



» 20. WISSENSWERTES ÜBER OLDTIMER-RALLYES UND -AUSFAHRTEN

Die meisten Veranstaltungen für Oldtimer- und Youngtimer-Besitzer sind touristische Ausfahrten, die jeder Führerscheininhaber problemlos bewältigen kann. Oft gibt es Streckenpläne oder einfache Fahrt-Anweisungen oder wenn es etwas aufwendiger organisiert ist, auch ein sogenanntes Bordbuch bzw. Roadbook, welches wir in diesem Kapitel ebenfalls kurz erklären. Bei den klassischen Oldtimer-Rallyes werden dem Fahrer und auch dem Beifahrer eine gewisse Geschicklichkeit und ein genaues Timing abverlangt, das Ganze ist aber auch kein Hexenwerk. In diesem Kapitel finden Sie ein paar Tipps für den Einstieg in das Thema. Probieren Sie es einfach mal aus – Übung macht den Meister.

20.1 Gebetbuch, Tripmaster und Chinesen-Zeichen – auf den Spuren von Oldtimer-Rallyes

Begonnen hat alles mit einer Rolle Endlospapier. Damals – 1955 – im Vorfeld der Mille Miglia, als Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson in zweimonatiger Arbeit einen Aufschrieb der gut 1.600 Kilometer langen Strecke erstellten. Das erste „Gebet-, Bord- oder Roadbook“ war ge-

boren. Es bestand der Überlieferung nach aus 16 Metern Papier mit Tausenden von Symbolen, die Jenkinson während der Hatz durch Italien seinem Fahrer per Gesten und Handzeichen übermittelte. Das Ergebnis der mühevollen Vorbereitung konnte sich sehen lassen: Gesamtsieg mit einer Fabelzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden – und damit genau 32 Minuten vor dem Zweitplatzierten, dem allein fahrenden Juan

Manuel Fangio, ebenfalls auf Mercedes-Benz 300 SLR.

Im Rallye-Sport sollten noch ein paar Jahre vergehen, ehe der Nutzen eines vorab erstellten Streckenaufschriebs erkannt wurde. Während in den 20er- und 30er-Jahren Rallyes stets im Schatten der großen Straßenrennen wie Mille Miglia und Targa Florio standen und eher die extravagante Ausstattung des Fahrzeugs oder die Zahl der Passagiere bewertet wurde, standen in den 50er-Jahren zunehmend Ausdauer, Orientierungssinn und Geschicklichkeit im Vordergrund.

So war die Rallye Monte Carlo noch lange keine reine Geschwindigkeitsprüfung: Entscheidend war vielmehr die gleichmäßige Fahrweise. Die Fahrzeuge, meist leistungsstark und bequem, waren mit zahlreichen Chronometern ausgerüstet, um die vorberechnete Geschwindigkeit so genau wie möglich bis ins Ziel einzuhalten. Die Streckenführung war im Prinzip bekannt, mit Ausnahme einiger geheimer Abschnitte und versteckter Zeitkontrollen. Man musste also so genau wie möglich die Idealgeschwindigkeit einhalten. Entsprechend waren die Cockpits ausgestattet: Neben einer Vielzahl von Stoppuhren und verschiedenen Speed-Pilots gab es zahlreiche andere nützliche Hilfsmittel, wie zum Beispiel beleuchtete Kartenrollen und Lupen, Flaschenhalter, Rasierapparate, Waschgelegenheit, Kaffeemaschine und andere Dinge, die je nach Charakter der Rallye für ein wenig Komfort sorgten.

Moderne, schnelle Rallyes kamen erst ab 1960 von Schweden in den Rest Europas und waren verbunden mit berühmten Namen wie zum Beispiel Erik Carlsson, Spitzname „Carlsson auf dem Dach“. Der Spitzname basiert auf dem Kinderbuch „Karlsson vom Dach“ von Astrid Lindgren. Erik Carlsson bekam ihn, weil er zwar sehr schnell war, aber oft auch zu schnell und sich entsprechend gerne überschlug und auf dem Dach landete. Im gleichen Jahr gewann ein

deutsches Team erstmals die Rallye Monte Carlo – Schock/Moll in einem Mercedes-Benz 220 SE. Nur sechs Bergprüfungen wurden damals auf Bestzeit gefahren, sonst lagen die Schnitte der Spezial-Etappen bei 55 bis 60 km/h. Doch es war wiederum ein Engländer, der durch die Einführung des Gebetbuchs 1962 die gesamte Struktur des Rallyesports veränderte – BMC-Rennleiter Stuart Turner. Es wurde schneller, ernster und professioneller. Dazu kam ein weiteres technisches Hilfsmittel, der Trip- bzw. Twinmaster. Dabei handelt es sich um ein Gerät für die Wegstrecken-Messung, mit dessen Hilfe man Gesamt- oder Teilstrecken auf zehn Meter genau ausmessen kann. Unentbehrlich für eine genaue Orientierung und zügiges Vorankommen. Im Vergleich zum Tripmaster verfügt der Twinmaster über eine zweite Anzeige, z. B. für das zusätzliche Ausmessen der Gesamtstrecke.

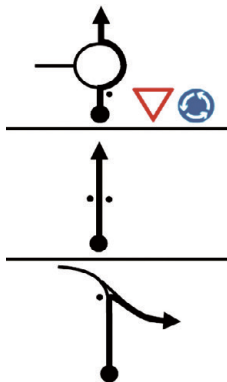


Für Gleichmäßigkeitskontrollen im Stile der 50er-Jahre, wie sie heute bei Veranstaltungen wie der ADAC Rallye Stewweder Berg Historic, ADAC Bavaria Historic, ADAC Württemberg Historic, ADAC Heidelberg Historic (um nur einige zu nennen) gefahren werden, sind neben geeigneten Wegstrecken-Zählern Schnitttabellen und Stoppuhren erforderlich. Mechanische Chronometer aus der damaligen Zeit sind nicht nur optisch eine Augenweide, sondern erfüllen alle gewünschten Anforderungen. Natürlich schreibt heute nicht jede Crew ihr eigenes Gebetbuch. Das Bordbuch wird vom Veranstalter erstellt und besteht in der Regel aus den so genannten Chinesen-Zeichen. Durch Richtungspfeile, die eine bestimmte charakteristische Situation

20. Wissenswertes über Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten

darstellen (Kreuzung, Abzweigung, Kurve usw.), gibt der Veranstalter die zu fahrende Strecke vor.

Die Chinesen-Zeichen werden entweder nach ihrer Reihenfolge im Bordbuch oder nach der entsprechenden Kilometerangabe abgefahren. Bei allen Chinesen-Zeichen wird die Anfahrt durch einen Punkt, die Richtung der Weiterfahrt durch einen Pfeil bezeichnet, immer nach dem Grundsatz: vom Punkt zum Pfeil fahren. Straßenkarten sind theoretisch nicht mehr erforderlich, außer als Teil von Orientierungsaufgaben, wobei in die Karte eingezeichnete Pfeile den richtigen Weg weisen. Kommen die Teilnehmer zu einer Zeitkontrolle oder zum Start bzw. Ziel einer Gleichmäßigkeitskontrolle, wird ihnen dies durch entsprechende Schilder am Straßenrand kenntlich gemacht. Ist man in der Idealzeit, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Aber Fehlerquellen gibt es genug: Eine zu früh oder zu spät gedrückte Stoppuhr, ein fehlerhaft laufender Tripmaster, eine falsche Ansage des Beifahrers, ein



leicht nervöser Gasfuß und anderes mehr. Letztendlich kommt es immer auf das Zusammenspiel Fahrer/Beifahrer an. Dabei gilt spätestens seit der Mille Miglia 1955 der Grundsatz: Bei Linkslenkern sitzt das Gehirn rechts. Egal ob männlich oder weiblich. In einigen ADAC Regionalclubs werden übrigens entsprechende Oldtimer- und Beifahrer-Seminare angeboten.

X-Oil® Umweltschutz für den Oldtimerfahrer umweltbewusst – innovativ

Sie haben eine Ölbindematte mit **undurchlässiger Rückseite** für diese Veranstaltung erhalten. Damit leisten Sie einen wertvollen Beitrag zum Umweltschutz und sichern weitere Motorsport Veranstaltungen. Dieses Produkt ist **zertifiziert, reinigungsfähig und nachhaltig**. Made in Niedersachsen!



Damit Sie bei jeder *Fahrt umweltschonend unterwegs sind*, bieten wir Ölbindematten in unserem **Webshop** in 3 Standardgrößen an: 40 x 60 cm, 60 x 90 cm und 90 x 120 cm. Nach Kundenwunsch fertigen wir auch nahezu jedes Sondermaß.

Für Oldtimerfahrer haben wir eine Tasche entwickelt, in der die Matte **auslaufsicher und geruchsfrei** verstaut werden kann. Als praktisches Set mit zusätzlichen **Gewichten** gegen Verwehen und einem **Erinnerungsschild** gegen Vergessen, ist die Tasche leicht zu verstauen und überall im Innen- u. Außenbereich einsetzbar. Wir beraten Sie gern!



X-Oil® Ölbindetechnik

Ansprechpartner: Petra Hellmann
Frank Bretthauer
31275 Lehrte
Hermesstr. 5
Tel. 05175 959 222
www.info@x-oil.de
Webshop: www.x-oil.de

A close-up photograph of a vintage car's front end, focusing on the large, round headlight and the engine compartment. The car is dark-colored, possibly black or dark blue, and the lighting is warm and golden, suggesting a sunset or sunrise. The background is blurred, showing a street scene with buildings and trees.

ADAC

NAOC »»

NORDDEUTSCHER ADAC OLDTIMER CUP

KONTAKT & INFO

ADAC Hansa e.V. | Sportabteilung
Amsinckstraße 41, 20097 Hamburg
karin.schnehagen@hsa.adac.de
T 040 23 91 92 60



adachansa.de

20.2 Zeitkontrollen, Durchfahrtskontrollen und Gleichmäßigkeitsprüfungen

Im Verlauf einer Oldtimer-Rallye durchfährt der Teilnehmer mehrere so genannte Durchfahrtskontrollen, Zeitkontrollen oder Gleichmäßigkeitsprüfungen bzw. Schnittkontrollen. Bei allen Stationen gilt es, so wenig Strafsekunden wie möglich zu erhalten. Die Stationen werden i. d. R. mit Hilfe standardisierter Kontrollschilder (gemäß FIA) am Straßenrand gekennzeichnet. Nachfolgende Schilderkunde erklärt die Bedeutungen der Symbole:

Vorankündigung Zeitkontrolle (ZK)



Mit dem Hinweisschild „Uhr auf gelbem Grund“ wird eine ZK angekündigt. Vor dem Zeichen kann gestoppt werden und ggf. die erforderliche „Stempelzeit“ abgewartet werden. Eine Minute

vor der vorgegebenen Zeit kann das gelbe Schild passiert werden.



Zeitkontrolle (ZK)

Beim Hinweisschild „Uhr auf rotem Grund“ muss die Bordkarte zum Stempeln bzw. zum Zeiteintrag vorgelegt werden. Lautet die vorgegebene Stempelzeit z. B.

14:30 Uhr, dann sollte die Bordkarte zwischen 14:30,00 und 14:30,59 Uhr dem Teilnehmer vorgelegt werden.



Stempelkontrolle/Durchfahrtskontrolle (DK)

Hinweisschild „Stempel auf rotem Grund“. Bei einer DK ist lediglich die Bordkarte für einen Stempleintrag vorzulegen. In der Regel

ist eine DK im Roadbook vermerkt – je nach Veranstaltung gibt es auch so genannte geheime DKs.

Wertungsprüfung (WP)



Bei WPs müssen die Teilnehmer die Strecke mit einer vorge-schriebenen Durchschnitts-geschwindigkeit und unter genauer Beachtung der StVO fahren. Kurz vor dem Start beim Hinweisschild „Startflagge auf rotem Grund“ zur WP wird vom Zeitnehmer die Startzeit in die Bordkarte/Time Card eingetragen.



Ziel-Vorankündigung

Dieses Schild „Zielflagge auf gelbem Grund“ steht in der Regel ca. 100 m vor dem eigentlichen Ziel. Bei den meisten Rallyes darf davor angehalten und die Idealzeit abgewartet werden. Nach dem Schild darf bis zum Ziel der Wertungsprüfung nicht mehr angehalten werden. Dieses Schild kann bei Gleichmäßigkeit auch durch eine gelbe Pylone ersetzt werden.



Ziel der Wertungsprüfung

Beim Hinweisschild „Zielflagge auf rotem Grund“ erfolgt die Messung per Lichtschranke oder Druckschlauch. Jede Abweichung zur Sollzeit ergibt Strafpunkte. Auch hier kann das Schild bei Gleichmäßigkeit durch eine rote Pylone ersetzt werden. Zwischen dem gelben und dem roten Zielschild darf nicht angehalten werden. Ansonsten gibt es Strafpunkte.



Ende der Kontrollzone

In der Regel darf nach den roten Schildern erst nach einigen Metern angehalten werden, was von nebenstehendem Kontrollzonenschild „3 diagonale Streifen

auf beigem Hintergrund“ signalisiert wird. Vor diesem Schild stehen zu bleiben würde beim nachfolgenden Teilnehmer die Zeitmessung behindern, weshalb hier Strafpunkte drohen. Die Oldtimer-Rallyes und -Ausfahrten können im Ablauf variieren, was aus den jeweiligen Ausschreibungsunterlagen des Veranstalters hervorgeht.

20.3 Bordkarte und Bordbuch

Bei vielen Ausfahrten und Rallyes erhalten die Teams eine sogenannte Bordkarte, die genau ein-zuhaltende Zeitvorgaben für die Rallye vorsieht, sowie ein Bordbuch (auch Roadbook genannt),

das dem Team genaue Fahratanweisungen für die Streckenführung gibt. Nachfolgend sehen Sie beispielhaft Musterseiten aus den Unterlagen der ADAC Heidelberg Historic zur Erklärung:

ADAC Heidelberg Historic		Bordkarte 1 Freitag, 12. Juli 2019		Start-Nr.
ZK1 WP1		Technik Museum Sinsheim		44 Min.
ZK2 WP2		Bauerbach		
DK1		Oberderdingen Amthof		44 Min.
ZK3 WP3		Gondelsheim		
ZK4 WP4		Liedolsheim Kartbahn		36 Min.
ZK5 WP5		Hockenheim Motodrom		45 Min.
DK2		Hockenheim Rathausstraße		
DK3		Schwetzingen Schlossplatz		120 Min.
ZK6		Ladenburg Mittagspause Ende		

Nummer und Name der Zeitkontrolle

Abschnittsfahrtzeit vom Start der Gleichmäßigkeitsprüfung bis zur nächsten Organisationskontrolle

Hinweis: Bei vielen Rallyes wird die Zeitkontrolle (ZK) auch als Organisationskontrolle (OK) bezeichnet.

So finden Sie den richtigen Weg im Bordbuch:

von der Organisationskontrolle (OK) zur Organisationskontrolle (OK) Vorgeschriebene Fahrzeit von OK zu OK

Abschnitt / section	OK/OC 1		Auto & Technik Museum		Zeit / time	Entf. (km)	Entf. (meilen)	
	OK/OC 2		Heilbronn - Wartberg					65
Entfernung (km)	distance (miles)		Richtung / direction		Information		Entf. zur OK (km)	Entf. zur OK (meilen)
	Total	Part	Total	Part				
17,53	0,15	10,89	0,09			Siegelsbach	28,28	17,57
17,89	0,36	11,12	0,22			Zimmerhof 3	27,92	17,35
18,28	0,39	11,36	0,24			Zimmerhof Siegelsbach	27,53	17,11
20,95	2,67	13,02	1,66			Heinsheim 4 Zimmerhof	24,86	15,45

Nummer des Fahrtabschnitts

Entfernung von OK zu OK in km / Meilen

Kumulierte Kilometer / Meilen

Durchschnittsgeschwindigkeit von OK zu OK in km / h / miles per hour

Kilometer / Meilen zwischen den Abbildungen

Verbleibende Kilometer / Meilen zur nächsten OK

Zusätzliche Angaben zu den Abbildungen

Schematische Abbildungen von Kreuzungen / Verkehrsschildern

20.4 Richtungsschilder

Während bei Automobil-Veranstaltungen die Strecken zumeist per Bordbuch nachzufahren sind (der Beifahrer muss die so genannten Chinesen-Zeichen lesen und dem Fahrer die Richtung weisen), werden bei Motorrad-Rallyes die Strecken meistens ausgeschildert. Dies wird von Automobilfahrern allerdings insbesondere bei touristisch durchgeführten Veranstaltungen, ebenfalls sehr geschätzt. Die an den Strecken montierten Schilder mit den Symbolen „Dreieck“, „Kreis“ und „Quadrat“ geben die Richtung an:



Richtungsschild Dreieck = geradeaus fahren



Richtungsschild Kreis = rechts abbiegen



Richtungsschild Quadrat = links abbiegen



Hinweispeil / teilweise auch Richtungsspeil

20.5 Navigationsgeräte

Immer mehr hält auch die Navigation mit elektronischen Geräten Einzug. Dank der voreingestellten Streckenführung können sich die Teilnehmer so komplett auf die Landschaft fokussieren, ohne Bordbuch oder Richtungsschilder beachten zu müssen. Im Rahmen der ADAC Europa Classic und der ADAC Deutschland Klassik konnten bereits erste positive Erfahrungen mit von ADAC Klassik gestellten Navigationsgeräten gesammelt werden. Diese moderne Art der Streckenführung ist für den Teilnehmer einfacher. Für den Veranstalter ist der Einsatz von Navigationsgeräten zudem weniger personalintensiv und es bietet eine höhere Sicherheit, da die Schilder nicht abgehängt werden können. Auch im Sinne der Nachhaltigkeit spricht vieles für den Einsatz von Navis anstatt Richtungsschilder oder Druck von Bordbüchern. Auch bei Motorrädern besteht die Möglichkeit, moderne Navigationsgeräte einzusetzen. So wurde bei der ADAC Classic meets Traunsee erstmalig das Navigationssystem „Beeline“ getestet, bei dem das handliche, regengeschützte Beeline-Navigationsgerät am

Lenker des Motorrads befestigt wird und die Streckenführung mit Hilfe des gekoppelten Smartphones durchgeführt wird.

20.6 FIVA-Fahrzeugpässe

Bei einigen Oldtimer-Veranstaltungen benötigt man zur Teilnahme eine „FIVA Identity Card“. Dieser vom Oldtimer-Weltverband FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens) autorisierte Fahrzeugpass belegt für den Veranstalter die Authentizität der Fahrzeuge. In dem Pass werden neben den technischen Daten auch Historie sowie etwaige Änderungen am Fahrzeug dokumentiert. Weitere Infos erhalten Sie beim jeweiligen Anbieter einer Veranstaltung mit einem FIVA-Prädikat oder unter:

www.fiva.org

20.7 Ausweisepapiere im historischen Motorsport

Bei Rundstreckenrennen sind sogenannte Wagenpässe oder andere fahrzeugbezogene Ausweisepapiere erforderlich. Hierbei handelt es sich in der Regel um die sportrechtliche Zulassung, die vom jeweiligen Motorsport-Dachverband vorgeschrieben wird (z. B. Deutscher Motor Sport Bund/DMSB). Im Wagenpass sind, ähnlich dem Kfz-Brief bzw. der Zulassungsbescheinigung, die technischen Daten des betreffenden Fahrzeugs sowie der Besitzer des Fahrzeugs registriert. Bei Oldtimer-Rallyes auf Bestzeit sind ebenfalls fahrzeugbezogene Ausweisepapiere erforderlich, die Fahrzeuge müssen aber auch der StVZO entsprechen (da die Veranstaltungen z. T. auch auf öffentlichen Straßen stattfinden) und eventuelle Änderungen am Fahrzeug müssen in den Wagenpapieren vermerkt sein. Weitere Infos erhalten Sie unter **www.dmsb.de** oder bei den jeweiligen Veranstaltern.

20.8 Gültigkeit Kfz-Kennzeichen

Natürlich müssen die bei Oldtimerrallyes eingesetzten Fahrzeuge bei allen Fahrten auf öffentlichen Straßen eine gültige Straßenzulassung besitzen. Bei internationalen und nationalen Renn-/Rallye- und Gleichmäßigkeitswettbewerben im Rahmen der FIA/DMSB-Gruppen haben

ADAC



**LUST AUF MEHR OLDTIMER?
DANN FOLGEN SIE UNS
AUF FACEBOOK!**

»» www.facebook.com/ADACKlassik



Standard-Kennzeichen (Eurokennzeichen), Saison-Kennzeichen (innerhalb des angegebenen Zeitraumes) und H-Kennzeichen Gültigkeit. Dagegen sind rote 06er-Händler-Kennzeichen, Kurzzeit-Kennzeichen (04er oder 03er) und Ausfuhr-Kennzeichen bei solchen Veranstaltungen nicht erlaubt. Bei roten 07er-Kennzeichen gibt es bei sportlich orientierten Wettbewerben teilweise Zusatzbestimmungen – diese sollten vorher beim Veranstalter abgefragt werden bzw. sind in den Ausschreibungsunterlagen verzeichnet. Weitere Informationen zu den verschiedenen Kfz-Kennzeichen finden Sie im Kapitel „Zulassungsarten und Steuersätze“. Einige wenige Veranstaltungen haben eine Ausnahmegenehmigung vom jeweiligen Regierungspräsidenten (gem. § 70, Abs. 1 StVZO). Hier können auch Fahrzeuge ohne jede Zulassung fahren, wenn für sie eine Tageshaftpflichtversicherung abgeschlossen wurde und sie einer Technischen Abnahme vorgeführt wurden. Das Rallyeschild wird dann zum Kfz-Kennzeichen. Die Ibbenbürener Motorrad-Veteranen-Rallye hat so eine Ausnahmegenehmigung, von der gerade bei neu erworbenen und noch nicht vollständig restaurierten Fahrzeugen gerne Gebrauch gemacht wird.

20.9 Umwelt schützen

Verantwortungsvolle Oldtimerfahrer sind umweltbewusst und achten darauf, dass ihre Schätzchen nicht unnötigerweise Öl verlieren. Veranstalter stellen in der Regel auch Ölmatten zum Unterlegen bereit, damit die Parkplätze wieder sauber verlassen werden. Der X-Oil Veranstaltungsservice vermietet zertifizierte, reinigungsfähige, undurchlässige Ölbindematten für Oldtimertreffen, Ausfahrten und Reisen. Die Matten gibt es in drei Größen, sie sind flexibel und können in einer Tasche sauber transportiert werden. Haltepunkte können mit einem Mattenteppich ausgerüstet werden.

Kontakt für Organisatoren:

info@x-oil.de oder Tel. 05175 959 222
(ADAC Clubs erhalten Rabatt).

20.10 ADAC Beifahrer-Fibel

Mit der Zahl der verkauften Old- und Youngtimer wächst auch die Anzahl von tourensportlichen



Oldtimerveranstaltungen, und viele Neulinge stehen oft etwas ratlos am Start ihrer ersten Oldtimerrallye. Spätestens beim Blick auf Roadbooks und Schnitt-Tabellen sehen viele der Teilnehmer im wahrsten Sinne

des Wortes nur noch "Chinesen-zeichen". So mancher Starter fragt sich: „Welche Bedeutung haben wohl die vielen komischen Striche und Zahlen in den Fahrunterlagen?“

Wer sich diesen Sprung ins kalte Wasser lieber ersparen möchte, ist bei einem Oldtimer- Beifahrerlehrgang gut aufgehoben. Basierend auf der Oldtimer Beifahrerfibel entwickelten erfahrene Spezialisten des Clubs ein Konzept, welches nicht nur Weisheiten wie: „Das Hirn sitzt rechts“ vermittelt sondern auch gleichzeitig für ein kurzweiliges und lehrreiches Seminar sorgt. Infos und Angebote hierzu finden Sie auf adac.de/klassik

20.11 Veranstaltungsleitfaden

Der ADAC hat einen Leitfaden für die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Oldtimer und Youngtimer-Veranstaltungen erstellt, in dem die wichtigsten Informationen zusammengestellt sind. Das beginnt mit dem Erstellen einer Ausschreibung und Werbemaßnahmen, umfasst behördliche Genehmigungen und den Bereich Streckensicherung (Foto) und endet mit den nicht zu unterschätzenden Fragen rund um Verpflegung und das anschließende Helferfest. Wer eine Veranstaltung selbst organisieren möchte, für den empfiehlt sich der Kontakt zu einem der vielen ADAC-Ortsclubs oder Regionalclubs (siehe Seite 258).

Kontakt:

E-Mail: klassik@adac.de
www.adac.de/klassik



RacingPolicy.de

Versicherungen für den historischen Motorsport



Seit über 40 Jahren Ihr Spezialist für Oldtimer-Clubs

Veranstalterhaftpflicht

- vom Rundstreckenrennen bis hin zur motortouristischen Ausfahrt

Unfallversicherung

- Teilnehmer, Sportwarte
- Fahrerhelfer
- Funktionäre

Versicherungen für Vereine und Vorstände

- D & O Entscheider-Haftpflicht
- Vermögensschaden
- Gruppenunfall
- Rechtsschutz
- Haftpflicht

Volles Risiko? Muss nicht sein!

Jühe & Jühe GmbH

Wilhelmstraße 4

59581 Warstein

Tel. 02902/912247-0

Fax 02902/912247-50

racingpolicy@jueheujuehe.de

www.racing-policy.de



Jühe & Jühe
VERSICHERUNGSMAKLER

Wir haben für jeden
die passende Lösung...

alle Infos unter
www.racing-policy.de