

INHALTSVERZEICHNIS

- 03 Grußwort Dr. Erhard Oehm
- 04 Otto E. Kobe schart Gleichgesinnte um sich
- 15 Das Vereinsleben nach dem zweiten Weltkrieg
- 24 Karl Lottes war ein Vorbild
- 26 Er verlieh dem MAC seine Stimme - Walther Hinz
- 27 Erinnerungen an den MAC von Uwe Mahla
- 30 Er fährt von Sieg zu Sieg – Dr. Helmut Mander
- 32 Der Präsident weiß, wo es lang geht – Dr. Erhard Oehm
- 34 Ein genialer Copilot an Röhrls Seite – Jochen Berger
- 36 Nicht nur im Bus ein ganz schneller – Helmut Rösser
- 38 Auf der Nordschleife zum Sieg – Wolfgang Wolf
- 40 Matthias Feltz startet bei der Rallye-WM
- 42 Am Berg und auf der Rundstrecke – Jens Böhler und Jens Weber
- 44 In Erinnerung
- 45 Aktive Motorsportler
- 46 Der MAC wird zum Vorreiter
- 52 Das gesellige Vereinsleben
- 58 2011 – Der MAC wird 100 Jahre
- 66 Schlußwort - Der Vorstand

VOR 100 JAHREN

hatte die Eisenbahn eine dominierende Rolle im Fernverkehr und in den Städten und Gemeinden bestimmten noch immer Pferdefuhrwerke das Straßenbild.

Von den zukünftigen Möglichkeiten des motorisierten Individualverkehrs waren bereits damals jene Motorradfahrer überzeugt, die 1911 den Motor-Club Marburg gründeten. 1911 war auch das Jahr als die Deutsche Motorfahrer-Vereinigung ihren Namen in Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) änderte.

Aus einer kleinen Gruppe von Enthusiasten hat sich im Laufe eines Jahrhunderts ein starker Ortsclub im ADAC Hessen-Thüringen entwickelt. Die 100-jährige Geschichte des MAC zeigt, dass seine erfolgreiche Entwicklung das Ergebnis historischer Grundentscheidungen ist. Diese Entwicklung ist auch zahlreichen Persönlichkeiten zu verdanken, die die Ziele des Clubs maßgeblich beeinflusst und geprägt haben. Dazu gehören Männer wie Otto E. Kobe, Dr. Hans Herrmann, Paul Böhler, Franz P. Böhler und der bekannte Marburger Motorrad-Rennfahrer Karl Lottes. Ich selbst habe diesem ADAC-Ortsclub in meiner aktiven Zeit mit weiteren namhaften Rallye-Fahrern mehr als 10 Jahre angehört.

Mein Dank gilt ganz besonders den heute ehrenamtlich tätigen Menschen, ohne deren Engagement der MAC nicht der erfolgreiche

Club wäre, den wir jetzt feiern. Sie schaffen die Voraussetzung für die Zukunft des MAC, einem Club, der sich an den Bedürfnissen seiner Mitglieder orientiert und der sich für die Mobilität einsetzt. Besonders hervorzuheben sind die zahlreichen motorsportlichen Erfolge der vergangenen Jahrzehnte sowie die seit 1985 vorbildlich durchgeführte Oldtimer-Rallye in der Region.

In diesem Sinne bin ich davon überzeugt, dass der MAC als ADAC-Ortsclub auch in seinem zweiten Jahrhundert einen wichtigen Beitrag zur Hebung der allgemeinen Verkehrssicherheit beiträgt.



E. Oehm

Dr. Erhard Oehm
Vorsitzender des ADAC
Hessen- Thüringen

Auf dem Motorrad
find es an



Otto E. Kobe
I. Vorsitzender des Gaues
3b ADAC und langjähriger
Vorsitzender des MAC

OTTO E. KOBE SCHART GLEICHGESINNTE UM SICH

Knapp 20 000 Einwohner zählte die Universitätsstadt Marburg Anfang des 20. Jahrhunderts. Die gerade erst aufkommenden Automobile sind ebenso so rar wie befestigte Straßen. Dafür aber gab es in Marburgs Innenstadt eine mit Pferden betriebene Straßenbahn, die vom heutigen Südbahnhof über den Wilhelmsplatz und durch die Oberstadt, das neugegründete Biegenviertel und die Bahnhofstraße bis vor den Hauptbahnhof führte. Der Ortenberg war ebenso freies Gelände wie das Areal zwischen dem Schwanhof und dem Dörfchen Ockershausen.

Treffpunkt für Motorradbegeisterte war der Fahrradhändler Rudolf Nau, der als späterer „Opel-Großhändler“ seine Werkstatt in der Biegenstraße hatte. Berthold Fürst und Otto E. Kobe gehörten zu den ersten Mitgliedern der Deutschen Motorradfahrer-Vereinigung (DMV) und sie gründeten eine Marburger Ortsgruppe (Motor Club Marburg, MCM) am 15. November 1907 im Hotel Kaiserhof.

Die Teilnahme an Zielfahrten und gemeinsame Ausflüge prägten das Vereinsleben der Anfangsjahre. 1909 gab es dann mit dem Dürkopp von Dr. Teichmann ein erstes Auto im Verein. Und bei einer Gauversammlung des DMV Ende September 1909 in Marburg wurde in der Wagenklasse das

MCM-Mitglied Hofmann für gefahrene 850 Kilometer vom Hessischen Automobil-Club mit einem Ehrenpreis bedacht.

Die Zahl der Mitglieder wuchs, auch aus dem Umland kamen nun Automobilisten nach Marburg. Hauptaktivität blieben die Fahrten, die sich als weitaus abenteuerlich erwiesen, als man sich dies heute vorstellen mag. In der Festschrift des Vereins von 1932 wird beispielsweise die Strecke von Aschaffenburg bis Rothenburg o.d.T. „als durchgehend in kaum befahrbarem Zustand“ geschildert. Zudem gab es an jeder Brücke und vielen Ortsein- und ausgängen Schlagbäume, an denen Pflasterzölle zu entrichten waren.

Automobile haben längst das Motorrad als schnelles Fortbewegungsmittel abgelöst und so wird am 29. August in Frankfurt aus der Deutschen Motorradfahrer Vereinigung der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC). Auch die Marburger folgen dem Beispiel des Verbandes. Am 20. November 1911 wird der Marburger Automobil-Club (MAC) aus der Taufe gehoben. Erster Vorsitzender wird Dr. Carl Schröder, dem Otto E. Kobe als Stellvertreter und Schriftführer zur Seite steht. Und auch Berthold Fürst ist noch dabei, als Fahrtleiter. Clublokal war der Frankfurter Hof. Der techni-



Zum Familienausflug in den Bergarten nach Biedenkopf brach 1911 der Marburger Stadtbaumeister Louis Broeg mit einem Dixi-Pikkolo-Wagen auf. Broeg tüffelte, wie auch seinerzeit Carl Benz, Ende des 19. Jahrhunderts an Motorwagen herum und probierte seine Erfindungen auf Marburgs Straßen aus. Bei der Generalversammlung des MAC 1911 wurde er zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt.



Das Wappen
des Marburger
Automobilclubs

Die Marburger Motorsportler widmen sich derweil neuen Aufgaben. Zusammen mit dem Kurhessischen Verein für Luftfahrt wird die Ballonverfolgung per Kraftfahrzeug zur Sportart.

Kein geringerer als der Grönlandforscher Prof. Alfred Wegener steuerte einen Ballon und auf den holprigen Straßen versuchten ihm Motorradfahrer und Automobilisten zu folgen.

Sogar das Militär wurde mit eingebunden. 1912 gab es eine Verfolgung mit zwei Ballonen, einer Kompanie Radfahrer des II. Jägerbataillons und dem MAC.

Erst im westfälischen Altena fingen Otto E. Kobe und der Kommandeur der Jäger, der Prinz zu Lippe, den ersten Ballon ein. Der zweite Ballon landete unerreicht in der Nähe von Detmold.



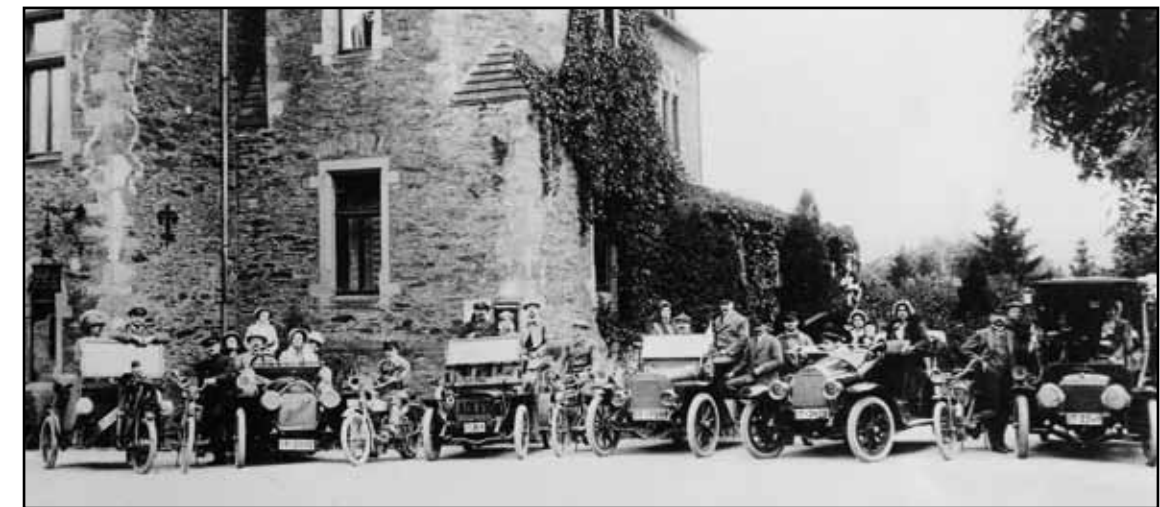
3. Ehrenpreis der Ballonbegleiterfahrt am 01. September 1912 für O. E. Kobe

Im Hotel Ritter trafen sich die MAC-Mitglieder dienstags zum regelmäßigen Stammtisch und dort wurde auch ein vereinseigener Schrank aufgestellt. Abgelehnt wurde die Aufnahme von Motorfahrzeughändlern in den Verein. So wollte man eine „freie und ungebundene Aussprache über die verschiedenen Fabrikate“ gewährleisten, hieß es in der Festschrift von 1932. Allerdings hob der Verein dieses Verbot dann bald auf. Der nunmehr zehnjährige ADAC lud im Sommer 1913 zu einer Fahrt in die Alpen ein, an der auch Kobe (mit einem 8/24 Dürkopp) nebst drei

Beifahrern teilnahm. Das Marburger Gründungsmitglied erhielt dort dann einen Ehrenpreis und eine silberne Plakette für die Verbandsarbeit.

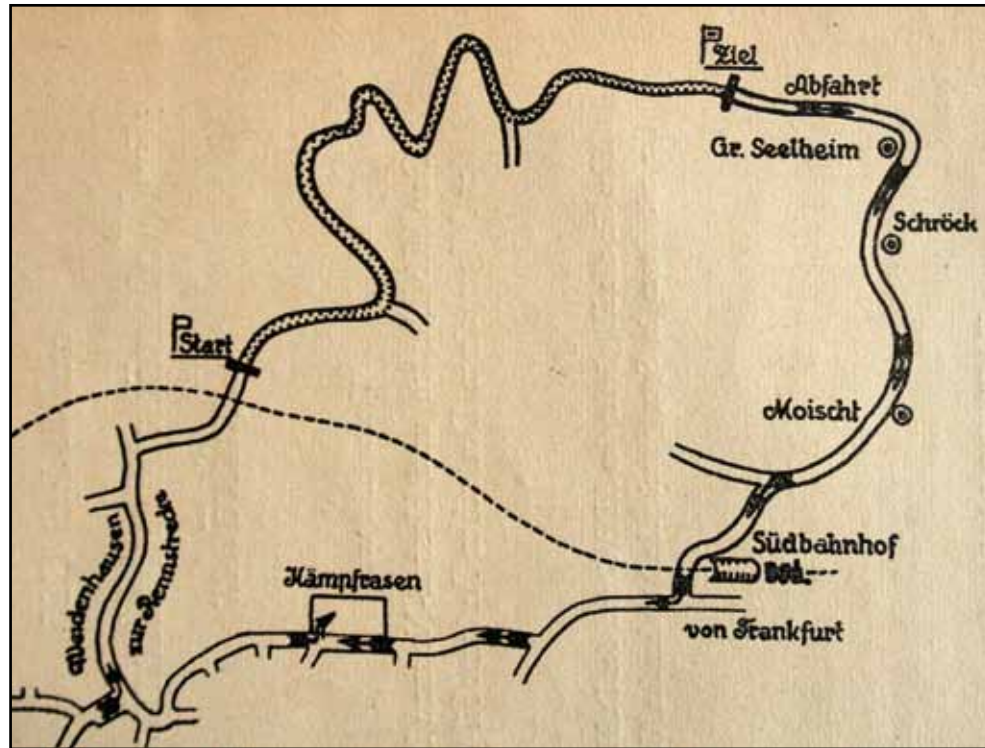
Als im August 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, wurde der größte Teil der 45 MAC-Mitglieder zum Heeresdienst einberufen.

Erst mit Beginn des Jahres 1923 wurde das Vereinsleben wieder reaktiviert. Kobe übernahm den Vorsitz. Zum Vorstand gehörten zudem Adam Deinert (2. Vorsitzender), Walter Schneidewind (Schriftführer), Richard Kaphingst (Schatzmeister) und Heinrich Schäfer (Sportleiter).



Ausfahrten waren lange Zeit ein wichtiges gemeinsames Anliegen im MAC. 1913 stellten sich die Marburger im Schlosshof von Braunfels zum Erinnerungsfoto auf.

1924 wurde beschlossen, Rennen auszurichten. Im Juni gab es dann das erste Marburger Bergrennen. Nachdem eine Strecke zum Frauenberg hinauf abgelehnt worden war, erfolgte der Start an der Brauerei Missomelius (Cappeler Straße) und ging über den Kirchhainer Weg bergan auf die Lahnberge bis nach Bauerbach. Zur zweiten Auflage kamen dann 1925 bereits 91 Fahrzeuge. Unter anderem fuhren auch Hans von Opel und Prinz Max von Schaumburg-Lippe mit.



Das Bergrennen wurde jenseits der Main-Weserbahn in der Nähe der alten Brauerei am Cappeler Berg gestartet. Von dort ging es auf die Lahnberge hinauf. Über Bauerbach führte die Strecke bis an die Grenze von Großseelheim. Von dort mussten die Teilnehmer über die Landstraßen dann über Schröck, Moischt und den Marburger Südbahnhof zum „Fahrerlager“ auf dem Kämpfgraben in der Nähe der alten Jägerkaserne in der Frankfurter Straße zurück.



1925 richtete der MAC sein zweites Bergrennen für Automobile und Motorräder aus.

1926 entstand diese Aufnahme beim dritten Marburger Bergrennen.





Die Vorstellung des Films vom dritten Marburger Bergrennen 1926 war auch ein gesellschaftliches Ereignis. Aus diesem Grund wurde ein feierlicher Abend organisiert und eine „Festfolge“ gedruckt.

Übersetzung Festfolge



Musikeinleitung (3 Stücke)
 Begrüßung durch den Vorsitzenden
 Tanz: Polonaise mit Walzer
 Film: 3. Marburger Bergrennen
 Tanz: Rheinländer
 Vortrag: ???
 Tanz: One Step
 Windschneider: Bergpredigt
 Tanz: Shimmy
 Lieder zur Baßgeige
 Tanz: Boston
 Schnitzelbank (Bänkelgesang)
 Tanz: Walzer Damenwahl
 (Dame wird symbolisch dargestellt)
 Vortrag: ???
 Tanz
 Sendeziel
 Im Senderaum des Großsenders
 Kugelgasse 1000RV?

Mit dem Rennen 1927, ein Jubiläumsbergrennen anlässlich der 400 Jahrfeier der Universität, war dann Schluss. Die Kosten für die Schutzauflagen konnten weder der MAC noch der ADAC-Gau zahlen. Die verschärften Auflagen gab es, weil es bei einem Rennen am Buckower-Dreieck (Brandenburg) einen tödlichen Unfall gegeben hatte.

Die Zahl der Mitglieder belief sich 1927 auf 38. Der MAC war auch im ADAC-Gau sehr aktiv. Zum einen stellte man mit Otto E. Kobe lange Jahre den Vorsitzenden, zum anderen richtete der Verein auch zahlreiche Veranstaltungen aus, so unter anderem 1928 die „Marburger Sporttage“ mit Zielfahrt, Geschicklichkeitsprüfung und einer Fuchsjagd. Weil der Kassenbestand 455,11 Mark betrug, wurden sogar der Beitrag und die Aufnahmegebühr gesenkt.

Im Folgejahr reichte das Geld dann nicht mehr für das Wintervergnügen und die Monatsbeiträge stiegen wieder um 50 Pfennig an.

Am 17. Januar 1931 gab Kobe den MAC-Vorsitz ab. Karl Köhler trat seine Nachfolge an. Sein Stellvertreter wurde Paul John. Fritz Hamel (Schriftführer), Wilhelm Baltz (Schatzmeister) und

Richard Kaphingst (Sportleiter) komplettierten das Führungsgremium. Die Weltwirtschaftskrise ging auch an



Für das Jahr 1930 gab der Verein ein umfangreiches Programm heraus.

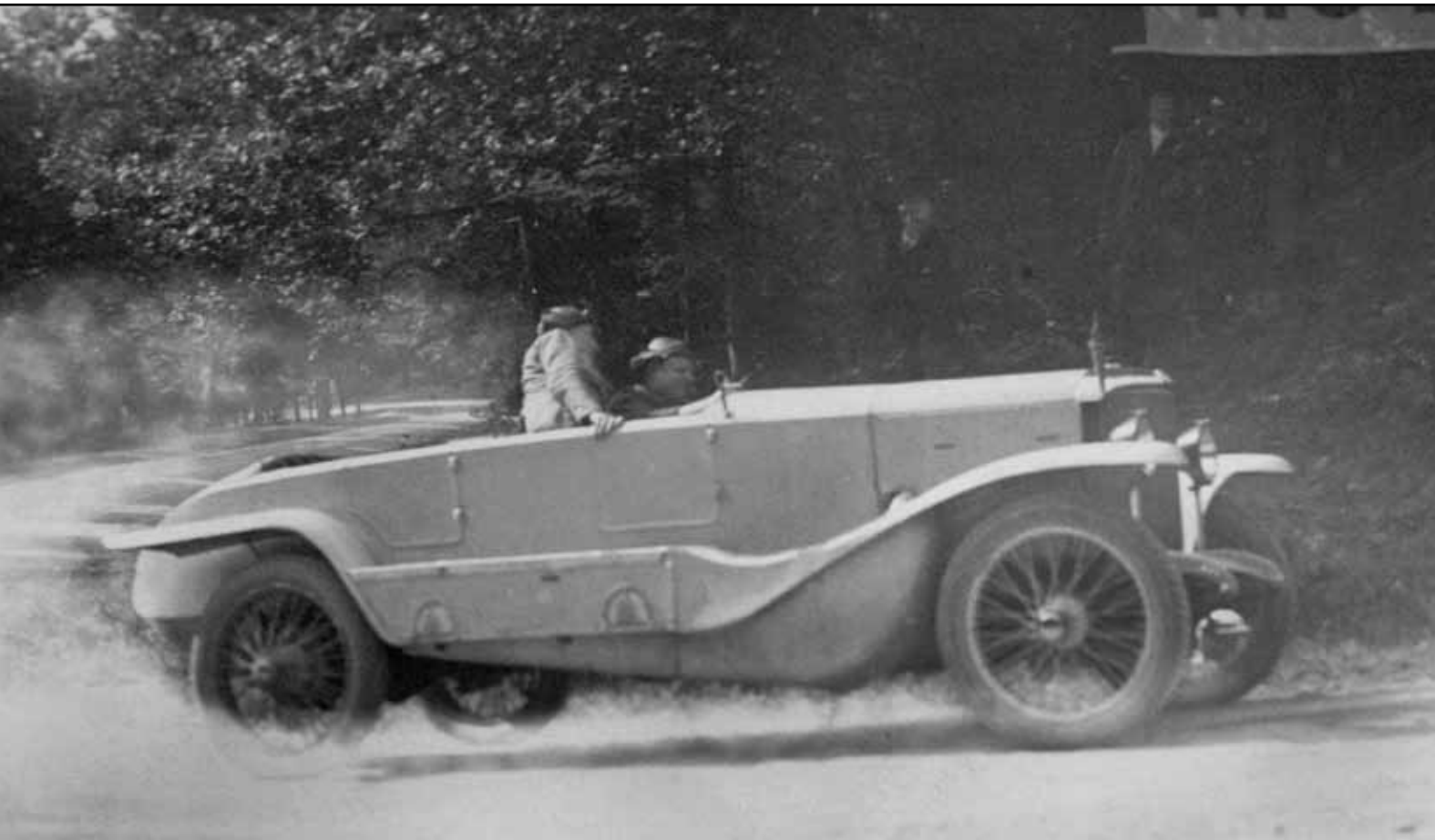
den Marburger Automobilisten nicht spurlos vorüber. Die Beteiligung an den regelmäßigen Treffen ließ nach und 1931 gab es neben kleineren Sonntagsfahrten nur einen größeren Ausflug an Pfingsten zur Weser. Auch der Mitgliederbestand sank auf 30. Diese Entwicklung setzte sich dann auch 1932 fort, obwohl das Programm insgesamt 16 Veranstaltungen vorsah.



Die Ausschreibung zum 4. Marburger Bergrennen ging noch von einem Renntermin im Juni aus. Tatsächlich wurde aber erst am 9. Oktober gestartet.



Die Plakette erinnert an das letzte Marburger Bergrennen, das am 9. Oktober 1927 anlässlich des 400-jährigen Bestehens der Philipps-Universität ausgerichtet wurde.



An dem vierten Marburger Bergrennen im Juni 1927 nahm die Marburger Firma Hermann mit diesem Wagen teil.

Der Marburger Automobil Club feiert 1932 sein 25-jähriges Bestehen.

25 Jahre Marburger Automobil-Club



Festschrift

Zu seinem 25-jährigen Bestehen im Jahre 1932 gab der MAC eine Festschrift heraus und lud zu verschiedenen Feierlichkeiten ein. Abgebildet sind die Einladungskarten an den Kaufmann Otto Semmler aus Marburg, zur Jubelfeier und zu einem Kränzchen.

Zudem änderten sich die politischen Verhältnisse. Auch in der Universitätsstadt Marburg übernahmen die Nationalsozialisten 1933 die Macht und im gesamten Reichsgebiet mussten die verschiedenen Auto- und Motorradvereinigungen sich zu einem Verband (DDAC) zusammenschließen, der dem NSKK unterstand. Auch der MAC musste in seiner bisherigen Form eine Zwangspause machen.



Mit der Wahl der Nationalsozialisten wurden 1933 auch die Motorsportvereine neu organisiert und den Parteigremien für zwölf Jahre untergeordnet.

Ganz im Sinne des seit 1933 herrschenden Zeitgeistes warb auch der Marburger Automobilclub seinerzeit um Mitglieder.



DAS VEREINSLEBEN

NACH DEM ZWEITEN WELTKRIEG

Die Auswirkungen des Dritten Reiches und des Zweiten Weltkrieges haben auch den MAC lange beeinflusst.

Die zwangsweise Unterordnung unter die Parteigremien und der Zusammenbruch der staatlichen Ordnung in 1945 machten auch vor Marburg nicht halt.

Erst Anfang der 1950er Jahre kam das Clubleben wieder in Schwung.

Eines der ersten Dokumente im MAC-Archiv aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg ist diese Ehrenurkunde, die 1952 an den Marburger Motorradsportler Gerhard Finger überreicht wurde.

Großen Anteil hatte der langjährige ADAC-Gaugeschäftsführer Dr. Bumbinger. Die ersten Stammtische fanden in der „Alten Post“ statt.

Bald wurden wieder Ausflugsfahrten unternommen und der damalige Sportleiter richtete Orientierungsfahrten aus.





Die zweite große Sternfahrt führte die Oldtimerfreunde 1961 nach Marburg. Auch damals war das Brunnenfest der Rahmen, wie diese Plakette beweist.

.....

Die Leitung des Vereins wechselte Anfang der 50er Jahre von Dr. Gösser auf den Rechtsanwalt Dr. Hans Herrmann. Mit den sich festigenden wirtschaftlichen Verhältnissen stieg auch die Zahl der Mitglieder wieder. 50 MAC-Getreue zählte man.

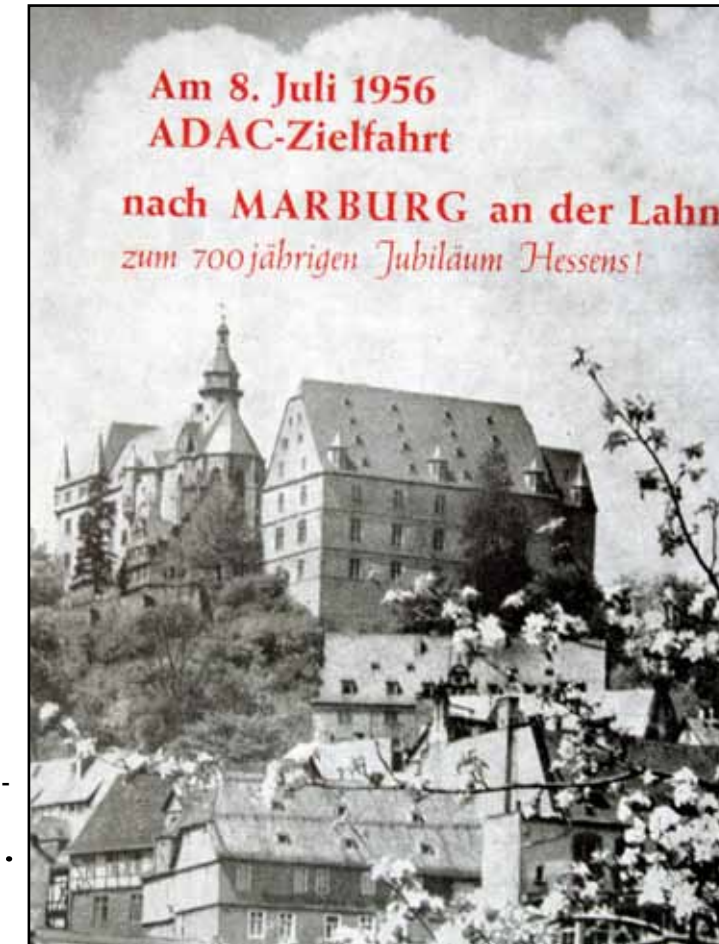
Und unter der Regie des zweiten Vorsitzenden, dem Architekten Julius Morawitz, wurden auch wieder zahlreiche Veranstaltungen angeboten. Es

gab unter anderem Ausfahrten und Vorträge. Aber der MAC stieg auch wieder in die Riege der Veranstalter ein. Höhepunkte waren 1956 und 1961 die Zielfahrten des ADAC zu den Marburger Brunnenfesten.

Bei beiden Mehrtagesveranstaltungen zählte der MAC rund 450 Teilnehmer mit bis zu 50 Fahrzeugen, wobei es sich zumeist um historische Gefährte handelte.



Anlässlich der Sternfahrt 1956 wurde auch ein Film gedreht, aus dem diese Szene stammt. Sie zeigt eines der Teilnehmerfahrzeuge, wie es den von Menschenmassen dicht besäumten Steinweg hinauf gen Marktplatz fährt.



Das Land Hessen feierte 1956 sein 700-jähriges Bestehen auf dem Marburger Schloss und der ADAC richtete eine große Sternfahrt in die Universitätsstadt aus.

.....

Anlässlich des 50-jährigen Bestehens des Kurhessischen Vereins für Luftfahrt wollte der MAC in 1959 auch wieder eine Ballon-Begleitfahrt ausrichten. Doch gab es ein Verbot des damaligen Bundesverkehrsministers Seehofer. So wurde es dann nur noch eine „Privattour“. Am 25. Oktober stieg der „Wicküler“-Ballon des Wuppertalers Franz Brüssermann im Marburger Afföller auf. Erst nahe Niederaula konnte das Luftgefährt von einem Begleitfahrzeug gefangen werden.

Die Mitgliederzahlen stiegen nach Angaben der Chronisten weiter. Sportleiter ist nunmehr Wilhelm Nau. Es wurden wieder Turniere auf dem Kämpfrasen, dem Gelände hinter der Jägerkaserne in der Frankfurter Straße ausgerichtet. Auch den Schulhof der Otto-Ubbelohde-Schule (ehemals Südschule) in der Schulstraße nutzte der Verein.



Auch der damalige MAC-Vorsitzende, Dr. Hans Herrmann, nahm 1961 an dem Geschicklichkeitsturnier auf dem Gelände der Otto-Ubbelohde-Schule teil.



Großes Interesse zeigten die Marburger bei den Geschicklichkeitsturnieren, die der MAC um 1960 herum auf dem Kämpfrasen und dem Schulhof der Otto-Ubbelohde-Schule (hier 1961) durchführte.



Anfang der 1960er Jahre begann die sportliche Hochzeit des Vereins. Eines der begehrtesten Sportgeräte war der NSU Prinz.

1961 übernahm der Optikermeister Paul Böhler sen. den Vereinsvorsitz von Baurat Otmar Froehlich. Der neue Sportleiter Fritz Lepell aus Neustadt richtet die ersten Nachtorientierungsfahrten aus. Damit begann auch eine sehr aktive Zeit des MAC. Der Verein konnte die neuen Straßen und Plätze auf den Marburger Lahnbergen für seine Slaloms nutzen, während dort die Neubauten der Universität entstanden. Später wich man auch auf das Gelände der Tannenbergkaserne im Stadtwald aus.



Ehrung im Winter 1968/69 beim MAC. Mit dabei sind (von links): Michael (Mike) Bischoff, Helmut Mander, Kurt Naumann, Walter Piesk, Franz Paul Böhler, Bernd Seifert, Fritz Rechberg. Den Pokal hat Erhard Oehm. Neben ihm steht Sportleiter Fritz Lepell.



Ehrung von Fritz Rechberg beim ADAC-Hessen.



Slalom auf der Landstraße, ein Zuschauermagnet in den 1970er Jahren.



Der NSU-Prinz von Fritz Rechberg war ein starkes Motorsportgerät.



Hintere Reihe von links: Helmut Mander, Jürgen Naumann, Kurt Naumann, Uwe Mahla, Dieter Born, Fritz Rechberg; Mitte von links: Hanno Klingemann, Dieter Leopold, Rudolf Schindler, Harald Aulbach, Jürgen Klaas, Arno Schäfer, Jörg Boese; Vordere Reihe von links: Wolfgang Wolf, Helmut Rösser, Manfred Schreyer, Klaus Heit, Walter Piesk, Udo Lilie

Der ADAC wurde zum großen Mitgliederverband umorganisiert und es wurde eine erste Geschäftsstelle (1969) in der Gisselberger Straße eingerichtet. Einer der Höhepunkte in der Vereinsgeschichte war das Jahr 1971. Der MAC stand nun unter der Leitung von Dr. Adolf M. Schneider und Manfred Lampe. Der Verein feierte das 60-Jährige mit einem gro-

ßen Ball, bei dem auch viele Ehrungen ausgesprochen wurden. Der Club war einer der sportlich aktivsten und stärksten im ADAC-Gau Hessen.

Es folgte dann ein schweres Jahrzehnt für den Verein, der zum 65-jährigen Bestehen sogar kurz vor der Auflösung stand.

1974 hatte Franz Paul Böhler (jr.) zusammen mit Udo Lilie die MAC-Füh-

rung übernommen, ihnen folgte 1976 Helmut Rösser. 1976 schied nach 25 Jahren als Schatzmeister Walther Hintz aus dem Vorstand aus. In den Jahren 1977/78 war Jürgen Naumann der Vorsitzende, ihm stand wieder Udo Lilie zur Seite. Ein Neubeginn nach vereinsinterner Durststrecke wurde dann 1979 eingeläutet. Franz Paul Böhler wurde wieder zum MAC-Vorsitzenden

gewählt. Ihm stand als Stellvertreter bis 1983 Günther Raeder zur Seite. Nach dessen Tod rückte Dieter Born in den Vorstand nach. Zusammen mit dem auch heute noch aktiven Schatzmeister Fred Ruppertsberg und dem Sportleiter Fritz Rechberg begann ein Aufschwung, von dem der Verein auch in den Folgejahren noch profitierte.



Helmut Rösser 1973, Nürburgring

KARL LOTTES WAR EIN VORBILD



Die Zuschauer standen direkt an der Rennstrecke und verfolgten in den 1930er Jahren hautnah, wie der Marburger Karl Lottes alles aus seiner Maschine heraus holte.

Er war über viele Jahre das sportliche Aushängeschild in Marburg:

Karl Lottes startet vor und nach dem Zweiten Weltkrieg mit großem Erfolg bei vielen internationalen Rennen. Am 29. April 1912 in Marburg geboren, gab er 1933 sein Debüt auf einer Rennstrecke. Der Sohn eines KFZ-Meisters bekam die Begeisterung für das Zweirad mit in die Wiege gelegt.

Auch seine Mutter besaß seit 1920 einen Motorradführerschein. Mit 21 Jahren stieg er als Ausweisfahrer auf einer Ladepumpen DKW ins Renngeschehen ein. Mit einer 1937 erworbenen Rennmaschine wurde er 1938 und 1939 bester deutscher Privatfahrer in der Klasse bis 250 Kubikzentimeter und beim Großen Preis von Deutschland sogar Dritter in der Viertelliterklasse.

Nach dem Krieg baute er seine Maschine aus Vorkriegs-DKW-Teilen wieder auf und saß schon 1946 wieder im Rennsattel. Die Krönung für ihn, der mittlerweile auf eine MV Augusta umgestiegen war, war 1955 die Deutsche Meisterschaft in der Klasse bis 125 Kubikzentimeter.

Er wiederholte diesen Erfolg 1957 auf einer ehemaligen Werks-DKW. Im Juli stürzte Lottes bei einem Weltmeisterschaftslauf auf der Nordschleife des Nürburgrings schwer und musste den aktiven Rennsport aufgeben. Er hat in seiner Laufbahn 92 Siege, 60 zweite und 36 dritte Plätze errungen.

Der ADAC zeichnete ihn 1960 als ersten Motorsportler Hessens mit dem Sportabzeichen mit Brillanten aus. Karl Lottes starb am 5. Mai 1997.



1936 machten der Marburger Motorradrennfahrer Karl Lottes und sein Mechaniker auf dem Rückweg vom Eifelrennen am Nürburgring eine Pause und freuten sich noch immer über den Erfolg bei der Veranstaltung.

ER VERLIEH DEM MAC SEINE STIMME

Er hat dem Marburger Automobilclub über viele Jahre seine Stimme und vor allem sein schreiberisches Können gewidmet: Walther Hintz, 1920 geboren, engagierte sich in der großen Zeit der sportlichen Erfolge beim MAC.

heimischen Presse zu finden waren. Seine Stimme hörten die Besucher dann auch ab 1968 bei den vereins-eigenen Slalomveranstaltungen, die zunächst im Neubaugebiet der Universität auf den Lahnbergen, später auf dem Kasernengelände am Tannenbergring stattfanden.

Aber Walther Hintz war auch dabei, als es 1985 mit der Oldtimerfahrt losging. Auch hier gab er über das Mikrofon sein umfassendes Wissen zu Fahrzeugen und Fahrern an die Zuschauer weiter.

Er bewahrte und sammelte vieles über den Verein, legte so den Grundstock zu einem kleinen Archiv, aus dem er selber auch immer wieder für die Presse zu besonderen Jubiläen Geschichten zusammentrug.

Der MAC ernannte Walther Hintz zu seinem Ehrenmitglied. Für seine umfangreiche ehrenamtliche Arbeit erhielt er zahlreiche Auszeichnungen der sportlichen Fachverbände.

Ein Vierteljahrhundert (1952-1977) war er der Schatzmeister des Vereins. Und er sorgte immer wieder mit seinen Berichten dafür, dass die Erfolge der Fahrer und Teams in der



Am 17. Oktober 1970 erhielt Walther Hintz (zweiter von links) anlässlich seines 50. Geburtstages die Große Verbandsnadel des ADAC. Zu den Gratulanten gehörten der Marburger Motorrad-Rennfahrer Karl Lottes (links) sowie der ADAC-Geschäftsführer H.E. Hartung und der DMV-Landesgruppenvorsitzende Georg Scharf.

ERINNERUNGEN AN DEN MAC

„Der Eintritt in den Marburger Automobilclub hat meinen weiteren Lebensweg entscheidend beeinflusst“, so blickt Uwe Mahla auf seine Zeit in Marburg zurück. Und so erinnert er sich:

„Anfang der 70er Jahre flitzten immer wieder mal ein paar laute NSU durch Marburgs Strassen. Sie machten viel Lärm, lagen tief und gingen ab wie Sau.“

Ich hatte mich als kleiner Junge mal für Motorsport interessiert, mein Idol war Stirling Moss, mit dem ich dieserhalb sogar einmal korrespondierte.

Die Flitzer begannen mich zu interessieren. Ich erfuhr, wer sie fuhr. Fritz Rechberg, Michael Bischoff und Helmut Mander, seht mir nach, wenn ich sie für all die Freaks nenne, die da ihr schnelles Unwesen trieben. Und ich brachte auch in Erfahrung: Sie fuhrren Rennen, Slalom meist. Und sie gewannen auch. Ich kam in Kontakt.

„Komm doch mal mit ins Hansenhäus, da treffen wir uns immer zum

Clubabend.“ Ich weiß den Wochentag nicht mehr. Was mir aber in Erinnerung geblieben ist, ist die Art und Weise, wie die Jungs die enge Linkskurve vor der Parkplatzeinfahrt jedes Mal meisterten - nämlich in vollem Drift und entsprechend quietschenden Reifen.

Und dann wurde Benzin geredet - es war nur so eine Freude. Bald wurden Meisterschaften anvisiert: Hessische und Deutsche Slalom-Meisterschaften standen auf dem Programm, Rallyemeisterschaft - ich sage nur Erhard Oehm und Berger.

Bald machte sich Helmut Mander auf den Weg zu den näheren, dann den weiteren Bergrennstrecken. Das Gerät wurde professioneller, die Schar der Motorsportler immer größer.

Unvergesslich etwa, wenn wir mit zehn und mehr „Rennautos“ gemeinsam zu den Slaloms fuhrren. Gottlob ist das alles längst verjährt - und passiert ist auch nie was.



Uwe Mahla bei der 100. Jahrfestfeier des MAC am 02.10.2011

Ende 1971 saßen wir wieder mal gemütlich im Hansenhaus. Die Aktiven hatten während der Saison auf breiter Front Pokale abgeräumt und Pläne fürs nächste Jahr wurden geschmiedet. Einige Mitglieder - Wolfgang Wolf und andere Heißsporne waren sogar beim ADAC Hessen geehrt worden.

In dieser Saison war ich schon häufiger mitgefahren zu den Rennen und ich hatte mich verdient gemacht, indem ich montags Ergebnislisten getippt und in einem eigens angeschafften Schaukasten an der ADAC-Geschäftsstelle in der Gisselberger Strasse ausgehängt hatte.

An dem besagten Abend meinte einer, jetzt wo wir so gut unterwegs sind, könnte doch eigentlich ein bisschen mehr über uns in der „Oberhessischen“ stehen.

Auf einmal guckten alle mich an. Ich erwähnte eingangs, dass der MAC eine wichtige Weichenstellung in meinem Leben bewirkte... „Uwe, du studierst - du kümmerst dich da von jetzt an drum.“ Einige von Ihnen wissen, was daraus geworden ist. In

meinem späteren Leben habe ich die Juristerei an den Nagel gehängt, Journalist gelernt und als Motorsport-Reporter gearbeitet - und dies war mein Sprungbrett zu einem Traumberuf als Presseprecher in der Automobilindustrie. Ich wohne übrigens in München, weshalb mir womöglich der Pokal für den Teilnehmer mit der längsten Anreise gebühren würde, wenn Sie wissen, was ich meine.

Aber zurück zur „Oberhessischen Presse“. Ich machte dort brav meinen Antrittsbesuch und brachte mein Ansinnen vor. Mein späterer guter Freund Gerhard Franz bäugte mich skeptisch, aber mit einem gewissen Wohlwollen und den Worten: „Na ja, dann liefern Sie mal.“

Mein Glück war: In 1972 waren die Marburger Motorsportler auf dem Höhenflug. Helmut Rösser siegte ein ums andere Mal bei Läufen um den Deutschen Rundstreckenpokal. Helmut Mander mauserte sich zum Berg-Europameister-Aspiranten, Wolfgang Wolf, Klaus Heit und die vielen anderen machten auf sich aufmerksam. Kurzum, es gab viel zu sch-

reiben. Die Titelchancen spitzten sich zu. Die Leser mochten die Berichte wohl.

Und so bekam der MAC, was er sich durch meine Aktivitäten versprach. Viel Platz im Sportteil. Höhepunkt meiner jungen Schreiber-Laufbahn war dann auch einer der sportlichen Höhepunkte des MAC: Helmut Rösser wurde Deutscher Meister.

Und ich bekam eine ganze - eine ganze Seite - in der „OP“. Unter uns gesagt, mein Ticket in den professionellen Journalismus.

Ich ging nach Hamburg, lernte das Journalisten-Handwerk von der Pike

auf. Und damit endete auch meine Mitgliedschaft im MAC.

Uwe Mahla gehörte von 1981 bis 2004 der Presseabteilung der BMW AG an, wo er zunächst den Motorsport betreute, von 1987 bis 1999 die Inlandspresse leitete und anschließend die Funktion „Pressesprecher Region Deutschland“ aufbaute und wahrnahm.

Auf der Frankfurter Buchmesse 2011 erhielt Mahla die Auszeichnung für das beste Motorsportbuch, das den Titel „Einfach eine geile Zeit“ trägt.



Treffen der ehemaligen Aktiven des MAC's am 06. Mai 1995 bei Seebo-de/Frauenberg



2000: Erfolgreicher
Ferrari-Repräsentant

ER FÄHRT VON SIEG ZU SIEG

Auch er hat in Marburg seine ersten motorsportlichen Erfahrungen gesammelt und ist seinem Hobby über viele Jahrzehnte treu geblieben:

Dr. Helmut Mander.

1971 beginnt er mit seinem grell-bunt lackierten 2-Liter-Irmscher-Kadett. Die Bergrennstrecken und Tourenwagenrennen sind sein Metier. 104 Klassensiege holt er mit dem Kadett, gewinnt acht Tourenwagenrennen und wird mehrfach Vize-Europameister.

Der Volkswirt Dipl. rer. pol. Mander ist ein Vierteljahrhundert aktiv und feiert rund 200 Siege. Von seinem Rennsportgerät Opel zieht es ihn dann beruflich zu Ferrari. Dort ist er über 25 Jahre Repräsentant und für das europaweite Management der beliebten Challenge verantwortlich.

Der in Dietzenbach bei Offenbach lebende Vater zweier Kinder kann auch eine ansehnliche Karriere im Tennissport aufweisen.

Auch im 70. Lebensjahr zeigt er als Hessenmeister, dass er immer noch gerne ganz oben auf dem Siebertreppchen steht.



1973: Eine der vielen Ehrungen



Früher Strycek: Helmut Mander im Irmischer Kadett beim Sauerland Bergpreis 1973

DER PRÄSIDENT WEISS, WO ES LANG GEHT



1971: Oehm vor dem
Start zu einer Rallye
.....

Er wohnte im Marburger Vorort Cappel und damit war für den 1936 in Leipzig geborenen Erhard Oehm der Weg in den Marburger Automobilclub vorgezeichnet. Dort traf der promi-

vierte Diplom-Landwirt auf viele Gleichgesinnte.

Sein erstes Sportgerät war mit 31 Jahren ein NSUTTS.

Auf den Beifahrersitz holte er sich mit Jochen Berger eines der großen Talente des MAC. Bis 1975 sammelten die beiden dann auch auf einem Irmsher-

Kadett rund 70 Klassensiege bei hessischen und deutschen Meisterschaftsläufen. Oehm wurde mehrfach Landesmeister und zweimal deutscher Vizemeister. 1970 schlug er bei der Solex-Trophy sogar Hans Stuck.

Neben seiner sportlichen und beruflichen Laufbahn zog es ihn bald in die Verbandsgremien des ADAC. 1989 löste er Richard Lühr als Vorsitzender des ADAC-Hessen ab.

Unter seiner Regie wurde nach der Wende die Zusammenarbeit mit den thüringischen Motorsportklubs vorangetrieben und ein gemeinsamer Landesverband gegründet, dem Oehm auch heute noch vorsteht.



2010:
Weiter aktiv
als ADAC
Präsident in
Hessen
.....



Erfolgsteam:
Oehm/Berger
bei der Rallye
Monte Carlo
1971
.....

EIN GENIALER COPILOT AN RÖHRLS SEITE

In Nordhessen ist der 1946 im thüringischen Hilburchhausen geborene Jochen Berger aufgewachsen. Der Motorsport brachte in dann mit dem Marburger Automobilclub in Kontakt. Dort nämlich saß er auf dem Beifahrersitz von Dr. Erhard Oehm.

Die beiden bestritten unter anderem im Januar 1971 zusammen die Rallye Monte Carlo. Berger aber war so gut, dass Opel auf ihn aufmerksam wurde. Man holte ihn als Profi-Beifahrer. Er durfte bei Stars wie Jochi Kleint und dem Schweden Anders Kulläng Platz nehmen.

Seinen größten sportlichen Erfolg aber feierte er an der Seite von Walter Röhrl. 1974 gewann das Duo mit einem A-Ascona die Rallye-Europameisterschaft.

Berger beendete seine aktive Laufbahn 1976 nach dem vierten Platz bei der Rallye Monte Carlo. Aber er blieb Opel und vor allem dem Rallyesport treu. Berger leitete fortan die Rallye-Abteilung der Rüsselsheimer und schuf unter anderem den Opel-Junior-Rallye-Cup, der auch bei der Rallye Hinterland für tolle Teilnehmerfelder sorgte.

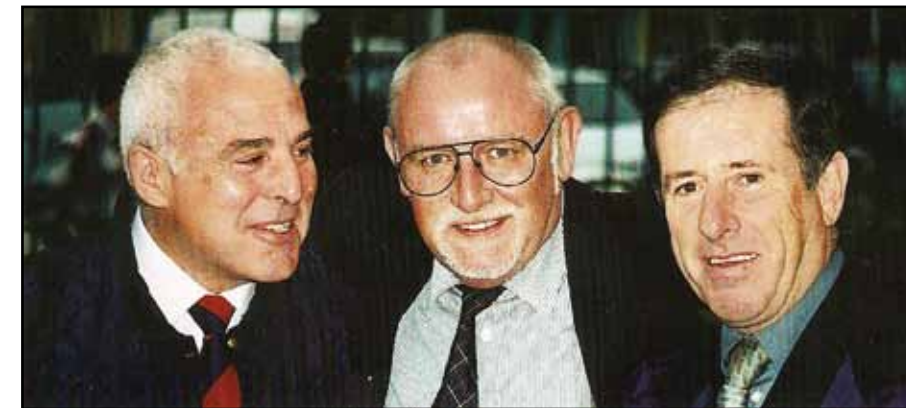
1992 gab Opel den Rallyesport auf und konzentrierte sich auf die Rundstrecke, die aber war Bergers Ding nicht. Nach dem Motorsport blieb Berger bei Opel. Er wechselte in das technische Entwicklungszentrum und war dort in der Vorausentwicklung tätig. Am 26. Juli 2010 starb Jochen Berger in seinem Wohnort Mainz.



**Erfolgsteam:
Oehm/Berger bei der Rallye
Monte Carlo 1971**



Genialer Copilot:
Jochen Berger 1974



**Wiedersehen alter Kämpfer: Jean-Claude Andret, Jochen
Berger und Jean Ragnotti**



NICHT NUR IM BUS EIN GANZ SCHNELLER

Seinen größten sportlichen Erfolg feiert Helmut Rösser 1972.

Er gewinnt den erstmals ausgeschriebenen ONS-Rundstreckenpokal und damit die zweite Liga neben der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Im Hintergrund kann er sich damals auf seinen Bruder Hajo verlassen. Der ist technischer Leiter des Rösser'schen Taxi- und Busunternehmens. Hajo betreut den Gruppe-2-BMW, mit dem Helmut eine sagenhafte Saison hinlegt. Fünf Siege, vier zweite Plätze und nicht ein Ausfall bringen den Erfolg.

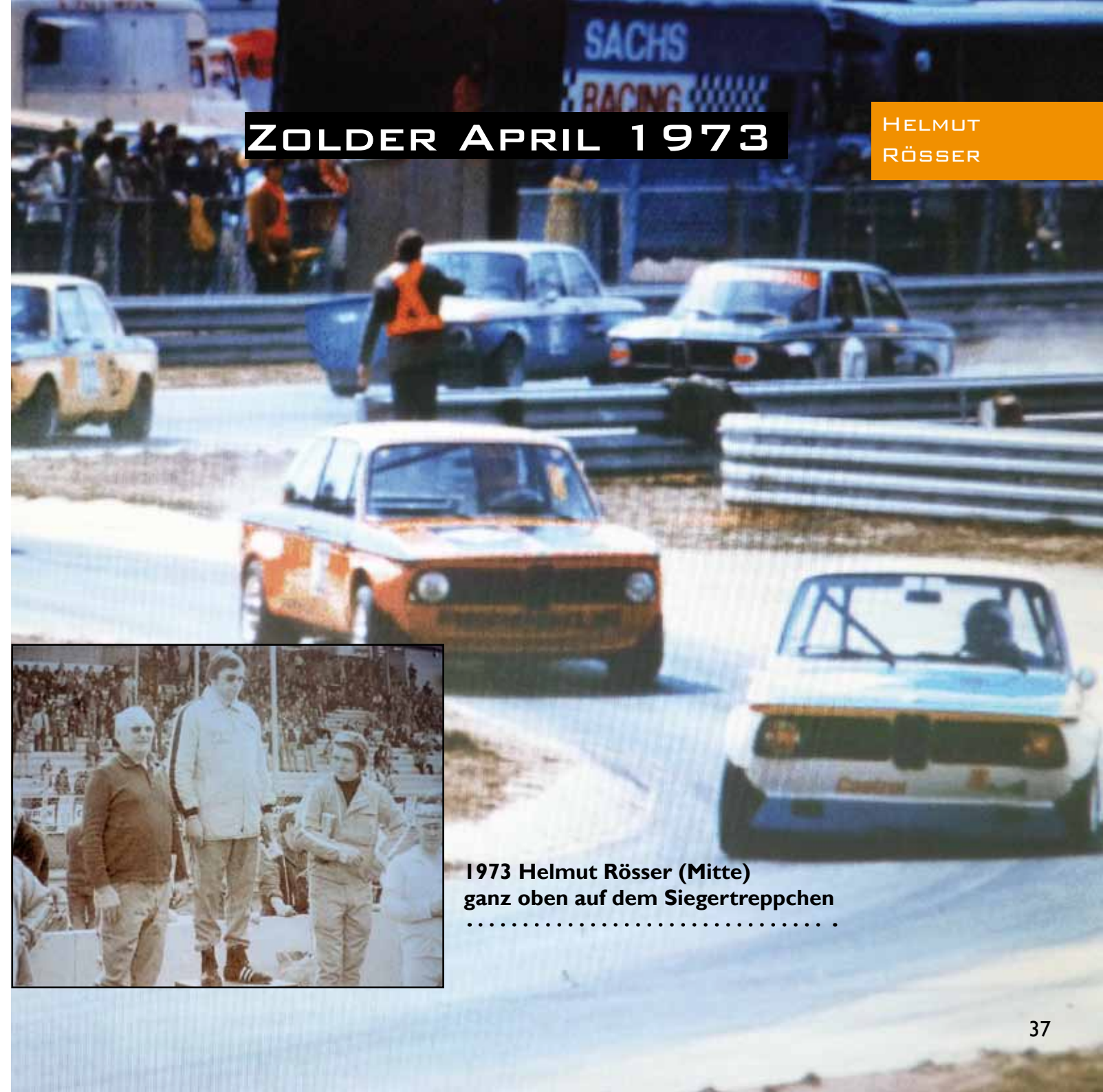
Angefangen hat Helmut Rösser im MAC mit Rallyes. Er fährt in den 1950er Jahren einen NSU Prinz I,

dann eine Borgward Isabella und schließlich einen Porsche 356. Nach der Hochzeit mit Frau Ursula geht ab 1960 die Familie und das Unternehmen vor. Doch 1970, nach dem Besuch des Saisonfinales in Hockenheim steigt das Rennfieber. Gekauft wird der von Georg Bellof (Vater von Stefan) angebotene 1600er-Alpina-BMW.

Es wird eine kurze aber sehr intensive und erfolgreiche Zeit für das Rösser-Team. Helmut Rösser bleibt dem MAC stets verbunden, leitet den Verein auch einige Jahre.

Er stirbt im Alter von 73 Jahren im Mai 2011. Der MAC ernennt ihn posthum zum Ehrenmitglied.

.....



ZOLDER APRIL 1973



1973 Helmut Rösser (Mitte)
ganz oben auf dem Siebertreppchen

AUF DER NORDSCHLEIFE ZUM SIEG

Er ist wohl der schnellste Gärtnermeister Deutschlands gewesen: Wolfgang Wolf hat in seiner Heimatstadt Marburg Blumen verkauft und auf den Rennpisten Siegerkränze geholt. Fast 25 Jahre ist er im Motorsport aktiv gewesen.

Angefangen hat Wolf als junger Mann auf einem NSU TT. Weiter ging es mit einem Audi Coupe, im Porsche 944-Cup und mit BMW. Er habe alles gefahren und immer mit den Autos gewonnen, die angeblich nix kosteten, gab er vor sechs Jahren rückblickend

zu Protokoll. Auf der Nordschleife des Nürburgrings feiert Wolf seine größten sportlichen Erfolge. 1975 belegt er mit Willi Bergmeister im 1,3-Liter NSU-TT den vierten Platz bei der Tourenwagen-GT. Fünf Jahre später gewinnt er das legendäre 24-Stunden-Rennen auf einem Ford Escort 2000 RS mit Selzer/Schneider.

1991 beendet er dann seine aktive Laufbahn und widmet sich der Karriere seines Sohnes Matthias. Der beginnt im Kartsport und steigt bald in schnellere Klassen auf. Mit 18 Jahren ist er als Porsche-Junior beim UPS-Carrera-Cup-Team. Bei einer Testfahrt im französischen Colmar verunglückt er tödlich.

Wolf zieht sich mit seiner Familie für einige Jahre aus Marburg zurück, ist aber mittlerweile wieder auf das Familienanwesen nach Gisselberg zurückgekehrt.



Flugplatzrennen in Sembach 1974



Hockenheim, Wolfgang Wolf
im Porsche 944 Turbo

MATTHIAS FELTZ STARTET BEI DER RALLYE-WM



Matthias Feltz 1985

Er ist Jurist und Motorsportler, das eine im heimischen Wetter, das andere weltweit.

Matthias Feltz hat es geschafft, neben seinem Studium den Sprung in das Werksteam von Volkswagen zu schaffen. Bei Weltmeisterschaftsläufen war er Mitte der 1990er Jahre unterwegs und auch heute noch hält der Rechtsanwalt Kontakt in die Szene. wird von mancher Motorsportabteilung um juristischen Rat gebeten.

Mit 19 Jahren hat der aus Nordhessen stammende Matthias Feltz erstmals auf dem Sitz des Rallye-Beifahrers Platz genommen. Mit Eberhard Kromm feierte er erste nationale Erfolge. Parallel zu seinem Jurastudium in Marburg stieg er zum Profi-Copiloten auf.

1984 startete er dann mit Achim Warmbold in einem Mazda 323 bei der Rallye Monte Carlo. Rang elf wird in den Analen der legendären Veran-

staltung als Resultat festgehalten. Im Jahr drauf steigt Feltz dann in einem Golf GTI auf den Beifahrersitz von Franz Wittmann.

Von 1987 bis 1990 ist es dann Erwin Weber, der mit Feltz an der Rallye-WM teilnimmt. In Neuseeland belegen die beiden den dritten Rang und damit das beste Ergebnis ihrer gemeinsamen Laufbahn.

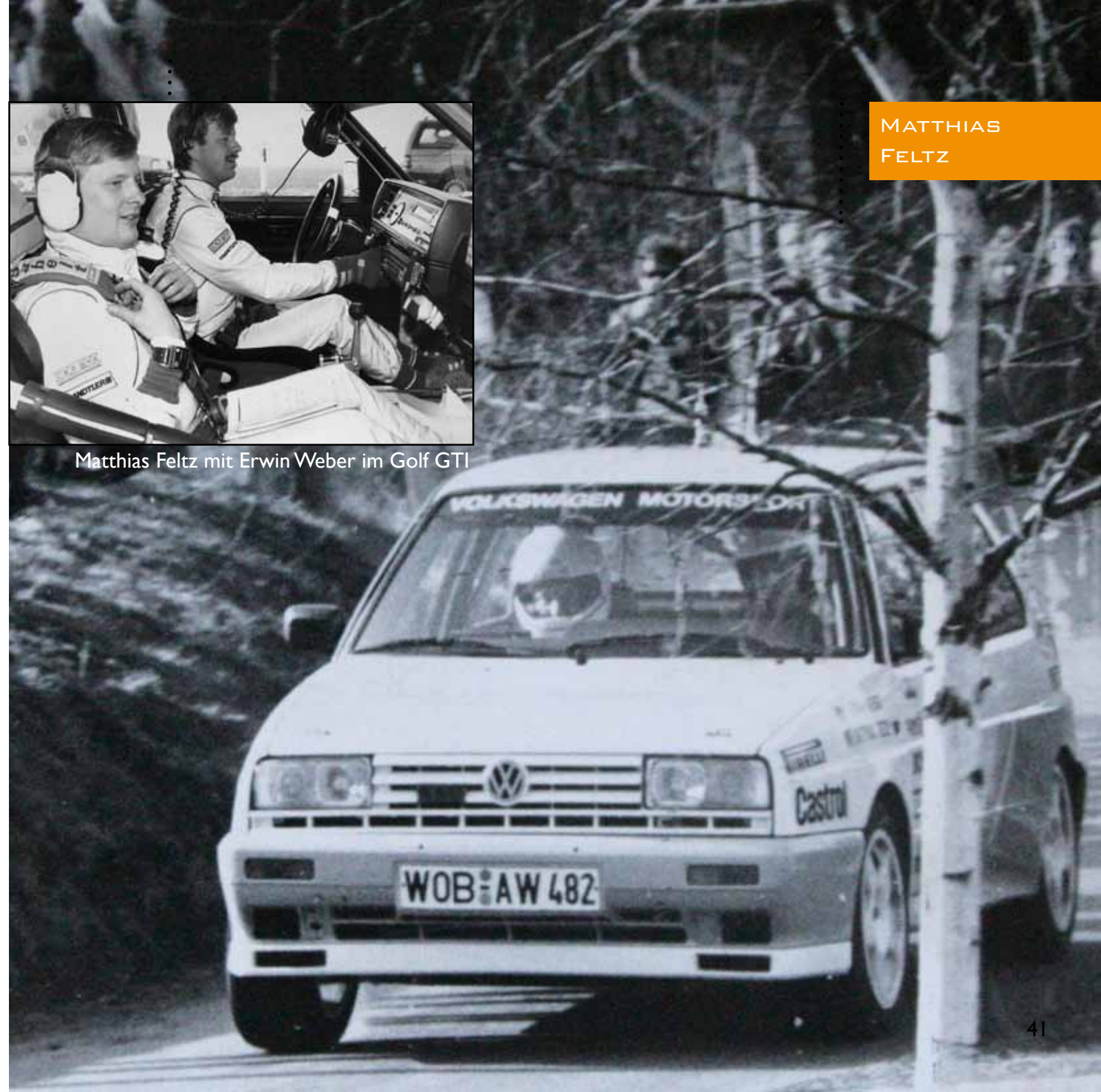
Auch wenn Feltz nicht mehr aktiv an Rallyes teilnimmt, der Szene bleibt er treu. Seit Jahrzehnten ist er juristischer Berater verschiedener Autokonzerne und deren Motorsportabteilungen.

Feltz ist seit seinem Studium Mitglied im Marburger Automobil-Club. 1989 übernimmt er dort den Vorsitz für 14 Jahre.

Ab dem 1. Oktober 2011 vertritt er als Gau-Syndikus die Interessen des ADAC Hessen-Thüringen.



Matthias Feltz mit Erwin Weber im Golf GTI



HEUTE AKTIV AM BERG UND



Jens Böhler steigt 1997 mit einem VW Polo G40 in den Slalomsport ein, wechselt dann auf einen Opel Kadett C. Er wird 1998 und 1999 jeweils ADAC-Hessenmeister und holt sich einige Gesamtsiege. 2003 ist für ihn das Jahr der Bergrennen, seit 2004 fährt er auf der Rundstrecke mit dem C-Kadett.

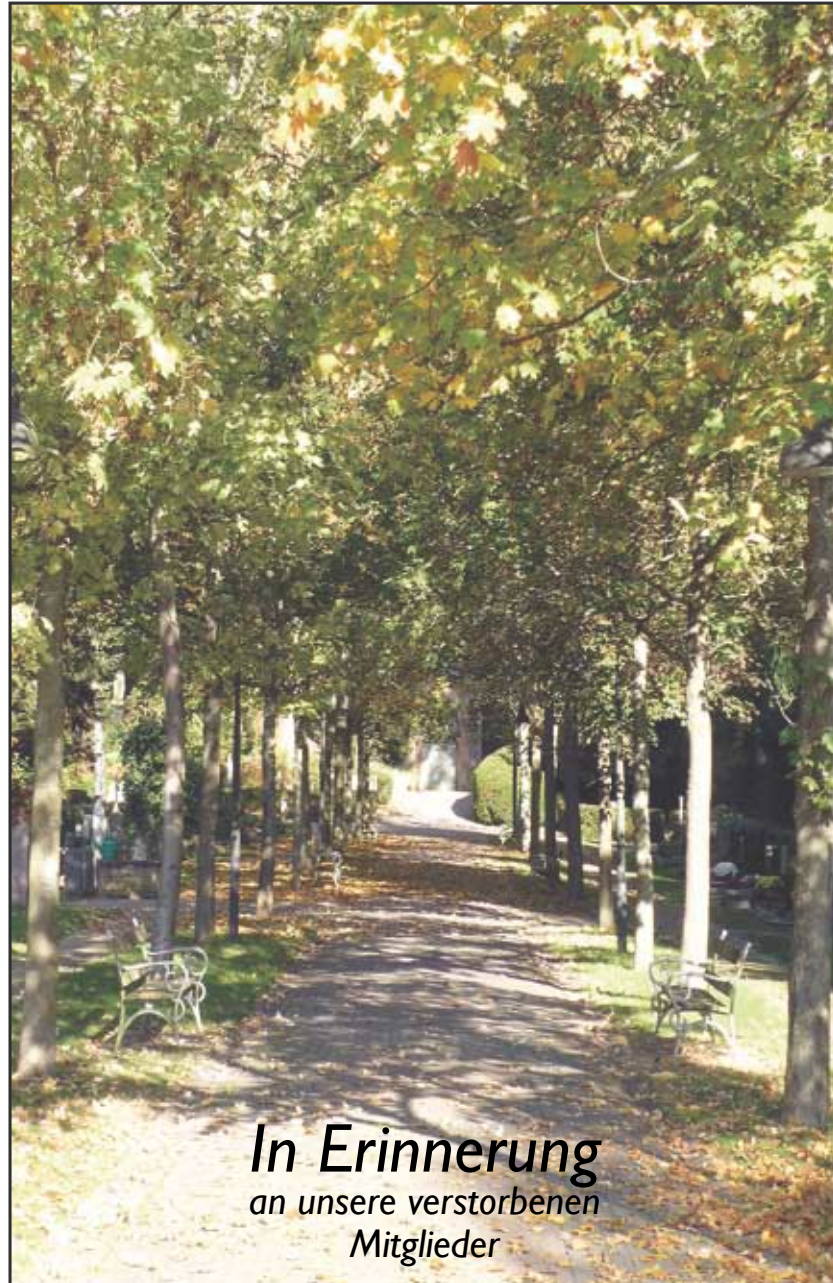
2007 gewinnt er die 2-Liter-Klasse der Scuderia-Italia-Rundstreckenserie. Seit 2010 nimmt Böhler mit einem BMW M3 an Rundstrecken teil und fährt unter anderem die Youngtimer-Trophy erfolgreich mit.

AUF DER RUNDSTRECKE



Jens Weber ist von 1996 bis 2002 auf einem Opel Kadett C bis 2002 im Slalomsport aktiv. Er wird je zweimal Sieger im Mittelhessencup, bei der Osthessenmeisterschaft und Nordhessen-Pokalsieger. Zudem erfährt er sich viele Gesamtsiege.

1996/97 nimmt er mit Beifahrer Jens Böhler an sechs Rallyes teil. Seit 2002 startet Weber bei Bergrennen. Er fährt unter anderem in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Im September 2011 holt er sich den Gesamtsieg beim Slalom des MSC Stadallendorf in Neustadt/Hessen.



*In Erinnerung
an unsere verstorbenen
Mitglieder*

AKTIVE MOTORSPORTLER DES MAC 1966-2011

AKTIVE
MOTORSPORTLER

NOF

Franz P. Böhler
Günther Ferdinand
Wilfried Figge
Walter Giebel
Michael Heinze
Manfred Lampe †
Charlotte Lepell
Fritz Lepell
Udo Lilie
Klaus Lotz †
Fred Ruppertsberg
Edith Völker

RALLYE

Jochen Berger †
Franz P. Böhler
Matthias Feltz
Wilfried Figge
Jürgen Fricke
Udo Lilie
Erhard Oehm
Walter Piesk
Bernd Seifert †

SLALOM

Michael Bischoff
Jens Böhler
Jörg Boese
Dieter Born
Wolfgang Galties
Reinhold Greven
Michael Heinze
Rüdiger Höge
Jürgen Klaas †
Hanno Klingemann
Lothar Krapp
Uwe Mahla
Helmut Mander
Kurt Naumann
Fritz Rechberg
Arno Schäfer
Rudolf Schindler
Manfred Schreyer
Jens Weber
Wilfried Weimer

BERG

Dieter Born
Manfred Grau †
Helmut Mander
Jens Weber

RUNDSTRECKE

Peter Becker
Franz P. Böhler
Jens Böhler
Heinz Füller
Reinhold Greven
Klaus Heit †
Hanno Klingemann
Fred Koch
Peter Kühn
Jürgen Naumann
Kurt Naumann
Walter Piesk
Fritz Rechberg
Helmut Rösser †
Manfred Schreyer
Wolfgang Wolf

OLDTIMER

Claus Beier
Claus Böhler
Franz P. Böhler
Werner Emmerich
Petra Freihube
Wolfgang Freihube
Lutz Greibel
Rainer Helland
Oliver Hohn
Heinz Lampe
Axel Lehfeld
Wilhelm Naumann
Jürgen Ungemach

KART

Karsten Lehmann

DER MAC WIRD ZUM VORREITER

Mit Beginn der 1980er Jahre werden genehmigungspflichtige Motorsportveranstaltungen aus politischen Gründen immer schwieriger. Die behördlichen Auflagen für Rallyes und Slalomveranstaltungen steigen und auch der MAC schaut sich nach einem neuen Betätigungsfeld um.

Vorsitzender Franz Paul Böhler, der selbst seit 1981 an verschiedenen Oldtimer-Veranstaltungen teilnahm, erhält von Hessens ADAC-Präsident, Dr. Erhard Oehm, den Rat „Mach was in Sachen Oldtimern!“.

Ausschreibungen aus Siegen, Herborn und Köln dienen 1985 dann dem MAC zur Vorlage der Ausschreibung für die 1. ADAC Oldtimer-Rallye „Rund um Marburg“. Wolfgang Freihube tüftelt die Strecke und Aufgabenstellungen aus und hat dies bis heute Jahr um Jahr übernommen. 37 Teilnehmer starten mit ihren Fahrzeugen bei dieser sportlich ausgerichteten Premiere. Bei der vierten



Start am Parkplatz neben dem Georg Gassmann Stadion

Auflage gibt es dann eine Neuerung. Erstmals können die Teilnehmer zwischen einer touristischen oder sportlichen Fahrt wählen. Während Wolfgang Freihube den sportlichen Teil betreut, steigen Holger Berdux und Jens Böhler als Organisatoren für den touristischen Teil ein.

Da mit dem Begriff Rallye behördliche Auflagen verbunden sind, die auch eine Genehmigung der Veranstaltung mit historischen Fahrzeugen in Frage stellen, wird ab 1995 die „MAC Oldtimer-Fahrt“ ausgerichtet.

Bei den ersten Veranstaltungen erfolgte der Start in der Oberstadt auf dem Marktplatz

Die Veranstaltung verbucht stetig steigende Teilnehmerzahlen und erfährt ihren Höhepunkt 2007 mit mehr als 100 Fahrzeugen. Organisatorisch stößt der Verein damit dann allerdings an seine Grenzen.

Zum einen ist die Fläche auf dem Start- und Zielplatz an der Willy-Mock-Straße begrenzt, zum anderen müssen für so viele Teilnehmerfahrzeuge geeignete Areale und Lokale für die Mittagspause gefunden werden, wobei sich die Fahrt im Laufe der Jahre als Publikumsmagnet erwiesen hat.

Bis zum heutigen Tage ist die MAC-Fahrt die älteste Tagesveranstaltung auf dem Oldtimer-Sektor in Hessen mit einem recht konstanten Teilnehmerfeld. Seit Jahren schon wird sie für diverse Cups als Wertungslauf gewertet. Zudem ist die Fahrt die größte selbst ausgerichtete Veranstaltung des Vereins. Bis zu 50 Helfer sind im Einsatz.



Auch die Plakate zu der Veranstaltung „Rund um Marburg“ verändern sich



Start in der
Willy-Mock-Straße



1985 - 2011

Zudem hat sich über die Jahre eine gute Zusammenarbeit mit dem MSC Salzbödetal und dem Marburger Polizei-Motorsportclub entwickelt. Und die Zahl der heimischen Sponsoren ist beständig, zumal der MAC bei einigen Partnern auch mit Sonderprüfungen oder publikumsträchtigen Pausen vorbeischaut.



Oldtimer-Treffen "Luft und Straße"
zum 90-jährigen Jubiläum des
Kurhessischen Vereins für Luftfahrt
von 1909 e.V. Marburg auf dem
Flugplatz Marburg-Schönstadt
am 26. und 27. Juni 1999

Wir veranstalten daher
zusammen mit dem Marburger
Automobilclub und der Marburger
Oldtimer-Fahrt für Jung
und Alt ab 10:00 Uhr:



Zusammenstellen historischer Autos, Busse,
Motor- und Segelfluggesetz, wertvolle Oldtimer-Auto- und Flugzeug-Ausstellung
und -Vorführung, Rundflüge, Modellflug, Starts von Heißluft-Balonen,
Informations über die Fliegerei, Reich, Endarmutrechtung, Essen
und Getränke

Außerdem am:

Sonntag
12:00 - 13:00 Uhr: Ankunft der Oldtimerfahrt zur Mittagspause
13:30 - 14:30 Uhr: Start der Oldtimerfahrt zur 2. Etappe,
Sonderprüfung vor dem Flugplatz

Sonntag
10:30 Uhr: Ansprachen des Präsidenten des KVVL und der Divertisse
zum 90-jährigen Vereinsjubiläum
11:00 - 14:00 Uhr: Brunch, Anmeldungen später. Tel.: 06427 503
erforderlich!

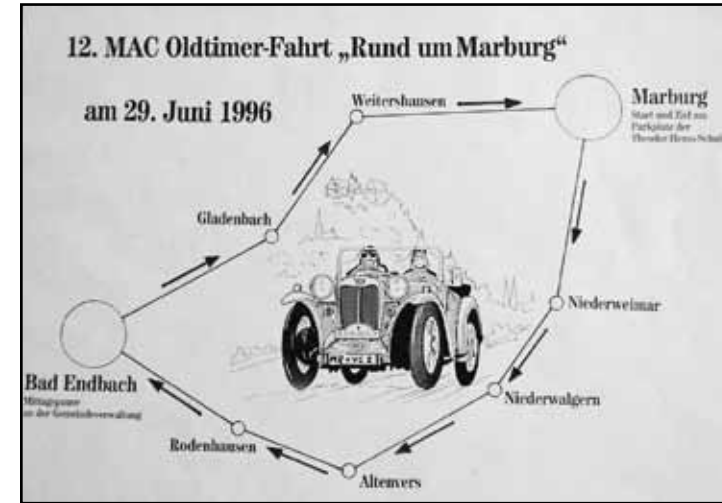


Kontaktadresse:
www.kvvl.de
oder M. Klein, Tel.: 0577 6318400

Sonderprüfung
auf dem Flugplatz
in Schönstadt



Heinz und Jeannine Lampe 2007 unterwegs „Rund um Marburg“ in einem Ford Taunus 12m



Eine Streckenskizze auf dem Plakat von 1996 als Orientierungshilfe für die Zuschauer



Strecken-Kontrollpunkt in Gladenbach

DAS GESELLIGE VEREINSLEBEN

Neben den motorsportlichen Veranstaltungen legt der MAC auch großen Wert auf das gesellige Vereinsleben.

Schon von Beginn an gab es dienstags ein wöchentliches Treffen zum Stammtisch. Dazu traf man sich in den 100 Jahren des Vereinsbestehens unter anderem im Hotel Kaiserhof, dem Hotel Ritter, Hotel Freidhof, dem Hansenhaus rechts, dem Alten Brauhaus und anderen Lokalitäten.

Ausflugsfahrten gehörten auch Ende der 1960er Jahren zum Programm des MAC.



Auch im Jahr 2011 hält der MAC an dieser Tradition fest und die Mitglieder kommen derzeit ins „La Gondola“ in der Universitätsstraße.

Seit 100 Jahren Tradition haben auch die beliebten Ausflugsfahrten und Sonntagstouren in die nähere Umgebung, wie etwa zum Schloss Waldeck, nach Braunfels und an die Weser. Zusammen mit der Oberstadtgemeinde organisierte der Verein in den 1950er Jahren die damals beliebten Muttertagsfahrten.



Zu den geselligen Ereignissen gehörten auch Picknicks, wie diese Aufnahme aus den 1960er Jahren zeigt.

1986/ Franz P. Böhler, I. Vorsitzender des MAC, neben seinem Opel P4 im Foyer der Stadthalle anlässlich des 75-jährigen Bestehens des Vereins



Anfang der 1970er Jahre begann die Zeit der ADAC-Bälle. Die großen gesellschaftlichen Ereignisse wurden allesamt in der Marburger Stadthalle in der Biegenstraße ausgerichtet. Aus Anlaß des 60-jährigen Bestehens des MAC gab es 1971 einen Jubiläumsball. Die jährlichen ADAC-Winterbälle fanden von 1973 bis 1976 statt.

1977 wurde die Veranstaltung aus organisatorischen Gründen abgesagt, um sie im Jahre 1980 wieder aufleben zu lassen.

Einen weiteren großen Jubiläumsball gab es dann am 10. Oktober 1981. Man feierte zusammen 25 Jahre Tanzsportclub Rot-Weiss, 70 Jahre Marburger Automobilclub im ADAC, 70 Jahre Marburger Ruderverein und 30 Jahre Deutsche Olympische Gesellschaft.

Der letzte große Ball fand 1986 statt. Mit der 2. ADAC Oldtimer-Rallye „Rund um Marburg“ wurde das 75-jährige Bestehen des Vereins gefeiert.



von links: Matthias Feltz (I. Vorsitzender), Helmut Rösser und Gerhard Finger werden vom MAC geehrt, Franz P. Böhler



Bei der Matinee 2001 präsentieren Vereinsmitglieder ihre Autos im Hof des ATV-Hauses und zeigen somit auch die Vielseitigkeit des Vereinslebens

Heute veranstaltet der MAC jedes Jahr seine Sommer- und Wintergrillfeste. Das Treffen im Sommer ist gleichzeitig der Dank für die vielen Helfer, die den Verein bei der Ausrichtung der Oldtimer-Fahrt unterstützen.

Der Wintergrill findet meist zu Beginn des neuen Jahres statt. Er beginnt mit einer kleinen Wanderung und mündet in ein Kaffeetrinken mit gemütlichem Beisammensein.



Weiterhin organisiert der Club jedes Jahr eine Herbstfahrt. Waren es früher Wochenendtouren, etwa nach Oberkirch (Schwarzwald), an den Bodensee, zur Weinprobe an die Mosel sowie nach der Wiedervereinigung auch nach Dresden und Eisenach, so sind es seit Jahren vermehrt Tagesausflüge.

Großen Zuspruch fanden die Fahrten in das Erlebnisbergwerk Merkers, ins thüringische Lauscha, wo der MAC eine Glasbläserei besuchte. Aber auch die Stadtführung in Speyer und der Besuch des Technikmuseums, die große Flughafenführung in Frankfurt, sowie 2010 der Besuch von Point Alpha, an der ehemaligen Zonengrenze, kamen gut an.

Der MAC-Nachwuchs baut einen Kettcar-Parcour auf.
von links: Sven Freihube, Paula Weitzel, Philipp und Jannik Berdux und Marcel Ungemach
.....



Besuch der Grube Fortuna Solms/Oberbiel, 2009



Sommergrillfest 2010 im VFL-Vereinsheim



Draisinenfahrt bei dem Besuch des Feld- und Grubenbahnmuseums in Solms/Oberbiel, 2009

.....



von links: Edith Völker als „heilige Elisabeth“, Henner Menche vom PMSC Marburg und Staatssekretärin Oda Scheibelhuber

2007 führte die Sternfahrt der ADAC Oldtimerfahrt Hessen-Thüringen auf dem Weg in die Hespentagsstadt Butzbach auch durch Marburg. Da in diesem Jahr dem 800. Geburtstag der Heiligen Elisabeth von Thüringen gedacht wurde, begrüßte „unsere heilige Elisabeth“ bei einer Sonderprüfung die Teilnehmer und überreichte ein Elisabeth-Brot.

Treffen des International Lamborghini Owners Club e.V. in Marburg am 29. Mai 2010. Der MAC organisiert eine Ausfahrt für die Teilnehmer mit Mittagspause im Ford Autozentrum in Biedenkopf



Mit einem Sommerfest im August 2010 feiert der Polizei-Motorsport-Club Marburg sein 20-jähriges Bestehen. Der MAC präsentiert sich mit einigen Fahrzeugen.



Im August 2009 beteiligt sich der MAC an einer Ausstellung der Wirtschaftswunderjahre im Afföller in Marburg.

Mitte unten: Das Sportamt der Stadt Marburg veranstaltet einen Tag der Vereine. Auch der MAC stellt sich vor.

DER MAC WIRD 100 JAHRE



2011
zählt
Marburg
rund
80.000
Einwohner
und hat
etwa 22.000
Studenten.

Schloss, Elisabethkirche
und der Spiegelslustturm
stehen noch immer
an ihrem Platz.

An die alte Marburger Brauerei
am Pilgrimstein erinnert nur
noch ein Teil des Schornsteins.
Die Universitätskliniken sind
seit 2006 privatisiert und aus
dem Lahntal auf die Lahnberge
umgezogen. Marburg hat eine

neue Mitte mit Erlenring-Center,
Elisabeth-Blochmann-Platz,
dem Kino Cineplex und dem
Haus des Kunstvereins. Das
Luisabad war marode und wurde
abgerissen, heute steht dort der
Neubau der Volksbank Mittelhessen.

Im Bahnhofsviertel wird viel
investiert, gebaut und umgestaltet
und auf dem Gelände der
alten HNO- und Frauenklinik
und der ehemaligen Brauerei
soll in den kommenden Jahren
der neue Campus entstehen.

Aber noch immer gibt es jeden
Dienstag den Stammtisch des
MAC. Mitglieder, Freunde und
Interessierte treffen sich jetzt
ab 20 Uhr in der Gaststätte „La
Gondola“ in der Universitätsstraße.

Am 22. Februar findet die Jahreshauptversammlung in der „Cafeteria Goppion“ (Frankfurter Straße) statt. In einer lebhaften Diskussion werden Vorschläge und Anregungen gesammelt, wo und wie man das Jubiläum feiern und gestalten möchte.

Viele Helfer werden am 4. Juni bei der Oldtimerfahrt „ADAC OPEL Classic Hessen-Thüringen“ benötigt. Bei strahlendem Sonnenschein und guter Zuschauerresonanz fahren die Teilnehmer unter anderem über den Steinweg, die Marburger Oberstadt und den Marktplatz weiter Richtung Amöneburg.

An der Veranstaltung nehmen auch die MAC Mietglieder Franz P. Böhler mit einem Opel Kadett A, Baujahr 1963 und Axel Lehfeld mit einem Volvo P544 aus dem Jahre 1965 teil.

Am 2. Juli findet dann die 27. MAC Oldtimer-Fahrt „Rund um Marburg“ statt.

Gut organisiert und mit wunderbarer Streckenführung fahren die 90 Teilnehmer durch das hessische Hinterland zur Mittagspause nach Biedenkopf und durch das Lahntal zurück nach Marburg.



Axel Lehfeld, Volvo P544, Bj. 1965



Franz P. Böhler, A Kadett, Bj. 1963



Die Jubiläumsfeier im Rathaus beginnt mit dem Eintrag ins Gästebuch.

Sein 100-jähriges Jubiläum feiert der MAC schließlich am 2. Oktober. Viele Ehrengäste werden bei einem Empfang im historischen Rathaussaal von dem 1. Vorsitzenden Reinhold Egon Vaupel und der ADAC-Vorsitzende Dr. Erhard Oehm lassen 100

Jahre Automobilität Revue passieren, loben das Engagement des Vereins und danken den Mitgliedern für ihre ehrenamtliche Tätigkeit. Der ADAC nimmt zahlreiche Ehrungen vor und der MAC ernennt Walter Piesk, Helmut Rösser und Willi Nau zu Ehrenmitgliedern.



Die Gäste
beim Empfang
im Rathaus der
Stadt Marburg
.....



Die Gäste beim Empfang im Rathaus der Stadt Marburg

Zur Erinnerung wird ein Gruppenfoto vor dem Rathaus gemacht. Gutgelaunt gehen die rund 80 Festgäste zum „Welcome Hotel“ am Fuße der Oberstadt, wo mit einem hessischen Buffet das 100-jährige gefeiert wird.

.....

Dr. Erhard Oehm
(rechts) überreichte
dem MAC-Vorsitzenden
Reinhold Greven die
Urkunde
„100 Jahre Marburger
Automobil Club“



Franz P. Böhler (links) erhält von Dr. Oehm die Ehrennadel des ADAC Hessen-Thüringen in Gold mit Kranz und eine Urkunde



Dr. Oehm (rechts) verleiht Matthias Feltz die Ehrennadel des ADAC Hessen-Thüringen in Gold und eine Urkunde



hintere Reihe von links: Kai-Uwe Baehr wurde vom ADAC Hessen-Thüringen mit der Ewald-Kroth-Medaille in Silber und Stefan Hüttel mit der Ewald-Kroth-Medaille in Bronze geehrt, daneben Reinhold Greven, Holger Berdux und Wolfgang Freihube vom MAC Vorstand. vorne von links: Walter Piesk, Wilhelm Nau und Helmut Rösser (posthum) werden vom Vorstand des MACs zu Ehrenmitgliedern ernannt. Für den im Mai 2011 verstorbenen Helmut Rösser nimmt seine Ehefrau Ursel die Ehrung entgegen.



Die Gäste
bei den Feierlichkeiten
im Welcome Hotel



ADAC



MAC
100 Jahre

DER VORSTAND SAGT DANKE

Wir hoffen, Sie hatten Freude an unserer Zeitreise durch 100 Jahre Vereinsleben des Marburger Automobil Clubs.

100 Jahre alt zu werden heißt auch, Höhen zu durchleben und Tiefen zu durchstehen. Sich politischen und gesellschaftlichen Veränderungen zu stellen und immer den Weg nach vorne anzutreten. Dies ist jedoch nur dann möglich, wenn die Mitglieder zu ihrem Verein stehen und sich für ihn und in ihm aktiv beteiligen. Deshalb möchten wir **DANKE** sagen!

Danke an alle Mitglieder, die sich mit ihrem ehrenamtlichen Engagement für den Verein einsetzen.

Danke an alle Freunde und Bekannten, die mit ihrer Hilfe den Verein unterstützen.

Danke an alle Sponsoren und Förderer, die dem MAC, oft schon seit Jahrzehnten, ihre Unterstützung zukommen lassen, ohne die eine Vereinsarbeit oft nicht möglich wäre.

Danke auch dem Polizei-Motorsport-Club Marburg und dem MSC Salzbödetal, die dem MAC seit Jahren bei der Durchführung der Oldtimerfahrt „Rund um Marburg“ behilflich sind.

Danke auch an den ADAC Hessen-Thüringen, in dem der MAC als eigenständiger Verein eingebunden ist und der in vielen Belangen dem MAC zur Seite steht.

Der Vorstand.



Herausgeber
Marburger Automobil Club e.V. im ADAC
 Postfach 636, 35018 Marburg
www.m-a-c-ev.de
info@m-a-c-ev.de

Ein herzliches Dankeschön an Alle , die durch die Bereitstellung von Fotos, Festschriften, Plaketten, Plakaten und vieles mehr aus Ihren Privatarchive mit dazu beigetragen haben diese Dokumentation zu erstellen.