

# **(Frisieren) Tuning der 70 er Jahre !!**

## **Die Simca Starfrisöre**

Springbock -Simca Sport



Simca-Sport-Centrum K.H. Kehl

G.G.- Motorsport

ETH-Tuning

Jansen - Competition

Nett-Tuning

frensch - power

Gutmann- Tuning

Simcasport W. Heiden

Natürlich erhebt die Auflistung in diesem Bericht keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es sind immerhin schon fünfunddreißig Jahre ins Land gezogen als das frisieren ( Ja, so hieß das früher) an Simca Heckmotor –Modellen begann. Wir Zeitzeugen werden älter und einige weilen schon gar nicht mehr unter uns. Wie die beiden Simca -Tuner Werner Heiden und Georg Grünewald oder der Clubkollege Bernd Imig. Es war schon eine geile Zeit diese wilden 70er Jahre.

Die Automobilindustrie boomte und buhlte um die Gunst der jungen Leute mit Modellen, die nicht nur sportlich aussahen. Von fast jeder Familienkutsche gab es ein Sondermodell mit klangvollem Beinamen wie TT / TTS, Rallye, Abarth, Alpine, Gordini, oder Schwarzgelber Renner, ( Käfer) wie von VW. Dieses war natürlich ein potentes Betätigungsfeld für die aufstrebenden PS – Zauberer in der Branche, die zu Anfang mangels fehlendem Startkapital, meistens in kleinen Hinterhofgaragen nach den fehlenden Pferdestärken suchten.

Ich komme fast ins Schwärmen, wenn ich daran zurückdenke. Im Jahr 1975 waren bei der ONS allein fünfundsiebzig Bergrennen angemeldet. Auf den beiden permanenten Rennstrecken Hockenheim und Nürburgring fanden neben den Großveranstaltungen fast jedes Wochenende nationale Rennen statt. Auf vielen Militärflugplätzen kamen einmal im Jahr bis zu 50 000 Zuschauern. Mainz - Finthen, Fassberg, Diepholz oder Wunstorf waren Fixpunkte in jedem Rennsportkalender. Heute undenkbar, der Warsteiner - Sauerlandbergpreis war einmal ein Lauf zur Deutschen Rennsportmeisterschaft. Dort geigten die damals jungen Wilden Rosberg, Stuck, Maas, Stommelen oder Klaus Ludwig den Berg rauf, dass kein Auge trocken blieb.



..die jungen Wilden: Clubkollege H.E. Roth 1976

Dazu die unzähligen Parkplatz Grand Prix' s ( Slalom ) und Rallye' s die ohne behördlicher Genehmigungswillkür Woche für Woche ausgetragen wurden, erlebte gerade der Breitenmotorsport seine Blütezeit.

Dreißig Rallye 2 in der Gruppe 1 bis 1300 ccm waren da keine Seltenheit und alle wollten tuningmäßig betreut werden, der eine mehr der eine weniger. Viele holten sich die „ heißen “ Teile und schraubten halt selbst. Die besten Tipps bekam man erfahrungsgemäß im Fahrerlager,



abends beim gemeinsamen Bier am Lagerfeuer vorm Steilwandzelt. Man reiste damals noch per Achse, die Slicks auf der Rückbank oder mit PKW und Anhänger zu den Wettbewerben an. Wohnmobile und

speziell umgebaute Trucks wie Heute gab es nicht. Das Fahrerlager glich einem großen Campingplatz und verbreitete abends eine tolle Atmosphäre. Es war eben eine andere Zeit.

### Int. 11. ADAC Weser Bergpreis Höxter 1977 Gruppe 1 Serientourenwagen

Klasse 4 1150-1300 ccm		
80	Risch, Karl-Heinz, Remscheid	Fiat 128
81	Rottenberg, Dagmar, Berlin	Alfa Romeo
82	Bew.: Vespa Club, Berlin F.: Dr. Rottenberg, Werner, Berlin	Simca Rallye II
83	Prüfert, H. J., Nienstedt	Simca Rallye II
84	Haag, Mathias, Lörrach	Simca Rallye II
85	Bew.: Rhein-Ruhr RS, Kirchhundem F.: Beckmann, Peter, Kirchhundem	Simca Rallye II
86	Bew.: Valvoline Racing, Hamburg F.: Melzer, H.-Dieter, Berlin	Simca Rallye II
87	Tatje, Harry, Rotenburg	Simca Rallye II
88	Röhrs, Friedrich, Rotenburg	Simca Rallye II
89	Bew.: Vespa Club, Berlin F.: Kropp, Jörg-Reinhardt, Berlin	Simca Rallye II
90	Bew.: Victory Team, Berlin F.: Höckert, Michael, Berlin	Simca Rallye II
91	Eisenbruch, Paul, Paderborn	Simca Rallye II
92	Müller, Hans-Jürgen, Kiel	Simca Rallye II
93	Bew.: Vespa Club, Berlin F.: Schmidtchen, Helmut, Berlin	Simca Rallye II
94	Bew.: AC Ilmenau, Lüneburg F.: Warnke, Rolf, Hamburg 61	Simca Rallye II
95	Bew.: Valvoline Racing, Hamburg F.: Nienstedt, Hans-Peter, Kalletal 1	Simca Rallye II
96	Bew.: MSC Waldeck, Arolsen F.: Wierschula, Hans-Joachim, Arolsen	Simca Rallye II
97	Welsau, Siegfried, Dörentrup 2	Simca Rallye II
98	Nusser, Mathias, Schloß Neuhaus	Simca Rallye II
99	Bew.: Vespa Club, Berlin F.: Pinkwart, Olaf, Berlin	Simca Rallye II
100	Bew.: MSC Waldeck, Arolsen F.: Nitsche, Detlev, Arolsen	Simca Rallye II
101	Römer, Horst, Detmold 18	Simca Rallye II
102	Bew.: RG Holstein, Moorreege F.: Rußbüldt, Helmut, Kiel	Simca Rallye II
103	Rüter, Paul, Bielefeld 11	Simca Rallye II
104	Bew.: Vespa Club, Berlin F.: Jorczyk, Axel, Berlin	Simca Rallye II
105	Danzas Int. Transp., Frankfurt F.: Tolksdorf, Klaus-Peter, Berlin	Simca Rallye II
106	Dolle, Jürgen, Hameln 5	Simca Rallye II
107	Hörding jr., Hermann, Delligsen 1	Simca Rallye II
108	Tenderich, Jochen, Lüdinghausen	Simca Rallye II

## Simca-Sport-Centrum K. H. Kehl

Als einer der ersten hat sich meines Wissens Ende der 60er Jahre K. H. Kehl den Heckmotor – Simcas angenommen. Persönlich kennen gelernt haben wir uns erst im nachhinein und zwar durch Ingolf Arnold. Dieser hatte ihn zu einigen Treffen der Simca Heckmotor I.G. zum Nürburgring mitgebracht. Ich kann mich noch gut an die Abende im Freien am Lagerfeuer erinnern. Speziell Ingolf Arnold konnte amüsante Geschichten aus dieser Pionierzeit zum Besten geben. Hatte K. H. Kehl schon vor Ingolfs Springbockzeit seinen Rennsimca betreut, baute er ihm auch nach der aktiven Zeit den Straßen - Rallye 3 auf.

Zur damaligen Zeit eine Besonderheit und heute sicherlich schon eine Rarität ist der kleine Katalog über die angebotenen Tuningteile für die Modelle Simca 1000 und 1200 S Coupe. Auf 23 Seiten wurden neben speziellen Motorsportteilen auch Teile für den Straßenbetrieb angeboten.

Eine von Dr. Ing. Peter Schrick entwickelte Rennnockenwelle vom Typ „ 0028 “ kostete z.B. 550,- DM. Die Typ „ 008 “ für Rallye und Langstreckenwettbewerbe kostete 400,- DM. Von Hinterachs - übersetzungen über Auspuffanlagen bis hin zu kompletten Rennmotoren im Austausch konnte man bei K. H. Kehl bekommen.

## SIMCA - SPORT - CENTRUM

K. H. KEHL 6571 SIMMERTAL HAUPTSTR. 15  
TELEFON 06754-344



### TUNINGTEILE FÜR SIMCA

SIMCA EA (849 ccm) SIMCA 1000 (944 ccm)  
SIMCA 1000 RALLYE (1100) SIMCA 1200S (1198 ccm)

DM. Von Hinterachs - übersetzungen über Auspuffanlagen bis hin zu kompletten Rennmotoren im Austausch konnte man bei K. H. Kehl bekommen.

# Simcasport – W. Heiden

Einer der schillerndsten Persönlichkeiten unter den Frisierern war mit Sicherheit Werner Heiden. Mit ihm haben viele ihre eigenen Erfahrungen gemacht. Umstritten ist aber auch die Tatsache, das er zu den fähigsten seiner Zunft gehörte. Sein Handwerk erlernte Werner Heiden bei Dipl. Ing. Peter Schrick in Remscheid. Anschließend tat er sich mit Hans E. Böhm zusammen, wo auch die ersten Simca 1000 Gruppe 2 entstanden, mit Werner Heiden am Steuer. Hans E. Böhm beschäftigte sich anschließend zusammen mit „Nase“ Helmut Kelleners um die blau – weiße Marke aus Bayern und Werner Heiden verschrieb sich ganz dem Frisieren von Simca 1000 Modellen in Löhnen / Voerde unweit der holländischen Grenze. Die wohl erfolgreichste Zeit war die mit dem Journalisten und Autotester Wolfgang Sander am Steuer. Als beim 1. Lauf zum Rundstreckenpokal 1974 in Zolder ein weißer Simca als Klassensieger abgewunken wurde, war etwas geschehen, was im Motorsport als absolute Rarität gewertet werden darf: Der Fahrer hatte soeben sein



erstes Rennen beendet. Beim Tracktest des von Werner Heiden präparierten Simca für die Zeitschrift rally racing wurden hierfür die Weichen gestellt. Wenn man über Werner Heiden spricht, spricht man auch über Alkohol. Die



Verbindungen von W. Sander zur Industrie verschafften Ihnen einen Sponsorvertrag mit Hannen Alt . Die Heiden Simcas mischten auf der Rundstrecke immer vorne mit. Nach Hannen Alt kam der Hirsch aus Wolfenbüttel. Hörnerwhisky sprich Jägermeister zierte die Heiden –Simca's im Rundstreckenpokal. Neben dem Rundstreckenpokal widmete sich Heiden aber auch den „ Kleinen “ wie z. B. im Langstreckenpokal. Ob mit Heidenteilen ausgestattet oder nicht, er kroch Samstags in der Eifel in und unter jeden Simca. Hauptsache die Simcas liefen. Meisten sah man ihn im grünen Parka und mit halboffenen Lederstiefeln durchs Fahrerlager laufen.

*Fritz Franke*  
*Kleinstr. 1*  
*495 Minden*

**Orig. Rechnung über einen Heiden 1150 Gr.2 Motor aus dem Jahr 1975**

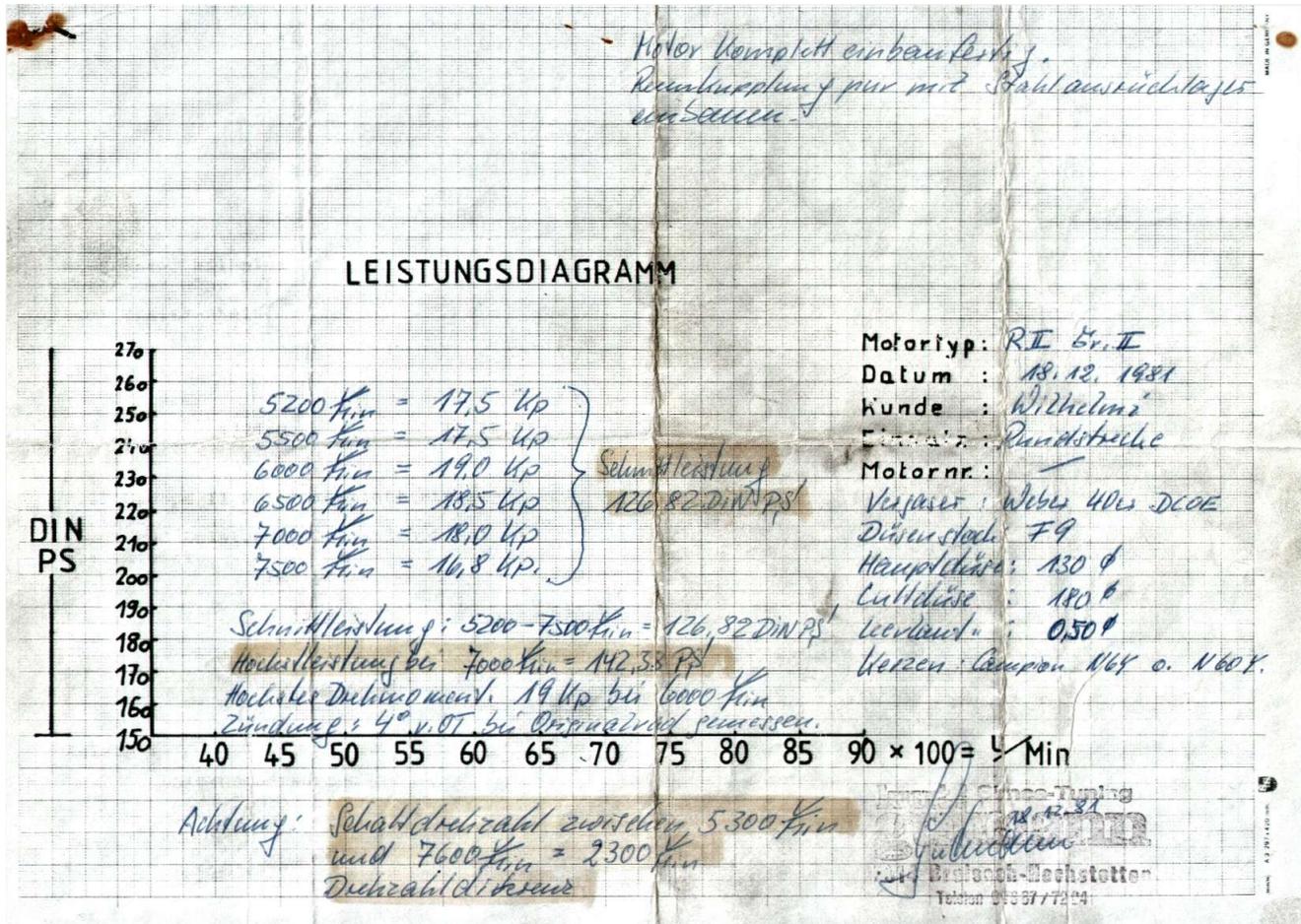
Motorblock vermonten, Bolzen und Nocken		160.-
1 Satz Renn Bolzen Metall gefräst		750.-
1 Satz Renn Pleuel		600.-
1 Newbelville neu 29833		370.-
Newbelville feingewandelt, montiert und geölt		110.-
10 Hauptlager 29850-31036	4,30	43.-
8 Nebellager 29913	3,60	28,80
1 Nockentrieb ein KW	32850	11.-
1 Nockentrieb auf KW	30000	24,50
1 Nockenrad Nockenw.	30003	27,60
1 Pleuellager	30004	19.-
1 Sicherungsblech	30002	-70
1 Rennschrauben Set	3284	325.-
1 Ölwanne für Rundstrecke mit verstärktem Auslass		60.-
1 Antrieb für Wasserpumpe Kompl.		176,30
8 Stößelbolzen 36378	12,-	96.-
1 Dichtung Ölwanne 29916		6,40
1 - - - - - 20491		-85
2 Wasserpumpe 27128 + 29934		-50
1 Wasserpumpen Öl	29944	6,-15
+ 11% HWS auf Originalteilen		619,30
		2809,60
		69,11
1 Hauptdichtung	11-	100.-
1 Ölfilter	14,50	
1 Wasserpumpen adapter	50-	
	21,50	
		3050,21
		z.B.
		2978,91

# GUTMANN – TUNING

Der Kraftfahrzeug und Landmaschinen – Meister Kurt Gutmann machte sich 1968 in Breisach – Hochstetten nahe der deutsch-französischen Grenze mit einer kleinen Simca Vertretung im elterlichen Haus selbstständig. Während seiner Ausbildung war er unter anderem auch einige Zeit in der Porsche Versuchsabteilung in Weissach tätig. Stand anfänglich für die Leistungsmessungen überarbeiteter Motore eine alte Junkers-Bremse zur Verfügung, war es anschließend eine 400 PS Schenk – Wasserwirbelbremse auf der die Simcamotore gemessen wurden. Das Herzstück aber stand im alten Weinkeller. Eine Nockenwellen Schleif – und Kopiermaschine, die zur damaligen Zeit so manch einem Tuner vor Neid erblassen ließ. Eine Eigenkonstruktion, welche ihn in Fachkreisen den Beinamen „ Nockenpapst vom Kaiserstuhl “ einbrachte.



Waren es zu Anfang die Strecken im Automobil Bergpokal den die blauweißen Simcas unter anderem mit Heinz Wolber am Steuer unsicher machten, verschrieben sich die Breisacher mit dem Rallye 3 in der Gr. 1b fast ausschließlich dem Rundstreckenpokal. In erster Linie mit den von Gutmann betreuten Fahrern Werner Hirt, Uhrmacher und Hack am Steuer.



Leistungsdiagramm aus dem Hause Gutmann über einen Rallye 2 Gruppe 2 Motor

## ETH – Tuning

Wie die meisten der Simca – Tuner fuhr auch Ernst Thierfelder in der Anfangsphase seine eigenen Autos selbst und dieses sehr erfolgreich. So gewann er im Jahre 1976 den erstmals ausgetragenen



Nürburgring Langstreckenpokal in der Gesamtwertung mit seinem Simca 1150 Gr.2

So wie die Firmen Heiden, Gutmann und Springbock sich auf die Rundstrecke oder für den Bergrennsport spezialisiert hatten, so galten Ernst Thierfelder neben Ludwig Nett und Hans ( Ali ) Frensch zu den Nürburgringspezialisten. Ernst Thierfelder arbeitete hier sehr eng mit der Französischen Tuningfirma Simca Lille zusammen, wo er auch viele Teile her bezog. Nach der Beendigung der Simca Ära blieb er den Fahrzeugen aus dem Hause Peugeot treu und betreute seinen Sohn Guido auf der Rundstrecke, zum Beispiel in der DTC.

Ernst Thierfelder konnte auf dem Gruppe 2-Simca den neu geschaffenen Pokal gewinnen.

## Nett – Tuning & frensch power

Diese Firmen hatten beide eine Simca Werksvertretung in der Nähe des Nürburgrings. Ludwig Nett in Mayen und Hans Frensch in Remagen – Oberwinter und gehörten wie oben schon erwähnt zu den Nordschleifenspezialisten. Neben den berühmten „Nudeltopfrennen“ rund um Start und Ziel des Rings kam 1976 mit dem Veedol – Langstreckenpokal ein weiteres Betätigungsfeld dazu.



Diese Rennen fanden auf dem Grand Prix Kurs plus Nordschleife statt, und gingen über die Distanz von 500 Kilometern bzw. 4 oder Stunden bzw. Dieses war natürlich für die Tuner eine neue Herausforderung, galt es doch jetzt die Simca Fahrzeuge nicht nur auf Leistung, sondern auch auf Haltbarkeit vorzubereiten.

Unter frensch - power begann auch ein gewisser Olaf Manthey seine Motorsportkarriere und zwar anfänglich mit einem 1200 S Coupe. Erfolgreich war Anfang der achtziger Jahre auch der von Hans Frensch eingesetzte Haribo Lakritzen Rallye 3, unter anderem bei den 24 Std. Rennen auf der Nordschleife.

## Jansen - competition



Falko Jansen ebenfalls Simca Händler im bayrischen Fürstenfeldbruck hatte sich von Anfang an dem Rallyesport verschrieben. Neben dem Vorbereiten seiner eigenen Autos für internationale Rallyes und dem Vertrieb von Simca Motorsportteilen stand er allen rallyefahrenden Simca Fahrern mit Rat und Tat zur Seite. Denn neben dem Rallye 2 war auch der Simca 1100 TI ein beliebtes Rallyefahrzeug.

Nebstehendes Fahrzeug zeigt Falko Jansen mit seinem Beifahrer Karl Meditz bei der RAC – Rallye 1977 in Old – England. Diese Rallye gehört ja heute noch neben der Monte und 1000 Seen zur absoluten „Hohen Schule“ des Rallyesports. Jansen / Meditz belegten hier ohne Training und mit nur einem Servicewagen einen hervorragenden 4. Platz in der Klasse.

Später zog Falko Jansen dann mit seiner Firma um ins österreichische Ruprechtshofen.



**Simca 1100 TI im harten Rallyeeinsatz**



**Simca 1000 beim Rallye - Start**

## G. G. Motorsport

steht für Gaby und Georg Grünewald aus Werne, in unmittelbarer Nähe des Kamener Kreuzes und zahlreichen stillgelegten Fördertürmen. Wenn man bei Nett, Thierfelder und Frensch von Ringspezialisten spricht, so war „Schorsch“ Grünewald der Spezialist für Slalom und Bergrennen. Er hatte den Ruhrpott fest im Griff. Wer bei den Parkplatz Grand Prix's bei der Musik sein wollte, ließ bei Schorsch schrauben. Ob Audi 50 oder Polo, ob Golf oder Scirocco ob 2er oder 3er BMW oder Ford Capri, die Grünewalds hatten in den 70er Jahren für jeden etwas auf Lager. Die großen Erfolge kamen aber wie schon oft mit den Simcas. Mit Norbert Wissing am Lenkrad Mitte der 70er am Berg. Dann stieg die Firma AFRA - Autoteile als Sponsor ein und mit den Brüdern Troschka kam der Erfolg im Slalomsport. Nach dem Ende der Homologation wurde es auch um G.G. Motorsport etwas ruhiger, aber Schorsch blieb den Simcas treu und betreute seine Simca Stammkunden. Seinen größten Erfolg fuhr aber Clubkollege Hans Exner kurz vor der Pensionierung für Georg Grünewald mit dem Gewinn der Deutschen Slalommeisterschaft ein. Leider hat er nicht viel von seinem Unruhestand gehabt und ist viel zu früh verstorben. Meine erste Begegnung mit Gaby & Georg Grünewald geht zurück in das Jahr 1975. Dort haben wir uns beim Bergrennen auf der Südschleife kennen gelernt. Schorsch fuhr noch selbst einen 1300 ccm Gr 2.

Anschließend betreute er seine Frau Gaby bei Bergrennen, wo wir uns Jahr für Jahr getroffen haben. Wie gesagt, die 70er Jahre war schon eine geile Zeit.

So das waren sie die Simca - Starfrisöre der 70er Jahre. Nein keine Angst, die Springböcke habe ich nicht vergessen, aber das wird ein längeres Kapitel. Sicherlich gibt es bestimmt noch ein paar mehr Simca PS - Figaros wo man drüber berichten könnte, wie zum Beispiel das Autohaus Lamm in Kappelrodeck die sich ebenfalls mit Simca Tuning beschäftigt haben. Oder über den heutige „Altmeister“ Heinz Edgar Roth, aber nein; dieses sollte ein Bericht für sich werden. Zum Schluss noch ein Tipp für die jüngeren Schrauber unter uns. Besorgt euch auf dem Oldtimermarkt die Zeitschrift „Sportfahrer“ Heft 03 / 1977. Darin findet ihr den Artikel Simca Rallye 2 – so wird er schneller.

### Renntuning Simca (Talbot) Gr. 2, 1150 ccm

Homologationsende 31.12.1982

Rennmotor komplett mit Wasserpumpe, Zahnriemenantrieb und Kupplung, jedoch ohne Ansaug- und Abgaskrümmer  
Leistung bei 9000 U/Min., 132 PS,  
Hubraum exakt 1136 ccm



### Renntuning Simca (Talbot) Gr. 2, 1300 ccm

Rennmotor komplett mit Wasserpumpe, Zahnriemenantrieb und Kupplung, jedoch ohne Ansaug- und Abgaskrümmer  
Leistung bei 8500 U/Min., 140 PS  
Hubraum exakt 1296 ccm

