

# Pernod sagt alles



...auch im Motorradsport!



# NURBURGRING GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

21.-24.  
August '80

NOVA KUCERA

Training:  
Donnerstag, 21. August 1980  
Freitag, 22. August 1980  
Samstag, 23. August 1980

Rennen:  
Sonntag, 24. August 1980  
ab 10.00 Uhr

**WELTMEISTERSCHAFT**  
Solo-Motorräder aller Klassen  
Motorräder mit Seitenwagen  
Deutsche Meisterschaft 50 + 125 ccm

DEUTSCHE TT

YAMAHA - Zielfahrt 1980  
zum Nürburgring

ADAC Nordrhein, 5 Köln 51  
Alteburger Straße 375, Tel. 02 21/36 20 51

Programm



**YAMAHA**  
Die große Motorradmarke

**Castrol** -   
**RTL-CUP** 



**Auch die Mutigsten sind vorsichtig  
und tragen Nava Helme.**



## **GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND**

**Weltmeisterschaftslauf für Solo-Motorräder  
aller Klassen**

**Motorräder mit und ohne Seitenwagen**

**Deutsche Meisterschaft  
in den Klassen 50 ccm und 125 ccm**



**21. – 24. August 1980**

**Nürburgring  
Nordschleife**



**Veranstalter:**

**Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V., ADAC Nordrhein  
Alteburger Straße 375  
5000 Köln 51  
Telefon: (02 21) 38 20 51**

**FIM-Registernr. 01/13**

Von der OMK unter der Registernummer 49/80 am 23. 6. 1980 genehmigt.

---

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC Nordrhein

# Grußwort



Als Präsident des Deutschen Sportbundes habe ich selbstverständlich die mir vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club angetragene Schirmherrschaft für den „Großen Preis von Deutschland“ für Motorräder übernommen. Die Motorsportler jeglicher Kategorie gehören ebenso zum DSB wie beispielsweise die Flieger mit und ohne Motor oder die Wassersportler jeder Art.

Voraussichtlich wird der letzte Motorrad-Weltmeisterschaftslauf des Jahres auch die letzte derartige Veranstaltung auf der über 22 Kilometer langen Nordschleife des Nürburgrings sein. Die Weichen für die erforderliche Modernisierung einer der traditionsreichsten Rennstrecke der Welt scheinen endgültig gestellt. Deshalb wünsche ich allen Besuchern bei diesem „Großen Preis von Deutschland“ ein erlebnisreiches Wochenende in der Eifel, allen Beteiligten aber einen sportlichen und unfallfreien Verlauf des Rennens.

*Wim Weyer*

(Dr. Weyer)  
Präsident des Deutschen Sportbundes

# Auf ins Jahrzehnt des Zweirads



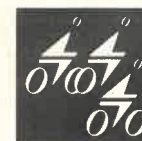
Die IFMA '80 zeigt die neue Zweirad-Generation für die '80er Jahre.

Über 900 Aussteller aus 30 Ländern präsentieren: Räder für Tret-, Tritt- oder Kickstart. Teile, Zubehör, funktionelle Bekleidung mit modischem Pfiff.

Räder mit ausgefeilterer Technik, leichter Bedienung, mehr Wirtschaftlichkeit und mehr Komfort. Dazu ein tolles Rahmenprogramm: Spiel, Sport, Spaß und Unterhaltung sowie viele Informationen.

Damit Ihr Start ins Jahrzehnt des Zweirads mehr Freude am Fahren und mehr Sicherheit auf allen Wegen bringt.

**Kommen Sie zur Welt-Premiere der neuen Zweirad-Generation**



# IFMA '80

Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung

## 20.- 23. September 1980

Messegelände Köln-Deutz



# Vorwort



Verehrte Zuschauer, liebe Gäste und Teilnehmer.

Nachdem nach anfänglichen Ungewißheiten nunmehr die Finanzierung des neuen Nürburgringes sichergestellt ist und es nur noch eine Frage der Zeit ist, wann der erste Spatenstich in der Eifel vollzogen wird, könnte es durchaus möglich sein, daß der diesjährige „Große Preis von Deutschland“ der letzte Weltmeisterschaftslauf für Motorräder auf der 22,835 km langen Nordschleife ist. Umso erfreulicher ist doch, daß eine nie dagewesene Nachfrage seitens der Aktiven das Interesse bekundet, noch einmal einen Weltmeisterschaftslauf auf der schönsten jedoch auch schwierigsten Rennstrecke der Welt zu bestreiten.

Sicherlich hat es gerade in der letzten Zeit viele Stimmen zum jetzigen Nürburgring gegeben, jedoch hat das Für immer überwogen. So ist das diesjährige Starterfeld von über 400 Fahrern wiederum ein Beweis für das weltweite Interesse für den Motorsport, aber auch für den Grand Prix am Nürburgring.

Der ADAC Nordrhein als Veranstalter dieses Weltmeisterschaftslaufes hat auch zu dieser Veranstaltung alles Menschenmögliche getan, Fahrern und Zuschauern größte Sicherheit und auch gleichzeitig guten Motorsport zu bieten. Eine Supershow am Samstagabend auf dem Start- und Zielplatz rundet dieses Programm ab.

Schon jetzt darf ich den Zuschauern ein interessantes Rennwochenende und den Teilnehmern sportlich faire und unfallfreie Wettkämpfe wünschen.

**OTTO FLIMM**

Vizepräsident des ADAC

1. Vorsitzender des ADAC-Nordrhein

## Gleich ist Schluß!

Eine Überlegung vor Ihrer Rückfahrt:  
Wie würde sich ein Toni Mang oder Kenny Roberts im Straßenverkehr verhalten? In den Kurven „daneben liegen“?  
Mit dem Knie „die Straße streicheln“?

## Bestimmt nicht!

Weil Rennfahrer eben nicht nur im Rennen mit Kopf fahren. Sondern auch im Straßenverkehr. Schon weil sie ihren Kopf für zu wertvoll halten.  
Oder finden Sie es sinnvoll, nach sinnlosen „Rennfahrer-Spielen“ auf der Rückfahrt irgendwo im Krankenhaus zu landen?

Als Motorradfahrer sind Sie anderen Verkehrsteilnehmern in vielerlei Hinsicht überlegen. Verhalten Sie sich auf der Rückfahrt von diesem Rennen auch so.

## Seien Sie souverän!

## DAS RENNEN IST VORBEI! IHR FREIZEIT-SPASS BEGINNT!

Ein Hinweis vom  
Arbeitskreis

**Motorrad-Sicherheit**

BMW - HERCULES - HONDA - KAWASAKI - KREIDLER - SUZUKI - YAMAHA

# Von Menschen und Marken

PPS-Service

Die Geschichte des Motorrad-Straßen-Rennsports beginnt nicht erst mit der Einführung der Weltmeisterschaft im Jahre 1949 – übrigens ein Jahr vor der ersten Formel-1-Weltmeisterschaft der Automobilrennfahrer. Kurz nach der Jahrhundertwende wurden die ersten Motorrad-Rennen in Frankreich gefahren, 1907 gab es die erste Tourist Trophy auf der Isle of Man und seit den zwanziger Jahren Große Motorrad-Preise in verschiedenen Ländern Europas. 1925 wurde zum Beispiel der erste GP Deutschland für Motorräder ausgefahren – auf der Avus, übrigens gab es auch den ersten Deutschen Motorrad-Grand-Prix ein Jahr vor dem ersten Automobil-Grand-Prix.

Erst 1938 schrieb der Internationale Verband eine Europa-Meisterschaft aus. Titelträger wurden die erfolgreichsten Fahrer der einzelnen Klassen. Während des Krieges war Pause, bis 1948 nahm man dann die Europameisterschaften wieder auf. Ab 1949 wurde die Motorrad-Straßenweltmeisterschaft geschaffen. Sie wurde in vier Solo-Klassen (125 ccm, 250 ccm, 350 ccm, 500 ccm) und einer Gespann-Klasse ausgefahren.

Ab 1962 kam die 50-ccm-Soloklasse dazu. 1979 versuchte man, zwei Gespann-Klassen um WM-Titel kämpfen zu lassen. Das erwies sich als ein Reinfall. Und für 1980 ist man wieder zu nur einer Seitenwagen-Klasse zurückgekehrt.

In den ersten Jahren waren es vor allem italienische und englische Maschinen, die die Titel unter sich ausmachten. Von 1953 bis 1955 konnte NSU in der 125-ccm- und 250-ccm-Klasse insgesamt viermal den Weltmeister stellen. Werner Haas (zweimal), der später mit einem Flugzeug abstürzte, Rupert Hollaus (tödlich verunglückt) und H. P. Müller hießen die erfolgreichen NSU-Rennfahrer.

Anfang der 60er Jahre drängten die Japaner in die Straßen-Weltmeisterschaft. Fast auf Anhieb waren sie in allen Solo-Klassen erfolgreich – bis auf die Königs-Klasse, die 500-ccm-Kategorie, die bis 1974 fest in der Hand der italienischen Firma MV Augusta bleiben sollte.

In den letzten Jahren haben europäische Hersteller nur noch Chancen in den beiden kleinen Solo-Klassen (50 ccm und 125 ccm), weil die Japaner sich auf die drei anderen größeren Kategorien beschränken.

In der Seitenwagen-Kategorie dominierte bis 1953 Norton, danach folgten in 20 Jahren 19 BMW-Erfolge. Bis 1979 konnten 67 Fahrer mindestens einen WM-Titel herausfahren. Toni Mang aus Inning, der sich ja bereits den diesjährigen Titel in der 250-ccm-Klasse gesichert hat, ist der 68. Name in der Liste, nach Werner Haas, H. P. Müller, Ernst Degner, Hans-Georg Ansheidt und Dieter Braun der sechste deutsche „Solist“.

Erfolgreichster Fahrer ist nach wie vor der Italiener Giacomo Agostini mit insgesamt 15 Titeln und 122 Grand-Prix-Siegen vor den neunmaligen WM-Gewinnern Mike Hailwood, Carlo Ubbiali und Angel Nieto. In der 125-ccm-Klasse hat Nieto in diesem Jahr noch gute Aussichten, seinen zehnten Titel sicherzustellen, womit er sich also vor den nicht mehr aktiven Hailwood und Ubbiali allein auf Rang zwei der „ewigen Bestenliste“ setzen könnte.

## Die ewige Motorrad-Weltmeister-Liste seit Einführung der WM

1949

Giacomo Agostini (Italien)	15 Titel
Mike Hailwood (Großbritannien)	9 Titel
Angel Nieto (Spanien)	9 Titel
Carlo Ubbiali (Italien)	9 Titel
Phil Read (Großbritannien)	7 Titel
John Surtees (Großbritannien)	7 Titel
Geoff Duke (Großbritannien)	6 Titel
Klaus Enders (Wetzlar)	6 Titel
Jim Redman (Rhodesien)	6 Titel
Ralf Engelhardt (Wetzlar)	5 Titel
Hugh Anderson (Neuseeland)	4 Titel
Kork Ballington (Südafrika)	4 Titel
Max Deubel (Mühlenuau)	4 Titel
Emil Hörner (Mühlenuau)	4 Titel
Denis Jenkinson (Großbritannien)	4 Titel
Eric Oliver (Großbritannien)	4 Titel
Walter Villa (Italien)	4 Titel
Hans-Georg Ansheidt (Stuttgart)	3 Titel
Werner Haas (Augsburg)	3 Titel
Bruno Ruffo (Italien)	3 Titel
Luigi Taveri (Schweiz)	3 Titel

### je 2 Titel

Fergus Anderson (Neuseeland)	Bill Lomas (Großbritannien)
Kent Andersson (Schweden)	Umberto Masetti (Italien)
Pier-Paolo Bianchi (Italien)	Wilhelm Noll (Kirchhain)
Rolf Biland (Schweiz)	Tarquinio Provini (Italien)
Dieter Braun (Hermaringen)	Kenny Roberts (USA)
Fritz Cron (Kirchhain)	John Robinson (Großbritannien)
Jan de Vries (Niederlande)	Cecil Sandford (Großbritannien)
Helmut Fath (Ursenbach)	Fritz Scheidegger (Schweiz)
Gary Hocking (Rhodesien)	Walter Schneider (Weidenau)
Josef Huber (München)	Barry Sheene (Großbritannien)
Wolfgang Lalauch (Ursenbach)	Rolf Steinhausen (Nümbrecht)
Eugenio Lazzarini (Italien)	Hans Strauss (Weidenau)

### je 1 Titel

Dario Ambrosini (Italien)	Mario Lega (Italien)
Ken Arthur (Großbritannien)	Libero Liberati (Italien)
Ralph Bryans (Irland)	Enrico Lorenzetti (Italien)
Keith Campbell (Australien)	Karl Meierhans (Schweiz)
Kel Carruthers (Australien)	Hermann-Peter Müller (Augsburg)
Johnny Cecotto (Venezuela)	George O'Dell (Großbritannien)
Bob Clements (Großbritannien)	Horst Owesle (Weiher)
Ernst Degner (Dillingen)	Nello Pagani (Italien)
Willy Faust (Fulda)	Tom Phillis (Australien)
Bob Foster (Großbritannien)	Paolo Pileri (Italien)
Freddy Frith (Großbritannien)	Karl Remmert (Fulda)
Rodney Gould (Großbritannien)	Peter Rutterford (Großbritannien)
Leslie Graham (Großbritannien)	Jarno Saarinen (Finnland)
Manfred Grunwald (Amberg)	Dave Simmonds (Großbritannien)
Fritz Hillebrand (Amberg)	Cyril Smith (Großbritannien)
Cliff Holland (Großbritannien)	Ricardo Tormo (Spanien)
Rupert Hollaus (Österreich)	Henk van Kessel (Niederlande)
Bruno Holzer (Schweiz)	Kurt Waltisberg (Schweiz)
Bill Ivy (Großbritannien)	Ken Williams (Großbritannien)
Takazumi Katayama (Japan)	Alfred Wohlgemuth (Ursenbach)



# Nichts ist erfolgreicher als der Erfolg.

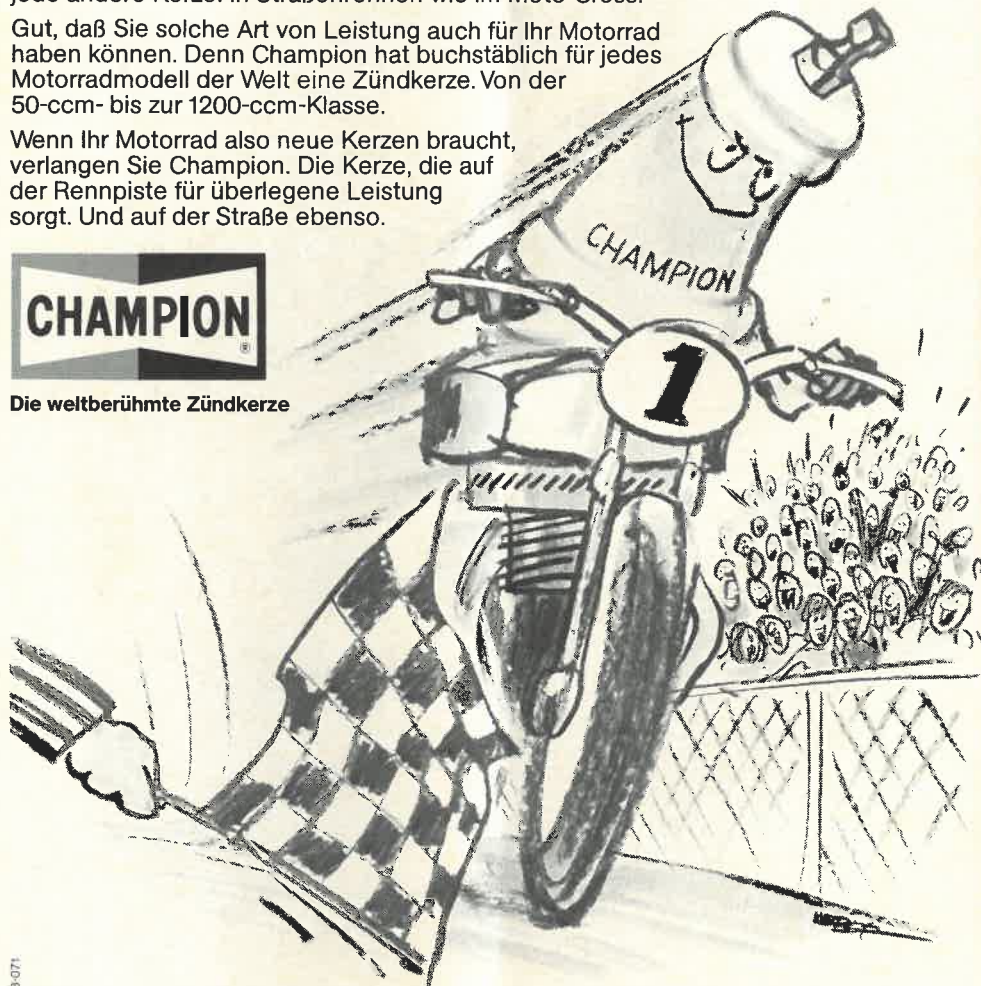
Champion ist die siegreichste Zündkerze im Motorrad-Rennsport. Sie hat zu mehr bedeutenden Motorrad-Meisterschaften angefeuert als jede andere Kerze. In Straßenrennen wie im Moto-Cross.

Gut, daß Sie solche Art von Leistung auch für Ihr Motorrad haben können. Denn Champion hat buchstäblich für jedes Motorradmodell der Welt eine Zündkerze. Von der 50-ccm- bis zur 1200-ccm-Klasse.

Wenn Ihr Motorrad also neue Kerzen braucht, verlangen Sie Champion. Die Kerze, die auf der Rennpiste für überlegene Leistung sorgt. Und auf der Straße ebenso.



Die weltberühmte Zündkerze



8-071

## Leistungsdaten der Grand-Prix-Maschinen

von Horst Briel

### Klasse 50 ccm:

Im Fachjargon als Schnapsglasklasse bezeichnet, bewegt man sich im Grenzbereich des Gewichtslimits. Spitzenmaschinen wiegen 55 – 56 kg.

Die Hegemonie der Kreidlermaschinen ist unübersehbar. Die für jedermann käufliche Version weist 16,5 PS / 12,14 kW auf, die aber im Kampf um Spitzenpositionen nicht ausreichen. Die Leistung der Van-Veen-Kreidler-Werksmaschine liegt bei 22 PS / 16,19 kW bei 16 200 U/min. Das entspricht einer Literleistung von 440 PS / 323,84 kW. Höchstgeschwindigkeit ca. 200 km/h.

Außer den Kreidler gelangen noch ehemalige Werksmaschinen der spanischen Firma Bultaco zum Einsatz, die über eine Leistung von 19–20 PS / 13,98–14,72 kW verfügen. Die durchweg wassergekühlten Motoren aller Maschinen sind drehschiebergesteuert, d. h., der Einlaß des Benzin-Luftgemischs in das Kurbelgehäuse wird durch einen Plattendrehschieber gesteuert. Vergaser und Drehschieber befinden sich seitlich am Kurbelgehäuse.

Der Anschaffungspreis eines konkurrenzfähigen 50-ccm-Renners liegt zwischen 20 000,- bis 22 000,- DM; damit ist die kleinste Klasse im Verhältnis auch die teuerste Rennmaschinenklasse.

### Klasse 125 ccm:

Das Eigengewicht der 125er liegt zwischen 82 und 87 kg. Alle Maschinen sind mit Zweizylinder-Zweitaktmotoren bestückt, über Drehschieber gesteuert. Die wassergekühlten Zylinder stehen parallel quer zur Fahrtrichtung. Die Motorleistungen betragen 42–46 PS / 30,91 bis 33,86 kW bei 14 000 – 15 000 U/min. Höchstgeschwindigkeit 210 km/h. Preis zwischen 16 000,- und 20 000,- DM.

In Konkurrenz stehen die italienischen Morbidelli und Minarelli, die französische Motobecane, die ex-spanische Bultaco und die deutschen Bender und Seel. Beide italienischen Maschinen wurden von dem weltbekannten Essener Ing. Jörg Möller konstruiert. Motobecane stammt von dem bekannten französischen Fahrrad- und Motorradwerk. Bender und Seel sind reine Privatkonstruktionen, wobei Gert Bender seine Konstruktion selber hervorragend fährt.

### Klasse 250 ccm:

Gewicht 105 – 112 kg. Alle Maschinen sind mit Zweizylinder-Zweitaktmotoren wassergekühlt bestückt, außer Yamaha alle drehschiebergesteuert. Spitzenleistungen ca. 60 PS / 44,16 kW bei 11 500 U/min. Höchstgeschwindigkeit ca. 230 km/h. Yamaha, zahlenmäßig das Feld beherrschend, hat einen schlitzgesteuerten Motor, d. h., das Benzin-Luftgemisch wird durch einen Einlaßschlitz ins Kurbelgehäuse gesaugt, wobei die Kolbenunterkante die Einlaßintervalle steuert.

Vertretene Maschinenmarken: Yamaha, Kawasaki, Morbidelli, Cagiva und neu hinzugekommen die Cotton (Fahrgestell England und Motor Rotax A). Die bei Kawasaki und Cotton hintereinanderliegenden Zylinder ermöglichen eine schmale Bauweise. Bei allen anderen Maschinen stehen die Zylinder parallel quer zur Fahrtrichtung. Außer Kawasaki sind die Maschinen käuflich. Preis ab 16 000,- bis 22 000,- DM je nach Leistungsstufe. Absolute Favoritin die Kawasaki, im Augenblick kaum zu schlagen.





Deutlich erkennbar die hintereinanderliegenden Zylinder des Kawasaki-Motors mit seitlich am Kurbelgehäuse angeflanschten Vergaser. Einlaß drehschiebergesteuert.

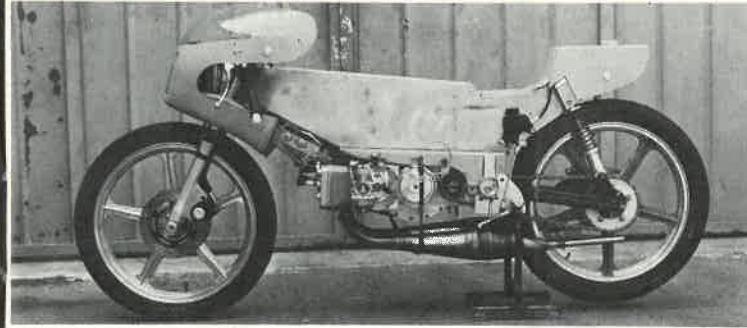
### Klasse 350 ccm:

Praktisch dieselben Maschinenmarken wie in der 250-ccm-Klasse, ebenfalls alle Zweizylinder. Das Limit der Vierzylinder wurde also nicht ausgenutzt. Gewicht geringfügig höher. Leistung um 10 PS / 7,36 kW höher liegend bei einer Drehzahl bis 11 000 U/min. Höchstgeschwindigkeit ca. 240 km/h.

### Klasse 500 ccm:

In der Königsklasse, wohl nach wie vor die faszinierendste Klasse, sind nur japanische Firmen am Start. Kawasaki, Suzuki und Yamaha. Alle Maschinen besitzen Vierzylinder-Zweitaktmotoren, wassergekühlt mit verschiedener technischer Auslegung. Suzuki und Kawasaki jeweils 2 x 2 Zylinder hintereinanderliegend durch Drehschieber gesteuert. Bei der Yamaha ist der Vierzylinder-Motor schlitzgesteuert quer in Reihe eingebaut, jeweils 2 Zylinder in einem Block beim älteren Modell, während beim neuesten Modell jeder Zylinder einzeln auf das Motorgehäuse aufgesetzt ist. Bei Kenny Roberts Maschine sind die beiden äußeren Zylinder um 180 Grad gedreht, d. h. die Vergaser zeigen nach vorn. Diese Anordnung gewährleistet eine besser abgestimmte Auspuffanlage. Der technische Clou bei Yamaha ist eine drehzahlabhängig gesteuerte Walze im Auspuffkanal, die ihn variabel gestaltet und einen besseren Abzug aus niedrigeren Drehzahlen ergibt.

Sensationell der Einsatz der wassergekühlten Viertakt-Honda in dieser Klasse, einziger Viertakter im ganzen Grand-Prix-Feld. Der Vierzylindermotor betätigt über 2 obenliegende Nockenwellen 32 Ventile, die jeweils zu acht in einem der 4 ovalen Brennräume (Badewannenform) sitzen. Die Kolben, nicht rund sondern ebenfalls oval, sind jeweils durch 2 Pleuel mit der Kurbelwelle verbunden. Die Pleuelringe setzen sich deshalb aus mehreren Teilstücken zusammen. Erfolge blieben dieser Maschine bisher versagt. Technische Detailschwierigkeiten, z. B. die Pleuelringabdichtung und die fehlende Leistung durch die Geräuschbegrenzung, müssen noch überwunden werden. Die Leistung liegt bei etwa 110 PS / 80,96 kW bei 18 000 U/min. Die Ausgangsleistung der käuflichen Suzukis und Yamahas liegen ebenfalls bei 110 PS / 80,96 kW bei 10 500 U/min. Die Spitzenmaschinen der Weltklasse besitzen eine Höchstleistung von ca. 125 PS / 92 kW bei 13 000 U/min. Das Gewicht liegt bei 130 – 140 kg. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt bei ca. 300 km/h. Preis der käuflichen Maschinen liegt zwischen 35 000,- bis 45 000,- DM.



125 ccm Rennmaschine mit Monocoque-Rahmen aus Alufolien zusammen-gesetzt.

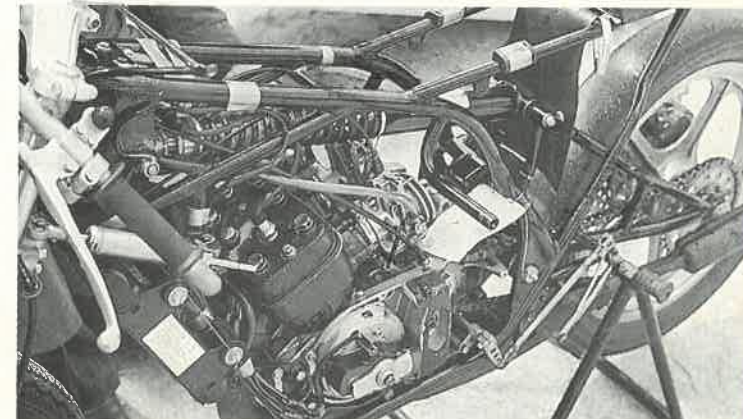
### Fahrgestelle:

Die Fahrgestelle heutiger Rennmaschinen besitzen entweder Rohrrahmen oder Monocoquerrahmen, letzterer aus Alublech-Formteilen zusammengesetzt. Das Vorderrad wird allgemein durch eine ölgedämpfte Teleskopgabel geführt und abgedert, während das Hinterrad in einer Schwinge geführt wird. Zur Abfederung des Hinterrades finden entweder 2 ölgedämpfte Federbeine oder aber eine Cantileverfederung (auch Monoschockfederung genannt) Verwendung. Bei der letzteren Federungsart liegt ein großes Federbein (Monoschock) unter dem Benzintank, mittels Hebeluntersetzung mit der Schwinge verbunden. Evtl. ungleichmäßige Dämpferreaktionen, bei zwei Dämpfern möglich, sind damit ausgeschaltet.

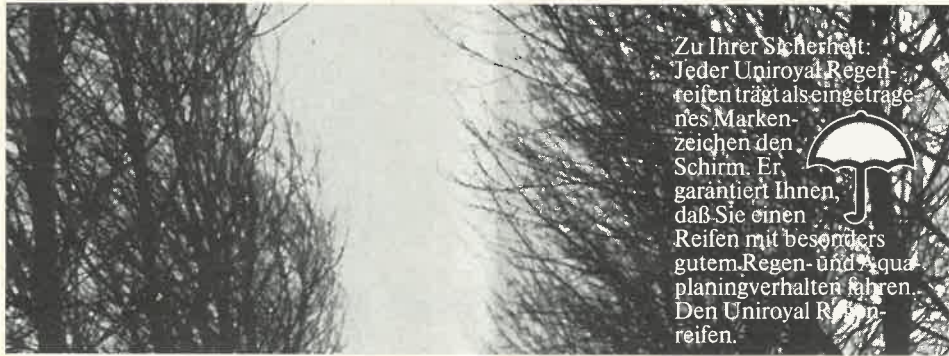
### Klasse Motorräder mit Seitenwagen:

Die aus einem Stück bestehenden Fahrgestelle der Seitenwagenklasse sind entweder in Rohr- oder Profiltteilen ausgeführt. Die asymmetrische Radanordnung ist im Reglement festgelegt. Es kann wahlweise das Rennboot (Seitenwagen) links oder rechts angebracht sein. Die Räder entsprechen der Formel III (Automobile). Als Motoren werden neben wenigen Suzuki- hauptsächlich Yamahamotoren verwandt. Das Gewicht differiert zwischen 180 und 220 kg. Die absolute Spitzengeschwindigkeit liegt bei 270 km/h. Preis stark differierend zwischen 40 000,- bis 60 000,- DM.

Cantileverfederung –  
Abfederung des Hinterrades  
mittels Winkelübersetzung  
durch ein hydraulisches  
Federbein.







Zu Ihrer Sicherheit:  
 Jeder Uniroyal Regen-  
 reifen trägt als eingetrag-  
 nes Marken-  
 zeichen den  
 Schirm. Er  
 garantiert Ihnen,  
 daß Sie einen  
 Reifen mit besonders  
 gutem Regen- und Aqua-  
 planingverhalten fahren.  
 Den Uniroyal Regen-  
 reifen.



**100 km/h bei Regen sind oft viel Holz.**



**DER UNIROYAL REGENREIFEN.**



**UNIROYAL**



Angel Nieto



Eric Saul

Fotos: Champion



Ricardo Tormo



Anton Mang

Fotos: R. Schoettel



Johnny Cecotto



Carlos Lavado



# Castrol Formula RS. Die voll-synthetische Motorsport-Qualität für Hochleistungs- Triebwerke.



- Formula RS.  
Die führende Technologie von Castrol. Das voll-synthetische Motorenöl, das neue Grenzwerte für Belastbarkeit setzt.
- Formula RS.  
Der Unterschied, den Sie riechen können.

**Castrol**  
Clever sein. Castrol fahren.

## Rennorganisation

**Schirmherr:** Dr. Willi Weyer, Präsident des Deutschen Sportbundes

**Organisations-  
Ausschuß:** Otto Flimm, 1. Vorsitzender, ADAC Nordrhein  
Kurt Bosch, Sportleiter, ADAC Nordrhein  
Friedhelm Demandt, Geschäftsführer, Nürburgring GmbH

**1. Sportkommissare:**

Gustav Lux – Frankfurt  
(OMK-Pflichtkommissar)  
Hermann David – Kiel  
Wilhelm Herz – Ludwigshafen  
Wilhelm Noll – Kirchhain

**2. Vorsitzender der Int. Jury:**  
Hans Bahmer – Österreich

**3. Sekretär der Int. Jury:**  
Werner Haupt – Frankfurt

**4. Rennleiter:**  
Kurt Bosch – Düsseldorf

**5. Stellvertretender Rennleiter:**  
Max Deubel – Wiehl

**6. Rennsekretär:**  
Lothar vom Stein – Ahe

**7. Obmann der techn. Abnahme:**  
Otto Lux – Essen

**8. Start und Ziel:**  
Heinz Teborg – Moers,  
Peter Geishecker – Köln  
Ingolf Volberg – Remscheid

**9. Boxen-Obmann:**  
Kurt Pesch – Süchteln  
Hans Rau – Radevormwald

**10. Fahrerlager:**  
Ghislain Graf von Normann – Düsseldorf

**11. Streckensicherung:**  
**Obmann:** Herbert Runggaldier – Köln  
ADAC Nordrhein  
ONS-Streckensicherungsstaffel  
(Leitung: Dieter Gerold)  
COLONIA-Abschleppdienst  
(Leitung: Marcel Reidt)

**12. Zeitnahme:**  
Team Baur / Pauli  
**Obmann:** Peter Pauli – Bonn  
**Auswertung:** WIGE-DATA – Köln

**13. Streckensprecher:**

Jochen Luck – Kassel  
Kalli Hufstadt – München

**14. Betreuung Ehrengäste:**  
Werner Becker – Essen  
Heinz Kruse – Köln

**15. Pressestelle:**  
PROSPORT PRESSE SERVICE – PPS –

**16. Ärzte und Sanitätsdienst:**  
Dr. Arkadi Junold – Herten  
(Itd. Rennarzt)  
DRK Ahrweiler und Mayen – Koblenz

**17. Ordnungsdienst:**  
Bez.-Reg. Koblenz  
Polizeirat Mertes  
PHK Barz (Stellvertreter)

**Verbindung zur Rennleitung:**  
Hermann Kempenich

**18. Feuerschutz:**  
Bez.-Reg. Koblenz  
(Bezirksbrandinspektor)  
Freiw. Feuerwehr Adenau  
**Einsatzleiter:** Robert Bell

**19. Nürburgring GmbH:**  
Volker Grädig – Nürburg  
Robert Schlicht – Nürburg  
Manfred Baldes – Adenau

**20. Beschallung:**  
T. K. Esser – Nürburg

**21. Rennbüro:**  
Büro der Rennleitung auf dem Nürburgring  
Telefon (0 26 91) 22 25

**22. Pressebüro:**  
Telex 0 862 891  
Telefon (0 26 91) 26 26





# „Deutsche Sporthilfe.“

Deutsche Geländemeisterschaft 1979. 4 Läufe, zwischen 200 und 250 km Strecke an einem Tag. Gegen härtesten Wettbewerb und zum Teil unter schwierigsten Bedingungen. Ständiger Wechsel unterschiedlichster Streckenabschnitte. Von Schlamm zu Wasser, Sand, Geröll, Wiese, Wald. Sich ständig ändernde Lichtverhältnisse. Gerade noch Sonne, dann Nebel und Regen. Die Schräghänge, die steilen Auf- und Abfahrten verlangen ein Höchstmaß an Aufmerksamkeit, fahrerischem Können und Mut.

In dieser extrem harten Anforderung an Mensch und Maschine im Motorradsport hat BMW einen neuen Akzent gesetzt. Mit der BMW GS 80

haben wir die Faszination und Aktualität des Geländesports gesteigert. Und sportliche Erfolge erzielt, auf die wir stolz sind: Deutscher Meister und Deutscher Vizemeister 1979 in der Klasse über 750 cm<sup>3</sup> und in der gleichen Kategorie die Vize-Europameisterschaft und die Weltmeisterschaft bei der internationalen 6-Tage-Fahrt.



BMW – Freude am Fahren

## EHRENPREISE

ADAC – München

AVON REIFEN (Deutschland) GmbH – Düsseldorf

BARNÄNGEN Deutschland GmbH – Frechen

GLORIA-Werke – Wadersloh

KAWASAKI MOTOREN GmbH Deutschland – Frankfurt

Hermann LAUFER - Pokalfabrikation – Osnabrück

NAVA-KUCERA – Echterdingen

PERNOD-SEGM Deutschland – Düsseldorf

UNIROYAL ENGLEBERT Reifen GmbH – Aachen

YAMAHA-Mitsui Maschinen GmbH – Meerbusch

Stand: 15. 8. 1980

## RENNDIENSTE

ARAL Aktiengesellschaft – Bochum

BEL-RAY International – Antwerpen

Motor-Sport-Mechanik Bleiholder – Birkenfeld

Robert BOSCH GmbH – Stuttgart

Deutsche CASTROL Vertriebs GmbH – Hamburg

CHAMPION Spark Plug Europe S. A. – Belgien

DUNLOP Ltd. – England

GIRLING Bremsen – Koblenz

GOODYEAR Int. Racing Service

Eberhard HOECKLE GmbH – Mössingen

MAHLE GmbH – Stuttgart

METZELER Kautschuk GmbH – München

MICHELIN Reifen-Werke – Frankreich

RENOLD Deutschland GmbH – Düsseldorf

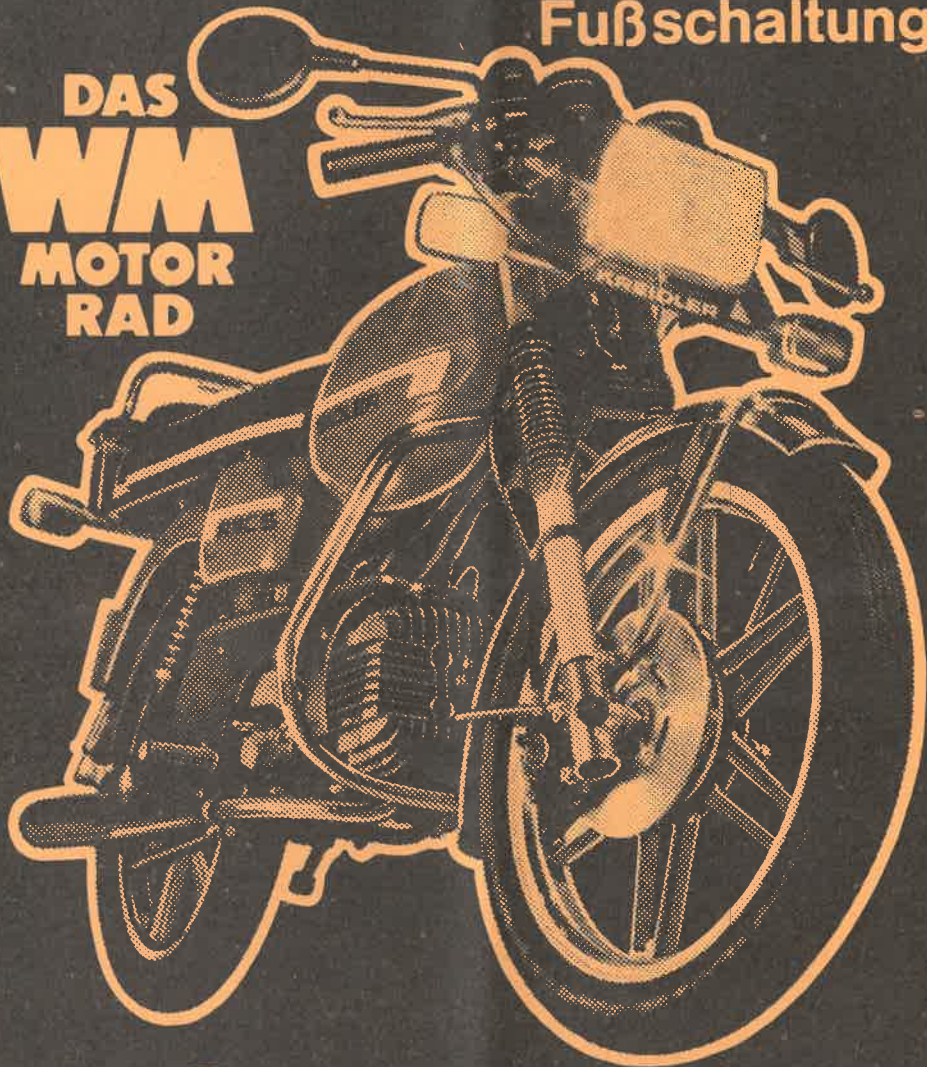
Deutsche SHELL Aktiengesellschaft – Hamburg

Stand: 15. 8. 1980



# Mokick RMC-S 5 5-Gang- Fußschaltung

**DAS  
WM  
MOTOR  
RAD**



**KREIDLER**  
Die Technik der Weltmeister

## RENNEN 1

Solomotorräder bis 50 ccm

1. Training: 22. 8. 1980 — 8.30 — 9.30 Uhr  
2. Training: 23. 8. 1980 — 11.30 — 12.30 Uhr  
Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 9.00 Uhr  
3 Runden = 68,50 km

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	Lazzarini, Eugenio	Italien	Iprem GP	
2	Blatter, Rolf	Schweiz	RBB KK	
6	Klein, Hagen	Leinfelden	Horex	
7	Van Kessel, Henk	Holland	X 16 Pentax	
8	<b>A.B.F. — Frankreich</b> Hutteau, Jacques	Frankreich	A. B. F.	
9	<b>Falk Motorprodukte — Düren</b> Emmerich, Ingo	Stolberg	Falk RS	
10	<b>Kreidler van Veen — Holland</b> Dörflinger, Stefan	Schweiz	Kreidler Van Veen	
11	<b>Nava Kucera Racing Team — Echterdingen</b> Müller, Wolfgang	Stuttgart	Kreidler Van Veen	
12	Gali, Joaquin	Spanien	Bultaco TTS MK II	
14	Hummel, Hans	Österreich	Kreidler	
15	<b>R.S. Rallye Sport — Garmisch-Partenkirchen</b> Scheidhauer, Reiner	Fechingen	Kreidler	
16	<b>Kreidler van Veen — Holland</b> Kneubühler, Bruno	Schweiz	Kreidler Van Veen	
17	Havrda, Zbynec	CSSR	Kreidler CKD	
18	<b>Valvoline Racing — Norwegen</b> Skifjeld, Ove	Norwegen	R. K. Kreidler	
19	<b>Kreidler van Veen — Holland</b> Spaan, Hans	Holland	Kreidler Van Veen	
20	Baert, Chris	Belgien	CVD Spezial	
21	Dupont, Ives	Frankreich	A. B. F. GP	
22	Waibel, Gerhard	Schorndorf	Eigenbau	
23	<b>HV-Racing — Holland</b> Timmer, Theo	Holland	Bultaco	
24	Grinwis, Bertus	Holland	Kreidler V Driel	
25	Ungar, Franz	Senden	Kreidler	
26	Singer, Gerhard	Ditzingen	Bora	
27	Verbic, Peter	Jugoslawien	Kreidler Van Veen	
28	Pero, Aldo	Italien	Kreidler	



St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
29	Cereda, Anrico	Italien	Kreidler	
30	<b>Girling Bremsen – Koblenz</b> Rapczynski, Kasimir	Ludwigsburg	Kreidler	
31	Kunz, Rudolf	Mühlacker	Kreidler	
32	Merz, Uli	Troisdorf	Schuster RS	
33	Engl, Thomas	Ostfildern	Kreidler Van Veen	
34	Schirnhofer, Günter	Weil/Rhein	Kreidler RS	
35	Golembeck, Wolfgang	Gelsenkirchen	Goli PS	
36	<b>Zweiradsport Steger – Neuwied</b> Bauer, Gerhard	Königswinter	Heuser HMT	
37	Kelter, Manfred	Ahrweiler	Schuster RS	
38	<b>RSS Racing Team Dainese Boeri – Garmisch-Partenkirchen</b> Kull, Klaus	Offenbach	KKS	
39	Böhl, Gerhard	Hockenheim	LU FA Kreidler	
40	Vogel, Lothar	Wolfsburg	Kreidler GP	
41	<b>Hees, Wolfgang – Saarbrücken</b> Bay, Richard	Bous/Saar	Rupp-Maico	
42	<b>Kroko Racing Team – Schweiz</b> Koster, Reiner	Schweiz	Malanca	
43	Danielsson, Stefan	Finnland	Kreidler RS	
44	Sande e Silva, Henrique	Portugal	Kreidler RS	
45	Gali, Ramon	Spanien	Bultaco	
46	Di Carlo, Bruno	Frankreich	Kreidler Van Veen	
47	Machinek, Otto	Österreich	Kreidler	
48	Tormo-Blaya, Ricardo	Spanien	Kreidler Van Veen	
49	Lusuardi, Claudio	Italien	Bultaco-Italjet	
50	Glawaty, Wolfgang	Gladbeck	Bora	

## Großer Grand - Prix - Motorradmarkt im Start- u. Zielbereich des Nürburgrings

# Verlassen Sie sich lieber auf die Zwillinge von Conti als auf Ihr Glück.

Wir haben einen speziellen Vorderradreifen und einen speziellen Hinterradreifen entwickelt. Die beiden ergänzen sich in ihren Fahreigenschaften so gut, daß wir sie „Zwillinge“ getauft haben. Obwohl sie – entsprechend ihrer Funktionen – grundverschieden aussehen. Zusammen auf die Maschine montiert, machen sie auch das beste Fahrwerk noch besser. Egal, ob Sie die kleinste oder die schwerste und schnellste Maschine fahren. Die Zwillinge von Conti gibt es jetzt für alle Geschwindigkeitsbereiche (-,S,H,V) und in schlauchloser Ausführung.

**Continental** 





# RENNEN 2

Solomotorräder bis 250 ccm

1. Training: 22. 8. 1980 — 13.00 — 14.00 Uhr  
 2. Training: 23. 8. 1980 — 16.00 — 17.00 Uhr  
 Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 10.00 Uhr  
 5 Runden = 114,18 km

## um die Pokale der Fa. KAWASAKI Motoren GmbH Deutschland

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	<b>Team Kawasaki — England</b> Ballington, Kork	Australien	Kawasaki KR	
6	<b>Michel Krauser — Mering</b> Mang, Anton	Inning	Kawasaki KR	
7	Villa, Walter	Italien	Yamaha Adriatica	
8	Balde, Jean Francois	Frankreich	Kawasaki KR	
10	<b>Elf Hules Minerales SA / Elf Masport Racing Team — Schweiz</b> Freymond, Roland	Schweiz	AD Majora	
11	<b>Morbidelli Spa — Italien</b> Marchetti, Gianpaolo	Italien	MBA MPA	
12	<b>Venemotos-Ricci Ceramiche — Italien</b> Lavado, Carlos-Alberto	Venezuela	Yamaha TZ	
14	<b>Team Pernod — Frankreich</b> Saul, Eric	Frankreich	Yamaha TZ	
15	Cornu, Jacques	Schweiz	Yamaha TZ	
16	Müller, Hans	Schweiz	Yamaha Elit TZ	
17	<b>Egel Banden — Holland</b> Looijensteijn, Peter	Holland	Yamaha TZG	
18	<b>Dratovny Hlohovec Automotoklub — CSSR</b> Balaz, Peter	CSSR	Yamaha TZ	
19	<b>Wilddam Racing — Holland</b> Hernamdi, Klaas	Holland	Yamaha TZG	
20	<b>Bosch Racing Team Vienna — Österreich</b> Stöllinger, Edi	Österreich	Kawasaki KR	
21	<b>Ecurie Societe Pernod — Frankreich</b> Espie, Thierry	Frankreich	Yamaha TZG	
22	Bartol, Harald	Österreich	Yamaha TZ	
23	Hyvärinen, Eero	Finnland	Yamaha TZ	
24	<b>Oy Silja Line AB — Finnland</b> Nurmi, Pekka	Finnland	Yamaha TZ	
25	<b>D. MC. Keonn Plant Hire — Irland</b> Woodley, John	Neuseeland	Yamaha TZ	
26	<b>Team Appleby Glade — England</b> Horton, Clive	England	Cotton EM 34	
27	Mc Gregor, Graham	Australien	Cotton-Rotax	
28	Sayle, Murray	Australien	Yamaha TZG	
29	Bertin, Guy	Frankreich	Yamaha TZ	

## um die Pokale der Fa. KAWASAKI Motoren GmbH Deutschland

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
30	<b>Team Bimota 80 — Italien</b> Matteoni, Massimo	Italien	Bimota YB 3	
31	<b>Sarome Racing Team — Holland</b> Mortimer, Chas	England	Cotton EM 34	
32	Reggiani, Loris	Italien	Bimota YB 3	
33	<b>Dieter Braun Team — Horrenberg</b> Kopf, Roland	Kehl	Yamaha TZ	
34	<b>Nava Kucera Racing Team — Echterdingen</b> Roth, Reinhold	Amtzell	Yamaha TZG	
35	<b>Dieter Braun Team — Horrenberg</b> Grässel, Thomas	Hof	Yamaha TZG	
36	<b>Bill Smith Motors Ltd. — England</b> Huxley, Derek	England	Spondon-Rotax	
37	Delaby, René	Belgien	Yamaha TZ	
38	Guignabodet, Jean-Louis	Frankreich	Kawasaki KR	
39	Tournadre, Jean Louis	Frankreich	Bimota Yamaha TZ	
40	Weibel, Edwin	Schweiz	Yamaha Hostettler	
41	Lüscher, Bruno	Schweiz	Yamaha TZG	
42	<b>Team Sarome — England</b> Blake, Kenny	Australien	Yamaha TZ	
43	<b>Bel Ray International — Belgien</b> De Radigues, Didier	Belgien	Yamaha TZ	
44	<b>Norton Club Neuchatel — Schweiz</b> Roetlisberger, Alain	Schweiz	Yamaha TZC	
45	<b>Wolfgang von Mural Racing Team — Schweiz</b> Von Mural, Wolfgang	Schweiz	Yamaha TZG	
46	<b>UAMK-Prag — CSSR</b> Bartunek, Jan	CSSR	Jawa	
47	<b>Matheis + Klose Yamaha Exclusive — Frankfurt</b> Tomic, Miaden	Frankfurt	Yamaha TZG	
48	<b>Mitsui Yamaha Racing Team — Löhne</b> Wimmer, Martin	München	Yamaha TZG	
49	<b>Kunststofftechnik Pichler — Kastl</b> Jansse, Stefan	Euskirchen	Yamaha TZ	
50	<b>Dieter Braun Team — Horrenberg</b> Hauf, Herbert	Fürth	Yamaha TZF	
51	<b>E. S. Racing Team — Neuötting</b> Schwemmer, Egid	Schaittenbach	Wibo-Yamaha	
52	<b>Dieter Braun Team — Horrenberg</b> Zacharias, Siegfried	Bad-Oyenhausen	Yamaha TZ	



um die Pokale der Fa. KAWASAKI Motoren GmbH Deutschland

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
53	<b>Möbel Schoch Racing — Schwäbisch-Hall</b> Lederer, Michael	Schwäbisch-Hall	Yamaha TZG	
54	Klabacher, Stefan	Österreich	Yamaha TZ	
55	Pazzaglia, Sauro	Italien	AD Maiora	
56	<b>Igol-Mediterrané — Frankreich</b> Peyre, Jean-Jacques	Frankreich	Yamaha TZ	
57	Herweh, Manfred	Lampertheim	Yamaha TZG	
58	<b>Yamaha Racing Team Löffler — Wermelskirchen</b> Strehle, Christoph	Köln	Yamaha TZG	
59	Naef, Hans	Schweiz	Yamaha TZG	
60	Minich, Siegfried	Österreich	Yamaha TZ	
61	Toffolo, Jean-Marc	Belgien	Yamaha TZ	
62	Liegeois, Oliver	Belgien	Yamaha TZ	
63	Rogers		Yamaha TZ	



## Die Neuen von BING.

Weil uns zwei Dinge sehr wichtig sind: Die Umwelt und Ihr Geldbeutel.

Die Gesunderhaltung unserer Umwelt wird zu Recht immer bedeutungsvoller. Gerade die Technologie von Verbrennungsmotoren ist dafür ein wichtiges Betätigungsfeld. Als führender Vergaserhersteller wissen wir um unsere Verantwortung.

Deshalb ist uns technischer Fortschritt seit jeher Verpflichtung – und das nicht nur für Sportlerfolge. Wir sorgen vorne dafür, daß Sie hinten nicht vergiftet werden. Unseren Entwicklungsingenieuren ist wieder ein gewaltiger Schritt in diese Richtung gelungen. Eine neue BING-Vergasergeneration – so umweltfreundlich und sparsam, wie es das nie zuvor gab. Daß diese fortschrittliche Technik „Made in Germany“ auch bestens funktioniert, dafür garantieren wir.

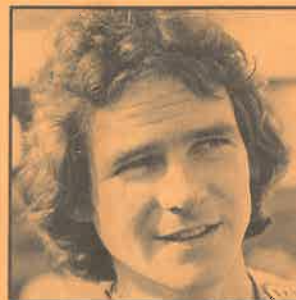
**Fritz Hintermayr GmbH BING-Vergaser-Fabrik**  
Senefelderstraße 7 8500 Nürnberg 133 Telefon (0911) 51863



## Die Schnellsten schreiben für MOTORSPORT AKTUELL



KENNY ROBERTS, zweifacher 500-ccm-Weltmeister (1978 und 1979), schreibt exklusiv für die Leser von MOTORSPORT AKTUELL.



BARRY SHEENE, Halbliter-Weltmeister der Jahre 1976 und 1977, greift nach jedem Grand Prix für MOTORSPORT AKTUELL zur Feder.

JEDE WOCHE NEU

# MOTORSPORT aktuell



ROLF BILAND, Seitenwagen-Weltmeister von 1978 und 1979, vertauscht zweimal im Monat den Gasgriff mit der Schreibmaschine und verfasst Kolumnen für MOTORSPORT AKTUELL.

### Was passiert am nächsten Wochenende?

An diesem Wochenende erleben Sie das Rennen selber mit. Sie kennen die Sieger und die Verlierer. Wollen Sie Hintergründe wissen? Möchten Sie aktuelle Kolumnen von Superstars wie Kenny Roberts, Barry Sheene und Rolf Biland lesen? Dann kaufen Sie am Mittwoch MOTORSPORT AKTUELL! So erfahren Sie Woche für Woche, was in der Welt des Motorsports passiert ist. Wir sind überall dabei.

Sie wissen, dass Kenny Roberts, Barry Sheene und Rolf Biland in ihrer Branche die Schnellsten sind. Testen Sie uns! Wir sind die Schnellsten in der Zeitschriftenbranche. MOTORSPORT AKTUELL – die einzige deutschsprachige Motorsport-Wochenzeitung. Wir gewinnen immer.

MOTORSPORT AKTUELL informiert schnell, präzise, exklusiv und zeigt Ihnen die Bilder der besten Motorsport-Fotografen Europas.

## Coupon

**Ja,**

gegen Einsendung dieses Gutscheines erhalte ich kostenlos die nächsten drei Ausgaben von MOTORSPORT AKTUELL. Wenn mir die Zeitung gefällt und ich innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des dritten Heftes keinen gegenteiligen Bescheid gebe, bin ich damit einverstanden, dass ich MOTORSPORT AKTUELL zum günstigen Jahres-Abonnementspreis von DM 70,—/Fr. 65,—/öS 450,— per Post erhalte.

Name

Vorname

Adresse

Plz, Ort

Datum

Unterschrift

Bitte senden an: Powerside AG, Abo-Werbung, Postfach, CH-8034 Zürich.



# RENNEN 3

## Yamaha Castrol RTL Cup 1980

1. Training: 22. 8. 1980 — 19.00 — 20.00 Uhr  
 2. Training: 23. 8. 1980 — 17.30 — 18.30 Uhr  
 Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 11.20 Uhr  
 3 Runden = 68,50 km

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	<b>Yamaha Kammerlohr Racing Team — Kranzberg</b> Brunnbauer, Michael	Freilassing	Yamaha XS 400	
2	<b>Yamaha Stadler Racing Team — Regensburg</b> Kieslinger, Theodor	Pielmühle	Yamaha XS 400	
3	<b>Yamaha Hürter Racing Team — Münster</b> Heumannskämper, Manfred	Münster	Yamaha XS 400	
4	<b>Yamaha König Racing Team — Well</b> Müller, Rolf	Grenzach	Yamaha XS 400	
5	<b>Yamaha Weitensteiner Racing Team — Welden</b> Vökl, Richard	Vohenstrauß	Yamaha XS 400	
6	<b>Yamaha Gruber Racing Team — Weiler</b> Kurzhausen, Wolfhart	Vogt	Yamaha XS 400	
7	<b>Yamaha Hartenstein Racing Team — Darmstadt</b> Möckel, Wolfgang	Erzhausen	Yamaha XS 400	
8	<b>Yamaha Hansel Racing Team — Göttingen</b> Müllermeister, Hans-Dieter	Bovenden	Yamaha XS 400	
9	<b>Yamaha Helnze und Heindorf Racing Team — Gifhorn</b> Heuer, Hans-Ulrich	Salzgitter	Yamaha XS 400	
10	<b>Yamaha Thevissen Racing Team — Leverkusen</b> Hoffmann, Ulrich	Langenfeld	Yamaha XS 400	
11	<b>Yamaha Laaks Racing Team — Gudensberg</b> Arndt, Jürgen	Kaufungen	Yamaha XS 400	
12	<b>Yamaha Hartenstein Racing Team — Darmstadt</b> Klaas, Bernd	Dieburg	Yamaha XS 400	
13	<b>Yamaha Müller Racing Team — Oberursel</b> Marinkovic, Robert	Frankfurt	Yamaha XS 400	
14	<b>Yamaha Mico Racing Team — Singen</b> Liegmann, Dieter	Pfullendorf	Yamaha XS 400	
15	<b>Yamaha Beck &amp; Schneider Racing Team — Nürnberg</b> Kraus, Werner	Nürnberg	Yamaha XS 400	
16	<b>Yamaha Franz Racing — Hochstätt</b> Stampfelmeier, Franz	Rosenheim	Yamaha XS 400	
17	<b>Yamaha Schultheis Racing Team — Heldenheim</b> Spiller, Wilfried	Heidenheim	Yamaha XS 400	
18	<b>Yamaha Porten Racing Team — Meerbusch</b> Wicke, Wolfram	Meerbusch	Yamaha XS 400	
19	<b>Yamaha Höfler Racing Team — Alefeld</b> Thome, Helmut	Much	Yamaha XS 400	
20	<b>Yamaha Zweirad Center Racing Team — Straubing</b> Biendl, Heinrich	Straubing	Yamaha XS 400	
21	<b>Yamaha Mico Racing Team — Singen</b> Ehinger, Matthias	Singen	Yamaha XS 400	
22	<b>Yamaha Schmitz Racing Team — Adenau</b> Schumacher, Gerd	Wimbach	Yamaha XS 400	
23	<b>Yamaha Schwemmer Racing Team — Schnaittenbach</b> Diller, Alexander	Vohenstrauß	Yamaha XS 400	

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
24	<b>Yamaha Beck &amp; Schneider Racing Team — Nürnberg</b> Schneider, Richard	Bad Windsheim	Yamaha XS 400	
25	<b>Yamaha Hook Racing Team — Dudenhofen</b> Ofer, Hartmut	Dudenhofen	Yamaha XS 400	
26	<b>Yamaha Zöller Racing Team — Schlitz</b> Harthausen, Hans-Jürgen	Bad Hersfeld	Yamaha XS 400	
27	<b>Yamaha Franz Racing — Hochstätt</b> Bachmaier, Franz	Rosenheim	Yamaha XS 400	
28	<b>Yamaha Witte Racing Team — Rheine</b> Judl, Wolfgang	Rheine	Yamaha XS 400	
29	<b>Yamaha Zügel Racing Team — Schwäbisch-Hall</b> Dechent, Martin	Schwäbisch-Hall	Yamaha XS 400	
30	<b>Yamaha Mayer + Schwarz Racing Team — Remshalden</b> Müller, Bernd	Steinheim	Yamaha XS 400	
31	<b>Yamaha Schweiger Racing Team — Weilheim</b> Hammer, Peter	Huglfing	Yamaha XS 400	
32	<b>Yamaha Fischer Racing Team — Solingen</b> Rösnick, Franz-Willi	Hilden	Yamaha XS 400	
33	<b>Yamaha Lippmann Racing Team — Erlangen</b> Brunner, Gerhard	Burgthann	Yamaha XS 400	
34	<b>Yamaha Walz Racing Team — Herrenberg</b> Herrmann, Hans-Peter	Rottenburg	Yamaha XS 400	
35	<b>Yamaha Avenes Hanselle Racing Team — Schüttorf</b> Bussmann, Bernhard	Ochtrup	Yamaha XS 400	
36	<b>Yamaha Hees Racing Team — Saarbrücken</b> Sterba, Erhard	Mannheim	Yamaha XS 400	
37	<b>Yamaha Heinrichs Racing Team — Gemünd</b> Schröder, Siegfried	Bornheim	Yamaha XS 400	
38	<b>Yamaha Westfalen Racing Team — Heiligenstedten</b> Bornhold, Klaus	Nutteln	Yamaha XS 400	
39	<b>Yamaha Eckert Racing Team — Forchtenberg</b> Nothelfer, Günter	Eilhofen	Yamaha XS 400	
40	<b>Yamaha Hauschildt Racing Team — Elmshorn</b> Busch, Uwe	Westerhorn	Yamaha XS 400	
41	<b>Yamaha Spaett Racing Team — München</b> Sorge, Stefan	München	Yamaha XS 400	
42	<b>Yamaha Halpaus Racing Team — Renchen</b> Schwarz, Franz	Oberkirch	Yamaha XS 400	
43	<b>Liqui-Moly Shimada Sporting Club — Hamburg</b> Witzel, Thomas	Hamburg	Yamaha XS 400	
44	<b>Yamaha Hartenberg Racing Team — Bochum</b> Boczy, Bernhard	Herten	Yamaha XS 400	
45	<b>Yamaha Seeger Racing Team — Waiblingen</b> Seeger, Jürgen	Waiblingen	Yamaha XS 400	
46	<b>Yamaha Bröcker Racing Team — Wissingen</b> Lienhop, Barbara	Osnabrück	Yamaha XS 400	
47	<b>Yamaha Schaufele Racing Team — Aalen</b> Ebert, Michael	Abtsgmünd	Yamaha XS 400	
48	<b>Moto Reichert Racing Team — Lübeck</b> Gemmecke, Joachim	Lübeck	Yamaha XS 400	
49	<b>Yamaha Dreyer Racing Team — Hachenburg</b> Menne, Jürgen	Dornburg	Yamaha XS 400	
50	<b>Yamaha Stadler Racing Team — Regensburg</b> Stadler, Johann	Regensburg	Yamaha XS 400	

# RENNEN 4

Solomotorräder bis 350 ccm

## um die Pokale der Fa. PERNOD SEGM Deutschland

1. Training: 22. 8. 1980 — 16.00 — 17.00 Uhr  
 2. Training: 23. 8. 1980 — 10.00 — 11.00 Uhr  
 Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 12.45 Uhr  
 6 Runden = 137,01 km

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Platzierung
3	<b>Team Kawasaki Australia — Australien</b> Hansford, Gregg	Australien	Kawasaki KR	
4	<b>Michael Krauser — Mering</b> Mang, Anton	Inning	Kawasaki KR	
6	<b>Elf Hules Minerales SA / Elf Moto Racing Team — Schweiz</b> Freymond, Roland	Schweiz	Bimota-Yamaha	
7	Villa, Walter	Italien	Yamaha-Adriatica	
8	<b>Team Solitude International — Sindelfingen</b> Ekerold, Jon	Südafrika	Bimota Sol MK 1	
11	<b>Ho Equipements — Frankreich</b> Guilleux, Herve	Frankreich	BUT	
12	North, Alan	Südafrika	Yamaha TZ	
14	<b>Team Bimota 80 — Italien</b> Matteoni, Massimo	Italien	Bimota YB 3	
15	Head, Tony	England	Yamaha TZ	
16	<b>Team Pernod — Frankreich</b> Saul, Eric	Frankreich	Yamaha TZ	
17	<b>Venemotos Racing Team — Venezuela</b> Cecotto, Johnny-Alberto	Venezuela	Bimota-Yamaha	
18	Sayle, Jeffrey	Australien	Yamaha TZG	
19	<b>RTM — Italien</b> Perugini, Carlo	Italien	RTM	
20	Delaby, René	Belgien	Yamaha TZF	
21	Fernandez, Patrick	Frankreich	Bimota-Yamaha TZ	
22	<b>Bosch Racing Team - Vienna — Österreich</b> Stöllinger, Edi	Österreich	Kawasaki KR	
23	Baldé, Jean-Francois	Frankreich	Kawasaki KR	
24	Minich, Siegfried	Österreich	Yamaha TZ	
25	<b>Venemotos Ricci Ceramiche — Italien</b> Lavado, Carlos-Alberto	Venezuela	Bimota-Yamaha TZ	
26	<b>Wilddam Racing — Holland</b> Hernamdi, Klaas	Holland	Yamaha TZF	
27	<b>Nava Kucera Racing Team — Echterdingen</b> Roth, Reinhold	Amtzell	Yamaha TZG	
28	Mc Gregor, Graeme	Australien	Yamaha TZG	
29	Sayle, Murray	Australien	Yamaha TZG	

## um die Pokale der Fa. PERNOD SEGM Deutschland

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Platzierung
30	Matsumoto, Yoshimasa	Japan	Yamaha TZ	
31	<b>Nava Kucera Racing Team — Echterdingen</b> Reiner, Gustav	Bietigheim	Yamaha TZ	
32	Hilbk, Werner	Bergkamen	Yamaha TZG	
33	<b>Oy Silja Line AB — Finnland</b> Nurmi, Pekka	Finnland	Yamaha TZ	
34	<b>Sarome Racing Team — Holland</b> Mortimer, Chas	England	Yamaha TZG	
35				
36	<b>Ecurie la Grand Haye — Belgien</b> Simeon, Michel	Belgien	Yamaha TZF	
37	Cornu, Jacques	Schweiz	Yamaha TZ	
38	Weibel, Edwin	Schweiz	Yamaha Hostettler	
39	<b>Norton Club Neuchatel — Schweiz</b> Roetlisberger, Alain	Schweiz	Yamaha TZ	
40	Lüscher, Bruno	Schweiz	Yamaha TZE	
41	<b>Ecurie Soclete Pernod — Frankreich</b> Espié, Thierry	Frankreich	Yamaha TZG	
42	Tournadre, Jean-Louis	Frankreich	Bimota-Yamaha	
43	<b>Mathels + Klose Yamaha Exclusive — Frankfurt</b> Tomic, Mladen	Frankfurt	Yamaha TZG	
44	<b>MRA Freiburg — Freiburg</b> Spiegler, Lothar	Umkirch	Yamaha TZG	
45	<b>Mitsui Yamaha Racing Team — Löhne</b> Wimmer, Martin	München	Yamaha TZG	
46	<b>Dieter Braun Team — Horrenberg</b> Kopf, Roland	Kehl	Bakker-Yamaha TZ	
47	<b>Mototeam Krawehl — Hamburg</b> Schmidt, Bodo	Lebach	Hees-Yamaha TZF	
48	<b>CK Küchenfachgeschäft Cölbe — Lahn</b> Peil, Norbert	Marburg	Bakker-Dodds-Yam.	
49	Hyvärinen, Eero	Finnland	Yamaha TZ	
50	Jones, Stuart	England	Yamaha TZG	
51	Young, Graham	Nordirland	Yamaha TZF	
52	Hoffmann, Walter	Ludwigshafen	Teca-Yamaha TZG	
53	Tophelen, Hartmut	Bad-Salzuflen	Hunke-Yamaha TZ	
54	<b>Rallye Sport Racing Team — Garmisch-Partenkirchen</b> Weidacher, Franz	Traunstein	Yamaha TZ	
55	Klement, Johannes	Freiburg	Yamaha TZ	
56	<b>Team Pichler Kunststofftechnik — Kastl</b> Dürschinger, Hans-Georg	Fürth	Yamaha TZF	
57	<b>ES Motorrad Zubehör Racing Team — Neuötting</b> Müller, Hartmut	Kirchzarten	Yamaha TZF	
58	<b>Team Sarome Racing — Frankreich</b> Bolle, Jacques	Frankreich	Yamaha TZ	
59	Rogers		Yamaha TZ	



# Wissen Sie schon alles über Rank Xerox?

Wissen Sie z.B., daß Rank Xerox zu jedem Kopierproblem das richtige Kopiersystem hat?

Wissen Sie auch, daß jedes Kopiersystem, ob klein oder groß, ausschließlich auf Normalpapier kopiert?

Wissen Sie schon, daß Sie mit jedem Rank Xerox Kopier- und Drucksystem auch auf farbiges Papier, Folien, Briefbogen usw. kopieren und drucken können?

Wissen Sie beispielsweise, daß Rank Xerox auch eine vielseitige Textverarbeitungs-Familie hat?

Wenn nicht, sollten Sie doch wissen, wo Sie Rank Xerox finden: Emanuel-Leutze-Str. 20, 4000 Düsseldorf 11.

## RANK XEROX®

## RENNEN 5

Solomotorräder bis 125 ccm

1. Training: 22. 8. 1980 — 10.00 — 11.00 Uhr  
 2. Training: 23. 8. 1980 — 8.30 — 9.30 Uhr  
 Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 14.15 Uhr  
 4 Runden = 91,34 km

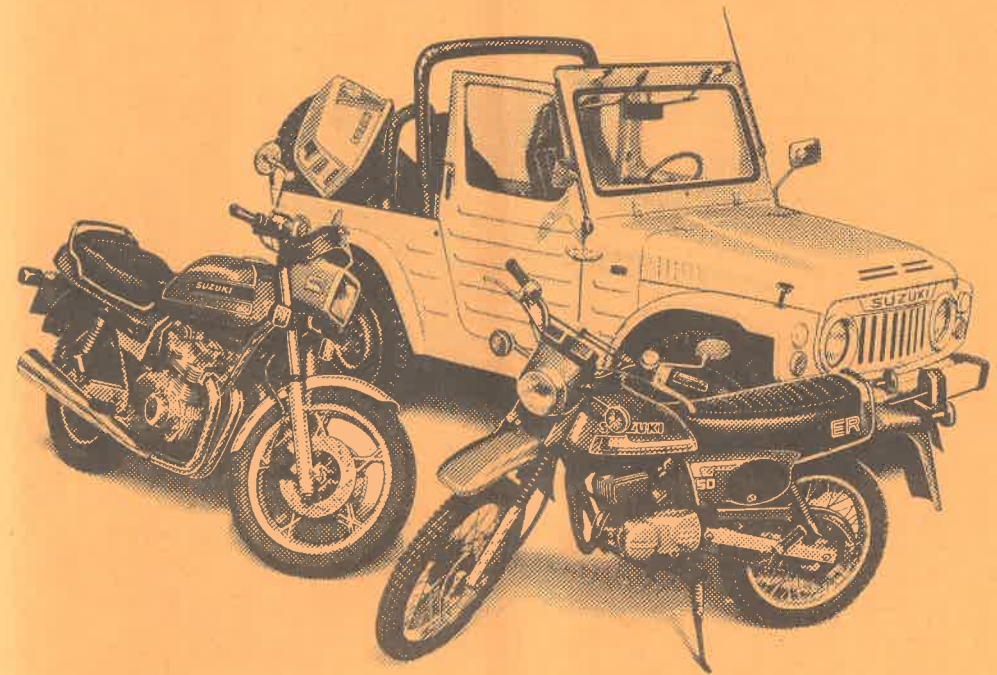
St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	<b>Minarelli Corse — Italien</b> Nieto, Angel	Spanien	Minarelli GP	
3	Müller, Hans	Schweiz	MBA Elit	
5	<b>Racing Team Nava Kucera — Echterdingen</b> Bender, Gert	Reutlingen	GB Bender	
6	Bertin, Guy	Frankreich	Motobecane GP	
7	Tormo-Blaya, Ricardo	Spanien	MBA	
8	Bartol, Harald	Österreich	Morbideilli RS	
9	Kneubühler, Bruno	Schweiz	MBA	
10	<b>Morbideilli Spa — Italien</b> Bianchi, Pierpaolo	Italien	MBA Ciemmedi	
11	<b>Jim Beam Racing Team — Österreich</b> Auinger, August	Österreich	MBA VR	
12	Van Soest, Martin	Holland	Interband MBA	
14	<b>Egel Banden — Holland</b> Looijensteijn, Peter	Holland	MBA	
15	Carlson, Per "Bam"	Schweden	MBA	
16	Blatter, Rolf	Schweiz	RBB MBA	
17	<b>RS Rallye Sport Racing Team — Garmisch-Partenkirchen</b> Dörflinger, Stefan	Schweiz	Morbideilli	
18	Lazzarini, Eugenio	Italien	Iprem	
19	<b>Minarelli-Corse — Italien</b> Reggiani, Loris	Italien	Minarelli GP	
20	Van Kessel, Henk	Holland	Condor	
21	Kinnunen, Matti	Finnland	MBA RS	
22	<b>Ecurie Soclete Pernod — Frankreich</b> Noblesse, Thierry	Frankreich	MBA Pernod GP	
23	Waibel, Gerhard	Schorndorf	MBA	
24	<b>Falk Motorprodukte — Düren</b> Emmerich, Ingo	Stolberg	Seel RS	
25	Klein, Hagen	Leinfeldern	Hess Spezial	
26	<b>Morbideilli Spa — Italien</b> Marchetti, Gianpaolo	Italien	MBA MPA	
27	Peró, Aldo	Italien	MBA	
28	Straver, Anton	Holland	MBA	

\* Xerox und Rank Xerox sind eingetragene Warenzeichen

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
29	<b>Dratovny Hlohovec Aotomotoklub</b> – CSSR Balaz, Peter	CSSR	MBA	
30	<b>Moto Club de Monaco</b> – Monaco Herouard, Patrick	Frankreich	MBA	
31	Waibel, Alfred	Winterbach	Waibel-Spezial	
32	<b>Team Polo Blockhaus Schneider</b> – Wermelskirchen Janssen, Stefan	Euskirchen	Polo MBA	
33	Perez, Guillermo "Willy"	Argentinien	MBA	
34	<b>Morbidelli France Total</b> – Frankreich Selini, Jean Claude	Frankreich	Morbidelli VR	
35	Galbit, Michel	Frankreich	Morbidelli VR	
36	Dupont, Yves	Frankreich	MBA CC	
37	<b>Silja Line AB</b> – Finnland Wickström, Johnny	Finnland	MBA	
38	Baert, Chris	Belgien	CVD MBA Spezial	
39	<b>Jim Beam Team</b> – Österreich Fagerer, Ernts	Österreich	Morbidelli	
40	<b>Rino Racing Team</b> – Tecnosport Morena – Italien Zuliani, Rino	Italien	MBA	
41	Rothmann, Wilfried	Lahr	Bakker MBA	
42	Wiedemann, Harald	Dautphetal	Morbidelli	
43	<b>ES Racing Team</b> – Neuötting Bauer, Robert	Freilassing	MBA	
44	<b>Team Pichler</b> – Kastl Borowitzka, Bernhard	Passau	MBA	
45	Hafeneger, Dirk	Solingen	Seel	
46	<b>Motorrad Spaett Racing Team</b> – München Lichtenberg, Helmut	Waldkraiburg	MBA	
47	<b>AC Mayen 1927 e. V. im ADAC</b> – Mayen Vogt, Gerhard	Saffig	Bender GB	
48	<b>Yamaha Racing Team Löffler</b> – Wermelskirchen Strehle, Christoph	Köln	Bender GB	
49	<b>Nava Kucera Racing Team</b> – Echterdingen Koschine, Walter	Winterlingen	Seel-MBA	
50	Steege, Werner	Berlin	GB Bender	
51	<b>Team Pichler Kunststofftechnik</b> – Kastl Peschke, Norbert	Reutlingen	MBA	
52	Smith, Barry	Australien	MBA	
53	Wilbers, Bennie	Holland	MBA	
54	Herr, Hans-Peter	Freiburg	Morbidelli	
55	Brändle, Rolf	Wendlingen	MBA	
56	Abold, Hubert	Dillingen	BMA Bender	
57	Kaletsch, Walter	Marburg	MBA	

# SUZUKI

## Präzision für die Freizeit- zu Lande und zu Wasser!



SUZUKI baut Motorräder von 50 bis 1100 cm, von 3 bis 100 PS - Mokicks, Straßenmaschinen, Crossduros und Rennmaschinen für die Straße und fürs Gelände. SUZUKI baut aber auch ein Vielzweckauto - für die Stadt, fürs Gelände, für den Transport Ihres Sportgerätes - den Eljot 80.

Und SUZUKI baut Bootsmotoren von 2 bis 85 PS. Das Neueste: Wetbike. Das Wassermotorrad.

Eines aber haben alle SUZUKI-Freizeit-Geräte gemeinsam: Jedes Detail ist durchdacht. Gekonnt gemacht. Und mit unglaublicher Präzision.



**SUZUKI**  
Präzision für die Freizeit

SUZUKI-Deutschland/8000 München 46/Ingolstädter Str. 61d

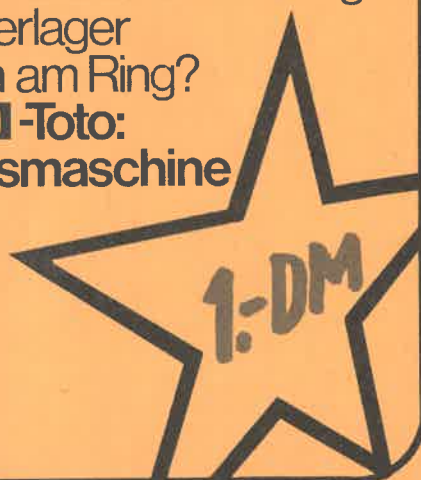


Überall am Ring  
erhältlich!

**DEUTSCHLANDS GROSSE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT  
AKTUELL  
ZUM GP VON DEUTSCHLAND:**

**MOTORRAD  
& Extrablatt**

- Trainingsergebnisse und Startaufstellung
- Stories aus dem Fahrerlager
- Leser-Service: Wohin am Ring?
- Gewinn im **MOTORRAD**-Toto:  
Toni Mangs Trainingsmaschine



**RENNEN 6**

Solomotorräder bis 500 ccm

1. Training: 22. 8. 1980 — 17.30 — 18.30 Uhr  
2. Training: 23. 8. 1980 — 14.30 — 15.30 Uhr  
Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 15.10 Uhr  
6 Runden = 137,01 km

um die Pokale der Fa. AVON REIFEN Deutschland GmbH

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	Roberts, Kenny	USA	Yamaha OW 48	
2	<b>Cagiva Spa — Italien</b> Ferrari, Virginio	Italien	Cagiva 500	
4	<b>Suzuki Motor Co. Ltd. — Holland</b> Hartog, Wil	Holland	Suzuki RG 500 MK V	
5	Uncini, Franco	Italien	Suzuki RG 500 MK V	
6	<b>I. M. N. — Holland</b> Van Dulmen, Boet	Holland	Yamaha TZ	
7	<b>Yamaha Imn — Holland</b> Middelburg, Jack	Holland	Yamaha TZ	
8	<b>Texaco Heron Team Suzuki — England</b> Mamola, Randy	USA	Suzuki RG 500 MK V	
9	<b>Marlboro Nava Frankonla — Schweiz</b> Coulon, Philippe	Schweiz	Suzuki RG 500 MK V	
11	<b>Steve Parrish Racing — England</b> Parrish, Steve	England		
12	Estrosi, Christian	Frankreich	Suzuki RG 500 MK V	
14	Fernandez, Patrick	Frankreich	Bimota-Yamaha TZ	
15	Rougerie, Michel	Frankreich	Suzuki RG 500 MK V	
16	<b>Team Sonauto Gauloises GPA — Frankreich</b> Roche, Raymond	Frankreich	Yamaha TZ	
17	<b>Team Sonauto Gauloises GPA — Frankreich</b> „X“			
18	<b>Jim Beam Team — Österreich</b> Wiener, Max	Österreich	Suzuki RG 500 MK V	
19	<b>Team Solitude International — Südafrika</b> Ekerold, Jon	Südafrika	Sol MK II	
20	<b>Team Kawasaki Australia — Australien</b> Hansford, Gregg	Australien	Kawasaki KR	
21	<b>Team Nava Olio Fiat — Italien</b> Lucchinelli, Marco	Italien	Suzuki XR 34	
22	<b>Team Nava Olio Fiat — Italien</b> Rossi, Graziano	Italien	Suzuki XR 34	
23	Bonera, Gianfranco	Italien	Yamaha TZ	
24	Perugini, Carlo	Italien	Suzuki RG 500 MK V	

## DIE SCHMIERMITTEL DER WELTMEISTER – JETZT AUCH IN DEUTSCHLAND!



JOHNNY CECOTTO  
Weltmeister F. 750 ccm  
1975-76



RÖLF STEINHAUSEN  
Weltmeister Seitenwagen  
1975-76



ROGER DE COSTER  
5facher Weltmeister  
Moto-Cross 500 ccm



DON VESCO  
Schnellster Mann auf Kawa  
512 km-Std.

# Wenn diese Weltmeister Ihnen Schmiermittel von Bel-Ray empfehlen, wissen sie, wovon sie sprechen.

Cecotto, Steinhausen, De Coster, Don Vesco... Neben ihrem hervorragenden Fahrertalent, ihrem Mut und ihrem Willen zu siegen, haben diese Motorrad-Könige eins gemeinsam: sie fahren mit Bel-Ray. Das sind die Schmiermittel, die auch aus ihrer Maschine mehr Kraft und mehr Ausdauer herausholen.

Im Bel-Ray Programm finden Sie alle speziellen Schmiermittel und Reiniger, die Sie zum Schutz und zur Pflege von Kette, Motor, Getriebe, Kabel usw. brauchen.

Bel-Ray Produkte sind getestet und geprüft und haben sich in den erbarmungslosesten Rennen der Welt bewährt. Sie helfen auch Ihnen und Ihrer Maschine, besser über die Runden zu kommen.

Nehmen Sie deshalb Bel-Ray Schmiermittel und Reiniger, auch wenn Sie noch keine weltmeisterlichen Leistungen auf die Strasse bringen. Ihre Maschine wird es Ihnen danken. Und Sie werden sich wundern, wieviel Sie aus ihr herausholen können.

Bel-Ray Produkte sind nur bei Ihrem Motorrad-Fachhändler erhältlich.



Das Öl der Weltmeister

Für Spitzenleistungen im Alltag

## um die Pokale der Fa. AVON REIFEN Deutschland GmbH

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Platzierung
25	<b>Venemotos Racing Team – Venezuela</b> Cecotto, Johnny-Alberto	Venezuela	Yamaha TZ	
26	<b>Elf Huelles Minerales SA / Elf Moto Racing Team – Schweiz</b> Fruttschi, Michel	Schweiz	Yamaha TZ	
27	<b>RLO Castrol Cape Grand-Mere – Frankreich</b> Gross, Frank	Frankreich	Suzuki RG 500 MK V	
28	Rossi, Seppo	Finnland	Suzuki RG 500 MK V	
29	<b>Suzuki Malaysia – Malaysia</b> Woodley, John	Neuseeland	Suzuki RG 500 MK V	
30	<b>Möbel Nenning Racing Team – Österreich</b> Nenning, Werner	Österreich	Yamaha TZ	
31	<b>Suzuki Deutschland Racing Team – München</b> Renner, Elmar	München	Suzuki RG 500 MK V	
32	<b>Nava Kucera Racing Team – Echterdingen</b> Reiner, Gustav	Bietigheim	Suzuki RG 500 MK V	
33	<b>Dieter Braun Team – Horrenberg</b> Hage, Josef	Tettngang	Suzuki RG 500 MK V	
34	<b>AC Mayen 1927 e. V. im ADAC – Mayen</b> Vogt, Gerhard	Saffig	Seel-Suzuki RG 500	
35	Steiner, Jürgen	Pforzheim	AMC Suzuki RG 500	
36	<b>Scuderia Naldoni Imola S. R. L. – Italien</b> Massimiani, Maurizio	Italien	Yamaha TZ	
37	<b>Texaco Heron Team Suzuki – England</b> Crosby, Graeme-William	Neuseeland	Suzuki RG 500 MK V	
38	Sayle, Jeffrey	Australien	Yamaha TZ	
39	<b>Moto Club de Monaco – Monaco</b> Rigal, Hubert	Frankreich	Yamaha TZ	
40	<b>Jim Beam Team – Österreich</b> Schmid, Michael	Österreich	Suzuki RG 500 MK V	
41	Sjöström, Peter	Schweden	Suzuki RG 500 MK V	
42	Pellandini, Sergio	Schweiz	Suzuki RG 500 MK V	
43	<b>Wolfgang von Muralt Racing Team – Schweiz</b> Von Muralt, Wolfgang	Schweiz	Yamaha TZ	
44	<b>Beaulieu / Barry Tuft – Frankreich</b> Singleton, Dale	USA	Yamaha TZ	
45	<b>Nedan Stilmorol – Holland</b> Zoet, Willem	Holland	Suzuki RG 500 MK V	
46	<b>Morbidelli Spa – Italien</b> Pelletier, Giovanni	Italien	Morbidelli 80	
47	<b>Yamaha Motor N. V. – Holland</b> Asami, Sadao	Japan	Yamaha OW 48	



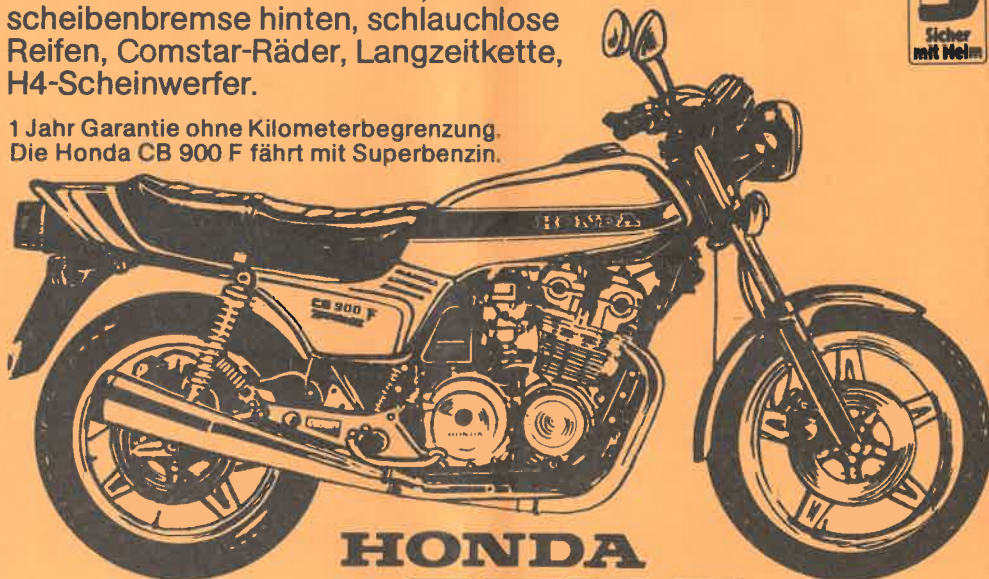
# Von Profis für Profis

Sie haben darauf gewartet. Auf das technische Duplikat der berühmten Honda-Werksmaschine RCB. Jetzt ist sie verwirklicht.

Luftgekühlter 4-Zylinder 4-Takt-Reihenmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen (D.O.H.C.), 895 cm<sup>3</sup>, über 200 km/h, 70 kW (95 PS), 5 Gänge, elektr. Anlasser, CDI-Zündsystem, 2 Vollscheibenbremsen vorn, 1 Vollscheibenbremse hinten, schlauchlose Reifen, Comstar-Räder, Langzeitkette, H4-Scheinwerfer.



1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Honda CB 900 F fährt mit Superbenzin.



**HONDA**  
**CB 900 F**  
**BOL D'OR**

Vom Rennen in die Serie

# HONDA

Wir machen Motorradgeschichte

## um die Pokale der Fa. AVON REIFEN Deutschland GmbH

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Platzierung
48	Klein, Klaus	Vaihingen	Suzuki RG 500 MK V	
49	<b>Barulla und Hauser Motorradzubehör – Ludwigsburg</b> Ammann, Peter	Stuttgart	Suzuki RG 500 MK V	
50	<b>Konstruktionsbüro Liebert – Offenbach</b> Riehl, Günter	Frankfurt	Yamato TZ	
51	<b>Honda International Racing Company Limited – England</b> Grant, Mick	England	Honda NR 500	
52	<b>Honda International Racing Company Limited – England</b> Katayama, Takazumi	Japan	Honda NR 500	
53	<b>Dieter Braun Racing Team – Horrenberg / Ellis Racing</b> Avant, Stuart	Neuseeland	Suzuki RG 500 MK V	
54	<b>Saga-Team – Österreich</b> Matikainen, Markku	Finnland	Suzuki RG 500 MK V	
55	<b>Duckhams Oil Company – Finnland</b> Pohjola, Timo	Finnland	Suzuki RG 500 MK V	
56	<b>Team Kawasaki – England</b> Ballington, Kork	Australien	Kawasaki KR	
57	<b>Bronni Sieker Team – Bad-Breisig</b> Driesch, Clemens	Annweiler	Suzuki RG 500	
58	Köible, Bruno	Freiburg	Yamaha TZ	
59	<b>Robbi Racing Team – Herford</b> Stüsser, Udo	Sindorf	Laverda Formula	
60	<b>Robbi Racing Team – Herford</b> Tost, Alois	Moers	Laverda Formula	
61	Scherer, Horst	Aachen	HS Laverda 500	
62	Schneider, Rolf	Netphen	Waba Honda CR 500	
63	Wellbrock, Wolfgang	Osterholz	Laverda Formula	

Von der Motorradkleidung  
bis zum Motorradzubehör  
finden Sie auf dem

**Grand-Prix-Motorradmarkt**  
im Start- u. Zielbereich des Nürburgrings

# RENNEN 7

Motorräder mit Seitenwagen  
bis 500 ccm

1. Training: 22. 8. 1980 — 14.30 — 15.30 Uhr

2. Training: 23. 8. 1980 — 13.00 — 14.00 Uhr

3. Training: 23. 8. 1980 — 19.00 — 20.00 Uhr

Rennen: 24. 8. 1980 — ca. 16.45 Uhr

5 Runden = 114,18 km

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
1	<b>Michel Krauser Racing Team — Mering</b> Biland, Rolf Waltisberg, Kurt	Schweiz Schweiz	LCR	
2	<b>Bel Ray Company Inc. — USA</b> Steinhausen, Rolf Arthur, Kenny	Nümbrecht England	B.S.A. II	
3	Holzer, Bruno Meierhans, Charly	Schweiz Schweiz	LCR 007	
4	<b>Team Castrol Fowler Yamaha — England</b> Taylor, Jock Johansson, Bengt-Göran	England Schweden	Fowler-Yamaha	
5	Michel, Alain Burkard, Michael	Frankreich Hanau	Seymaz	
6	<b>Michael Krauser Racing Team — Mering</b> Brödin, Göte Gällros, Billy	Schweden Finnland	Krauser-Yamaha	
7	Streuer, Egbert Van der Kaap, Johan	Holland Holland	LCR	
8	<b>Cees van der Zee — Holland</b> Smit, Cees De Groot, Erik	Holland Holland	Seymaz V.D. Zeel	
9	<b>Krauser Racing Team — Mering</b> Schwärzel, Werner Huber, Andreas	Meißenheim Oberkirch	Yamaha	
10	<b>Krauser Racing Team — Mering</b> Huber, Hermann Gundel, Rainer	Renchen Bayreuth	Krauser LCR MK 1	
11	<b>Nava Kucera Racing Team — Echterdingen</b> Schauzu, Siegfried Puzo, Lorenzo	Siegen Laudenbach	Yamaha SB	
12	Chabert, Bernard Cachoz, Yves	Frankreich Frankreich	Yamaha CB	
14	Jones, Derek Ayres, Brian	England England	Ireson-Yamaha	
15	O'Dell, George Kenny, Williams	England England	Yamaha	
16	Boddice, Mick Birks, Chas	England England	Windle-Yamaha	
17	Frick, Peter Delharze, René	Schweiz Schweiz	BF-Yamaha	

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
18	<b>Briel Motorsport GmbH — Mülheim/Ruhr</b> Kumano, Masato Buchner, Georg	Japan Mülheim/Ruhr	Canon-Yamaha MK9	
19	Venus, Max Paul, Karl	Peterskirchen Enkenbach	Yamaha	
20	Höckert, Jesco Harrold, Mathew	Berlin USA	Busch-Yamaha	
21	<b>Polybauer GmbH — Lehrte</b> Ohrmann, Walter Schmitz, Erich	Göttingen Sinzig	Yamaha EB	
22	Vanneste, Michel Vanneste, Serge	Belgien Belgien		
23	<b>Moto Thek Berlin GmbH — Berlin</b> Thiede, Gerhard Kerstens, Christian	Berlin Amerang	Busch-Yamaha	
24	Giesemann, Albert Wolf, Hans-Joachim	Harsum Möglingen	Yamaha TZ	
25	<b>Polybauer GmbH — Lehrte</b> Becker, Georg Lichner, Hans-Günter	Erfstadt Erfstadt	Yamaha EB	
26	Stiddien, Carl-Heinrich Mainka, Hans	Wolfenbüttel Braunschweig	Mot-Yamaha	
27	<b>Polybauer GmbH — Lehrte</b> Berger, Siegfried Berger, Edwin	Weilheim Weilheim	Ohrmann-Yamaha	
28	Corbaz, Gerald Hunziker, Yvan	Schweiz Schweiz	Schmid-Yamaha	
29	<b>Triumph Club Wien — Österreich</b> Stropek, Wolfgang Altrichter, Karl	Österreich Österreich	Siwa-Yamaha	
30	<b>G. Reuschling Finanzierungen — Schöneck</b> Jelonek, Kurt Knapp, Volker	Wölfersheim Gießen	Yamaha	
31	<b>Yamaha Heinrichs Racing Team — Gemünd</b> Puffay, Roland Kallenberg, Siegfried	Kirchheim Esslingen	Yamaha	
32	Thevissen, Heinz Van Dis, Wilm	Leverkusen Holland	HTS-Yamaha	
33	<b>G. Reuschling Finanzierungen — Schöneck</b> Plaschke, Karl-Heinz Jäger, Waldemar	Friedrichsdorf Bad-Kreuznach	Busch-Yamaha	
34	<b>Yamaha Heinrichs Racing Team — Gemünd</b> Schons, Egon Möller, Bernd	Trier Wiehl	Busch-Yamaha	





INT.  
ADAC

# 24STUNDEN NÜRBURGRING

**Training:**  
4. Okt. von 9-13 Uhr

**Rennen-Start:**  
4. Okt. 16 Uhr

4. / 5.  
Okt. '80



Serien-Tourenwagen  
Serien-GT-Wagen



**Renault-5**  
(nat. Pokalfahrzeuge)

**WESTDEUTSCHE ADAC-  
MOBIL-TROPHY**

VERANSTALTER:  
**ADAC NORDRHEIN e.V.**  
5 Köln 51, Oberländer Ufer 144  
in Zusammenarbeit mit dem:  
**MOTORSPORTCLUB LANGENFELD e.V.**

St.-Nr.	Bewerber / Fahrer	Land / Wohnort	Fabrikat	Plazierung
35	<b>Motorsportclub Rotteneck – Österreich</b> Sprengel, Klaus Booth, Derek	Österreich England	LCR Suzuki	
36	Trolliet, Yvan Vernet, Denis	Frankreich Frankreich	Seymaz-Yamaha	
37	Campbell, Peter Goodwin, Richard	Australien Neuseeland	Yamaha-Peterbilt	
38	<b>Peter Hartenstein Racing Team – Pforzheim</b> Rack, Harald Rösinger, Eckhart	Darmstadt Frankfurt	Busch-EB	
39	Reinhard, Rudolf Sterzenbach, Karin	Walldorf Leimen	Seymaz-Yamaha	
40	<b>Mototeam Krawehl – Hamburg</b> Von Berg, Axel Harrold, Robert	Tostedt USA	Yamaha	
41	<b>Joe Henderson – England</b> Ireson, Trevor Pollington, Clivel	England England	Yamaha	
42	Campbell Goodwin	Australien Australien	Yamaha	

**Nutzen auch Sie unsere  
50jährige Erfahrung  
in der Herstellung von wälz-  
und gleitgelagerten  
Kurbelwellen.**

**Mit Hoeckle  
Kurbelwellen  
wurden zahlreiche  
Motorrad-  
Weltmeisterschaften in den Klassen  
von 50-600ccm gewonnen.**



**hoeckle**

Eberhard Hoeckle GmbH  
wälz- und gleitgelagerte  
Kurbeltriebe

D-7406 Mössingen  
Kreis Tübingen  
Tel. 0 74 73/60 54  
Telex 0 767 557





# Das neue Nürburgring-Zeichen

als Sticker 9x22 cm	DM 3,—
6x14 cm	DM 2,—
als Stoffaufnäher 6x14 cm	DM 5,80
als Anstecknadel	DM 3,—
auf weißem T-Shirt, alle Größen	DM 15,—
auf weißem Sweat-Shirt, Gr. 4–7	DM 27,50

Sie erhalten diese Artikel an allen Nürburgring-Verkaufsständen oder per Post-Nachnahme. Bestellen Sie bitte bei der Nürburgring GmbH, 5489 Nürburg, Telefon (02691) 2031

# NEU

## Einst Meier — — Heute Mang

von Volker Rauch

Großer Preis von Deutschland 1976 auf dem Nürburgring: Auf regenglatte Bahn präsentiert sich im Rennen der Klasse 125 ccm ein junger Nachwuchsfahrer derart souverän, daß er — während die Stars sämtlich von der Piste rutschten — überlegener Sieger wurde: Toni Mang aus Inning am Ammersee.

Begeistert und animiert von der Leistung des burschikosen Neycomers mit dem ansteckenden strahlenden Lächeln, stiftete der Münchener Motorrad-Zubehör-Händler und damaliger Sponsor des Gespann-Weltmeisters Klaus Enders dem jungen Mann einen Sonderpreis von tausend Mark: „Ich freue mich riesig über Tonis Erfolg — solche enthusiastischen Burschen unterstütz' ich gern.“

Was auf dem Nürburgring so verheißungsvoll begonnen hatte, mündete — nachdem Toni Mang im Jahr darauf, 1977, auf Morbidelli Fünfter der 125-ccm-Weltmeisterschaft geworden war — in einem Werksvertrag bei Kawasaki-Deutschland, die ihm für die Klassen 250 und 350 ccm Unterstützung gewährten.

Doch während Kawasaki-Japan-Werksfahrer Kork Ballington mit hervorragendem Material ungehemmt zweimal (1978 und 1979) Doppelweltmeister werden konnte, gestalteten sich Mangs Bemühungen zur Sisyphus-Arbeit: Er bekam keine Ersatzteile, keine Einstellungs-werte für seinen Motor, geschweige denn Hilfen vom offiziellen Werksteam. Sein grandioser Sieg beim Großen Preis von England (1978) in Silverstone, der fünfte Rang der 250-ccm-Weltmeisterschaft 1978, der vierte (350 ccm) bzw. sechste Platz (250 ccm) der WM 1979, der Gewinn der Deutschen Meisterschaft in beiden Jahren — alles Erfolge, die Toni Mang mühevoll erkämpfen mußte.

Ohne seine eigenen Fähigkeiten (Mang ist gelernter Werkzeugmacher) auch auf technischem Gebiet und vor allem die seines Freundes Sepp Schlögel, der zusammen mit ihm schon bei Dieter Braun als Mechaniker fungierte, wäre Mang in dieser Zeit aufgeschmissen gewesen. Und als Kawasaki ihm Ende 1979 die Unterstützung entzog und nur nach langem Insistieren wenigstens die (inzwischen vier Jahre alten) Maschinen ließ — da erkannte Toni Mang seine alleinige Chance in der Modifikation dieser Maschinen.

Zusammen mit Sepp Schlögel entwarf und baute Mang eine im Windkanal getestete Verkleidung, bestückte den Motor mit geänderter Kurbelwelle und änderte die Zylinderanordnung von Block-Bauweise in einzeln stehende. Als Sponsor konnte Mang den renommierten Michael Krauser gewinnen, der höchst uneigennützig das Team seines jungen bayerischen Landsmannes finanzierte, mit dem Gespür des langjährigen Intimkenners der Rennsport-Szene war sich Krauser nämlich sicher: „Der Mang hat was auf dem Kasten — aus dem wird was.“

In der Tat: Weltmeister 1980 ist er geworden, mit seiner 250 ccm Krauser-Kawasaki.

Damit trat der junge Bayer die Nachfolge jenes Mannes an, der nach seinem legendären TT-Sieg auf der Isle of Man 1939 zur Idol-Figur einer ganzen Rennfahrer-Generation in Deutschland wurde — und heute noch ist: Schorsch Meier.





Toni Mang – will sich jedoch nicht auf seinen Lobeeren ausruhen.



Biland/Waltisperg in Zolder

Foto: R. Schoettel

## Die neue Seitenwagen-Generation

PPS-Service

In 31 Jahren Motorrad-Weltmeisterschaft hat Deutschland 21 Mal den Titelträger in der Seitenwagenklasse gestellt. Zwischen 1954 und 1976 war das, und nur einmal wurde die Siegesserie während dieser Zeit unterbrochen: 1965/66 schoben sich Fritz Scheidegger und John Robinson (Schweiz / Großbritannien) zwischen die deutsche Phalanx.

Heute besitzen die einst unschlagbaren Deutschen kaum noch Siegchancen. Die Konkurrenz aus der Schweiz und Großbritannien, mit Abstrichen aus Frankreich und den Niederlanden, hat den Professionalismus in der Dreiradkatgorie eingeführt. Finanzkräftige Geldgeber gepaart mit einem spezialisierten Konstrukteur ermöglichten dem jungen, aber erfahrenen Schweizer Rolf Biland 1978 und 1979 so den WM-Gewinn.

Rolf Biland, mittlerweile 29, steht als Paradebeispiel für die neue Generation der Seitenwagenfahrer. Sein Sport ist sein Beruf, er konzentriert sich ausschließlich auf diese Arbeit, ist während seiner steilen Karriere von schweren Verletzungen verschont geblieben. Deshalb kann er sich auch in hohem Maße mit Boxen, Waldlauf und Radfahren körperlich fit halten. Er ist voll austrainiert, geht früh zu Bett, verabscheut Tabak und Alkohol.

Professionalismus ist im Motorrad-Rennsport kein Novum. In den Soloklassen ließen sich die großen Firmen aus Europa wie aus Asien stets durch Werksfahrer repräsentieren. Deren Maschinenmaterial war dem der Privatiers naturgemäß meist überlegen. Allein im Gespannsport hielt sich das Firmenengagement in Grenzen. Weder der sechsmalige Weltmeister Klaus Enders, mit 27 Grand-Prix-Siegen bislang erfolgreichster deutscher Motorrad-Rennfahrer, noch der viermalige Titelträger Max Deubel waren Werksfahrer, obwohl sie ihre Triumphe ausschließlich auf BMW-Motorrädern errangen.

Der Unterschied zwischen den Soloklassen und den Gespannen äußerte sich nicht nur in der Anzahl der Räder. Der Rahmen eines „Motorrades mit Beiwagen“ unterlag zunehmend schwierigen Konstruktionsprinzipien. Der einst an ein normales Motorrad angehängte Beiwagen wurde in den 60er Jahren in einen zusammenhängenden Rahmen integriert. Die Sitzposition des Fahrers verlagerte sich in eine knieende, bis heute durch immer flachere Maschinen in eine fast liegende. Das war stets ein ideales Betätigungsfeld für eigenwillige Bastler und Tüftler. Die großen Werke, auch BMW, konnten mit dieser Art Motorrad keine Werbung betreiben. Also interessierte es sie nicht.

So beschränkte sich die Gespannklasse auch jahrzehntelang auf einen Dreikampf zwischen deutschen, englischen und schweizer Bastlern, die, um nicht zulegen zu müssen, mit den Veranstaltern ein spezielles Start/Transportgeld und Prämiensystem aushandelten.



Unter den deutschen Seitenwagen-Weltmeistern verdient ein Mann besondere Beachtung: Helmut Fath baute Ende der 60er Jahre in seinem Keller einen Rahmen und einen Motor, dem er den Namen URS gab, angelehnt an seinen Heimatort Ursenbach. Er wurde 1968 damit zum zweitenmal Weltmeister und war nach 14 BMW-Jahren der erste Fremdling. 1971 wiederholte Horst Owesle noch einmal den URS-Fath-Erfolg.

Hatte Wilhelm Noll 1954 auf einer BMW die Norton-Dominanz im Gespannsport beendet, so überholte die Technik 1975 die BMW-Aera. Der donnernde Viertakt-Motor war bei 90 PS Leistung ausgereizt, ähnlich wie bei den Zweirädern das MV Augusta oder das Honda-Aggregat. Die Zweitakter übernahmen das Kommando mit sägendem Ton und wesentlich drehfreudigeren Motoren. Im Gespannsport hieß der BMW-Nachfolger König, ein Bootsmotor, später Yamaha.

Auf einer Busch-König fuhr der Nümbrechtler Rolf Steinhausen 1975 und 1976 als letzter von neun Deutschen zur Weltmeisterschaft. 1979 verpaßte er den Titel knapp, Biland gewann. Rolf Steinhausen und Rolf Biland prägten die Gespann-WM seit 1975 fahrerisch wie technisch. Mit Auswüchsen zwar („Dreirad oder Auto“), einem zweigeteilten Championat (konventionelle und unkonventionelle Bauweise), aber sie haben entscheidend zum derzeit hohen technischen Stand des Seitenwagensports beigetragen.

1980 wollte es Steinhausen noch einmal wissen. Aber seine Motorradgeschäfte beanspruchen zu viel Zeit, der Erfolg blieb aus. Biland steht wieder im Titelkampf. Sein Rivale heißt diesmal Jack Taylor (Großbritannien). Auch der ist Profi.



Rolf Biland



Jack Taylor



WIR MACHEN RADIO IN FARBE.

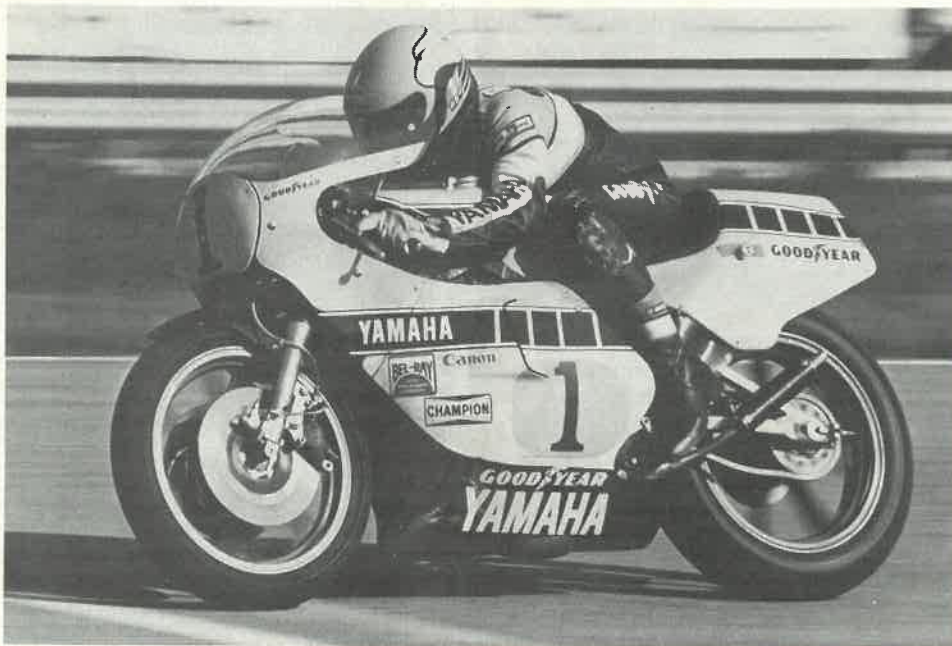
5.30-0.59

AUF DIESEN 4 WELLEN  
KÖNNEN SIE TÄGLICH DABEISEIN.  
MW 1440 KHZ., KW 49,26 M.,  
LKW 88,9 ODER 97 MHZ.





**Den Fahrern wird volle Konzentration und absolute Beherrschung der Maschine abverlangt**



# Yamahas Bedeutung im Rennsport

von Horst Briel

Die Bedeutung des Namens Yamaha ist im Zusammenhang mit dem Straßenrennsport Legende und Gegenwart zugleich. Nichts vermag besser diese Feststellung zu untermauern, als einige Daten des Rennsportes und eine kurze Schilderung der Vorgeschichte Yamahas.

Auf einem 18 600 qm großen Gelände wurde in Hamamatsu – ebenfalls Geburtsstätte des Honda-Konzerns – mit 200 Angestellten im Juli 1955 die Motorradproduktion aufgenommen. Als erste Maschine ging die YA 1, eine Einzylinder-Zweitaktmaschine luftgekühlt – nach dem Vorbild der DKW RT 125 – in Produktion. Aber schon 1957 entwickelte und baute Yamaha eine luftgekühlte Zweizylinder-Zweitaktmaschine mit 250 ccm, deren Grundkonstruktion so genial war, daß sie bis zum heutigen Tage als Basis aller Zweizylinder-Zweitakt-Yamahas dienen konnte.

## Teilnahme am Grand-Prix-Rennsport

Nach vielen sportlichen Erfolgen auf heimatlichem Boden nahm schon 1961 Yamaha am internationalen Motorsport in der Klasse 250 ccm teil, um 1963 mit einer Sensation die motorsportlichen Erfolge zu eröffnen. Yamaha durchbrach die Phalanx der sieggewohnten Vierzylinder-Honda-Maschinen und gewann in Franchor-Champs mit der luftgekühlten Zweizylinder den ersten Weltmeisterschaftslauf. Mit einer weiterentwickelten wassergekühlten Version gelang Phil Read in den darauffolgenden Jahren 1964 und 1965 Weltmeister zu werden.

Yamahas Ziele waren noch weiter gesteckt. Man wollte nicht nur mit Grand-Prix-Siegen und Weltmeisterschaften fortschrittliche Konstruktionen und Qualität der einen Maschine beweisen, sondern auch dem Privatfahrer, als Träger des Motorsports, konkurrenzfähige Maschinen in die Hand geben.

Keine andere Marke auf der Welt hat jemals so viele Produktionsrennmaschinen gebaut und verkauft. Die Konkurrenzfähigkeit dieser Productions-Racer stellten Phil Read und Dieter Braun unter Beweis. Phil Read wurde mit einer, von Helmut Fath getunten Yamaha 1971 und Dieter Braun mit seiner, von Sepp Schlögl betreuten Yamaha 1973 jeweils Weltmeister in der Klasse 250 ccm. Alle internationalen Erfolge zu erwähnen, würde den Rahmen des Berichtes sprengen. Zu den schon erwähnten Weltmeisterschaftsläufen wurden in verschiedenen Klassen noch 13 hinzugewonnen und über 240 Grand-Prix-Siege errungen.

## Motorsport in Deutschland

Aber auch bei uns in Deutschland standen Yamaha-Rennmaschinen bald im Mittelpunkt des Fahrers- und Publikumsinteresses. Kein Geringerer als der zweifache Weltmeister Dieter Braun war es, der als kommender Mann im Straßenrennsport schon im ersten aktiven Jahr 1965 auf einer 250er Yamaha Siege in der Ausweisklasse errang und Vizejuniorenmeister wurde.

Über die Firma Mitsui – in Deutschland zuständig für den Vertrieb von Yamaha-Motorrädern – konnten ab 1968 Yamaha-Rennmaschinen bezogen werden. Die Auslieferung, verbunden mit einer hervorragenden Betreuung der Maschinen, erfolgte über den Top-Yamaha-Händler Manfred Weihe, heute technischer Direktor bei Mitsui. Mitsuis Unterstützung namhafter Fahrer machte sich in Preisnachlässen und begünstigter Ersatzteillieferung bemerkbar.



Eine weitere konsequente Steigerung der Förderung des Motorsports wurde mit der Gründung des Mitsui-Racing-Teams erreicht. In diesem Racing-Team gewährte man talentierten Fahrern eine werksähnliche Unterstützung.

Die Erfolge der Yamaha-Maschinen waren mehr als beachtlich. Sie errangen in ununterbrochener Reihenfolge die Deutsche Meisterschaft in der Klasse 250 ccm unter den Fahrern John, Huber, Sommer, Fischer, Braun, Lahfeld, Merkl, Schweiger, Hage und Roth 11 Mal und in der Klasse 350 ccm Sommer, Hoppe, Stocksiefen, Huber, Braun, Kassner, Pleier und Mang 9 Mal. Bei den 500ern wurde Gerd Pohlmann 1 Mal und Helmut Kassner 4 Mal Deutscher Meister, während in der Klasse Motorräder mit Seitenwagen Werner Schwärzel und Andreas Huber unter Verwendung eines Yamaha-Motors 2 Mal Deutscher Meister wurden.

#### Nachwuchsförderung auf breiter Ebene

Der nie für möglich gehaltene nun vorherrschende Umfang des Rennsportes mit Rennmaschinen heutiger großer Motorenleistung, selbst in der Newcomer-Klasse der B-Lizenz internationalem Niveau entsprechend, war in der Beherrschung für Anfänger nicht unproblematisch. Für den Neuling und Einsteiger in den Rennsport mußten deshalb andere vorbereitende Maßnahmen gefunden werden.

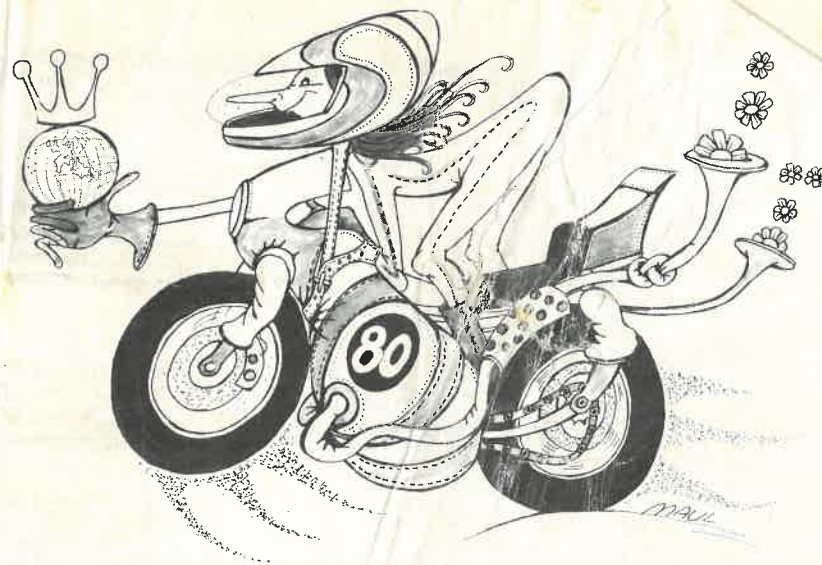
Die Firma Mitsui, wie schon vorher erwähnt, dem Breitensport und der Nachwuchsförderung zugetan, entschloß sich vor drei Jahren einen Marken-Cup, also Rennen mit einer serienmäßigen in der Leistung gesteigerten Maschine, nämlich der XS 400 auszuschreiben. Damit war für Neulinge die beste Möglichkeit des Einstiegs in den Rennsport gegeben. (Übrigens taten Suzuki und Kawasaki ein gleiches, stellten aber nach einmaligem Versuch den Cup wieder ein.)

Der Yamaha-Cup wurde ein voller Erfolg. Das Interesse junger Fahrer ist so groß, daß die auf 50 Teilnehmer begrenzte Anzahl unter den mehr als doppelt so viel eingehenden Meldungen verlost werden muß. Nicht zuletzt ist der so große Zuspruch des Cups auf überaus gute Voraussetzungen zurückzuführen. Denn die finanziellen Belastungen — die Anschaffung einer Maschine und die Ausrüstung kann nur als äußerst günstig bezeichnet werden. Insgesamt 5750,— DM muß der, durch das Glück begünstigte und durch das Los ermittelte teilnehmende Fahrer bezahlen, wobei in diesem Preis neben der Maschine die komplette Ausstattung des Fahrers mit Rennkombi, Sturzhelm, Handschuhen und Stiefel enthalten ist. Der Sieger und die weiteren Plazierungen werden in diesem Jahre durch 10 Rennen ermittelt. Bis zum 15. Platz erfolgt eine Ausschüttung von Geldprämien von insgesamt DM 15.500,—, die wie folgt nach den errungenen Plätzen zur Auszahlung gelangt: Sieger 3000,— DM, Zweiter 2400,— DM, Dritter 1900,— DM, Vierter 1500,— DM, Fünfter 1200,— DM, Sechster 1000,— DM. Jede weitere Position verringert sich bis zum 15. Platz um jeweils 100,— DM. Der talentierteste Fahrer des vergangenen Cups erhält weitgehendste Unterstützung durch die Firma Mitsui, die ihm die Grundlage einer aussichtsreichen Teilnahme im Rennsport bietet.

Abschließend bleibt noch festzustellen, daß noch nie ein Werk eine ähnliche Nachwuchsförderung auf einer so breiten Ebene durchgeführt hat.

#### Stand im Yamaha-Cup nach dem 6. Lauf in Hockenheim:

1. Franz Schwarz (Oberkirch)	69 Punkte
2. Wolfgang Möckel (Erzhausen)	60 Punkte
3. Rolf Müller (Grenzach)	58 Punkte
4. Klaus Bornholdt (Nutteln)	35 Punkte
5. Franz Willi Rösnick (Hilden)	25 Punkte



Dieses Poster des Zeichners H. P. Maul in Originalgröße mit den Unterschriften der Sieger des

## GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

und noch weitere 3 Poster mit den jeweiligen Unterschriften der Sieger zum

— Int. 43. ADAC-EIFELRENNEN am 25.—27. April 1980

— XXVI. Int. ADAC-1000-KM-RENNEN am 24./25. Mai 1980

— Int. 5. ADAC-8-STUNDEN-RENNEN für Motorräder am 14./15. Juni 1980

werden zum INT. ADAC-24-STUNDEN-RENNEN am 4./5. Oktober 1980 für den „treuesten Zuschauer“ verlost.

Sie brauchen nur diese Seite aus dem Programmheft herauszutrennen — und ebenso die jeweiligen Seiten aus den anderen Programmheften der obengenannten Rennen — und diese bis spätestens zum 15. September 1980 an den

**ADAC NORDRHEIN e. V.** — Sportabteilung —  
Alteburger Straße 375-377 — 5000 Köln 51

senden.

Wir verlosen 5 Gewinner, die dann als Ehrengast zum 24-STUNDEN-RENNEN eingeladen werden und die Poster in Empfang nehmen können.

Der lustige **Motorrad-Postkartenkalender** an allen Verkaufsstellen des Nürburgring, im 4-Farbdruck zum Preis von nur **DM 5,-** erhältlich.



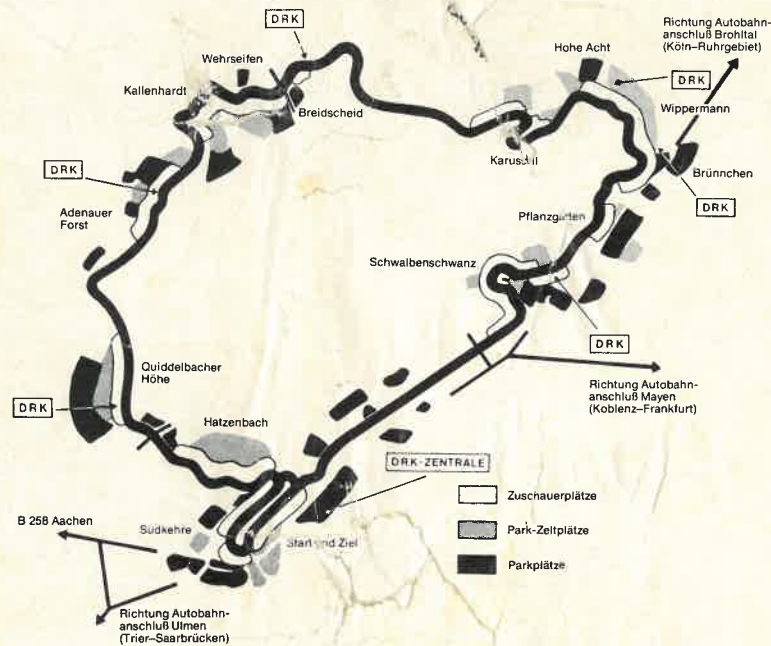
## Wichtige Bekanntmachung für alle Zuschauer

Verehrte Rennbesucher!

Herzlich willkommen am Nürburgring.

Wir haben alles getan, damit Sie das Erlebnis eines motorsportlichen Ereignisses mit erholsamen Stunden am „Ring“ verbinden können.

Die unten abgebildete Skizze soll Ihnen eine Orientierungshilfe sein. Sie zeigt getrennt die Zuschauerplätze, die Park-Zeltplätze und die Parkplätze. An Ort und Stelle ist die Trennung der einzelnen Bereiche durch entsprechende Schilder kenntlich gemacht.



## Wichtige Bekanntmachung für alle Zuschauer

- Sicherheit am Nürburgring ist oberstes Gebot! Beachten Sie die Sperrzonen und bleiben Sie unter allen Umständen hinter den Schutzgittern. Überall dort, wo die Rennstrecke mit dem übrigen Gelände niveaugleich oder höher liegt, ist kein Zuschauerplatz. Der Versicherungsschutz gilt **nur** auf den ausgewiesenen Zuschauerplätzen.
- Das Aufstellen von Zelten oder Wohnwagen ist allein in den dafür kenntlich gemachten Bereichen erlaubt und auf die Veranstaltungstage beschränkt. Unser Aufsichts- und Kontrollpersonal wird dafür sorgen, daß Zelte und Wohnwagen in den Zuschauerplätzen, besonders unmittelbar am Rennstreckenrand, wenn nötig durch die Polizei, entfernt werden.
- Waldfrevel und Holzdiebstahl werden strafrechtlich geahndet. An den eigens eingerichteten Holzdeponien können Sie Brennholz käuflich erwerben; „besorgen“ Sie sich deshalb das Holz für Ihr Lagerfeuer nicht selbst im Wald. Unser Kontrollpersonal gibt gerne Auskunft über die Standorte der Holzdeponien.
- Halten Sie genügend Feuer-Abstand von Bäumen und Baumwurzeln. Das Befestigen von Nägeln, Draht oder ähnlichem an den Bäumen ist unbedingt zu vermeiden.
- Das Errichten und Besteigen „wilder“ Tribünen ist verboten. Auch eigene Absperrungen auf den Zuschauer- und Parkplätzen sind untersagt.
- Helfen Sie uns bei der Reinhaltung des Veranstaltungsbereichs dadurch, daß Sie Ihren Abfall in die aufgestellten Mülltonnen werfen.
- Beachten Sie bitte auch die ausgehängte und im Programmheft abgedruckte „Ordnung für Zuschauerplätze“.

Wenn Sie sich diesen Hinweisen entsprechend verhalten, helfen Sie uns, gesetzliche Bestimmungen und behördliche Auflagen zu erfüllen, so daß uns allen der Motorsport auf dem Nürburgring erhalten bleibt.

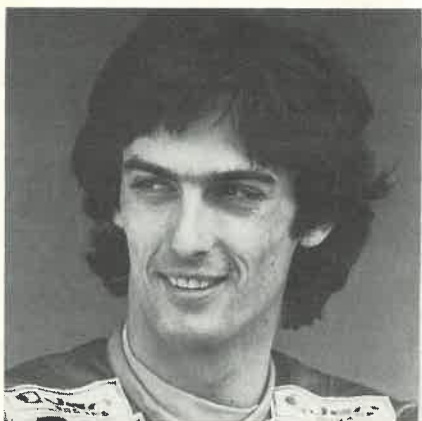
Vielen Dank!



Christian Estrosi



Marco Lucchinelli



Franco Uncini



Virginio Ferrari



Wil Hartog



Randy Mamola

Fotos: Champion + R. Schoettel

### Polizeieinsatzleitung Nürburgring

## Die Polizei informiert

Liebe Freunde des Rennsports!

Sie als sportbegeisterte Rennbesucher sind sicher faire und rücksichtsvolle Verkehrsteilnehmer und mit dem Umgang Ihres Fahrzeugs vertraut.

Wir, die Polizei, sind bestrebt, Ihre An- und Abfahrt sowie Ihren Aufenthalt „am Ring“ so sicher wie möglich zu machen. Leisten Sie Ihren Beitrag dazu:

#### Achten Sie auf

- die vielen Fußgänger am und um den Nürburgring,
- Überholverbotsschilder,
- Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Lassen Sie sich durch das Renngeschehen nicht zu risikoreicher Fahrweise verleiten.

**Stellen Sie Ihr Fahrzeug bitte auf einen der reichlich vorhandenen Parkplätze ab; wir sind sonst gezwungen, verbotswidrig abgestellte Fahrzeuge — auch Motorräder — abschleppen zu lassen.**

Während der An- und Abfahrt werden — auch aus der Luft — von der Polizei folgende Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt:

1. Überwachung der Fußgängerüberwege.
2. Überholverbotskontrollen mittels Video-Kameras.
3. Geschwindigkeitskontrollen im engeren und weiteren Veranstaltungsraum.

**Haben Sie bitte Verständnis für unsere Maßnahmen und helfen Sie uns, durch faires und rücksichtsvolles Verhalten die Zahl der Verkehrsunfälle auf den Zufahrtsstraßen zum Nürburgring weiter zu senken.**

Bitte denken Sie daran: Alle im Zusammenhang mit der Rennveranstaltung von der Polizei angeordneten Verkehrsmaßnahmen und -beschränkungen dienen lediglich Ihrem schnelleren Fortkommen und liegen im Interesse aller Verkehrsteilnehmer.

**Und noch einen Hinweis für Ihre künftigen Besuche: Benutzen Sie bitte bei der Anfahrt immer den — aus Ihrer Fahrtrichtung gesehen — links der Straße gelegenen Parkplatz.** Sie ersparen sich damit bei der Abfahrt Zeit und Ärger, da Sie als Rechtsabbieger den Parkplatz leichter verlassen und sich in den fließenden Verkehr schneller einordnen können.

Bitte denken Sie daran, keine Wertgegenstände in Ihrem Fahrzeug zu lassen. Ihre Fahrzeugtüren und -fenster sorgfältig zu verschließen und Ihr Kraftfahrzeug auf den vorgesehenen ausgeschilderten Parkplätzen abzustellen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Rennen und eine gute Heimfahrt.

**Ihre Polizei**



# Tabelle der Durchschnittsgeschwindigkeiten in km/h

Nordschleife (Länge der Strecke: 22,835 km)

Sekunden	Bei einer Rundenzeit von Minuten							
	6	7	8	9	10	11	12	13
00	228,4	195,7	171,3	152,2	137,0	124,6	114,2	105,4
02	227,1	194,8	170,6	151,7	136,6	124,2	113,9	105,1
04	225,8	193,9	169,8	151,1	136,1	123,8	113,5	104,9
06	224,6	193,0	169,1	150,6	135,7	123,4	113,2	104,6
08	223,4	192,1	168,5	150,0	135,2	123,1	112,9	104,3
10	222,2	191,2	167,8	149,5	134,8	122,7	112,6	104,1
12	221,0	190,3	167,1	148,9	134,3	122,3	112,3	103,8
14	219,8	189,4	166,4	148,4	133,9	122,0	112,0	103,5
16	218,6	188,5	165,7	147,9	133,5	121,6	111,7	103,3
18	217,5	187,7	165,1	147,3	133,0	121,2	111,4	103,0
20	216,3	186,8	164,4	146,8	132,6	120,9	111,1	102,8
22	215,2	186,0	163,8	146,3	132,2	120,5	110,8	102,5
24	214,1	185,1	163,1	145,8	131,7	120,2	110,2	102,2
26	213,0	184,3	162,5	145,2	131,3	119,8	110,2	102,0
28	211,9	183,5	161,8	144,7	130,9	119,5	109,9	101,7
30	210,8	182,7	161,2	144,2	130,5	119,1	109,6	101,5
32	209,7	181,9	160,6	143,7	130,1	118,8	109,3	101,2
34	208,6	181,1	159,9	143,2	129,7	118,5	109,0	101,0
36	207,6	180,3	159,3	142,7	129,3	118,1	108,7	100,7
38	206,5	179,5	158,7	142,2	128,8	117,8	108,5	100,5
40	205,5	178,7	158,1	141,7	128,4	117,4	108,2	100,3
42	204,4	177,9	157,5	141,2	128,0	117,1	107,9	100,0
44	203,5	177,2	156,9	140,8	127,6	116,8	107,6	99,8
46	202,6	176,4	156,3	140,3	127,3	116,4	107,3	99,5
48	201,7	175,7	155,7	139,8	127,9	116,1	107,0	99,3
50	200,5	174,9	155,1	139,3	126,5	115,8	106,8	99,0
52	199,5	174,2	154,5	138,9	126,1	115,5	106,5	98,8
54	198,7	173,4	153,9	138,4	125,7	115,1	106,2	98,6
56	197,6	172,7	153,4	137,9	125,3	114,8	105,9	98,3
58	196,7	172,0	152,8	137,5	124,9	114,5	105,7	98,1

Herausgeber: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) Nordrhein e. V., 5000 Köln 51, Alteburger Straße 375  
 Redaktion: ADAC Nordrhein – Sportabteilung  
 Gestaltung: Lothar vom Stein  
 Text: Horst Briel, Volker Rauch, PPS  
 Fotos: ADAC-Fotodienst, Champion-Photo-Service, Horst Briel und Motorsport Bild R. Schoettel  
 Herstellung: g-Druck Bernhard GmbH, 5632 Wermelskirchen, Anzeigenverlag und Verwaltung: Motorsport-Werbung Bernhard GmbH.

# YAMAHA. Die erfolgreichste Art, Motorräder serienreif zu fahren.



Irgendwann kommt für jede – selbst noch so gewissenhaft abgesicherte – Motorradkonzeption die Stunde Null. Gemeint ist der Zeitpunkt, an dem alle Theorien enden und die Praxis beginnt. Praxis heißt bei YAMAHA jedoch nicht gleich Serienproduktion. Vorher schickt YAMAHA jede YAMAHA in den härtesten und aufschlußreichsten Test, den es für Motorräder gibt: In den unerbittlichen

Materialschlachten der Grand-Prix-Läufe wird das serienreif gefahren, was Sie später kaufen können. Eine racing-erprobte Serien-YAMAHA. Jüngste Beispiele für die Umsetzung solcher bis zur allerletzten Konsequenz überprüften Technologien sind die neue YAMAHA RD 250 und RD 350. Weltmeisterdynamik durch und durch. Vom überragenden Gesamtkonzept mit entsprechen-

der Leistungscharakteristik über die anspruchsvolle Cantilever-Federung bis zur Wasserkühlung. Alles mit den besten Empfehlungen von Weltmeister Kenny Roberts. Abbildung: YAMAHA RD 350. Wassergekühlter 2-Zyl.-2-Takt-Motor. 347 ccm. 35 kW (47 PS). E-Starter. Über 175 km/h. 6 Gänge. Cantilever-Federung.

Änderungen vorbehalten.



Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern