



Clubnachrichten Dezember 2011

Automobilclub der Individualisten – Sportlich und immer hilfsbereit



Clubverwaltung im neuen Outfit

Wußten Sie, daß der Deutsche NAVC in gut drei Jahren seinen 50. feiert? Ein Jubiläum dieses Charakters will langfristig vorbereitet und organisiert sein; der Jubilar herausgeputzt und in bestem Licht dargestellt. Unser NAVC ist strahlend, jung und dynamisch. Genau das soll die neue Gestaltung der Außenfassade in Gerzen zum Ausdruck bringen.

Seit 1999 hat die Clubverwaltung ihre Heimstatt in den Mauern der Fa. Auto Limmer. Eben seit dieser Zeit betreuen dort die beiden Damen Marietta Limmer und Gerlinde Kramer unsere Mitglieder. Präsidiumsmitglied



Von weitem sichtbar grüßt der NAVC die Verkehrsteilnehmer



Meister Pickl in seinem Element

und „Sportchef“ Joseph Limmer ist ebenfalls hier zuhause. Seit zwei Jahren werkelt eine nagelneue und hochmoderne EDV in den Räumen der Clubverwaltung. Malermeister Karl Pickl hat sich jetzt dem äußeren

Erscheinungsbild des „NAVC-Wohnsitzes“ angenommen und nach unserer Meinung ein Meisterwerk vollbracht. Möge die Zukunft unseres Clubs so strahlend sein wie das Werk von Meister Pickl.



In diesem Sinne wünschen wir allen unseren Mitgliedern, Freunden, Gönnern und Geschäftspartnern eine ebenso positive Zukunft, viel Glück und Gesundheit im neuen Jahr. Ganz besonders eine friedvolle Weihnacht, deren Geist sich weit ins neue Jahr erstrecken möge.

Das Präsidium des Deutschen NAVC:

Lothar Dieber
Jürgen Volkmer
Joseph Limmer
Wolfgang Bode

Die NAVC Clubverwaltung:

Marietta Limmer
Gerlinde Kramer

Die NAVC Medien:

Dieter Reimann
Rainer Thiel

Clubmeister- und Mitgliedererehrung des ASC Ansbach

Am Samstag 19. November wurden in einem kleinen Landgasthof in der Nähe von Ansbach die diesjährigen Sieger und Platzierten der Clubmeisterschaft und auch langjährige Mitglieder des Automobil-Sport-Club Ansbach ausgezeichnet.

Bereits seit mehr als vier Jahrzehnten führt der ASC Ansbach eine vereinsinterne Meisterschaft für seine aktiven Mitglieder durch. Und mit diesen sind die Ansbacher derzeit sehr gut bestückt. In der vergangenen Saison waren 25 Fahrerinnen und Fahrer mit einem DAM-Ausweis bundesweit bei den verschiedensten Veranstaltungen und Meisterschaften insgesamt 252 mal am Start. Das Reglement der ASC-Clubmeisterschaft besteht in seinen Grundzügen bereits von Beginn an. Nur leichte Modifizierungen wurden im Laufe der Jahre vorgenommen. Zur Clubmeisterschaft werden je drei Veranstaltungen aus den Disziplinen Automobilslalom, Bergslalom und Automobiltunier nach dem DAM-Punktesystem gewertet. Zusätzlich werden auch noch die „Vielfahrer“ mit Punkten für die Teilnahme an allen NAVC-Läufen belohnt. Auch für die Mithilfe bei den eigenen Veranstaltungen gibt es Zusatzpunkte.

Wie im vergangenen Jahr konnte auch heuer der Clubmeister in der Deutschen Amateur Slalommeisterschaft einen Titel erringen. Während

es im letzten Jahr beim Kampf um die Spitze zwischen Kurt Farnbacher und Rainer Hoffmann noch sehr knapp zugunsten von Farnbacher ausging, legte diesmal Rainer Hoffmann zwischen sich und dem Zweitplatzierten doch einen gehörigen Respektabstand. Mit knapp 20 Punkten Vorsprung wurde Rainer Hoffmann Clubmeister des ASC Ansbach. Auf Platz zwei folgte bereits mit Inge Süß auch die beste Dame. Den dritten Rang belegte der ASC- und LV-Sportleiter Martin Meyer. Mit nur einem guten Punkt ganz knapp dahinter auf Platz vier mit Daniela Breiter die nächste der schnellen ASC Damen.

Die Jugendclubmeisterschaft in der Disziplin Kartslalom gewann, wie auch schon in den letzten Jahren, Lorenz Kronberger.

Im 48. Jahr seines Bestehens hatte der ASC natürlich auch wieder Mitglieder für langjährige Vereinszugehörigkeit zu ehren. Leider konnten nicht alle Jubilare an diesem Abend auch anwesend sein. Geehrt wurden für 15-jährige Clubzugehörigkeit, Erika und Florian Nölp. Bereits 25 Jahre Mitglied im ASC Ansbach ist Daniela Breiter. Auch heuer wurde wieder ein Mitglied ausgezeichnet, der schon seit den Anfängen des ASC dabei ist. Rolf Süß kann auf stolze 40 Jahre Mitgliedschaft zurückblicken.

Bericht und Bild: JV



Martin Meyer, Rolf Süß, Daniela Breiter, Inge Süß, Erika Nölp und Florian Nölp. Auf dem Foto fehlt der Clubmeister Rainer Hoffmann, der aufgrund eines anderen Termins leider nicht an der Ehrung teilnehmen konnte.

DIE JUBILARE

Der Deutsche NAVC sagt:
„Ein herzliches Dankeschön“



Der NAVC dankt an dieser Stelle allen, die mit dem Erscheinungsmonat unserer Clubzeitschrift 40, 30, 20, 15, beziehungsweise 10 Jahre Mitglied im Neuen Deutschen Automobil- und Verkehrsclub sind. Unser Clubsekretariat sendet Ihnen als kleines Dankeschön die NAVC Treuenadel zu. Je nach Mitgliedsjahr erhalten Sie die Nadel in Bronze, Silber, Gold oder Gold mit Jahreszahl.

Eintrittsdatum 12.2001

LVRhein-Ruhr

Ralph Burstedde, Nettetal

LV Süd

Oliver Marx, Breisach

LV Nordbayern

Martina Duscher, Bodenwoehr
Michael Eidenschink, Nuernberg

Eintrittsdatum 12.1996

LV Hessen

Erich Backoff, Beerfelden

LV Südwest

Bernd König, Queidersbach

LV Nordbayern

Michael Lobenhofer, Hahnbach

Eintrittsdatum 12.1991

LV Nordbayern

Jochen Hacker, Bayreuth
Manfred Krawietz, Pyrbaum/Seligenporten
Margit Retsch, Kirchenthumbach

Eintrittsdatum 12.1981

LV Nord

Dieter Schomacker, Bremervoerde/Elm

LV Rhein-Ruhr

Marlis Cremer, Düsseldorf

LV Mosel-Hunsrück-Nahe

Bernd Franzmann, Hahnenbach

Eintrittsdatum 12.1971

LV Schleswig-Holstein

Armin Viohl, Kropp

LV Mitte

Sepp-Jochen Westphal, Münster-Handorf

LV Rhein-Ruhr

Alfred Niewalda, Bottrop
Hubert Senska, Gelsenkirchen
Werner Tebart, Oberhausen
Helmut Volkmann, Dortmund

LV Rheinland-Mitte

Wolfgang Kraegeloh, Bad Muenstereifel

LV Südwest

Michael Kluge, Bad Rappenau
Hartmut Popp, Aalen

Einladung

Zur Jahreshauptversammlung des LV 11 Südwest

Ort: Queidersbach, Zum Winterberg 12

Gästehaus Felsenkopf und Pizzeria La Mirella • Tel. 06371-912117

Termin: Sonntag, 29. Januar 2012, 10.00 Uhr

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung des Protokolls vom 03.04.2011
3. Bericht des 1. Vorsitzenden
4. Bericht NAVC Motorsport durch den Sportleiter
5. Kassenbericht
6. Bericht der Kassenprüfer
7. Entlastung der Vorstandschaft
8. satzungsgemäße Neuwahlen der gesamten Vorstandschaft
9. Satzungsänderung
10. NAVC Kongreß 2012
11. Anträge
12. Verschiedenes

Anträge sind bis 15.01.2012 schriftlich beim 1. Vorsitzenden einzureichen. Um vollzähliges Erscheinen und rege Mitarbeit wird gebeten. Abmeldung nur beim LV Vorsitzenden möglich.

Mit sportlichem Gruß

Hermann Klingel, 1. Vorsitzender

Verkehrsstau - Entstehung und Bekämpfung

Eine Studie besagt, dass der durchschnittliche Autofahrer in Deutschland rund 65 Stunden pro Jahr im Stau steht, und das mit steigender Tendenz. Als Folge davon werden jährlich rund 14 Milliarden Liter Kraftstoff unnötigerweise verbrannt, was zu einer zusätzlichen Belastung von Luft, Natur und Umwelt mit rund 350 Millionen Tonnen CO₂ führt. Darüber hinaus verlieren die Menschen (Arbeits-) Zeit, was auch der Wirtschaft schadet. Allerdings stammen die Zahlen bereits aus dem Jahre 2009, da es keine neueren Erhebungen gibt, und dürften bereits um einiges wieder überschritten sein.

Der Begriff **Verkehrsstau** (kurz Stau) bezeichnet einen stark stockenden oder zum Stillstand gekommenen Verkehrsfluss auf einer Straße. Als einer der Gründe dafür gilt eine zu hohe Anzahl von Fahrzeugen pro Zeiteinheit (oder pro Streckenlänge). Die Ursachen für einen Verkehrsstau sind damit allein jedoch nicht erklärbar. Verkehrsexperten unterscheiden zwischen „Stau“ und „stockendem Verkehr“. In der Schweiz beispielsweise wird „fachlich“ von einem Stau gesprochen, wenn der Verkehr mindestens für eine Minute mit weniger als 10 km/h fließt. Liegt die Geschwindigkeit im Bereich zwischen 10 und 30 km/h, spricht man von stockendem Verkehr. Typischerweise liegt die Kapazität einer Straße bei 1500 bis 2500 Fahrzeugen pro Stunde und Spur, wenn sich die Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 80-100 km/h bewegen.

In verschiedenen Untersuchungen hat sich gezeigt, dass bei einer Geschwindigkeit von 85 km/h die höchste Fahrzeugdichte tragbar ist. Jede Fahrspur kann dann bis zu 2500 Fahrzeuge pro Stunde aufnehmen, die Lücken zwischen den Fahrzeugen sind klein, so dass es kaum zu Überholvorgängen kommt. Alle Fahrer haben in dieser Situation einen ähnlichen Fahrstil, es bildet sich eine kollektive Masse. Wird die Geschwindigkeit jedoch höher, kann die Spur weniger Fahrzeuge aufnehmen, da die Sicherheitsabstände höher werden und sich die Überholmanöver und Spurwechsel durch die unterschiedlichen Geschwindigkeiten der einzelnen Fahrzeuge häufen. Wird die Geschwindigkeit geringer als 85 km/h ist ein Stau kaum vermeidbar, da eine einzige Störung das kollektive Verhalten stören würde. Schnelleres und langsames Fahren verringert also die Kapazität.

Noch weiter herabgesetzt werden kann die Kapazität z. B. durch ungünstige Witterung wie Regen, Schnee- oder Glätteis sowie ineffektives Verhalten der Verkehrsteilnehmer, zum Beispiel durch Schaulust. Dadurch können Staus aus dem Nichts entstehen, bei denen den Verkehrsteilnehmern auch nach Ende des Staus die Ursache verborgen bleibt (im Gegensatz zu Unfällen, bei denen man die Unfallstelle bei der Vorbeifahrt als Ursache erkennen kann).



Eine lokal verringerte Kapazität des Verkehrswegs durch Ereignisse wie Spursperrungen aufgrund von Baustellen oder Unfällen sowie Fahrbahnverengungen zum Beispiel vor Tunneln, sowie auch Anschlussstellen und der zufließende Verkehr begünstigen die Stauentstehung noch weiter. Eine dieser Störungen löst im relativ dichten Verkehr ein Abbremsen der nachfolgenden Fahrzeuge aus. Diese Störung wird mit einer Geschwindigkeit von 15 km/h gegen die Fahrtrichtung weitergeleitet. Dadurch kann eine Welle entstehen, die etwa 20 Fahrzeuge nach der Ursache zum Stillstand führt. Dadurch kann es an

einer Stelle, an der nichts Signifikantes passiert ist, zu einem Stau kommen, es entsteht ein Stau aus dem Nichts. Diese Art von Staus kommt viel häufiger vor, als ein Stau durch eine überlastete Straße.

Dieser immer stärker werdenden Bedrohung des völligen Zusammenbruchs des Verkehrs kann nicht nur durch die stetige Erweiterung und Modernisierung des Straßennetzes entgegen gewirkt werden. Auch technische Mittel zur Beobachtung, Erfassung und Meldung von Verkehrsdaten spielen eine immer größer werdende Rolle.

Über freiwillige Staumelder, Polizeistreifen, Kameras und Hubschrauber werden Straßen und Verkehrsknotenpunkte visuell beobachtet. Mittels fest montierter Sensoren an der Autobahn wird der

Verkehrsfluss objektiv gemessen. Hierbei wird nur die linke Fahrspur überwacht, da über die Parameter Abstand und Geschwindigkeit auf der linken Spur auf die Verkehrsdichte der anderen Spuren geschlossen werden kann. Auf deutschen Autobahnen befindet sich im Schnitt alle 4 Kilometer ein Sensor, so dass hier insgesamt ca. 4000 Sensoren im Einsatz sind.

Bei den Verfahren Floating Car Data oder Floating Phone Data werden in Fahrzeugen mitgeführte (Mobiltelefone) oder eingebaute Geräte (i. d. R. mit einem Sender ausgerüstete GPS-Empfänger) zur Messung der Verkehrsgeschwindigkeit und der Reisezeit verwendet. Das Verfahren Floating Cellular Data mit den Mobiltelefonen ist unpräziser als GPS, jedoch um vieles günstiger, da keine zusätzliche Hardware (Mobiltelefone), Infrastruktur (Antennen) oder Netzbelastung (Senden von Daten) notwendig ist und für allgemeine Aussagen genügend präzise.

Die Netzwerk-Betreiber anonymisieren die Signale der Mobiltelefone und lassen sie durch Spezialfirmen auf Geschwindigkeit analysieren. Diese Daten sind nützlich und Basis für die meisten Intelligent Traffic Systems (ITS), wie aktive Verkehrsführung, Notfall- und Evakuationsmanagement, Stau-Umfahrung, Zeitschätzung. Es bietet ein Echtzeit-Bild des aktuellen Verkehrsgeschehens; fortgeschrittene

Software wird auf Grund der Echtzeit-Daten auch Verkehrsbelastung und Staus voraussagen.

Aufgrund dieser gesammelten Daten kann dann der Verkehrsteilnehmer informiert und auch gewarnt werden. Dies kann mit Hilfe von Gefahrzeichen (Z 124) oder durch die Anzeige von Texten auf Verkehrsleitsystemen erfolgen. Zusätzlich können Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Stauwarnanlagen verfügen meistens über eine automatische Erkennung und kommen an Schilderbrücken in Form von Wechselverkehrszeichen zum Einsatz.

Die klassische Form der Verkehrsinformation erfolgt wie eh und je über das Autoradio. Staumeldungen werden im Verkehrsfunk vorgelesen und über TMC (Traffic Message Channel) im nichthörbaren Bereich des UKW-Signals in digitaler Form gesendet. Zur Nutzung von TMC ist ein TMC-fähiger Radio-Empfänger notwendig. Typischerweise befinden sich solche in Fahrzeug-Navigationssystemen. Allerdings ist der TMC-Bereich sehr schmal, so dass sämtliche Meldungen nur etwa alle fünfzehn Minuten übertragen werden.

Auch große Automobilhersteller forschen bereits an neuartigen und hochmodernen Systemen um den Verkehr zu erfassen und zu leiten. Nur durch solche komplexen elektronischen Systeme in Koordination mit Straßenbau und -modernisierung lassen sich in Zukunft die Super-Gaus auf unseren Straßen verhindern. Aber auch jeder einzelne Autofahrer kann durch eine vernünftige Fahrweise seinen Teil dazu beitragen.

Bericht: JV

(Quelle: www.wikipedia.de)



NAVC Rundstreckenmeisterschaft 2011

Driving Center Groß Dölln Gigantissimo!

Lange haben wir Anfang des Jahres warten dürfen, bis Daten und Rennstrecken für die RSM 2011 feststanden. Als ich dann die Termine in meinen Terminplaner übernommen habe, schauderte mir dann doch bei dem Gedanken, Ende Oktober in der Uckermark eine Doppelveranstaltung zu fahren. Es wurden Erinnerungen an Karfreitag 2008 am Nürburgring geweckt.

Aber um eines vorweg zu nehmen - allen aktiven Rundstrecken-Fahrern, die sich nicht entschließen konnten, am 22. und 23. Oktober nach Gross-Dölln zu kommen, möchte ich hier gerne eine lange Nase machen.

Freitagmorgen, 21. Okt. 9:00 Uhr: Auto aufladen, anhängen und los, immerhin haben wir 611 km vor uns. Der Routenplaner empfiehlt den Weg aus dem Taunus in die Schorfheide (65 km nördlich Berlins) über die A7 (Braunschweig) zu nehmen, immerhin 3 km kürzer als über die A9 (Leipzig). Bei wunderschönem Wetter und vor allen Dingen ohne Stau und vor dem Wochenendverkehr hatten wir Oranienburg gegen 16:00 schon hinter uns gelassen, die letzten 60 km sollten kein Problem mehr sein. Doch die Straßen werden immer schmaler, die Tankstellen weniger.

Fast wären wir noch an der Einfahrt zum ehemaligen Sowjetischen Luftwaffenstützpunkt vorbeigefahren. Hier auf der Anfahrt zum Driving Center Gross-Dölln kann man schön sehen, wie sich die Natur die vor knapp 20 Jahren verlassenen Kasernengebäude zurückerobert.

Das Driving Center selbst hat sich im vergangenen Jahrzehnt zu einem erstklassigen Fahrsicherheitszentrum entwickelt. Neben den verschiedensten Fahrtechnik und Nasshandlung-Strecken ist eben auch 2009 der neue Track 3 entstanden, ein anspruchsvoller Kurs, der sich auch noch in vier verschiedenen lange und schwierige Sektionen gliedern lässt.

Mit Track A (1300 m) am Samstag und Track A+B (2500m) am Sonntag hatten wir die anspruchsvollsten Sektionen mit einigen Höhenunterschieden, blinden Kuppen und zuma-

chenden Kurven vor uns. Wie immer wurden wir vom Organisationsteam herzlichst empfangen. Schade war, daß leider nur 24 Starter der Einladung gefolgt waren.

Papier und technische Abnahme war im NAVC-Shelter, hier waren auch die Sanitären Anlagen untergebracht, die in einem Top Zustand sind. Außerdem hatte das Orga-Team schon für den Samstagabend Tische und Bänke für das geplante Barbecue aufgestellt. Der Platz zum Abstellen der Wohnmobile war mit vorbildlicher Stromversorgung ausgestattet. Wer den passenden Adapter vergessen hatte, konnte diesen für kleines Geld bei Frau Limmer erwerben.

Nach dem Abladen und Einrichten wurden die letzten Sonnenstrahlen



genutzt um die morgige Piste zu erkunden. Mit zunehmender Dunkelheit wurde es auch ganz schön „Schattig“ in der Uckermark.

Der leichte Frühnebel am Samstagmorgen verzog sich durch die immer intensiver werdende Sonne. Für den Samstag waren zwei Freie Trainings (Prima für die „Zwei-Starter-Teams“ in der RSM), ein Zeittraining und zwei Rennläufe angesetzt. Durch die steigenden Temperaturen bot die Strecke mit jeder Stunde mehr Grip. Die ersten Ausfälle gab es schon vor Tagesbeginn zu melden, Walter Foster mit seinem Klasse 11 BMW M3, sowie ein weiterer Klasse 4 BMW 325i standen mit Technischen Problemen am Walters Zugmaschine kurz vor Berlin.

Der Veranstaltungstag verlief ohne große Zwischenfälle, die Disziplin bei den Starts und während der Rennen war laut Rennleitung vorbildlich. Kleine Ausflüge in die Botanik hatten die Fahrer jeweils selbst zu verantworten. Paul Walczok mit seinem Porsche 997 GT3 hatte auf den Pisten hier in Gross Dölln so seine Schwierigkeiten; sonst immer ganz weit vorne zu finden, musste er sich hier bei den Starts weiter hinten anstellen. Er gewann zwar seine Klasse an beiden Veranstaltungstagen, aber der Porsche hatte wohl nicht das Handling auf diesen kurzen und kurvenreichen Strecken. Christian Bert mit seinem VW Corrado, sowie Klaus Fischer mit seinem Radical Club Sport, beide vom MSC Westpfalz, setzten an beiden Tagen hier die Pole und machten

Klassen, die an beiden Renntagen teilweise zusammengefügt und auch so gestartet wurden, ging es teilweise noch um wertvolle Meisterschaftspunkte. Wo in einigen Klassen der Führende schon uneinholbar vorne liegt, bleibt es in anderen Klassen bis zum Saisonfinale am 19. November in Hockenheim spannend.

Der Samstagabend zwischen den beiden Veranstaltungstagen bleibt bestimmt allen Anwesenden in bester Erinnerung. Die Wochenendnennengelder schlossen ein Barbecue-Buffer im Rahmen der Siegerehrung am Samstagabend im NAVC-Shelter ein. Steaks, Bratwurst, Suppen und ein Salatbuffet satt. Die Stimmung war großartig, wer Sitzfleisch hatte, durfte zu späterer Stunde einer Kostprobe von den 70er Jahre Lieblingssongs unseres Sportpräsidenten lauschen.

Kurz vor der Geisterstunde machte Frau Limmer dem Spuk ein Ende und kehrte die Letzten in die Sternklare Nacht hinaus.

Die Siegerehrung am Sonntag erfolgte nach einem tollen Veranstaltungstag auf dem „Stockerl“, zum Schluss kamen alle „Gehörten“ zu einem Gruppenfoto zusammen; auch, um der Organisation der NAVC-Sportabteilung, Joseph & Marietta Limmer, sowie Isabel Irber und Georg Breitkopf für ein klasse Motorsportwochenende zu danken. Danke auch an den Sportkommissar Gerd Dankert der, „außer einer Verwarnung wegen nicht benutztem Fensternetz“, nur wenig zu bemängeln hatte.

Für alle Daheimgebliebenen kann ich nur sagen, „Ihr habt was verpasst“. Über das ganze Wochenende war keine Wolke am Himmel über dem Biosphärenreservat Schorfheide zu sehen. Heute bin ich über den späten Veranstaltungstermin froh, die Moskitos aus den umliegenden Mooren hatten nur noch eine sehr eingeschränkte Fluggeschwindigkeit.

Andreas Vongries,
Fahrgemeinschaft Rhein-Main

CarSharing - Autos fahren ohne zu besitzen

Im Durchschnitt steht ein Auto rund 23 Stunden am Tag ungenutzt herum und blockiert gerade in den Städten wertvolle Flächen. Ist es da nicht naheliegend, dass mehrere Personen - im Rahmen einer Organisation - gemeinsam ein Auto nutzen?

CarSharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen. Geboren wurde das Autoteilen 1988 in Berlin. Als Autoteiler/in schließen Sie einen Vertrag mit dem örtlichen CarSharing-Anbieter. Sie hinterlegen eine Kaution, die Sie bei Kündigung des Vertrages wieder zurückbekommen, zahlen (in der Regel) ein Anmeldeentgelt und einen geringen monatlichen Fixbetrag. Von nun an zahlen Sie fürs Auto nur noch, wenn Sie auch wirklich fahren. Für Ihre Nutzung berechnet Ihr CarSharing-Anbieter Ihnen einen Zeit- und einen Kilometertarif. Der ist „All inclusive“: Wertverlust des Fahrzeugs, Reparaturen, Versicherung, Kraftstoff - alles mit drin. Als CarSharer/in teilen Sie sich die fixen Kosten eines Autos. Für die Nutzung von CarSharing-Fahrzeugen wird meist ein Tarif angesetzt, der aus zwei Komponenten besteht: Ein bestimmter Betrag wird pro zurückgelegtem Kilometer fällig, in ihm ist der Kraftstoff bereits enthalten, ein weiterer pro gebuchter Stunde. Etliche Anbieter bieten Ihnen die Wahl zwischen unterschiedlichen Tarifen an.

Je nach Ihrer voraussichtlichen Nutzungshäufigkeit fahren Sie im Normaltarif oder im Vielfahrttarif günstiger. Die CarSharing-Anbieter legen ihre jeweiligen Tarife, die nicht bundeseinheitlich sind, in eigener Verantwortung fest, um damit ihr spezifisches Angebot zu gestalten.

Für Menschen, die selten und/oder unregelmäßig mit dem Kfz unterwegs sind, sowie für kleine und mittelständische Unternehmen ist CarSharing besonders geeignet, und auch meist kostengünstiger als ein Privat- bzw. eigener Firmenwagen. Auch wenn Sie Wert auf das für unterschiedliche Transportbedürfnisse jeweils bestgeeignete Fahrzeug legen, finden Sie im CarSharing ein weitaus flexibleres



Wenig Parkmöglichkeiten in Großstädten aufgrund der zunehmenden Anzahl von Fahrzeugen

Angebot als ein einzelner Privatwagen jemals bieten kann.

Wenn Sie hingegen regelmäßig mit einem Auto (z. B. zur Arbeit) fahren und es am Ziel stundenlang ungenutzt stehen lassen möchten, ist CarSharing relativ kostspielig und daher für diese Nutzungen weniger geeignet.

Die Dienstleistung CarSharing zeichnet sich dadurch aus, dass sie einem im Vergleich zum Betrieb eines privaten Autos eine ganze Menge ungeliebter Arbeit abnimmt. Um Ölwechsel, Tausch zwischen Sommer- und Winterbereifung, Ein- und Ausbau von Zusatzausrüstungen, Reparaturen, Steuer- und Versicherungsangelegenheiten sowie An- und Abmeldung müssen Sie sich nicht kümmern, das nehmen Ihnen die Serviceleute Ihres CarSharing-Anbieters ab. Sie können die Fahrzeuge

rund um die Uhr per Telefon oder via Internet buchen.

CarSharing-Anbieter arbeiten mit Buchungszentralen zusammen, die jederzeit telefonisch erreichbar sind und einen Überblick darüber haben, welches Kfz von wann bis wann gebucht und von wann bis wann frei ist. Falls Sie über einen Internetzugang verfügen, können Sie die Buchung selbst vornehmen. Das Buchungsprogramm zeigt Ihnen vielfach die freien Fahrzeuge und reservierbaren Buchungszeiträume an.

Einige Einschränkungen gibt es aber dennoch. So ist es leider nicht möglich das Fahrzeug an einem anderen Stellplatz wieder abzugeben, als von dem es geholt wurde. Diese an sich wünschenswerte, aber aus einigen Gründen noch nicht realisierte Nutzungsart heißt One-Way. Da die Fahrtwünsche unterschiedlicher



Hilft Car Sharing wirklich, die Zahl der Kraftfahrzeuge in den Städten zu verringern?

Nutzer in der Regel nicht gleichmäßig in die eine wie in die andere Richtung gehen, würden sich die Fahrzeuge nach kurzer Zeit am Zielpunkt der meisten Fahrtwünsche anhäufen, während sie am Ausgangspunkt der meisten Fahrtwünsche fehlen. In ein freies Car-Sharing-Fahrzeug darf ich auch nicht einfach einsteigen und losfahren, sondern muss das gewünschte Fahrzeug zunächst reservieren. Diese Reservierung kann aber auch erst kurz vor Antritt der Fahrt erfolgen.

Wenn auch bereits in über 300 deutschen Städten und Gemeinden Fahrzeuge auf Abruf zur Verfügung stehen, so ist die Konzentration der Car-Sharing Anbieter doch mehr in größeren Städten als auf dem flachen Land zu finden.

Viele weitere Informationen zum Thema Car-Sharing finden Sie unter www.carsharing.de.

Bericht: JV

(Quelle: www.carsharing.de)

LV HARZ-HEIDE

Siegerehrung Norddeutsche Slalom Meisterschaft 2011

Die Meisterfeier 2011 des LV Harz-Heide ist am 14. Januar 2012, wieder in der Hütte am Achtermann in Oderbrück. Ausrichtender Verein ist dieses Mal der NAC Salzgitter.

Beginn 18:30 Uhr, gemeinsames 4-Gänge-Menü um 18:30 Uhr. Anschließend Siegerehrung und Live-Musik. Wie im letzten Jahr kann wieder vor Ort übernachtet werden. Wir bitten um rechtzeitige Zimmerreservierung. Wer zuerst kommt, mahlt zuerst! Bitte auch alle anmelden, die zur Feier kommen und anschließend wieder nach Hause fahren, damit wir auch genügend Essen da haben. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen und einen schönen Abend.

Die Ergebnisliste der Norddeutschen Meisterschaft findet ihr unter www.rrc.vienenburg.de

Reservierungen bitte direkt in der Hütte am Achtermann, Tel: 05520/93250. Infos auch unter www.amachtermann.de

RSM-Finale auf dem Hockenheimring



Es war einfach traumhaft. Frisches Spätsommerwetter, strahlend blauer Himmel, ein volles Starterfeld und hochmotivierte Fahrer, die in vier Klassen noch um den Titel kämpften. All das am 19. November 2011, auf der Traditionsrennstrecke in der Oberrheinischen Tiefebene.

Bei der Papierabnahme, die wahlweise bereits am Freitagabend erledigt werden konnte, gab es seitens der Damen in der Administration ein süßes Leckerle mit einem kleinen Glücksbringer für alle Fahrer. Möglicherweise hat's geholfen, denn am Samstagabend wurden außerordentlich viele zufriedene Mienen gesichtet.

Nachdem Frank Pöbel aus beruflichen Gründen nicht an den Start gehen konnte, profitierte Ralf Rogge von seinem Engagement in Groß Dölln und mußte seinen Peugeot 106 „nur“ einigermaßen gut ins Ziel bringen, um sich die Meisterschaft bei den kleinen Serienfahrzeugen zu sichern.

In der Zwei-Liter-Klasse mußte das letzte Rennen die Entscheidung bringen. Das Team Schönherr/Jäger kam mit einem kleinen Polster an Meisterschaftspunkten nach Hockenheim. Ihr Rivale Thorsten Schulz, mit dem sie sich während der ganzen Saison

nicht nur ein packendes Duell geliefert hatten, besaß an diesem Wochenende aber die besseren Karten und konnte sich am Ende mit zwei ersten Plätzen von seinen Clubkameraden als der große Sieger feiern lassen. Unterstützung im Unternehmen Titelverteidigung bekam er vom Team Eiden/Heiermann, die mit zwei zweiten Plätzen für den nötigen Abstand sorgten und ihn mit 305,66 Punkten zum Meister machten. Mit zwei dritten Plätzen und nur 1,38 Punkten weniger beendeten Manuel Schönherr und Björn Jäger die Saison auf dem zweiten Meisterschaftsrang.

Bei den „Großen“ in der Gruppe 1 stand Jannis Bernd schon als Titelträger fest und um so befreiter ließ er seinen Daimler laufen. Gegen ihn und sein schwäbisches Gefährt war auch auf dem Hockenheimring kein Kraut gewachsen. Thomas Koch und Andreas Vongries retteten ihren zweiten Platz vor Jan Heiler, was auch Platz zwei in der Meisterschaft bedeutet.

In der 1300er Klasse der verbesserten Tourenwagen gewann Diana Meyer mit ihrem Suzuki ganz überraschend die Tageswertung, Rolf Burs belegte Rang 2, während sich die etablierten Herren gehörige Ausrutscher leisteten. Bezogen auf das Tagesergebnis zog

sich Rainer Thiel mit seinem dritten Platz noch am besten aus der Affäre. Punktgleich aus den beiden Rennläufen kam Karl Ehrenreich mit dem Simca Rallye 3 auf Rang vier; die langsamere Zeit im Qualifying gab den Ausschlag. Am Ende reichten Günter Scheiderer ein erster Platz im zweiten Rennen und die schnellste Runde im Zeittraining zum Gewinn der Meisterschaft. Titelverteidiger Josef Turban war ein Opfer der Terminprobleme des Jahres 2011 geworden und mußte aus Fernost kampflös zusehen, wie der erste Platz entwand.

In der traditionell teilnehmerstärksten Klasse, der verbesserten Fahrzeuge bis 2000 ccm, legte Markus Bohn bei seinem einzigen Auftritt in dieser Saison zwei souveräne Laufsiege hin, nachdem er im Training nur den achten Startplatz ergattern konnte. Der Oberpfälzer Josef Dauerer zeigte eine konstante Leistung und wurde mit dem zweiten Platz belohnt. Dieter Reimanns infernalisches gehender und genauso laut brüllender C-Kadett erregte die Gemüter der Lärmschützer und sorgte so für einiges an Boxenarbeit für seinen Besitzer und den Co-Piloten Andi Haas. Da war aber die schnellste Trainingszeit mit über vier Sekunden Vor-

sprung schon in Stein gemeißelt. Mit sonorem Sound startete der Super-Opel ins erste Rennen und sogar das Phonemessgerät lächelte, bis der Chefpilot zu übermütig wurde und im Kiesbett des Hockenheimer Motodroms kräftig Ballast aufnahm; als neunter aber immer noch in Wertung des ersten Rennens kam. Vollkommen unbeeindruckt davon leisteten sich Ralf Schütze und „Rambo“ Kamphowe praktisch einen Totalausfall – die Meisterschaft war vor dem Finale schon sicher!

Mangels Starter in seiner Klasse 10 wird Patric Rauscher meisterschaftsmäßig bei den richtig dicken Boliden geführt. Mit seinem Golf Turbo hat er sich dort den beachtlichen dritten Platz erkämpft.

Paul Walczok stand in dieser Klasse als Sieger des Jahres bereits fest. Um so mehr trumpfte Walter Forster mit seinem BMW M3 auf und fuhr zwei unangefochtene Gesamtsiege. Sichtlich befriedigt nahm er nach den verhinderten Starts in Groß Dölln bei der Siegerehrung seinen Pokal in Empfang.

Die wohl heißeste Kiste des Tages bahnte sich in der Gruppe 3 an. Christian Bert mit dem opelmotorisierten Corrado und Klaus Fischer auf seinem Racical SR3 hatten beide in etwa gleiche Ausgangspositionen und beide wollten Meister werden. Christian Bert legte mit 2:00,004 die schnellste Zeit des Trainings vor, war aber nur sieben Zehntel Sekunden schneller als Klaus Fischer. Der schlug zurück und sicherte sich den Sieg im ersten Rennen. In Rennen Nr. 2 gab Christian Bert eine begeisternde Vorstellung und hatte auf den Radical schon einen Vorsprung von mehr als 500m herausgefahren. Klaus Fischer schien sich mit dem zweiten Platz abgefunden zu haben, als plötzlich unheilverkündender schwarzer Rauch aus dem Auspuff des Corrado kam. Runde um Runde schmolz der Vorsprung dahin. Als Rennleiter Joseph Limmer die Zielflagge schwang, überquerten beide fast nebeneinander die Linie. Aber eben nur fast – Christian Bert rettete einen Vorsprung von 43 Hundertstel Sekunden ins Ziel! Das war erneut der Meistertitel in der Klasse 12!

Offizielles Endergebnis

Deutsche Amateur Bergmeisterschaft 2011

Wir hatten in der letzten Ausgabe der Clubnachrichten versprochen, heute die Ergebnisse der Deutschen Amateur Bergmeisterschaften zu liefern. Hier sind sie:

Pl.	Klasse 2	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Strassner, Hans-Jürgen	FG Rhein Main	Audi 50	20.000	209,84
2.	Fries, Elfie	MSC Bollenbachtal	Fiat Cinquecento	14.277	116,50
3.	Leigemann, Ralf	MSC Idarwald	Bianchi A112	15.041	107,00
ADW	Salm, Helmut	MSC Bollenbachtal	Peugeot 106	14.279	41,17

Pl.	Klasse 4	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Lockstet, Sebastian	MC Lützkendorf	Honda CRX	14.869	166,67
2.	Späth, Michael	RST Mittelfranken	Honda CRX	14.498	79,25
ADW	Störmann, Werner	ASC Rheingau	Peugeot 205	10.798	42,33

Pl.	Klasse 5	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Störmann, Michael	ASC Rheingau	Honda Integra	9.260	359,49
2.	Jung, Christian	MSF Tiefenbach	BMW 318 is	14.150	345,78
3.	Hoffmann, Rainer	ASC Ansbach	BMW 318 is	13.940	329,82
4.	Jung, Stefan	MSF Tiefenbach	BMW 318 is	14.148	255,39
5.	Fröhle, Michael	Ulm	BMW 318 is	14.809	197,75
6.	Hofmann, Nicole	ASC Rheingau	Honda Integra	40.074	191,19

Pl.	Klasse 5 + 6	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
ADW	Angeberger, Volker	SFG Südhessen	BMW M3	14.349	158,00

Pl.	Klasse 8	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Beer, Hans	NAC Nittenau	VW Polo	12.383	221,51
2.	Bode, Wolfgang	RSG Waldhessen	VW Polo	11.396	132,16
3.	Mauritz, Gerhard	MSC Bollenbachtal	VW Polo	13.598	116,67
4.	Tuma, Jens	MC Lützkendorf	Audi 50	14.870	90,51
ADW	Rupp, Klaus	FG Rhein Main		11.566	0,00
ADW	Rupp, Tobias	FG Rhein Main		12.788	0,00

Pl.	Klasse 9	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Maurer, Peter	MSC Jura	VW Polo	13.143	231,79
2.	Schöne, Armin	FG Rhein Main	Audi 50	13.892	210,24
3.	Fricke, Norbert	MSC Bollenbachtal	Suzuki Swift	8.102	165,09
4.	Diefenbach, Günter	ASC Rheingau	VW Polo 16V	8.190	154,18
5.	Klar, Thomas	SFG Südhessen	Toyota Starlet	12.129	71,63
ADW	Lehmeier, Andreas	MSC Wallerberg	VW Polo	12.654	115,50

Pl.	Klasse 10	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Langwieser, Dietmar	Bavarian Drag Race	BMW 1602	12.784	221,89
2.	Michel, Torsten	MSC Idarwald	VW Golf	14.855	190,25
3.	Langwieser, Werner	Bavarian Drag Race	BMW 1602	12.783	169,27
ADW	Duscher, Ralf	NAC Nittenau	VW Golf	13.248	35,21
ADW	Arnold, Ingolf	MSC Bollenbachtal	VW Golf	14.992	0,00

Pl.	Klasse 11	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Bender, Bernhard	MSC Bollenbachtal	Renault 19	13.532	242,43
2.	Mohr, Matthias	Chaosteam NLW	VW Polo Turbo	14.271	230,25
3.	de. Vries, Chris	NAC Bottrop	Ford Escord	20.131	203,06
4.	Höhle, Martin	RG Oberberg	Opel Kadett	15.130	199,15
5.	Carotenuto, Michel	AMSC Gr. Buseck	Opel Kadett	14.847	191,00
6.	Haas, Andreas	RST Mittelfranken	Opel Kadett	14.234	169,68
7.	Meyer, Thomas	RG Oberberg	Opel Kadett	14.886	161,90
8.	Klaas, Andreas	RG Oberberg	Opel Kadett	14.887	156,61
9.	Haas, Melanie	RST Mittelfranken		14.233	140,97
10.	Füller, Jürgen	SFG Raue Alb	VW Polo G40	14.833	112,02
11.	Wolf, Frank	MSF Tiefenbach	VW Golf	14.305	107,44
12.	Bender, Ulrike	Witch Club	VW Polo G40	14.876	106,94
13.	Baldauf, Sebastian	MSC Bollenbachtal	VW Golf	15.152	96,93
14.	Baldauf, Siegmund	MSC Bollenbachtal	VW Golf	14.925	85,80
15.	May, Alexander	SFG Raue Alb	VW Polo	14.875	84,62
16.	Autenrieth, Hardy	SFG Raue Alb	Escord RS 2000	14.515	66,75
ADW	Dix, Fabian	MSF Tiefenbach	VW Golf	14.749	31,04
ADW	Schäfer, Tobias	Clausen	Opel Kadett	15.149	76,03
ADW	Wolf, Jonas	MSF Tiefenbach	VW Golf	14.652	73,74
ADW	Reimann, Dieter	RST Mittelfranken	Opel Kadett	13.370	130,71
ADW	Konrad, Klaus	MSF Tiefenbach	VW Golf	12.491	26,01
ADW	Rieger, Michael	FG Rhein-Main	Opel Kadett	14.431	0,00

Pl.	Klasse 12	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Pinzel, Raimund	MSC Wallerberg	Opel Ascona 400	12.365	182,84
2.	Mühlhoff, Manuel	MSC Potzberg	BMW 325i	14.932	126,70
ADW	Menyhart, Tivadar	Altmanstein	BMW 328	20.204	19,50
ADW	Appl, Franz	ATC Weiden	BMW 328	20.196	9,50

Pl.	Klasse 14	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End
1.	Weisgerber, Thomas	Chaosteam NLW	Opel Corsa	14.909	175,37
2.	Nurnus, Achim	RG Oberberg	Opel Kadett	15.148	162,03
3.	Scheuer, Timo	RG Saar Pfalz	VW Scirocco	15.110	159,46
4.	Abele, Frank	MSC Idarwald	Opel Monza	14.888	115,43
5.	Suhr, Ronnie	RG Saar-Pfalz	VW Golf 1	13.446	75,28
ADW	Hornung, Thomas		Matra Murena	15.147	29,62

Damenpreis Gruppe 1		Fahrzeug
Fries, Elfie	MSC Bollenbachtal	Fiat Cinquecento

Damenpreis Gruppe 2		Fahrzeug
Haas, Melanie	RST Mittelfranken	Opel Kadett



Fotos: M. ZAF

Deutsche Amateur HeckMo Bergmeisterschaft 2011

Pl.	Klasse H7 / H8 / H9	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End	28.05.	29.05.	18.06.	19.06.	17.07.	13.08.	14.08.	20.08.	21.08.	03.09.	04.09.	17.09.	18.09.
	Vielgut, Andreas	FG Rhein-Main	NSU TT	14.706	354,85	30,50	33,00	26,57	26,57	49,50	25,50	33,00	28,00	28,71	33,00	33,00	33,00	---
	Thomas, Joachim	FG Rhein-Main	NSU TT	3.694	342,86	33,00	29,95	33,00	33,00	37,94	33,00	25,50	33,00	33,00	24,66	26,57	24,90	---
3.	Daube, Carsten	Oberthal	NSU TT	14.818	277,61	45,50	28,83	27,29	28,71	27,50	48,00	18,00	23,00	24,43	28,00	28,71	25,14	33,00
	Morweiser, Hans	MSC Wasgau	NSU TT	14.345	161,55	23,00	20,78	20,14	20,14	16,01	---	---	---	---	16,34	20,14	0,00	25,00
ADW	Schirra, Franz	MSC Wasgau	Fiat Abarth	14.657	124,26	---	10,50	19,19	19,19	---	---	---	8,00	15,86	19,66	---	10,86	21,00

Pl.	Klasse H 9.	Club	Fahrzeug	DAM-Nr.	End	28.05.	29.05.	18.06.	19.06.	17.07.	13.08.	14.08.	20.08.	21.08.	03.09.	04.09.	17.09.	18.09.
1.	Vielgut, Andreas	FG Rhein-Main	NSU TT	14.706	354,85	30,50	33,00	26,57	26,57	49,50	25,50	33,00	28,00	28,71	33,00	33,00	33,00	---
2.	Thomas, Joachim	FG Rhein-Main	NSU TT	3.694	342,86	33,00	29,95	33,00	33,00	37,94	33,00	25,50	33,00	33,00	24,66	26,57	24,90	---
3.	Morweiser, Hans	MSC Wasgau	NSU TT	14.345	161,55	23,00	20,78	20,14	20,14	16,01	---	---	---	---	16,34	20,14	0,00	25,00

TERMINE

Datum	Veranstaltung	Veranstalter	Anschrift	Telefon
10.12.	NAVC-Sportfahrertagung/DAM-Meisterehrung	Ringberghotel Suhlfeld/ NAVC-Sportabteilung	Johannesbrunner Str. 6, 84175 Gerzen	08744-8678

Sommer – Sonne – Ferien – Urlaub

Ab sofort sind in der Clubverwaltung alle Reiseangebote für die Sommersaison 2012 buchbar. Als Frühbucher erhalten Sie bis zu 30 % Rabatt auf die Hotelpreise und unseren Clubbonus von 5 % obendrauf. So macht man Urlaub!

Weil Info nix kost, aber viel Geld spart



BigXtra



Auf Wunsch senden wir Ihnen gewünschte Reisekataloge zu oder Sie informieren sich einfach im Internet; dann ein kurzer Anruf in Gerzen und alles nimmt seinen urlaubigen Lauf.

P.S.: Ganz besonders tolle Angebote finden Sie wöchentlich aktuell auf

www.navc.de

Aus der Clubverwaltung:

NAVC Kongreß 2012

Der Kongreß des Deutschen NAVC findet am 21. April in unserer Bundeshauptstadt statt. Im Berliner Norden, wo auch die Vorsitzende des dortigen NAVC Landesverbandes residiert, hat das Präsidium ein sehr schönes Hotel ausfindig gemacht, das in Wesen und Größe genau zum NAVC paßt. Dort sind von Freitag bis Sonntag alle Zim-

mer für unseren Club „geblockt“. Reservierungen sind ab Januar, nur mit einem speziellen Formular, das in den Januar-Clubnachrichten gedruckt sein wird, möglich. Nur so können die außerordentlich günstigen Übernachtungspreise in Anspruch genommen werden, die mit der Hotelchefin ausgehandelt wurden.

Im Januar können Sie an dieser Stelle weitere Infos über das Kongreßhotel und ein Rahmenprogramm lesen, das gerade von unseren Berliner Freunden gestrickt wird.



Impressum



Offizielles Cluborgan des Deutschen NAVC e.V. – Neuer Automobil- und Verkehrs- Club e.V., (NAVC)
Johannesbrunner Str. 6, 84175 Gerzen • Telefon 08744/8678 • Fax 08744/9679886

Berichte an die Redaktion:

E-Mail: clubnachrichten@navc.de

oder an: Dieter Reimann • Meckenloher Str. 3 • 91126 Rednitzhembach • Telefon 09122/985256 • Mobil 0172/8126426

ViSdP: Jürgen Volkmer

Gestaltung und Textverarbeitung der NAVC Clubnachrichten:

Dieter Reimann • Meckenloher Str. 3 • 91126 Rednitzhembach • Telefon 09122/985256 • Mobil 0172/8126426 • Fax 09122/985273 • eMail: clubnachrichten@navc.de

Druck: Ortmaier Druck, 84160 Frontenhausen, Telefon 08732/921043

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 23. Dezember 2011

Ausgabe Januar erscheint am 18.01.2012