



80 Jahre Motorclub Ingolstadt e.V. im ADAC

Vor 80 Jahren hatten einige Ingolstädter motorisierte Zwei – und Vierradfahrer die Idee und den Wunsch einen Motorsportclub zu gründen.

So gründete 1927 Herr Madlener vom ADAC in München den Motorsportclub e.V. Ingolstadt. Zum ersten Vorsitzenden wurde der Kaufmann Heinrich Steiner gewählt.

Die erste Veranstaltung war eine Schnitzl - Jagd am 17 Juni 1928, weiterte motorsportliche Veranstaltungen folgten.

Sechs Jahre später, im Jahr 1933, wurde der Club im Rahmen der damals üblichen Vereinheitlichung in das Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps – NSKK – integriert. Mit dem Ausbruch des zweiten Weltkriegs kam das Vereinsleben total zum Erliegen.

Schon drei Jahre nach Kriegsende dachten die Ingolstädter wieder an die Gründung eines Motorsportclubs. Die Neugründung fand am 15. Dezember 1948 statt. 25 Herren und die Vertreter zweier Institutionen (Landratsamt Ingolstadt, Bürgerliches Brauhaus Ingolstadt) wählten Heinz Flücht zum 1. Vorsitzenden. 1949 erfolgte die Eintragung in das Vereinsregister als ‚Motorclub Ingolstadt e.V. im ADAC‘.

Der junge Club und die neue Vorstandschaft gingen dann bereits nach der Gründungsversammlung mit viel Elan ans Werk.

Schon im ersten Jahr wagte sich der junge Club mit dem Donauringrennen an eine Großveranstaltung. Trotz 60.000 Zuschauern konnte kein wirtschaftlicher Gewinn erzielt werden. Dies führte zur Absage des zweiten Rennens im Jahr 1952.



1954 dagegen stand noch einmal ganz im Zeichen dieser Veranstaltung. Es war das letzte Mal, dass sich namhafte Fahrer wie die beiden DKW-Werksfahrer Karl Hofmann und Gerhard Bodmer im Stadtgebiet von Ingolstadt ein großes Rennen in der 350ccm-Klasse lieferten.



Neben dem Donauringrennen waren die Moto-Cross-Veranstaltungen, die von 1952 bis 1968 durchgeführt wurden, ein ebenfalls bedeutendes Sportereignis dieser Zeit. Aus diesem Grund bemühte sich der Club im Jahr 1958 um einen Kauf- bzw. Pachtvertrag für das Gelände des ehemaligen Fort Max Emanuel. Dank mehrerer Sponsoren und viel Eigeninitiative wurde dieses Gelände in den folgenden Jahren ausgebaut. Von 1951 bis 1968 fanden in Ingolstadt insgesamt 17 Moto-Cross-Veranstaltungen statt; darunter auch Läufe zur Deutschen Meisterschaft. 1956 war der MCI zusammen mit dem ADACI Ausrichter der 33. Int. Sechstagesfahrt. 1961 konnte auf dem Moto-Cross-Gelände sogar ein eigenes Clubheim eingeweiht werden.

1968 erwarb die AUDI NSU Auto Union AG das Fort Max Emanuel. Das war das Ende der erfolgreichen Moto-Cross Veranstaltungen.

Parallel zum Moto-Cross gab es in den 50er und 60er Jahren den Geländesport. Ziel dieser Veranstaltungen war es, mit dem Motorrad bei den unterschiedlichsten Bedingungen - von der

Straße bis zum schwersten Gelände und bei allen Witterungsbedingungen – innerhalb einer bestimmten Zeitvorgabe das Ziel zu erreichen. Neben zahlreichen Tagesfahrten gab es aber auch Veranstaltungen die über zwei, drei oder sechs Tage führten. Im Geländesport wurde der Weltmeister bei internationalen 6-Tage-Fahrten ermittelt. Auch hier starteten die Fahrer des MCI sehr erfolgreich. Die bekanntesten waren wohl Udo Feser, Albert Seitz, Heinz Klingenschmidt, Gerhard Bodmer, Herbert Ott, Manfred Sensburg, Otto Brack, Karl Finkenzeller, Richard Thalmeier, Josef Reiter, Hans Abt, Karl Jungmayer, Walter Engelhart und Lenz Nickl.

Allein in den Jahren 1954 und 1955 haben diese DKW Werks- und werksunterstützten Privatfahrer 227 Goldmedaillen, 58 Silbermedaillen und 51 Bronzemedaillen errungen. Darüber hinaus gewannen sie 11x den Mannschaftspreis in Gold, 6x den Mannschaftspreis in Silber und 8x den Mannschaftspreis in Bronze sowie den Sieg bei der int. 6-Tage-Fahrt 1955 und stellten mit Richard Thalmeier den Deutschen Geländemeister.

Im Straßen-Rennsport errang Siegfried Wünsche 1949 und 1953 die Deutsche Meisterschaft sowie den 3. Platz bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man auf einer DKW 350 ccm.

1955 und 1956 konnte sich Gustl Hobl die Deutsche Meisterschaft in den Klassen 350 ccm und 125 ccm sichern. Sein größter Erfolg war die Vizeweltmeisterschaft 1956 in Klasse 350ccm. Alfred Stöcker war mit seiner BMW 500 RS im Jahr 1961 Deutscher Meister und 1962 deutscher Vizemeister.

Diese Ära der Motorradfahrer endete 1990 mit der aktiven Zeit von Ralf Hobl.



MOTOR-CLUB INGOLSTADT E.V.

IM ADAC



Der 1969 als Ersatz für das Moto-Cross organisierte Automobil- und Motorrad-Slalom entwickelte sich zum wichtigsten sportlichen Ereignis im Jahresprogramm des Clubs für die folgenden Jahre. Diese Veranstaltung, die traditionell auf den Parkplätzen der Audi AG durchgeführt wurden, bedurften eines hohen organisatorischen Aufwands seitens der Vorstandschaft und der Mitglieder. Zunächst waren diese Slaloms mehr Geschicklichkeitsturniere für jedermann, doch im Laufe der Jahre entwickelte sich daraus eine ernst zunehmende Sportart. So trug der MCI auch einige Male Läufe zur süd-bayerischen Automobil-Slalom-Meisterschaft aus. In manchen Jahren gingen bei solchen Meisterschaftsläufen mehr als 60 Autos an den Start.



Auch hier können die Aktiven des MCI auf eine erfolgreiche Vergangenheit zurück-blicken. So brachten die Slalomfahrer - allen voran Hans-Martin Gass, und Norbert Enning - über die Jahre so manchen bayerischen und süd-bayerischen Titel nach Ingolstadt. Hans-Martin Gass gelang es gleich dreimal in Folge Platz 4 in der deutschen Automobil-Slalom-Meisterschaft zu erreichen. Nach 31 Jahren kam 1999 das Aus für den Donau-Automobil- und Motorradslalom. Wegen Baumaßnahmen der AUDI AG konnten die Parkplätze nicht mehr genutzt werden.

Trotz intensivster Bemühungen des Clubs ist es lange nicht gelungen, einen neuen Veranstaltungs-platz zu finden. Erst in den letzten Jahren bot sich auf dem Gelände des Interparks die Möglichkeit für einen Neuanfang. Einsteiger und Jugendliche ab 16 Jahre können hier mit einem clubeigenen Fahrzeug wieder regelmäßig trainieren.

Ein entscheidender Meilenstein in der MCI Sportgeschichte war der Orientierungssport. Über lange Zeit waren die MCI'ler im Ori-Sport in Bayern dominierend. Jedoch hat sich diese Art des Motorsports mit den Jahren selbst überholt. Die immer ausgefeilteren Aufgabenstellungen haben dazu geführt, dass kaum noch einer den Durchblick hatte; bei vielen Veranstaltungen wurde aufgrund zahlreicher Proteste die Idealstrecke erst nach der Zielankunft ermittelt. Für



Ein entscheidender Meilenstein in der MCI Sportgeschichte war der Orientierungssport. Über lange Zeit waren die MCI'ler im Ori-Sport in Bayern dominierend. Jedoch hat sich diese Art des Motorsports mit den Jahren selbst überholt. Die immer ausgefeilteren Aufgabenstellungen haben dazu geführt, dass kaum noch einer den Durchblick hatte; bei vielen Veranstaltungen wurde aufgrund zahlreicher Proteste die Idealstrecke erst nach der Zielankunft ermittelt. Für



die Veranstalter war es unmöglich, Fahrten anzu-bieten, die fehlerfrei waren. Von den renommierten Fahrer wie A.S. Koch, Jürgen Reibl, Christine und Günter Katzenbogen, Fred Quiring, Reinhold Zimmer, Ralf Deller, H.-J. Philipp, H.-J. Gottschall oder Otto Geisenfelder - um nur einige zu nennen - fährt heute kaum noch jemand.

Seit 1992 ist der Club dem Trend der Zeit gefolgt, und hat sich mit der Gründung einer Jugendkartgruppe ein neues Standbein geschaffen. Es wurden zwei Trainingskarts nach ADAC Reglement angeschafft und ein regelmäßiges Karttraining begonnen. Über 20 Kinder zwischen 8 und 18 Jahren waren zeitweise für den MCI bei den verschiedenen in ganz Südbayern angebotenen Veranstaltungen am Start. So haben einige der Aktiven schon an über 100 Veranstaltungen teilgenommen.

Die MCI-Fahrer, oft auch aufgrund ihrer von der Fahrschule Zimmer gesponserten gelben Rennanzüge als „die gelbe Gefahr“ bezeichnet, haben sich über die Jahre in ganz Bayern gehörigen Respekt verschafft. Im Jahr 2000 konnten sich gleich 6 Fahrer für die südbayerischen Endläufe qualifizieren. Hiermit stellte der MCI die zweitmeisten Teilnehmer aller südbayerischen Ortsclubs. Zwei der sechs, Michael Moosburger und Martin Enning schafften durch einen 2. bzw. 3. Platz in der Südbayerischen gar die Qualifikation zur deutschen Kart-Slalom Meisterschaft im Freizeitpark Rust.



Martin Enning wurde zudem im Rahmen der ADAC Jugendehring als erster MCI-Fahrer mit dem Sportabzeichen in Gold geehrt.

Einige Fahrer haben auch den Sprung auf die Kart-Rennstrecke gewagt. So konnte sich Felix Herbold mit tatkräftiger Unterstützung seines Vaters, die ersten Sporen auf einem ICA100 Juniorenkart verdient. Er konnte sich sogar für die Teilnahme an der Europameisterschaft qualifizieren, an denen er aber mangels Geldmasse nicht teilnehmen konnte. Im Jahr 2001 startete er in der Deutschen Kart-Meisterschaft.

Christian Engelhart gewann 2001 in seiner Klasse die südbay. ADAC-Kart-Meisterschaft und konnte sich zusammen mit Thomas Enning in der Deutschen ADAC-Kart-Meisterschaft für den Endlauf qualifizieren.

Mit Daniel Sklenar ging 2002 ein weiterer MCI Fahrer auf die Kart- Rundstrecke, er fuhr in der Pro 2000 Rennkart Trophy mit einem Honda 4-Takt Kart.

Im Jahr 2002 startet Christian Engelhart für das Mamerow-Racing-Team in der Formel ADAC BMW. Das ist eine der erfolgreichsten Talentschmieden im Motorsport.

Der Motor-Club Ingolstadt sah und sieht; seine Aufgaben jedoch nicht nur auf sportlicher Basis. Schon in den 50-er Jahren fanden touristische Veranstaltungen, wie z. B. Gauwertungsfahrten, die Hessenfahrt oder die Blütenfahrt nach Italien bei den Mitgliedern großen Anklang. So konnte Sportleiter Werner Geite bei der Mitgliederversammlung im Februar 1951 voll Stolz berichten, dass der MCI die viertbeste Ortsgruppe des ADAC in Bayern war.

Tourenleiter Hans Popp arbeitete auch eigene touristische Veranstaltungen aus. Er organisierte alle sechs bis acht Wochen eine Sonntagsausfahrt in die nähere Umgebung.

Eine neue touristische und gesellschaftliche Attraktion wurde 1957 eingeführt. Emmeram Karg schlug eine Ausfahrt mit den Kindern des Ingolstädter Waisenhauses vor. Tourenleiter Popp und Emmeram



MOTOR-CLUB INGOLSTADT E.V.

IM ADAC



Karg übernahmen die Organisation der Ausfahrt. Es wurden dazu 25 Fahrzeuge zur benötigt. Die Kinder erhielten auf Kosten des Clubs Kuchen und Getränke. Dafür bewilligte der Vorstand 200 DM

Die erste Ausfahrt mit den Waisenkindern war so erfolgreich, dass sie von nun an einen festen Termin im Jahresprogramm einnahm. 32-mal - bis 1988 - wurde der Kinderausflug durchgeführt.



Bei den vom ADAC ausgeschriebenen Touristikfahrten überschritt Betty Greim 1988 die 7500 Punkte-Grenze. Sie erhielt für diese hervorragende Leistung die Sonderklasse in Gold mit Schild, die höchste Touristikauszeichnung des ADAC. Als zweiter Touristikfahrer des MCI erhielt Peter Bartholomes diese begehrte Auszeichnung.

Im Januar 1961 wurde auf Anregung von Lorenz Nicki eine Clubmeisterschaft eingeführt. Hier wird ein Clubmeister entsprechend der Teilnahme an den MCI-Veranstaltungen ermittelt. Als erster Clubmeister konnte am Jahresende Karl Brod sen. geehrt werden.

Eine von Emmeram Karg 1959 eingebrachte Idee wurde im Mai 1962 von Lorenz Nicki wieder aufgegriffen. Der Vorschlag von Emmeram Karg, auf dem Moto-Cross-Gelände in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht einen Verkehrsgarten einzurichten, nimmt Gestalt an. Hier sollen Fahrer wie Ewald Kluge, Heinz Klingenschmidt und Gustl Hobl die motorradspportbegeisterte Jugend in die "Geheimnisse des Motorradsports" einweihen.

Schon von Anfang an sah der Club seine Aufgabe auch darin, zusammen mit den zuständigen Behörden auf Probleme und Mängel im Straßenverkehr hinzuweisen. Dies soll hier an zwei Beispielen aufgezeigt werden. Zum Thema Alkohol am Steuer schlägt der Clubsyndikus Dr. Höchstädter im Dezember 1953 eine Alkoholprobe vor. MCI-Mitglieder und Polizeibeamte sollen sich zur Verfügung stellen und bei gleichem Essen verschiedene Mengen und Arten von Alkoholika zu sich nehmen. Die dann von einem Arzt ständig entnommenen Blutproben sollten statistische Werte über die Reaktionen der Fahrer ergeben.

Ein anderes Thema, welches immer wieder heiß diskutiert wurde, war die Verkehrsmisere in Ingolstadt. Um diese abzuschaffen wurde 1959 seitens des MCI folgendes angeregt: "Um der Verkehrsmisere in Ingolstadt zu begegnen, müssten Einbahnstraßen in großer Zahl eingeführt werden. Die Parkplätze müssten weiter an die Außenzonen verlegt werden; schließlich muss man ja



MOTOR-CLUB INGOLSTADT E.V.

IM ADAC



auch in München fünf bis zehn Minuten laufen." Hier kann man sehen, dass die Idee der heutigen Verkehrsführung in Ingolstadt gar nicht so neu ist.

Die gute Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung zeigt sich beispielsweise darin, dass Werner Geite im Dezember 1953 vorschlägt, MCI- Mitglieder sollten sich mit zehn Fahrzeugen am Katastrophenschutz der Stadt beteiligen.

Der Motorclub Ingolstadt wird auch in Zukunft den bisher eingeschlagenen Weg fortsetzen und seinen Mitgliedern ein abwechslungsreiches motorsportliches, touristisches und gesellschaftliches Programm anbieten.

