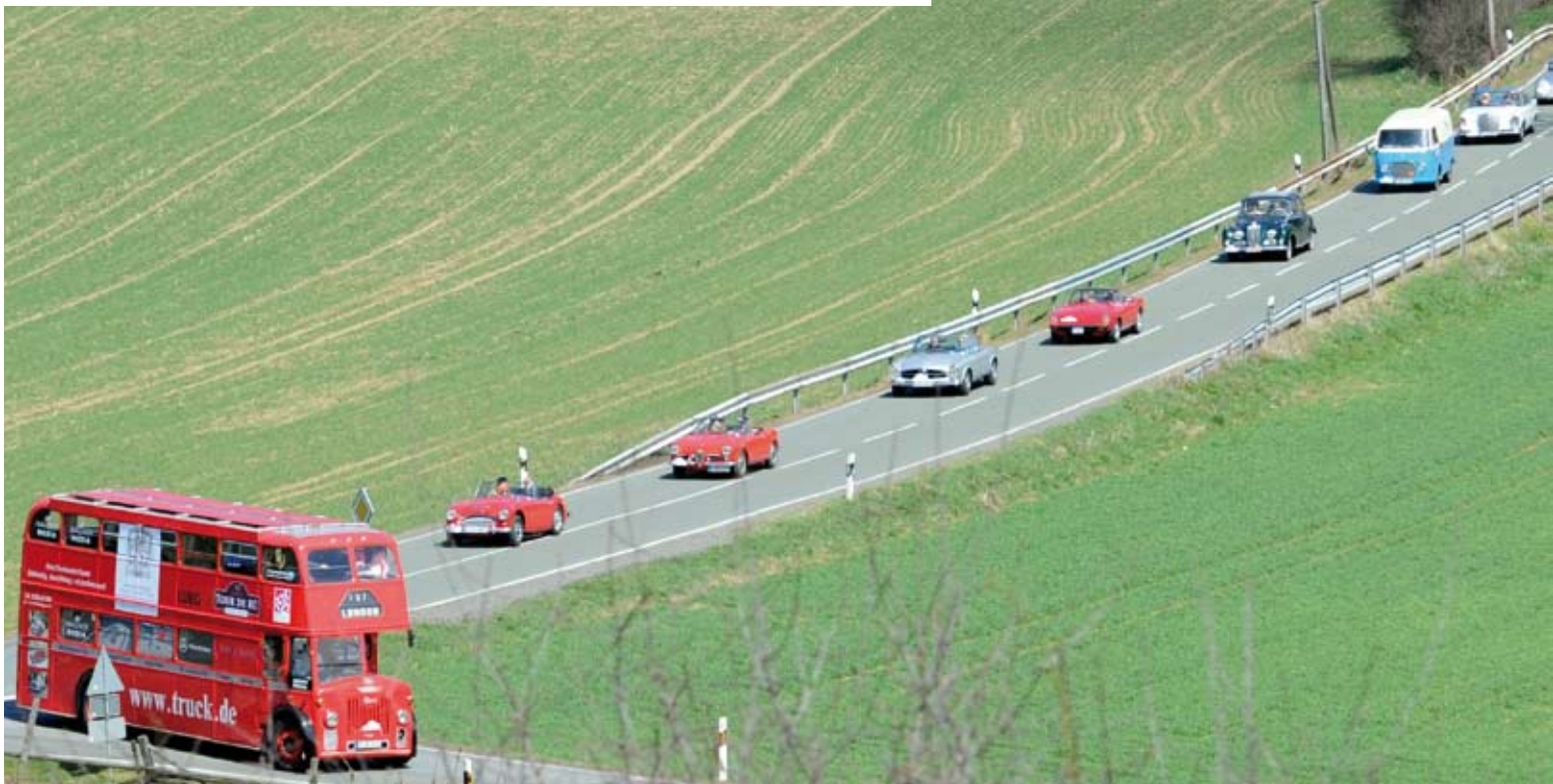


Die aufgereihten Vorkriegsmodelle



Tour de Rü-Teilnehmer helfen sich: Beim Pechvogel Peter Rust ist der Gaszug gerissen

Da gab's ein Problem am Ferrari – rechts ein Aston Martin International Sports 1,5 Typ 2/4, Bj. 1930



Rückfahrt: vorne der Leyland Omnibus, Bj. 1959 – der einige Sträßchen auslassen muss, da er nicht um jede Kurve kommt und jede Steigung schafft



Porsche 356 SC, Bj. 1965 mit Verena Wassermann und Antonie Jäger



MG TC, Bj. 1946, 4 Zyl., 54 PS, 1250 ccm mit Dietmar und Jan Wiedemann



Zwei Opel-Kapitän, beide Bj. 1961: Vorne mit Werner Winnesberg und Edgar Ratzlaf – dahinter mit Dr. Arndt Winnesberg und Nikolas Leuchtenmüller



Alfa Romeo 1900 C Tipo Touring mit Rainer Röschmann und Petra Tanten



Stil-Ikone: Fiat 2300, Bj. 1962, mit Irina Barth und Andreas Schroer-Erichson



Nimbus Typ Sport 3 mit Jürgen Schmiegelt



v. l. Steffen Wittig (BMW R 50/2), Isabelle Tummes (BMW 60/6) und Jörg Neugebauer (BMW 75/5)



Horex-Freunde: Richard Overhaus und Stefan Conrady



Der Kult lebt weiter: Walter Brüll auf einer nagelneuen Horex V6 mit 160 PS



v. l.: Claudio Schlegendal, Hannes Schmitz, Dr. Rolf Krane, Franz Maag, Streckensprecher Holger Ahlefelder und Oberbürgermeister Reinhard Paß



Concours d'Élégance unter blühenden Kirschbäumen. Traumhaft schön: ein Alfa Romeo Giulia Spider.



Klaus Sälzer im offenen M-Benz 300 SL



WAZ-Journalistinnen: Jennifer Schumacher, Kerstin Kokoska



Ein echter Rüttenscheider: Rainer Podzuck im Porsche 356 Knickscheibe



Auch das Porsche Zentrum Essen fuhr mit: v.l. Peter Quarti und Edgar Lühr



VW T1 Samba Bus, Bj. 1962 von Dr. Christian von Ostau, dahinter zwei Steyr Puch, Bj. 1965 und 1959



Tina Gobbo und Werner Bücking im Mini Cooper Speedster



Verabschiedeten sich: Franz Maag und Ursula Müller



Völlig entspannt: OB Reinhard Paß im Käfer-Cabrio



Essener Original: Walter Brüll mit Kra-Watte



IGR Vorstände: Frank Schikfelder, Dr. Rolf Krane



Wir sagen Danke! Original Unterschriften auf Leinwand für Franz Maag und Claudio Schlegtehdal



Jetzt aber fix: Rüdiger Buers, Reinhard Pietrass



Interessen
Gemeinschaft
Rüttenscheid

IMPRESSUM



Veranstalter und © Copyright 2013:

Interessengemeinschaft Rüttenscheid e.V. (IGR)

Rüttenscheider Str. 108 · 45130 Essen-Rüttenscheid

Telefon 0201 721078 · Fax 0201 784311

E-Mail info@IGRuettenscheid.de

www.rüttenscheid.de · www.facebook.com/Ruettenscheid

Organisations-Team:

Rolf Krane, Franz Maag, Claudio Schlegte ndal, Hannes Schmitz

Organisation Teilnehmer: Ursula Müller

Backoffice: Klaudia Ortkemper

Streckensprecher: Holger Ahlefelder, Dr. Rolf Versen

Filmaufnahmen: Tim Ohlendorf, Essen

Texte: Holger Ahlefelder, René Grohnert, Ingo Gutenberger, Rolf Krane, Gisa Pahl, Claudia Holthausen, Reinhard Pietrass, Liliane Zuuring (Texte aus den Programmheften teilweise gekürzt und aktualisiert)

Fotos: Helmut Gerresheim, Carsten Hautkappe, Dr. Hans-Jörg Heep, Christian Kaufhold, Dr. Rolf Krane, Dr. Frank Kraushaar, Holger Krüssmann, Gerd Lorenzen, Patrick Mayeres, Frank Mohn, Simon Peperkorn, Reinhard Pietrass, Presseamt StadtEssen/Stadtbildstelle, Raphael Rembges, Lars Riedel, Klaus Schlitzer, Harald Söhngen, Astrid Stein, Frank Vinken, M. Wefers, Elke Waitschull, u. a.

Konzeption, Gestaltung: pietrassdesign, Essen

Druck: Schikfelder, Essen

Alle Angaben sind sorgfältig überprüft worden. Leider sind – wie immer – Irrtümer möglich; daher übernehmen wir für alle Texte und Fotos keinerlei Gewähr und Haftung.

Wir bedanken uns bei den zahlreichen Freunden, engagierten Helfern, Sponsoren und Anzeigenkunden, ohne die eine Veranstaltung dieser Größenordnung nicht zu realisieren wäre.

Namentlicher Dank geht an Werner Bücking und Horst Kaimer für die Anzeigen-Akquisition zur Finanzierung der Programmhefte und Ulrich Jeners für das Sponsoring der Tour de Rü-Pins und -Plaketten.



Unser besonderer Dank geht an die BHF-Bank für die Unterstützung dieses Buchprojektes