

SERIE WAS MACHT EIGENTLICH?

Die Gründung des RCM war wie ein Goldrausch

Die Menschen im Nachkriegs-Deutschland hatten Ende 1947 eigentlich völlig andere Anliegen als Autorennen. Nämlich: Wie kommen wir über die Runden? Autos gab es nur ganz wenige. Dennoch gründete ein Dutzend Männer den Rheydter Club für Motorsport. Es gibt ihn noch.

VON O. E. SCHÜTZ

1947: Das Rheinland war britische Besatzungszone. Die Menschen kämpften ums tägliche Brot, ums Überleben, um Arbeit, Kleidung und Wohnung, hofften auf eine Währungsreform. Autos, Vorkriegswagen natürlich, hatten ganz, ganz wenige. Benzin gab es nur auf Gutscheine, private Fahrten waren nur an Sonn- und Feiertagen mit ausdrücklicher Genehmigung erlaubt. Und doch gab es einige privilegierte Männer, die davon träumten, wieder Autorennen zu fahren – und die ihren Traum in die Tat umsetzten: Sie gründeten am 12. März 1948, gut drei Monate, bevor die D-Mark kam, in der Stadthalle den Rheydter Club für Motorsport, kurz und prägnant: RCM.

Der eigentliche historische Tag war aber der 30. Dezember 1947 gewesen. Da saßen vier Herren zusammen: der Rheydter Oberbürgermeister Dr. Carl Marcus, Albert Langenfeld, Helmut Beckers und Emil Vorster. Und sie beschlossen die Bildung eines Motorsportvereins. Dessen Vorsitzender wurde dann am 12. März der 42-jährige Emil Vorster, genannt Teddy: Rheydter Seidenfabrikant, schon vor dem Zweiten Weltkrieg bekannter und 1947 bereits wieder erfolgreicher Rennfahrer – der nun selten eine Möglichkeit fand, im kriegszerstörten Deutschland Rennen zu fahren. So wurde er

die treibende Kraft beim RCM und vor allem auch bei der Schaffung einer neuen Rennstrecke vor der Haustür: dem Grenzlandring rund um Wegberg. Sie machte den RCM einige Jahre weit über die Region hinaus bekannt, lockte an die 300 000 Zuschauer an – bis sie, siehe unten, 1952 geschlossen werden musste.

Als der RCM 1973 sein 25-jähriges Jubiläum feierte, erzählte Teddy Vorster, seit 1962 Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes (DMV): „Es war wie ein Goldrausch. Die Initiative für weitere Klubgründungen ging damals von Rheydt aus.“ Und er erwähnte, dass unter den ersten Vereinsmitgliedern einige waren, die sich von diesem Ereignis „geschäftlich etwas versprachen. Sie sind aber schnell wieder verschwunden. Geblieben sind die echten Motorsportler. Wir sind stolz und froh, dass es hier so viele Idealisten gibt“. Die aber schon einer sehr elitären Schicht angehörten, wie der heutige Vorsitzende Ralph-Gerald Schlüter berichtet: „Das alljährliche Winterfest in der Rheydter Stadthalle war, anders als heute, ein gesellschaftliches Ereignis.“

Das Winterfest gibt es immer noch, doch es ist kein Pflichttermin mehr für die „bessere“ Gesellschaft. Bis zu 300 Mitglieder hatte der RCM in seiner Blütezeit, den 70er Jahren. Heute sind es etwa 65. Diejenigen, die selbst Rennen fahren, etwa ein Dutzend, müssen ordentlich inves-



Heiße Rennen auf dem Nürburgring: Das RCM-Grenzlandrennen der VLN-Longstreckenmeisterschaft gibt es seit 1977 und gehört zur nach der DTM bedeutendsten Rennserie mit Touren- und GT-Fahrzeugen. Bis zu einer halben Million Euro kosten die Top-Fahrzeuge, die einen beträchtlichen Anteil ausmachen. FOTO: JAN BRUCKE

tieren. „Als ich 1977 als Student mit dem Motorsport anfing, kostete ein Rennen etwa 500 Mark. Heute ist es locker das Acht- bis Zehnfache“, erzählt Ralph-Gerald Schlüter. „Früher haben Motorsport-Enthusiasten und Hobbyschrauber in Tankstellen oder kleinen Werkstätten mit Freunden ihre Rennautos selbst zusammen gebastelt. Das geht längst nicht mehr.“

Die Oster-Rennen auf der Grand-Prix-Rennstrecke im belgischen Zolder, wo auch Fahrer wie Ralf Stommelen oder Jacky Ickx starteten, gibt es seit Mitte der 70er Jahre nicht mehr. Dafür veranstaltet der RCM seit 1977 alljährlich auf dem Nürburgring einen Lauf zur VLN-Longstreckenmeisterschaft, der nach der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) größte und bedeutendste Rennserie mit Touren- und GT-Fahrzeugen. Bei jedem Rennen starten zwischen 170 und 210 Fahrzeuge. Die deutschen Premiumhersteller sind mit eigenen

Fahrzeugen und Profirennfahrern vertreten. Alle zehn Rennen sind auf der höchst anspruchsvollen Nord-schleife.

Ein Auto, das dabei in der kleinsten Klasse fährt, ein rennfit-gemachter Renault Clio zum Beispiel, kostet 50 000 Euro, ein Renn-Porsche an die halbe Million. „Auch Gutverdienende haben Probleme, dies zu refinanzieren“, sagt Schlüter. Deshalb mieten sich heute oft mehrere lizenzierte Fahrer gemeinsam ein Rennfahrzeug bei Firmen, die dies eigens anbieten. Wenn sich drei die Kosten teilen, kommt man pro Fahrer mit fünf- bis sechstausend Euro hin – für ein Rennen. Da muss man schon, wie Teddy Vorster damals gesagt hat, echter Idealist sein – und zahlungskräftig.

Dies gilt auch für das zweite „Rennsport-Standbein“ des RCM,

den historischen Motorsport. „Historisch“ bedeutet aber nicht, dass hier mit „alten“ Kisten gefahren wird. Es handelt sich um Fahrzeuge aus der Zeit ab den 70er Jahren, die in aller Regel für sehr viel Geld neu aufgebaut wurden und aktuellen Sicherheitsmaßstäben entsprechen.

Dazu bietet der RCM, früher mal Veranstalter eines deutschen Rallye-meisterschafts-laufes, zusammen mit der Oldtimer L.G. Grenzland die Eifel Classics Revival.

Die Oldtimer-Rallye startet und endet jedes Jahr in Mönchengladbach, geht über zwei Tage mit dem Nürburgring als Etappenziel.

„Um Mitglied bei uns zu sein, benötigt man weder einen Rennwagen noch muss man aktiv Motorsport betreiben. Der Spaß an der Sache ist völlig ausreichend. Neue Mitglieder sind herzlich willkommen“, sagt Ralph-Gerald Schlüter. Sie dürfen

sehr gerne bei der Organisation und Abwicklung der Veranstaltungen mitwirken: „Wir müssen heute für unser RCM-Grenzlandrennen, das bis zu 20 000 Zuschauer hat, alles in allem mehr als 400 Leute stellen. Da sind wir froh, dass unsere Freunde vom MSC Odenkirchen helfen.“

Es werden nicht nur allmonatliche Clubabende und das Winterfest geboten, sondern auch Fahrerlehrgänge, kleine Slalom-Veranstaltungen, Fahrsicherheitstraining und Kartrennen. Aus dem Kartsport kommen auch die prominentesten, international bekannten RCM-Mitglieder: Hans Heyer und Ellen Lohr.

Nicht nur lokal bekannte Größen früherer Jahre waren zum Beispiel Dieter Gleich, Alfred Lohr, Walter Prüser, Udo Starck, Friedhelm Theissen oder die Brüder Hans und Friedhelm Coenen.

Quellen-Hinweis RP-Berichte von Paul Mas-sold, Rudolf Marx, Wolfgang Radau (50er bis Mitte 70er Jahre) und RCM-Archiv



Historischer Wagen: Walter Hermann im DKW Auto Union 1000 S FOTO: RCM

DER VEREIN

Der RCM spielte eine führende Rolle im DMV

Gegründet am 12. März 1948
Erster Vorsitzender war Emil „Teddy“ Vorster, später Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes (DMV). Helmut Vogel war bis 1962 DMV-Sportpräsident. Der spätere RCM-Vorsitzende Dr. Gunther David ist heute Sportpräsident des DMV.
Veranstaltungen im Lauf der Jahrzehnte: Rundstrecken-Rennen auf dem Grenzlandring bei Wegberg (1948 bis 1952), auf dem Grand-Prix-Kurs in Zolder/Belgien (1970 bis 76) und dem Hockenheimring. Internationale DMV-Eifel Rallye. Starts der Rallye Monte Carlo für Motorräder, Go-Kart-Rennen in Rheydt und Niederkrüchten, Seifenkisten-Rennen, Slalomläufe und Geschicklichkeitsturniere an der Gracht, Sandbahnrennen auf der Trabrennbahn, Lauf der Deutschen Rallyemeisterschaft

Heute: Alljährlich ein Lauf der VLN-Longstreckenmeisterschaft auf dem Nürburgring und Oldtimer-Rallye Eifel Classics Revival, Rennen mit historischen Fahrzeugen auf dem Nürburgring

Vorstand heute Ralph-Gerald Schlüter (1. Vorsitzender), Stephan Schroers, Harald Lüpertz (Geschäftsführer), Richard Moesgen

Mitglieder 65, aus MG und vom Niederrhein

Homepage www.rcm.de

Kontakt Telefon: 02161 666476, Telefax: 02161 666476, eMail: „mailto:h.luepertz@rcm.de“



Ralph-Gerald Schlüter (r.) FOTO: RCM



Das erste Rennen auf dem Grenzlandring. FOTO: STADTARCHIV WEGBERG



Alle Jahre wieder veranstaltet der RCM die Oldtimer-Rallye Eifel Classics Revival: von Rheydt über den Nürburgring und zurück nach Gladbach. FOTO: RCM



Im Programm: Motorradtour nach Monaco, hier Friedhelm Theissen. FOTO: RCM

Entsetzliches Ende der schnellsten Rennstrecke der Welt



13 Tote und 30 Verletzte am 31. August 1952: Ein Rennwagen war mit einem Felgenreis in die Zuschauer am Streckenrand geschleudert. FOTO: STADTARCHIV WEGBERG

(oes) Es war im Frühjahr 1948. Die Gründung des RCM war beschlossene Sache, der Vorstand auf der Suche nach einer geeigneten Rennstrecke. Und fand sie per Zufall: Der Rheydter Oberbürgermeister Dr. Carl Marcus, Teddy Vorster, der Fabrikant Friedrich Diltthey, vor dem Krieg ebenfalls als Sportfahrer auf den Rennstrecken Europas zu Hause, und der britische Kommandant führen von einem feuchtfröhlichen Abend bei Wegberg in Richtung Rheydt. Sie begegneten einem bärtigen Mann, fuhr weiter, trafen den Mann wieder und wenig später noch einmal. Sie hielten an und unterhielten sich mit ihm. Die Renn-

strecke war entdeckt: eine neun Kilometer lange, knapp sieben Meter breite Ringstraße, die als militärische Versorgungs- und Transportstraße um Wegberg herum entstanden und deren Existenz ziemlich geheimgehalten worden war.

Der Name, der sich bis heute erhalten hat, war schnell gefunden: Grenzlandring. Bereits am 19. September 1948, nach der Währungsreform im Juni, wurde der erste Renn-tag von der „Motor-Union Grenzlandring“ (mit RCM, MSC Wegberg, MSC Mönchengladbach und Automobilclub Krefeld) veranstaltet. Um die Genehmigung und das nötige Benzin zu erhalten, hatte Teddy Vor-

ster mit den Militärs verhandelt. Der neue Kurs erwarb sich schnell den Ruf als schnellste Rennstrecke der Welt, wurde direkt hinter dem Nürburgring und als Ersatz für die berühmte Berliner „Avus“ genannt. Bis zu 300 000 Besucher kamen an den fünf Renntagen der Formel 2 und Formel 3. In der Siegerliste stehen berühmte Namen der damaligen Zeit: Karl Kling, Hans Stuck, Huschke von Hanstein zum Beispiel.

Dann aber passierte am 31. August 1952 einer der schlimmsten Unfälle der internationalen Rennsportgeschichte. Helmut Vogel, späterer Vorsitzender des RCM und DMV-Sportpräsident, berichtet in

der Vereinschronik: „Am Wagen des Berliner Fahrers Bernd Niedermeyer brach die Felge des linken Vorder-rades. Das Auto drehte sich und traf mit dem Heck die am Rande stehenden Zuschauer. Es gab 13 Tote und etwa 30 Verletzte. Vor Gericht wurde die Schuldlosigkeit des Fahrers und des Veranstalters festgestellt. Wegen dieses Unfalls wurden in Deutschland alle Straßenrennen verboten.“

Der RCM fiel in ein Tief, fand aber Mitte der 50er Jahre in eine neue Blütezeit zurück mit Rennen unter anderem auf dem Nürburgring, dem Hockenheimring und später dem Grand-Prix-Kurs im belgischen Zolder.