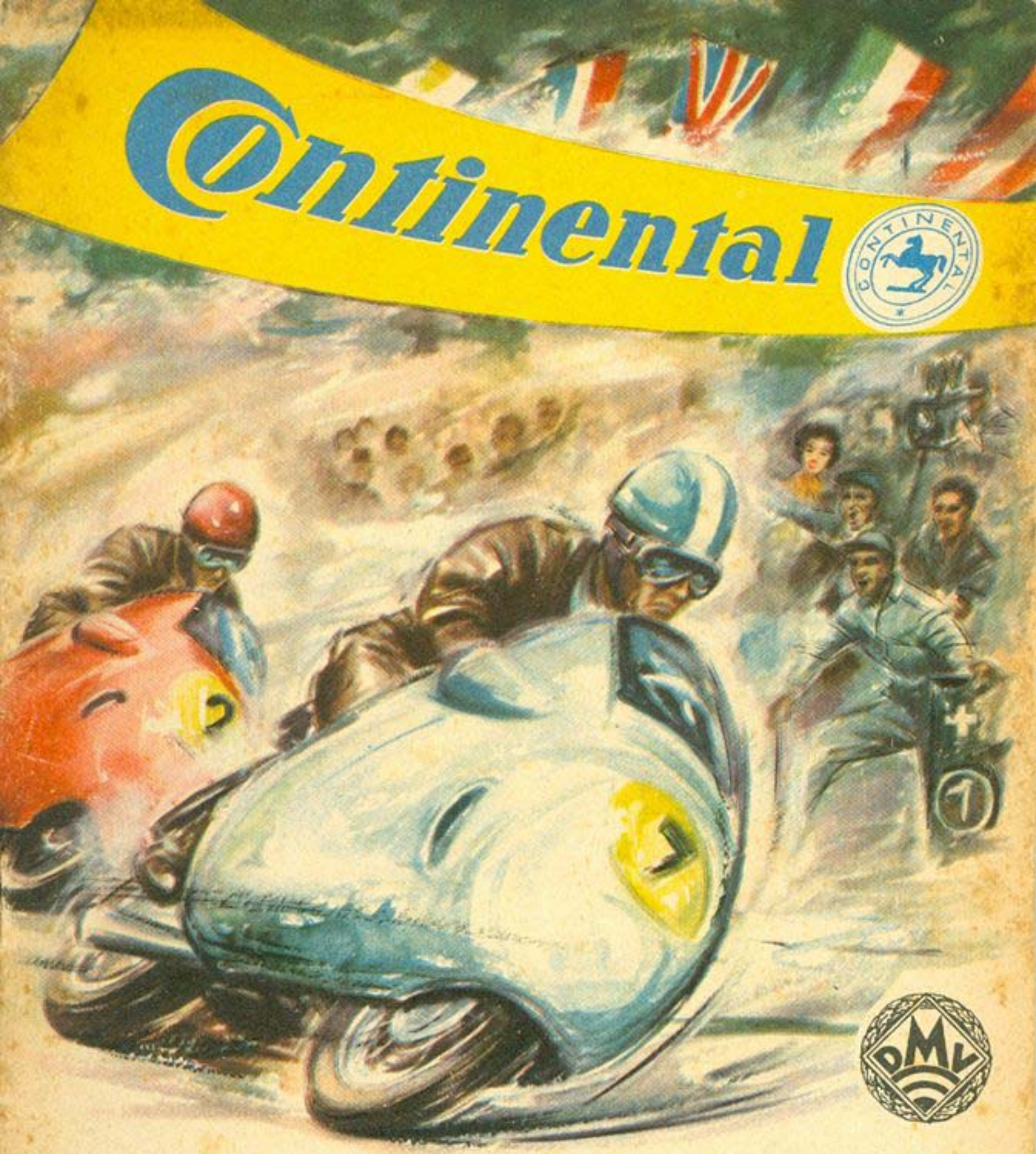


HOCKENHEIM

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND FÜR MOTORRÄDER 1957

Unverkäuflich

OFFIZIELLES RENNPROGRAMM PREIS DM 1.-

BADISCHER MOTORSPORT-CLUB

Veranstalter: BAD. MOTORSPORT-CLUB e.V. (DMV) HOCKENHEIM

Qualitäts-Kleidung
für Herren,
Damen
und Kinder

ENGELHORN-QUALITÄT · ENGELHORN-LEISTUNG · DA WEISS MAN WAS MAN HAT

Engelhorn+Sturm

Das Bekleidungshaus in Mannheim seit 1890 · 05·1-6

Großer Preis von Deutschland

für Motorräder und Dreirad-Fahrzeuge

1. Deutscher Meisterschaftslauf

auf dem

Hockenheim-Ring

19. MAI 1957

Organisiert nach den internationalen Sportgesetzen der FIM und dem deutschen Motorradsportgesetz der OMK. Eingetragen im internationalen Terminkalender unter Reg.-Nr. 1/57. Genehmigt von der OMK am 12. 3. 1957, Reg.-Nr. 35/57

Veranstalter:

BADISCHER MOTORSPORT-CLUB EV. (DMV)
HOCKENHEIM

in Verbindung mit der

HOCKENHEIM-RING GMBH

Der Nachdruck dieses Programmes, auch auszugsweise, wird strafrechtlich verfolgt

übrigens: Continental Reifen werden am meisten verlangt und gekauft!

REGISTER

Das vorzügliche

EICHBAUM-EXPORTBIER

Überall Ausschankstellen an der Rennstrecke

THE COVENTRY

. . . die Motorradkette für höchste Ansprüche

RENOLD KETTEN

G. m. b. H.
Düsseldorf

Rennen 1 Seite 35
Solomotorräder 125 ccm

Rennen 2 Seite 39
Solomotorräder 250 ccm

Rennen 3 Seite 43
Solomotorräder 350 ccm

Rennen 4 Seite 47
Seitenwagenmaschinen 500 ccm

Rennen 5 Seite 51
Solomotorräder 500 ccm

Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm,
Bundesminister für Verkehr

Schirmherr des Weltmeisterschaftslaufs 1957
auf dem Hockenheim-Ring

Zum Geleit!

Mit besonderer Freude habe ich die Schirmherrschaft über den „Großen Preis von Deutschland für Motorräder 1957", dem ersten Weltmeisterschaftslauf der Motorräder auf dem Hockenheimring, übernommen.

Bei diesem Rennen, der ersten internationalen Großveranstaltung des deutschen Motorradrennsports im Jahre 1957, begegnen sich nach der langen Winterpause wieder die besten Motorsportler des In- und Auslandes in hartem, sportlichem Wettkampf auf einer unserer schönen, traditionsreichen Rennstrecken. Der Initiative des Badischen Motorsport-Clubs E. V. ist es mit zu verdanken, daß diese größte deutsche Motorradrennveranstaltung des Jahres auf der seit mehr als 20 Jahren bewährten Rennstrecke ausgetragen wird.

Ich hoffe und wünsche, daß der „Große Preis von Deutschland für Motorräder" für alle Beteiligten ein großes sportliches Ereignis wird und sich würdig in den Kreis der Weltmeisterschaftsläufe einreiht. Allen aktiven Teilnehmern gelten meine besonderen Wünsche: Hals und Beinbruch!

Dr. Ing. Hans-Christoph Seebohm
Bundesminister für Verkehr

BADISCHE
KOMMUNALE LANDESBANK
-GIROZENTRALE-

OFFENTLICHE BANK- UND PFANDBRIEFANSTALT

MANNHEIM

Freiburg Karlsruhe

Zentralbank der badischen Sparkassen
Hypothekendarlehen und Gemeindekredite
Investitions- und Betriebsmittelkredite

Ausführung aller Bankgeschäfte

Ehrenausschuß:

Becker Max Egon, Fabrikant, Karlsruhe

Bossert August, Ministerialrat, Stuttgart

Christ Ernst, Ehrenpräsident des Badischen Motorsport-Clubs, Hockenheim

Landforstmeister Ens, Bad. Forstamt Schwetzingen

Dipl.-Ing. Frankenberger Viktor, techn. Direktor der NSU-Werke Neckarsulm

Fuchs Rudolf, Fabrikant, Mannheim

Dr. Gaa Valentin, Landrat, MdL, Schwetzingen

Gerecke Heinz, Landespolizeidirektor, Karlsruhe

v. Hanstein-Huschke, Rennleiter der Firma Dr. F. Porsche KG., Stuttgart

Dr. v. Heydekampf G. St., Generaldirektor der NSU-Werke, Neckarsulm

Dir. Dr. Hoppmann Wilhelm, Vorstandsmitglied der Continental-Gummi-Werke AG., Hannover

Dr. Hüttebräucker Ewald, Regierungsbaudirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn

Dr. Huber, Präsident des Regierungsbezirks Nordbaden, Karlsruhe

Hund Franz, Bürgermeister der Stadt Hockenheim

Klotz Günther, Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe

Köther Jules, Sportpräsident des ADAC, Düsseldorf

Dipl.-Ing. Kraemer Willi, techn. Direktor der Deutschen Dunlop-Gummi-Compagnie, Hanau

Dr. Lippart, Direktor der Fa. Robert Bosch GmbH., Stuttgart

Dr. Möller Alex, Generaldirektor, Karlsruhe

Dr. Müller Gebhard, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stuttgart

Prof. Dr.-Ing. Nallinger Fritz, Vorstandsmitglied und Chef.-Ing. der Daimler-Benz AG., Stgt.-Untertürkheim

Dr. Neinhaus, Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg und Präsident des Landtages Baden-Württemberg

Renner Viktor, Innenminister von Baden-Württemberg, Stuttgart

Ulmen Toni, Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, Düsseldorf

Dr. Veit Hermann, stellvertretender Ministerpräsident und Wirtschaftsminister, Stuttgart

Dr. Voelter R., Leiter des Sportausschusses des VFM, Stuttgart

Vorster Emil, Sportpräsident des DMV, Rheydt

Wenk Fritz, Vorsitzender des VFM, Bad Soden/Taunus

Die Aufstellung des Ehrenausschusses ist in alphabetischer Reihenfolge angeordnet.

Der

DEUTSCHE MOTORSPORT VERBAND E.V.

bietet seinen Mitgliedern:

Allgemeine Betreuung und Beratung in allen Fragen des Kraftfahrwesens
Kostenlose juristische Beratung durch die Syndici der DMV-Clubs und des AvD
Unentgeltliche Beratung und Auskünfte über Kraftfahrzeug-Versicherungen
Technische Beratung auf allen Gebieten der Kraftfahrzeughaltung
Kostenlose Lieferung der allmonatlich erscheinenden illustrierten DMV-Zeitschrift „Motor und Fahrer"
Touristische Auskünfte für Reisen im In- und Ausland
Kartenmaterial zu verbilligten Preisen
Einführung bei ausländischen Automobil- und Motorrad-Clubs
Grenzdokumente (Carnets de Passages und Triptyks) für Auslandsreisen mit dem Kraftfahrzeug. (Für Familien- und Jungmitglieder keine verbilligten Gebühren)
Beteiligung an motorsportlichen Veranstaltungen aller Art im In- und Ausland
Preisermäßigung bei dem Besuch motorsportlicher Veranstaltungen des DMV und sämtlicher DMV-Vereine
Unterstützung aus der „Kameradschafts-Hilfe" des DMV in Höhe von 500,– DM an Hinterbliebene von DMV-Mitgliedern bei Eintritt eines tödlichen Verkehrsunfalles

KRAFTFAHRT - TECHNIK - MOTORSPORT

sind unzertrennliche Begriffe!

Ohne Motorsport kein technischer Fortschritt!

Ohne fortschrittliche Technik keine Weiterentwicklung des Kraftfahrzeugs und des motorisierten Verkehrs!

Ohne Zusammenschluß keine Leistungen!

WERDE MITGLIED

IM

Deutschen Motorsport Verband E. V.

Frankfurt a. M., Kriegkstraße 45

ORGANISATION

Veranstalter:	BADISCHER MOTORSPORT-CLUB E. V. (DMV) Hockenheim in Verbindung mit der HOCKENHEIM-RING GmbH., Hockenheim
Gesamtleitung und Rennleiter:	Wilhelm Herz, Ludwigshafen
Stellvertr. Rennleiter:	Erwin Fuchs, Hockenheim
Sportkommissare:	Georg Bissinger, Bruchsal Max Laubner, Ludwigshafen Wilhelm Noll, Weltmeister, Kirchhain
Mitglieder der Rennleitung:	Emil Bechtel, Kaufmann, Hockenheim Fritz Büchner, Ratschreiber, Hockenheim Karl Dorn, Bankvorstand, Hockenheim
Zeitnahmeobmann:	Ing. Rudolf Katscher, Essen
Fahrzeugabnahme:	Wilhelm Schüßler, Laudenbach Hans Seibert, Darmstadt August Wurring, Breitscheid
Fahrerlager:	Walter Assenheimer, Heilbronn Waldemar Schmiedeberg, Heidelberg mit der Sektion Heidelberg des Badischen Motorsport-Club
Sanitäre Fahrerbetreuung:	Dr. Ernst Schulz, Heidelberg
Boxen:	Otto Gieser, Hockenheim Albert Riesenacker, Mannheim-Seckenheim
Streckensicherung:	*Polizeieinsatz:* Landespolizei } Leitung: Landespolizeidirektor Bereitschaftspolizei } Gerecke, Karlsruhe *Funktionäreinsatz:* Gesamtleitung: Erwin Fuchs, Hockenheim Funktionärstab des Badischen Motorsport-Club Hockenheim mit den Sektionen Eppelheim, Heidelberg-Pfaffengrund und Ketsch
Ehrengast:	Hans Brauch, Haßloch
Presse:	Alex Büttner, Karlsruhe
Streckenreportage:	Eugen K. Schwarz, Stuttgart
Sanitätswesen:	Gesamtleitung: Dr. Franz Bayer, Hockenheim DRK-Kreisvorsitzender Schweizer, Mannheim Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz Hockenheim und Umgebung
Feuerschutz:	Gesamtleitung: Kreisbrandinsp. Ströhlein, Weinheim Berufsfeuerwehr Mannheim Freiwillige Feuerwehr Hockenheim und Freiwillige Feuerwehren des Landkreises Mannheim
Forstschutz:	Landforstmeister Ens, Schwetzingen
Lautsprecher:	Dietz-Radio KG., Hanau/Main
Tribünen:	Karl Bender, Tribünenverleih, Mingolsheim/Baden
Werbung:	Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung Mannheim
Bauten:	Stadtbaumeister Kraft, Hockenheim

Freunde und Gäste des Hockenheim-Rings!

Nicht nur traditionsgemäß, sondern auch persönlich begrüße ich Sie mit einem herzlichen Willkommensgruß an der traditionsreichen Stätte des deutschen Motorsports in Hockenheim.

25 Jahre lang Rennen auf dem Hockenheim-Ring bergen stolze motorsportliche Leistungen in sich. Mancher harte aber immer faire Kampf hat sich auf dieser Rennstrecke abgespielt. Leider wird die wirtschaftliche Bedeutung dieses maschinellen Sports zu wenig beachtet und ist doch im Ganzen gesehen nicht zu ermessen. Trotz allem zeigten die motorsportlichen Ereignisse der letzten zwei Jahre gerade im Bundesgebiet rückläufige Tendenzen.

Der Badische Motorsport-Club Hockenheim beweist mit der Übernahme des Kampfes um den

Großen Preis von Deutschland für Motorräder

seine großzügige Einstellung zum Motorsport und wahrt damit seine vor 25 Jahren übernommene Verpflichtung gegenüber dem Motorsport. Die Männer um den Hockenheim-Ring sind sich ihrer Aufgabe bewußt, den schnellen Sport zu pflegen. Sie sind aber auch bereit, die Konsequenzen zu ziehen, wenn sich bei dieser Jubiläumsveranstaltung und dem Ablauf der Weltmeisterschaft eine weiterhin absteigende Tendenz erweisen sollte.

Sie, meine verehrten Freunde und Gäste des Hockenheim-Ring haben in langen Jahren des Besuchs der Rennen in Hockenheim bewiesen, daß Sie ein großes Interesse an der Erhaltung des Motorsports in seiner seitherigen Form haben. Darf ich die Bitte an alle Motorsportfreunde, einerlei ob Fahrer, Mitarbeiter oder Zuschauer richten, dem schönen, wirtschaftlich so wertvollen Sport auch weiterhin die Treue zu bewahren.

Die Annahme des Auftrags, den Weltmeisterschaftslauf auf dem Hockenheim-Ring für Deutschland starten zu lassen, ist der Beweis unserer Treue und Liebe zum Motorsport.

Allen Aktiven wünsche ich das erhoffte Glück des Sieges, allen Zuschauern aber einen Tag sportlicher Begeisterung und Erholung auf unserem nicht wegzudenkenden Hockenheim-Ring.

(Hund)
Bürgermeister der Stadt Hockenheim

Gruß und Dank an alle Motorsportfreunde

Wenn sich am heutigen Rennsonntag die Startflagge senkt und der „Große Preis" auf dem Hockenheim-Ring seine Premiere feiert, so wollen wir all denen danken, die in 25 Jahren dieser Rennstrecke und dem Motorsport die Treue bewiesen haben.

In vielen Motorenschlachten haben die Fahrer ihren Mut gezeigt und in sportlichem Kampf das Leben eingesetzt. Viele derselben haben ihre Liebe zum Rennsport mit dem Leben bezahlt. Wir gedenken ihrer an dieser Stelle in stolzer Trauer.

Wenn der Badische Motorsport-Club mit diesem Rennen noch einmal versucht, dem Motorsportgedanken Wirklichkeit zu verleihen, so ist es die Liebe zu unserem Sport, die Erhaltung einer 25jährigen stolzen Tradition des Hockenheim-Ring, der am 29. Mai 1932 seine Feuertaufe erhielt und heute seine 20. Großveranstaltung erlebt.

Immer waren alle Teilnehmer mit dem Erlebten zufrieden. Sie haben dem Motorsport bis jetzt die Treue gehalten.

Die Elite der Welt und unsere deutschen Fahrer sind mit uns einig, daß der Motorsport nicht untergehen darf.

In Wahrung dieser Tatsache begrüße ich Fahrer, Funktionäre und Zuschauer am Hockenheim-Ring und starte den 1. Meisterschaftslauf 1957 auf Deutschlands schnellster Rennstrecke und damit das Jubiläumsrennen auf dem Hockenheim-Ring.

Wilhelm Herrs.

Rennleiter
Präsident des Bad. Motorsport-Club E. V. (DMV)
Hockenheim

Mannheimer
VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT
LEBENSVERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT AG.
NEUE RECHTSSCHUTZ VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AG.
Geschäftsstellen:
Bezirksdirektion Gebr. Wehnes
Mannheim, C 1, 3 · Tel. 26831/32
Bezirksdirektion H. Lichtenberger
Mannheim, C 3, 10 · Tel. 26834

Vor der Reise zum AvD

Heute reisen viele ohne einen festen Plan; das schmälert Reise-Erlebnis und Reise-Freuden. Nur gut vorbereitete und sinnvoll eingeteilte Reisen sind auch das Geld wert, das sie kosten. Überlegt geplante Reisen bietet der AvD jedem Touristen. Sein internationaler Reisedienst kümmert sich um alles. Seine Reisetips sind für alle Kraftfahrer von großem Wert. Kostenlos und überaus gewissenhaft informiert der AvD-Reisedienst alle.

Diese AvD-Triptyk-Ausgabestellen beraten gern und helfen jedem:

Hockenheim	Bad. Motorsport-Club E. V. (DMV), Obere Hauptstraße 8, Tel. 472
Heidelberg	**Hapag-Lloyd-Reisebüro,** Agentur v. König, Hauptstr. 124, Tel. 20329
	Automobilclub Kurpfalz E. V., Kirchstraße 16
	Reisebüro der Heidelberger Straßen-Bergbahn AG., Bergheimer Str. 1
Mannheim	Hapag-Lloyd-Reisebüro, N 1,1
Ludwigshafen	Vers.-Büro Hans Schmitz, Heinigstraße 33, Tel. 63701
Bruchsal	Erich Hoffmeister, Schloßstraße 2
Karlsruhe	Badischer Automobilclub (AvD) Sofienstraße 60, Tel. 23506
Neustadt/Weinstr.	Rheinpfalz-Reisebüro, Kiosk am Bahnhof, Tel. 2361
Landau	Südpfalz-Reisebüro, in der Sparkasse, Tel. 2911
Neulauterburg	Gasthaus „Bayer. Hof", Johanna Burkard, Am Grenzzollamt

Gegründet 1855

L. GEISSENDÖRFER SÖHNE

GRAPHISCHE ANSTALT · KUNSTDRUCKEREI

Karlsruhe · Steinstraße 23 · Telefon 27822

Sonderfertigungen

Plakate · Etiketten · Faltschachteln

STEIN- UND OFFSETDRUCKE ALLER ART

Ehrenpreise haben gestiftet:

Allgem. Deutscher Automobil-Club, Sportpräsident
ARAG Allgem. Rechtsschutz-Versicherungs-AG., Düsseldorf
„ATE" Alfred Teves, Frankfurt a. Main
Atos Zigaretten-Fabrik, Schwetzingen
Automobil-Club v. Deutschland, Sportpräsidium
Bayerische Motorenwerke AG., München
Bezirkssparkasse Hockenheim
Brauerei Durlacher Hof, Mannheim
Bürgermeister der Stadt Hockenheim
Bürgermeister der Stadt Schwetzingen
Continental-Gummi-Werke AG., Hannover
Deutsche Castrol-Vertriebs-GmbH., Hamburg
Deutscher Motorsport-Verband, Sportpräsident Rheydt
Dr. Adam Eckert, Zigarrenfabrik in Hockenheim
Eichbaum-Werger-Brauereien AG., Mannheim
Englebert & Co. GmbH., Aachen-Rothe Erde
Gemeinderat der Stadt Hockenheim
Gewerbeverein Hockenheim
Großeinkaufs-Gesellschaft Deutscher Konsumgenossenschaften, Zigarrenfabrik Hockenheim
Gummiwerke Fulda, Vertriebs-GmbH., Fulda
Alfred Heim, Industriebedarf, Mannheim
„Kaweco" Bad. Füllfederfabrik, Wiesloch
Franz Kehrer, Uhren, Optik, Hockenheim
C. Josef Lamy GmbH., Füllhalterfabrik, Heidelberg
Gustav Magenwirth KG., Urach/Württ.
Sägen-Mehring, Inh. Gerhard Döring, Hockenheim
Dr. A. H. Neuhaus, Zigarrenfabrik in Hockenheim
Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg
Oberbürgermeister der Stadt Karlsruhe
Oberbürgermeister der Stadt Mannheim
Pichler & Casse, Mannheim
Regierungspräsidium Nordbaden, Karlsruhe
Rheydter Club für Motorsport E. V. (DMV), Rheydt
K. Richtberg KG., Sägewerk, Hockenheim
Ruberg & Renner GmbH., Kettenwerke, Hagen/Westf.
Süddeutsche Kabelwerke Mannheim
Staatsministerium Baden-Württemberg, Stuttgart
Verband der Deutschen Zweiradindustrie, Bad Soden/Ts.
Volksbank Hockenheim
Ludwig Weingarth, Stadtapotheke, Hockenheim
Bernhard Zahn, Hockenheim

für Motorräder

vom 16. bis 19. Mai 1957 in Hockenheim

Training

Donnerstag, den 16. Mai 1957

8.30 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
10.00 — 11.30 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
11.30 — 13.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge
14.00 — 15.30 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
15.30 — 17.00 Uhr für Motorräder bis 500 ccm

Freitag, den 17. Mai 1957

8.30 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
10.00 — 11.30 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
11.30 — 13.00 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
14.00 — 15.30 Uhr für Motorräder bis 500 ccm
15.30 — 17.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge

Samstag, den 18. Mai 1957

8.00 — 9.00 Uhr für Motorräder bis 125 ccm
9.00 — 10.00 Uhr für Motorräder bis 250 ccm
10.00 — 11.00 Uhr für Motorräder bis 350 ccm
11.00 — 12.00 Uhr für Motorräder bis 500 ccm
12.00 — 13.00 Uhr für Dreiradfahrzeuge

Das neueste Modell

Einziger deutscher Wagen mit der Ideal-Konstruktion
Frontantrieb · 4 Zyl.-4 Takt-Motor

VERTRAGSHÄNDLER
Vögele & Scheid, Mannheim
Uhlandstr. 3-5 · Fernspr. 52037 u. 52220
Ausstellungsräume Kaiserring · L 14, 17

Die Startzeitnahme erfolgt am Samstag, den 18. Mai 1957, zu nachstehenden Zeiten:

Kategorie A	Klasse bis 125 ccm	10.00 — 11.00 Uhr
Kategorie A	Klasse bis 250 ccm	11.00 — 12.30 Uhr
Kategorie A	Klasse bis 350 ccm	12.30 — 14.00 Uhr
Kategorie A	Klasse bis 500 ccm	14.00 — 15.30 Uhr
Kategorie B	Klasse bis 500 ccm	15.30 — 16.30 Uhr

Rennen

Sonntag, den 19. Mai 1957

9.10 Uhr: Abnahme der Rennstrecke
9.30 Uhr: Start zum Rennen 1
Solomotorräder bis 125 ccm, 15 Runden = 115,875 km
10.35 Uhr: Start zum Rennen 2
Solomotorräder bis 250 ccm, 20 Runden = 154,500 km
11.45 Uhr: Industrie-Werbekorso
12.30 Uhr: Start zum Rennen 3
Solomotorräder bis 350 ccm, 20 Runden = 154,500 km
13.40 Uhr: Start zum Rennen 4
Motorräder mit Seitenwagen, 13 Runden = 100,425 km
14.35 Uhr: Start zum Rennen 5
Solomotorräder bis 500 ccm, 27 Runden = 208,575 km
15.45 Uhr: Ende des Rennens

An der Rennstrecke sind Fundstellen eingerichtet: bei Start und Ziel, an der Ostkurve, am Ziegelweg (Oftersheimer Kurve) und an der Stadtkurve.

25 Jahre Hockenheim-Ring

Wenn am 19. Mai d. J. auf dem Hockenheim-Ring die Startflagge gesenkt wird, dann bedeutet dies, daß seit 25 Jahren auf diesem schnellen Kurs Motorrad- und Wagenrennen gestartet werden.

„Weißt Du noch?" sagt dann der inzwischen ergraute Motorsportkamerad, der am 29. Mai 1932 schon dabei war, zu seinem Freund. Damals war es doch Tom Bullus, der den ersten Streckenrekord herausfuhr. Da waren so alte Rennfahrer schon dabei wie Ernst Henne, Eugen Haselbeck, Karl Gall, Bernd Rosemeyer, Wilhelm Herz, Karl Prelle. Sie gaben dem Hockenheim-Ring, der damals noch das „Hockenheimer Dreieck" hieß, die erste Bedeutung in Motorsportkreisen.

Georg Bissinger, Martin Kastner, Hermann Pfister, Alex Büttner, Kärcher, Leroy, Pichler, Ernst Christ, Karl Dorn sind Namen, die mit dem Entstehen dieses Rennkurses so eng verbunden sind, daß man sie nie vergessen wird.

Damals war der Kampf um die Mittel für den Streckenbau nicht weniger hart, als er heute notwendig ist um die Erhaltung des Kurses. In vielen Sitzungen und Besprechungen der Sportexperten mit dem Gemeinderat unter Führung des damaligen Hockenheimer Bürgermeisters Philipp Klein wurde zum Beschluß erhoben, daß Hockenheim eine Dreiecksrennstrecke erhält. Damit war sie aber noch nicht befahrbar, denn Wald- und Feldwege bedurften der entsprechenden Bearbeitung und eine bedeutende Verkehrsstraße stellte die eine Seite des Dreiecks dar, das man dann Rennstrecke nannte.

Hei, wie war es am 29. Mai 1932, da erstmals die Rennmotoren dröhnten im Hockenheimer Wald, wo noch der Staub wirbelte, wenn die Fahrer mit gutem Schnitt von 120 km/st über die Strecke flitzten. Im Land und im Hockenheimer Wald herrschte helle Begeisterung.

Und wie schwer war der Anfang, um das Rennen auch finanziell auf die Beine zu stellen. Vielleicht erinnert sich der eine oder andere der damaligen Mitarbeiter an den ehemaligen und jetzigen Landesgruppenleiter Georg Bissinger, daß dieser große Idealist und Förderer des Motorsportgedankens in Deutschland, heute der mit dem Bundesverdienstkreuz ausgezeichnete Ehrenpräsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, Ehrenmitglied zahlreicher Motorsportclubs und heute noch aktiver Streiter für den Motorsport, sein Haus für die erste Veranstaltung auf dem Hockenheim-Ring verpfändet hatte, nachdem in der Kasse der Landesgruppe Südwest ja nur wenig Geld war.

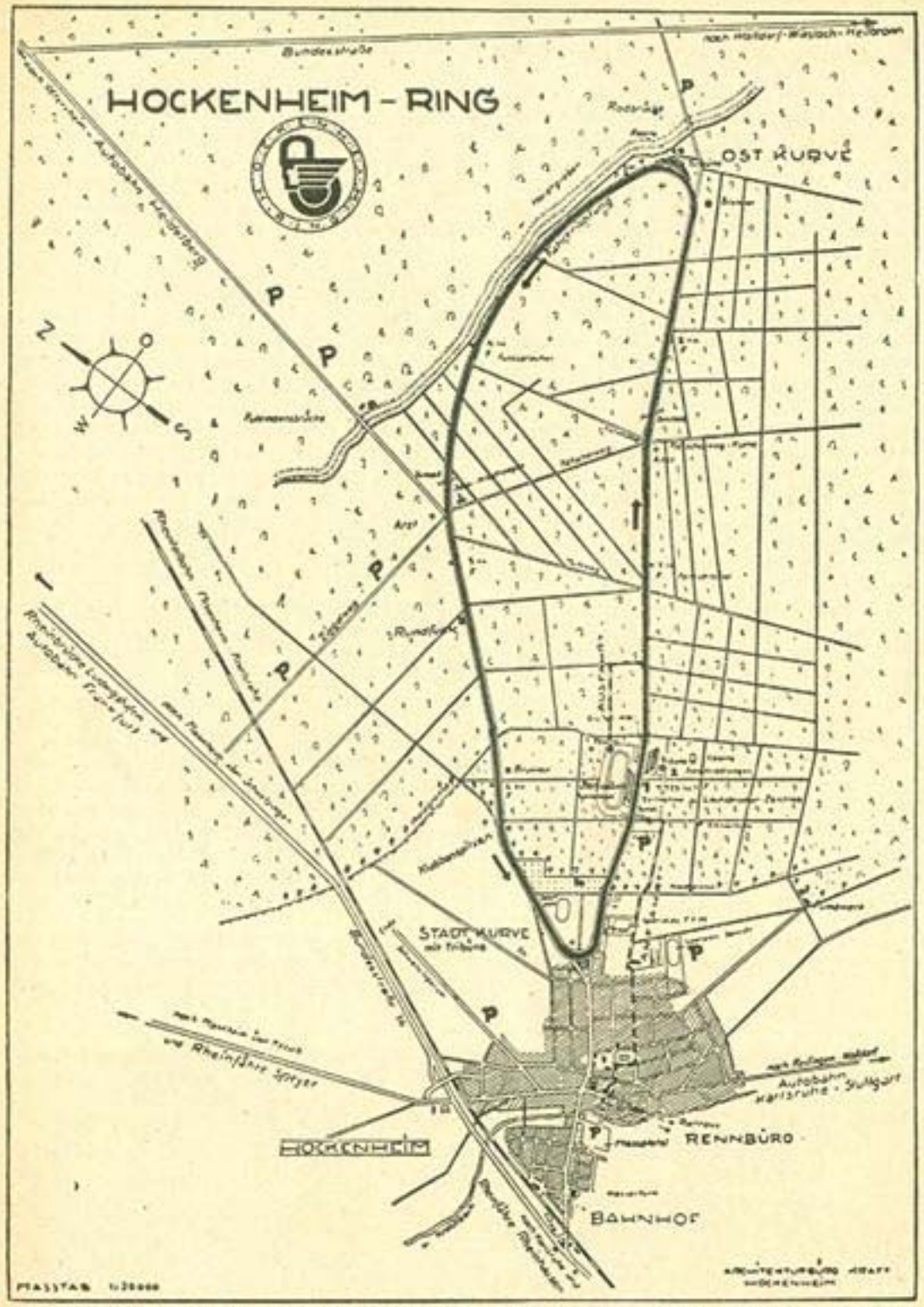
Dankbar erkennen wir heute den selbstlosen Einsatz der Idealisten für den Motorsport an. Dankbar sei auch des damaligen Gemeinderats der Stadt Hockenheim gedacht, der den Sportlern den Rücken stärkte. Erst durch dessen Ja-Wort — das sich vor kurzem erst wieder sehr prägnant wiederholte — war es ja möglich, am ersten Rennsonntag — 29. Mai 1932 — vielen Motorsportbegeisterten den Weg nach Hockenheim zu zeigen.

Stellen wir unsere sportlichen Betrachtungen kurz einmal etwas zurück.

Viel wurde über das Hockenheimer Dreieck gesprochen und geschrieben. Großartig zu nennen waren manchmal die Gedanken für seine Vervollständigung. Die eine Tendenz aber wurde immer als Ziel gesetzt: Das Hockenheimer Dreieck muß einmal eine Rennstrecke werden, die, unabhängig vom Verkehr, dem Sport allein dienen kann.

1937 war es dann so weit, daß man wußte, wie diese neue Rennstrecke aussehen sollte.

Bei einer ausgedehnten Besichtigung fanden die Forstexperten einen Weg. Wald wurde geschlagen, und zu einer Zeit, als man an der Westgrenze von Deutschland



Die Entnahme von elektrischer Energie aus Leitungen irgendwelcher Art ist verboten. Die um die Strecke geführte Lautsprecherleitung dient der Durchführung polizeilicher Maßnahmen.

mit Bauten begann, die der Landesverteidigung dienen sollten, wurde mit finanzieller Unterstützung der badischen Landesregierung, des Landkreises Mannheim und der Stadt Hockenheim mit einem Aufwand von rund einer Viertel Million der Hockenheim-Ring in seiner derzeitigen Gestalt erbaut. Der Gemeinderat der Stadt Hockenheim unter der Leitung des Bürgermeisters Artur Neuschäfer bewies wiederum, daß er am Bestand des Hockenheim-Ring — so wurde diese Rennstrecke getauft — interessiert war. Das erste Rennen auf dieser schönen und schnellen Strecke am 16. Oktober 1938 allerdings nannte man noch Kurpfalz-Rennen. Der Krieg, der 1939 entbrannte, machte einstweilen einen Strich durch alle weiteren Pläne.

Motorsportler lassen sich aber nicht unterkriegen. Der Hockenheim-Ring war wohl zerschunden, als die ersten Gedanken auftauchten, ihn wieder seiner Bestimmung zuzuführen. 1946 schon fanden sich unter der Führung des heutigen Ehrenpräsidenten des BMC, Ernst Christ, wieder Männer zusammen, die sich mit der Frage beschäftigten, wie ohne Geld das Kunststück fertiggebracht werden kann, in Hockenheim wieder Rennen zu veranstalten. Bürgermeister Franz Hund und sein Gemeinderat waren es, die der Sache wieder weiteren Auftrieb verliehen. Als Landtagsabgeordneter hatte er selbst alle Mittel in der Hand, um den Plan zu fördern. Vor 10 Jahren beim ersten Rennen nach dem Krieg, am 12. Mai 1947 war große Premiere, fand das große Stelldichein der Motorsportler statt. Es war das Wiedersehen all derer, die der Krieg einigermaßen verschont hatte, der vielen Tausende, die sich eh und je an einer Rennstrecke getroffen hatten, aller Menschen, die nach diesem Völkermorden bereit waren, wieder Aufbauarbeit zu leisten.

Standen vor dem Krieg die großen Organisationen der ONS mit allen Einrichtungen sportlicher und geschäftlicher Art zur Verfügung, so war jetzt die Organisation einer solchen Veranstaltung allein den örtlichen Clubs vorbehalten. Mit viel Freude denken wir daran, daß jeder und alle, die 15 Jahre vorher schon an dem Strang zogen, sich wieder einfanden, um mitzuhelfen zum guten Gelingen.

Von da an war es dann keine große Kunst mehr, Rennen auf dem Hockenheim-Ring durchzuführen. Die große Grundlage, der Stamm der Besucher, war wieder für den Rennsport gewonnen. Der weitere Ausbau insbesondere von Sicherungen für Fahrer und Zuschauer konnte finanziell bestritten werden. Die Stadt Hockenheim zeigte weiteres Entgegenkommen in jeder Form und alle Kräfte wurden angespannt, um dem Ring und seinen Veranstaltungen weiteren Auftrieb zu geben. Nicht zuletzt zeigte auch die Fahrzeugindustrie großes Interesse für den Hockenheim-Ring als Prüfstrecke.

In Tausenden von Runden wurden Renn- und Serienfahrzeuge aller Art getestet. Viele der Versuchs- und Prüfungsfahrten auf dem Hockenheim-Ring führten zu den größten Erfolgen, die jeweils deutsche Fahrer und Industrieerzeugnisse erringen konnten.

Bis dann vor nur kurzer Zeit der Einbruch kam, der alle deutschen Rennveranstalter aufmerken ließ. Vielleicht ist es die Übersättigung des Publikums mit Veranstaltungen aller Art, die den Rückgang der Zuschauerzahlen verursachte. Man hat auch andere Gründe hierfür geltend gemacht, die sich insbesondere auf die Tatsache stützen, daß die deutsche Fahrzeugindustrie keine Rennmannschaften mehr unterhält.

Wie dem aber auch sei, der Hockenheim-Ring, eine außerhalb des Verkehrs liegende Renn- und Versuchsstrecke, hat bis jetzt die Krise überstanden. Andere Rennstrecken mußten auf Grund all dieser Vorgänge und bedingt durch behördliche Maßnahmen das Zeitliche segnen.

Im Jahre des Silberjubiläums auf dem Hockenheim-Ring haben auch die maßgeblichen Leute um Wilhelm Herz, dem derzeitigen Rennleiter und Präsidenten des Badischen Motorsport-Club, der als Veranstalter zeichnet, ihre Sorgen.

Das Jahr 1957 sieht nur zwei Großveranstaltungen des Straßenrennsports für Motorräder im Bundesgebiet vor. U. a. ist es erfreulich festzustellen, daß eine davon auf dem 25jährigen Hockenheim-Ring ausgetragen wird, andererseits aber ist es ein untrüglicher Beweis dafür, daß Industrie, Fahrer und Veranstalter sich aufraffen müssen, um den Rennsport am Leben zu erhalten. Dazu bedarf es aber auch des Kredits der Zuschauer, von denen allein der finanzielle und wirtschaftliche Auftrieb für den weiteren Bestand des Motorsports gegeben werden kann.

Dafür, daß man in Hockenheim nicht müßig geblieben ist, diesen Fortbestand zu sichern, gibt es z. Z. zwei Beweisgrundlagen. Die erstere besteht darin, daß der BMC und die Hockenheim-Ring GmbH in Personal-Union beschlossen haben, den Deutschen Weltmeisterschaftslauf dieses Jahres zu übernehmen. Die zweite ist aber für das ganze Geschehen um und auf dem Hockenheim-Ring einmalig und maßgeblich:

Mit dem Automobil-Club von Deutschland (AvD) ist nach lange währenden Verhandlungen ein Vertrag zustande gekommen, der von wesentlichster Bedeutung ist. Hatte die Hockenheim-Ring GmbH in der Stadt Hockenheim und dem Badischen Motorsport-Club seither nur zwei Partner als Gesellschafter, so sind, nachdem die AvD-Wirtschaftsdienst GmbH, Frankfurt nunmehr einen Gesellschafteranteil erworben hat, deren drei an diesem Unternehmen festzustellen.

In ausgedehnter Besprechung wurde diese Partnerschaft, Ziel und Zweck der Verbindung zwischen der Gesellschaft und einem großen Club behandelt. Es bedarf wohl keiner weiteren Hinweise darauf, daß der Gedanke des Motorsports dabei in jeder Phase im Vordergrund stand.

Im 25. Jahr des Bestehens des Hockenheim-Rings ist nun doch eine Sicherung von bedeutendem Umfang und Ausmaß festzustellen.

Eben die Verbindung mit dem AvD war die Grundlage, um die Mittel zur Herstellung einer fast den ganzen Ring überziehenden neuen Straßendecke zu sichern.

Der Beitrag des AvD zu dieser enormen Arbeit gab den positiven Ausschlag für die Zurverfügungstellung weiterer Mittel durch das Regierungspräsidium Nordbaden und verschiedener Industriefirmen. Ihnen allen möge der Dank an dieser Stelle nochmals zum Ausdruck gebracht werden für diese großzügige Einstellung zu unserem Sport und die Anerkennung der sportlichen und wirtschaftlichen Bedeutung des Hockenheim-Ring.

Der Ring wird bei solch richtungweisender Unterstützung sein Silberjubiläum gut überstehen. Es möge allen Freunden des Motorsports die Gewißheit werden, daß beide, der Sport und seine Einrichtung in Hockenheim bestehen und fortdauern werden.

Fr. Büchner

Der „Dirigent" des 1. Weltmeisterschaftslaufes 1957: Wilhelm Herz, Weltschnellster auf zwei Rädern

Es muß wohl als einmalige Tatsache in der internationalen Motorsportgeschichte verzeichnet werden, daß ein Club über einen Präsidenten verfügt, der für sich den Ruhm in Anspruch nehmen kann, der absolut schnellste Mensch auf zwei Rädern zu sein. Der dem DMV zugehörige „Badische Motorsport-Club" Hockenheim wird nämlich, seit der Hockenheimer Ernst Christ, dem die badische Tabakstadt ihre Rennstrecke verdankt, aus Gesundheitsrücksichten sein Amt niederlegen mußte, von dem jetzt 45jährigen Lampertheimer Weltrekordmann Wilhelm Herz geleitet, der damit zugleich den diesjährigen 1. Weltmeisterschaftslauf für Motorräder dirigiert.

Dieser „fliegende Hesse", wie er in Kameradenkreisen genannt wird, debutierte schon im Jahre 1932 als noch unbekannter Ausweisfahrer auf dem Hockenheim-

„Nach geglückter Tat ist gut lachen", meinte Wilhelm Herz und streichelte seinen „Delphin", der ihn im Tempo von 338 km/h über die blendende Piste der Salzsee-Wüste getragen hatte.

Ring und konnte damals aus der Hand des heutigen DMV-Ehrenpräsidenten Georg Bissinger, Bruchsal, der schon zu jener Zeit am Aufbau der südwestdeutschen Rennstrecke und ihrer ersten Großveranstaltungen mitwirkte und heute noch als rühriger Leiter der DMV-Landesgruppe Südwest tätig ist, den ersten Ehrenpreis zu Beginn seiner Rennfahrerlaufbahn in Empfang nehmen! Als der bereits 1934 zum Lizenzfahrer aufgerückte Wilhelm Herz ab 1937 im Sattel einer Werks-DKW und ab 1939 als Fabrikfahrer der NSU-Werke nach zahllosen Rennerfolgen und der Erringung der 350-ccm-Straßenmeisterschaft für 1948 im darauffolgenden Jahr beim Training zum „Kölner Kurs" schwer stürzte und sich vielfache komplizierte Knochenbrüche zuzog, gab es für diesen untadeligen und dem Geschwindigkeitssport verschriebenen Sportsmann kein Resignieren. Seiner Anregung entsprechend bauten ihm die NSU-Werke nach seiner Wiedergenesung eine stromlinienförmig verschalte 500-ccm-Kompressor-Maschine. Damit verbesserte der Lampertheimer den seit November 1937 von dem Münchener BMW-Fahrer Ernst Henne gehaltenen absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Einspurfahrzeuge über den Kilometer mit fliegendem Start am 12. April 1951 auf der Autobahn bei München von 280 auf 290 km/st.

Mit der inzwischen aerodynamisch weiter verbesserten Halbliter-NSU, dem sogenannten „Delphin III", schraubte Wilhelm Herz diesen Rekord der Rekorde am 4. August 1956 auf der Bonneville-Salzwüste im amerikanischen Staat Utah auf die unwahrscheinliche Höhe von 338 km/st. Dabei brachte der Weltrekordmann die 110 PS des Motors mit solcher Präzision über Getriebe, Räder und Reifen auf die durch vorangegangene Gewitterregen recht mürbe gewordene Salzpiste, daß sein Zeitunterschied zwischen Hin- und Rückfahrt über die Kilometer-Meßstrecke nur 3,5 hundertstel Sekunde betrug!

Übrigens kann Wilhelm Herz sich erst seit Mitte April dieser ruhmreichen Weltbestleistung richtig freuen, mit der er auch die sogenannte „Motorrad-Traummeile", nämlich die 200 Meilen/st-Marke um 18 km/st übertraf: die Internationale Sportkommission des Motorrad-Weltverbandes bestätigte nämlich beim jüngsten FIM-Frühjahrskongreß — verständlicherweise unter Stimmenthaltung der britischen Delegierten — einmütig und definitiv, daß die von dem Amerikaner Johnny Allen Anfang September 1956 in Utah auf einer 650-ccm-Triumph-Thunderbird angeblich mit 345 km/st erreichte Geschwindigkeitsbestleistung niemals anerkannt werden kann, weil die bei diesem Rekordversuch benützten amerikanischen Zeitmeßgeräte weitgehende Gangabweichungen gegenüber den offiziell anerkannten Präzisions-Zeitnahmeinstrumenten aufwiesen. Diese Feststellung machten nämlich FIM-Präsident Pérouse, Frankreich, und Vizepräsident Graf Lurani, Italien, bei ihrer jüngst nach USA unternommenen Inspektionsreise an Ort und Stelle. Womit übrigens auch Weltmeister Wilhelm Noll, der Inhaber des absoluten Seitenwagenrekords auf dem Hockenheim-Ring, mit seiner BMW-RS weltschnellster Gespannfahrer ist und bleibt, weil auch der von dem Neuseeländer Burns auf einer 1000-ccm-Vincent-HRD angeblich erzielte Weltrekord für ungültig erklärt werden mußte.

A. B.

Fahren Sie mit **Berga** dann fahren Sie gut

VERTRETUNG UND FABRIKLAGER:

M. Schweyer, MANNHEIM

JETZT: LORTZINGSTRASSE 20 · TELEFON 52126

Von 129,7 auf 199,3 Kilometer/Stunden

Die Motorrad-Streckenrekorde auf dem Hockenheim-Ring von 1932 bis 1955

Es gibt nur noch wenige Rennstrecken in Europa, die schon in den dreißiger Jahren bestanden und auch heute noch Schauplatz von Geschwindigkeitskonkurrenzen sind. Auch nicht alle diese Kurse haben eine so stetige und fortlaufende Steigerung der erzielten Höchstgeschwindigkeiten erlebt wie der Hockenheim-Ring. Mit knapp 130 km/st fuhr anläßlich des Eröffnungsrennens am 29. Mai 1932 — in dessen Mittelpunkt die Deutsche Klubmeisterschaft des damaligen „Deutschen Motorradfahrer-Verbands" stand — der Engländer Tom F. Bullus auf einer Halbliter-NSU-Maschine hier den ersten Streckenrekord. Auf 142,3 km/st konnte der Nürnberger Otto Ley diesen Schnitt dann nach der ersten Fahrbahn-Verbesserung beim 5. Rennen im August 1935 auf einer 500-ccm-DKW-Maschine verbessern und ihn zwei Jahre danach auf einer Halbliter-BMW erneut auf 154,9 km/st erhöhen. Aber schon 1938, also beim letzten Vorkriegsrennen, schaffte Schorsch Meier, München, auf einer Kompressor-BMW über die 20-Runden-Distanz 166,1 km/st Gesamtdurchschnitt und fuhr dabei die schnellste Runde bereits mit 176,2 km/st. Diese enorme Leistung erneut zu überbieten, gelang dem „Gußeisernen" dann im Jahre 1949, als für ihn als Sieger der 500-ccm-Klasse ein Gesamtschnitt von 174,2 und eine neue Rekordrunde von 179,5 km/st gezeitet wurde. Fünf Jahre hindurch hatte diese Marke als Bestleistung für Solomotorräder Bestand, dann gelang es dem australischen Guzzi-Werkfahrer Ken Kavanagh, die 20-Runden-Distanz mit einem Schnitt von 182,2 und die absolut schnellste Runde mit 188,8 km/st zu absolvieren. Im Rennen am 8. Mai 1955 jedoch wurden diese Bestleistungen erneut überboten: der siebenfache britische Motorradweltmeister Geoffrey Duke schaffte auf der Vierzylinder-Gilera die 20-Runden-Distanz mit einem Schnitt von 196,2 km/st und schraubte dabei den absoluten Rundenrekord für Solomaschinen mit einer Zeit von 2.19,6 Min. auf 199,3 km/st! In ähnlicher Weise kletterten auch die Bestzeiten, die von den Gespannfahrern seit 1933 erzielt wurden, immer höher: Vor 23 Jahren fuhr der mehrfache deutsche Seitenwagenmeister Hans Kahrmann, Fulda — damals noch auf einem 600-ccm-Hercules-Gespann — über 6 Runden einen Schnitt von 106,0 km/st. Die beste Vorkriegsleistung auf einer Beiwagenmaschine vollbrachte der Münchener BMW-Fahrer Josef Stelzer, der 1936 die 8 Runden mit 125,8 km/st durchmaß. Bei den Nachkriegsrennen stellte der Weltrekordmann Herm. Böhm 1950 auf der 600-ccm-NSU-Kompressormaschine über 13 Runden Distanz mit 150,6 km/st dann eine Seitenwagen-Bestleistung für den Hockenheimer Hochgeschwindigkeitskurs auf, die erst 1954 verbessert wurde, nachdem die FIM den Hubraum für Renngespanne ab 1951 auf maximal 500 ccm festgelegt hatte: Weltmeister Eric Oliver fuhr die 13 Runden mit einem Tempo von 157 km/st, und der Amberger BMW-Fahrer Fritz Hillebrand stellte im gleichen Rennen mit 162,2 km/st einen neuen Rundenrekord für Dreiradfahrzeuge auf. Aber beide Bestleistungen konnten 1955 von dem Deutschen Meister und Weltrekordmann Wilhelm Noll auf einem BMW-RS-Gespann abermals höhergeschraubt werden, denn der Kirchhainer erzielte über die 13 Runden einen Schnitt von 163,8 und brachte dabei den absoluten Rundenrekord für Gespanne auf 2.45,2 Min. = 168,4 km/st! Bü.

Mannheims größtes Spezialgeschäft
Lederbekleidung Rude
Ausrüster der deutschen Rennasse
mit Rennlederkleidung · Eigene Lederfärberei · Lederschneiderei · Reparaturen
Mannheim
R 1,7
(Marktplatz) und
F 1,2
(Breite Straße)

Die schnellsten Männer vom Hockenheim-Ring

Der britische Weltmeister Geoffrey Duke hält seit 1955 auf dem Hockenheim-Ring mit der 500-ccm-Gilera den absoluten Streckenrekord (196,2) und Rundenrekord (199,3) für Solomaschinen.

Weltmeister Wilhelm Noll-Kirchhain ist seit 1955 auf dem Hockenheim-Ring Inhaber des Streckenrekords (167,0) und im Rundenrekord (172,5) für Seitenwagen-Maschinen und auf BMW-RS-Gespann.

CASTROL
erprobt für Sie in Rallyes, Rennen und Rekorden

Silberjubilar „Hockenheim-Ring" erhielt zum Weltmeisterschaftslauf ein neues „Straßenkleid"

Obwohl die südwestdeutsche Hochgeschwindigkeits-Rundstrecke seit ihrer im Jahre 1938 erfolgten Neugestaltung — mit der Verkürzung der Rundenlänge von ursprünglich 12 auf 7,725 Kilometer — schon für die Nachkriegspremiere des Jahre 1938 erfolgten Neugestaltung — mit der Verkürzung der Rundenlänge Brachlage durch Verwitterung und Übungsfahrten schwerer Kettenfahrzeuge erhebliche Schäden entstanden waren, wurde die gesamte Anlage des Hockenheim-Ring auch neuerdings immer wieder mit allen verfügbaren Mitteln weiter ausgebaut. Nachdem 1949 durch die Währungsreform wieder solide Voraussetzungen geschaffen waren, entstanden zunächst Schutzgräben zu beiden Seiten der Zielgeraden mit flachen Stehtribünen, außerdem durch Niederlegung und Einebnung einer großen Waldfläche gegenüber dem Zielrichterhaus ein weiträumiger Platz, der erst als Fahrerlager, danach als Parkraum für Zuschauerfahrzeuge diente, und dessen Zufahrt von außen her durch eine Fahrbahnuntertunnelung möglich gemacht wurde. 1950 wurde dann im Wald unweit des Start- und Zielplatzes außerhalb der Rennstrecke ein besonders eingezäuntes Fahrerlager geschaffen, das auch allen Renndienstfahrzeugen der Zubehörfirmen und Mineralölwerke beste Abstellmöglichkeiten bietet. Dazu kam die Erstellung von 30 Boxen längs der linksseitig erheblich verbreiterten Zielgeraden und eine weitere Einzäunung besonderer Gefahrenpunkte. Für das erste internationale Rennen im Jahre 1951 erfolgte eine durchgehende beiderseitige Streckeneinzäunung durch ein stabiles und zugleich elastisches Maschendrahtgitter und die Aufführung von Betonschutzwällen an den Fahrbahn-Außenseiten der Stadt- und Ostkurve. Außerdem wurde am Startplatz eine besondere Einfahrtbahn in Form eines Sattelplatzes geschaffen und eine hochgelegene Sitzplatz-Großtribüne neben dem Zielrichterhaus zur witterungsgeschützten Unterbringung der Ehrengäste und Pressevertreter gebaut. Zum Renntermin jenes Jahres wurde auch die für die Rennbesucher sehr günstige Autobahn-Zu- und Abfahrt „Wiesloch-Walldorf" zwischen Bruchsal und Heidelberg fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben. Zum internationalen Rheinpokal-Rennen 1952 wurde die teilweise schadhaft gewordene Fahrbahndecke zwischen Startplatz und Ostkurve sowie auf dem gegenüberliegenden Streckenabschnitt erneuert und zugleich eine weitere Streckenunterführung zwischen dem Fahrerlager und dem Sattelplatz gebaut. Auch im Jahre 1953 konnte der Ausbau des Hockenheim-Ring durch Einebnung, Überhöhung und Neubelag der Flachkurve am sogenannten Krabbenspitzen, durch die Aufstellung von 140 Hochmasten für die Verlegung der Fern- und Lautsprecherleitungen, sowie vor allem durch die Erstellung einer gedeckten Großtribüne gegenüber dem Zielrichterhaus mit einem dreistöckigen Beobachtungs- und Kommandoturm für die Rennleitung, Polizei und den Rundfunk systematisch weitergeführt werden.

Nun, da zum 25jährigen Bestehen des Hockenheim-Ring zum ersten Male auf seinen schnellen Geraden und schwach überhöhten Kurven ein Weltmeisterschaftslauf abrollt, bei dem die Fahrerelite aller Länder mit den modernsten Rennmaschinen konkurriert, hat man dem Jubilar wiederum ein neues Straßenkleid geschenkt: Rund 33 000 Quadratmeter, also 60 Prozent der gesamten Fahrbahnoberfläche, wurden mit einer neuen Decke versehen, die absolut wellenfrei und zugleich äußerst griffig gestaltet werden konnte. Die nicht unbeträchtlichen Kosten für diese Generalüberholung brachten zu je einem Drittel das Regierungspräsidium Nordbaden, die seit Jahren ständig zu Versuchs- und Testfahrten auf dem Hockenheim-Ring „beheimateten" Firmen Bosch, Daimler-Benz, NSU und Porsche, sowie der Automobilclub von Deutschland auf, der am 25. März dieses Jahres mit der Hockenheim-Ring GmbH einen Gesellschaftsvertrag abschloß. Der AvD sicherte sich mit dieser Fusion die Möglichkeit, jederzeit im Rahmen deutscher und ausländischer Automobilsportveranstaltungen, insbesondere internationaler Rallye-Konkurrenzen, auf dem Hockenheim-Ring Sonderprüfungen aller Art durchzuführen, wie sie im Bundesgebiet heute auf öffentlichen Straßen nicht mehr erlaubt sind.

So bestehen jetzt alle Voraussetzungen dafür, daß das Weltmeisterschafts-Jubiläumsrennen sich zu einem glanzvollen Festtag für den deutschen und internationalen Motorrad-Rennsport dieses Jahres gestaltet. Denn letzten Endes muß dieser 19. Mai 1957 — wie der als Rennleiter fungierende Weltrekordmann Wilhelm Herz feststellte, als er sich mit seinen Klubkameraden zur Durchführung dieser Veranstaltung entschloß — gewissermaßen als „die Probe aufs Exempel" gewertet werden, ob der deutsche Motorrennsport auch weiterhin lebensfähig ist. Diese Frage wird allein durch die Zahl der Zuschauer entschieden, die sich zu dieser Jubiläumsveranstaltung einfinden werden, um damit ihre Treue zum Geschwindigkeitssport zu dokumentieren! Alebü.

HANS GRIMMIG

STRASSENBAU – BERGBAU

Heidelberg · Treitschkestr. 3 · Telefon 20025 u. 21010

Aufbereitungsanlage Schriesheim/Bergstraße

Ausführung in Walzasphalt und Teerbeton
auf den Rennbahnen Hockenheim und Lorsch

Kanalbauten · Bohrungen · geologische, geophysikalische, hydrologische und Wünschelrutenuntersuchungen

Hoepfner Bräu

Vorzüglich und beliebt

Im Ausschank: an der Rennstrecke und im Hotel Badischer Hof, Hockenheim

Die Startschüsse zu den Rennen werden von uns geliefert und bedient

FEUERWERKEREI BUSCH · MANNHEIM-KÄFERTAL

Eine aufschlußreiche Chronik:

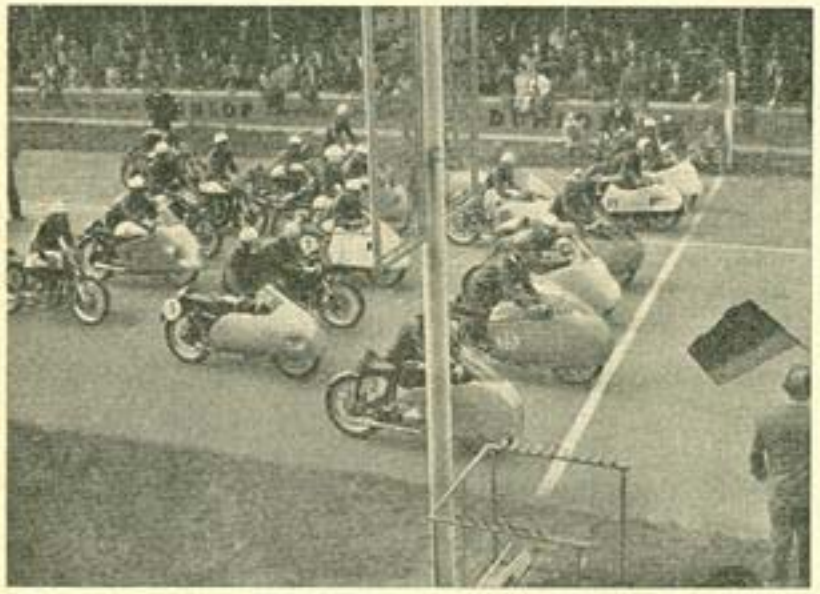
32 Jahre „Großer Preis von Deutschland für Motorräder"

Die Tatsache, daß am 19. Mai auf dem Hockenheim-Ring zum 21. Male ein „Großer Preis von Deutschland für Motorräder" ausgefahren wird, wobei es in diesem Jahre zugleich um die ersten Weltmeisterschaftspunkte geht, ist wohl Anlaß genug, einmal in der Chronik der früheren „Großen Preise" zu blättern, die auf deutschen Rennstrecken abrollten.

Den ersten deutschen Motorrad-Grand-Prix erlebte die Berliner Avus im September 1925, wobei damals gegen stärkste englische und italienische Konkurrenz der BMW-Fahrer Paul Köppen über eine Distanz von 315 km mit einem Schnitt von 116,5 km/st Gesamtsieger wurde. Auch beim nächstjährigen deutschen Grand-Prix, der nochmals auf der Avus ausgetragen wurde, wobei jedoch 392 km zurückzulegen waren, gab es einen BMW-Sieg durch den Münchner Josef Stelzer, der mit 126,7 neuen Streckenrekord fuhr.

Als dann 1927 in der Eifel der Nürburgring als eine der bedeutendsten Gebirgsrundstrecken der Welt gebaut worden war, wurde die Austragung der „Großen Preise" für die kommenden Jahre bis 1931 dorthin verlegt. Bei all diesen Rennen brillierten jedesmal Großbritanniens damalige Spitzenfahrer, ein Graham Walker auf Sunbeam und Rudge (1927 und 1930), ein C. P. Dodson auf Sunbeam (1928), ein Tyrell Smith auf Rudge (1929) und ein Stanley Woods auf Norton (1931) mit Tagesbestzeitsiegen. Nachdem es im Jahre 1932 wegen der wirtschaftlichen Notlage keinen „Großen Preis" gab, und im darauffolgenden Jahr nochmals die Avus einen deutschen Motorrad-Grand-Prix erlebte, den wiederum Josef Stelzer auf einer 500-ccm-BMW mit 161,2 km/st für die 314 km-Distanz gewann, wurde erneut ein Wechsel des Austragungsorts vorgenommen. Auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal maßen sich von 1934 bis zum Beginn des letzten Weltkrieges, also während sechs Jahren, die weltbesten Rennfahrer Englands, Italiens und Deutschlands mit wechselnden Erfolgen. 1934, da die Fahrer der Halbliterklasse auf dieser kurvenreichen Rundstrecke noch 433 km (!) zurücklegen mußten, ging der Große Preis an den Nürnberger Otto Ley, der auf seiner BMW einen Schnitt von 118,5 km/st schaffte. 1935 und 1936 fuhr — über jeweils 349 km Distanz — der britische Norton-Werkfahrer James Guthrie mit 127,6 bzw. 130,8 km/st neue Tagesbestzeiten und Streckenrekorde. 1937 wurde der BMW-Fahrer Karl Gall mit abermals neuer Rekordzeit von 133,7 km/st Gesamtsieger, und 1938 holte sich sein Münchner Stallkamerad Schorsch Meier gegen die britischen Norton-Asse Daniell und Frith mit abermals neuer Streckenbestzeit von 139,5 km/st den „Großen Preis von Deutschland". Schließlich stellte beim letzten Vorkriegsrennen 1939 der italienische Gilera-Fahrer D. Serafini mit 141 km/st nochmals einen Sachsenring-Streckenrekord auf.

Nun dauerte es — durch den Weltkrieg und seine Folgen bedingt — genau elf Jahre, bis Deutschland nach seiner im Dezember 1950 erfolgten Wiederaufnahme in den Motorradweltverband im Jahre 1951 wieder einen „Großen Preis für Motorräder" starten konnte. Er ging auf der neuausgebauten Solitude-Rundstrecke bei Stuttgart in Szene und wurde bei etwa halber Streckenlänge gegenüber den Vorkriegsrennen, nämlich nur mehr 137,7 km, von dem britischen Norton-Werkfahrer Geoffrey Duke mit 136,0 km/st gewonnen. 1952 war abermals der Solitude-Kurs Schauplatz des Großen Preises, der zugleich erstmals im Bundesgebiet als Lauf zu der 1949 von der FIM neugeschaffenen Motorrad-Weltmeisterschaft zählte und von dem Irländer Reginald Armstrong auf Norton mit 133,8 km/st gewonnen wurde. Den 1953 auf dem oberhessischen Schotten-Ring ausgefahrenen Grand Prix, der allerdings nur in den Klassen bis 125 und bis 250 ccm als Weltmeisterschaftslauf gewertet wurde, sicherte sich der BMW-Fahrer Walter Zeller-Hammerau mit einem Schnitt von 114,2 km/st. Danach war wiederum die Solitude am Zug, wo 1954 der Große Preis erneut als Weltmeisterschaftslauf abrollte und wiederum von dem inzwischen auf die Vierzylinder-Gilera umgestiegenen Geoffrey Duke in neuer Streckenbestzeit von 144,1 km/st gewonnen wurde. Auch beim Weltmeisterschafts-Grand-Prix, der 1955 nach 24jähriger Unterbrechung auf dem Nürburgring zum Austrag gelangte, wurde derselbe Duke in neuer Rekordzeit von 130,9 km/st Gesamtsieger, wobei sein Vorsprung vor dem deutschen BMW-Fahrer Walter Zeller über die 205-km-Strecke allerdings nur 24 Sekunden betrug. Auf einer Vierzylinder-Gilera wurde schließlich auch der letztjährige Große Preis und Weltmeisterschaftslauf auf der nunmehr vollkommen neu ausgebauten Solitude-Rundstrecke von dem Irländer Reginald Armstrong gewonnen, der über die 205 km wiederum einen Rekordschnitt von 148,0 km/st schaffte.



Ein Startbild vom letztjährigen Lauf der Halbliter-Maschinen, bei dem der deutsche Exmeister Schorsch Meier die Flagge senkte.

Über etwa dieselbe Distanz, nämlich 27 Runden = 203,6 km, wird nun zum ersten Male auf dem Hockenheim-Ring ein Großer Preis und Weltmeisterschaftslauf ausgefahren. Auf diesem Hochgeschwindigkeits-Flachkurs wird der Rundenrekord seit 1955 von Geoffrey Duke mit 199,3 km/st (!) und der 20-Runden-Streckenrekord mit 196,2 km/st gehalten. Da die Fahrbahn vor wenigen Wochen zu 60 Prozent ihrer Gesamtfläche mit einem neuen, topfebenen und griffigen Belag versehen wurde und sich diesmal die gesamte Weltklasse-Fahrerelite am Start einfindet, dürften die bisherigen Strecken- und Rundenrekorde bei trockener Witterung wahrscheinlich erneut überboten werden. In jedem Fall jedoch wird am 19. Mai auf dem Hokkenheim-Ring der überhaupt schnellste Motorrad-Grand-Prix und Weltmeisterschaftslauf gefahren werden, den die Geschichte dieser bedeutsamen Titelkämpfe bis jetzt zu verzeichnen hatte! Bü.

Im „Goldenen Buch" des Hockenheim-Ring sind eingetragen:

125 ccm Solo:

1948:	C. Döring, Wiesbaden	DKW	6 Rd.	28.14.5 = 98.4
1949:	C. Döring, Wiesbaden	DKW	10 Rd.	34.57.7 = 105.9
1950:	H. P. Müller, Bielefeld	DKW-K.	13 Rd.	56.12.9 = 107.2
1951:	H. Dietrich, Frankfurt	NSU	13 Rd.	48.35.8 = 123.9
1952:	C. Ubbiali, Italien	Mondial	13 Rd.	44.38.1 = 135.1
1953:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox	15 Rd.	50.35.2 = 137.5
1954:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox	15 Rd.	46.19.7 = 150.2
1955:	Karl Lottes, Erndtebrück	MV Agusta	15 Rd.	52.32.2 = 132.2
1956:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW	15 Rd.	45.45.0 = 151.9
SR:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW		2.59.6 = 154.8

250 ccm Solo:

1932:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	10 Rd.	111.5
1934:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	15 Rd.	118.7
1935:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	12 Rd.	1.05.50.4 = 131.3
1936:	A. Geiß, Pforzheim	DKW	12 Rd.	1.06.27.1 = 130.2
1937:	E. Kluge, Chemnitz	DKW	12 Rd.	1.06.01.0 = 130.9
1938:	B. Petruschke, Chemnitz	DKW	20 Rd.	1.04.35.2 = 143.0
1947:	K. Lottes, Marburg	DKW	6 Rd.	20.49.1 = 131.5
1948:	O. Kohfink, Bietigheim	DKW	10 Rd.	35.15.8 = 131.5
1949:	H. Gablenz, Karlsruhe	DKW	10 Rd.	34.08.9 = 136.6
1950:	H. P. Müller, Bielefeld	DKW-K	13 Rd.	43.25.7 = 138.8
1951:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	1.04.43.0 = 143.2
1952:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	1.01.55.3 = 149.8
1953:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennmax	20 Rd.	57.33.3 = 161.0
1954:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennmax	20 Rd.	54.26.7 = 170.4
1955:	H. P. Müller, Ingolstadt	NSU-Max	20 Rd.	53.36.8 = 172.9
1956:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	53.18.0 = 174.0
SR:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi		2.37.9 = 176.1

350 ccm Solo:

1933:	H. Richnow, Berlin	Rudge	15 Rd.	1.30.26.0 = 119.8
	H. Richnow, Berlin	Rudge	6 Rd.	36.26.0 = 119.1
1934:	E. Loof, Godesberg	Imperia	15 Rd.	121.6
1935:	E. A. Mellors, England	NSU	12 Rd.	1.06.24.2 = 130.2
1936:	H. Fleischmann, Nürnberg	NSU	12 Rd.	1.05.04.4 = 132.9
1937:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	12 Rd.	1.02.09.2 = 139.1
1938:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	20 Rd.	1.00.05.0 = 154.3
1947:	O. Wolff, Mettlach	Velocette	6 Rd.	20.03.7 = 138.6
1948:	O. Kohfink, Bietigheim	DKW	10 Rd.	35.15.8 = 131.5

350 ccm Solo Fortsetzung:

1948:	W. Herz, Lampertheim	NSU	10 Rd.	30.06.3 = 153.8
1949:	W. Herz, Lampertheim	NSU	10 Rd.	30.06.0 = 154.5
1950:	H. Fleischmann, Amberg	NSU-K	16 Rd.	44.56.2 = 165.1
1951:	R. Schnell, Karlsruhe	M-Parilla	20 Rd.	59.50.5 = 154.9
1952:	B. Petch, England	AJS	20 Rd.	59.45.7 = 155.2
1953:	Fergus Anderson, England	Moto-Guzzi	20 Rd.	56.37.6 = 163.7
1954:	Fergus Anderson, England	Moto-Guzzi	20 Rd.	54.40.6 = 169.6
1955:	Ken Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi	20 Rd.	51.30.9 = 180.0
1956:	A. Hobl, Ingolstadt	DKW	20 Rd.	50.50.3 = 182.1
SR:	1955 K. Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi		2.29.5 = 186.0

500 ccm Solo:

1932:	Tom F. Bullus, England	NSU	15 Rd.	129.7
1934:	O. Steinbach, Mannheim	NSU	15 Rd.	131.7
1935:	O. Ley, Nürnberg	DKW	12 Rd.	1.00.47.2 = 142.3
1936:	O. Ley, Nürnberg	BMW	12 Rd.	56.34.3 = 153.0
1937:	O. Ley, München	BMW	12 Rd.	55.48.2 = 154.9
1938:	G. Meier, München	BMW	20 Rd.	55.50.3 = 166.1
1947:	H. Fleischmann, Neckarsulm	NSU	6 Rd.	18.32.1 = 150.0
1948:	G. Meier, München	BMW-K	10 Rd.	28.21.0 = 164.0
1949:	G. Meier, München	BMW-K	10 Rd.	26.35.8 = 174.2
1950:	L. Kraus, München	BMW-K	16 Rd.	44.31.6 = 166.6
1951:	W. Zeller, Hammerau	BMW	20 Rd.	55.40.9 = 166.6
1952:	F. Schön, Frankfurt	Horex	20 Rd.	57.48.5 = 160.5
1953:	Enrico Lorenzetti, Italien	Moto-Guzzi	20 Rd.	53.22.8 = 173.6
1954:	Ken Kavanagh, Australien	Moto-Guzzi	20 Rd.	50.53.7 = 182.2
1955:	Geoffrey Duke, England	Gilera	20 Rd.	47.12.5 = 196.2
1956:	R. Armstrong, Irland	Gilera	20 Rd.	49.15.5 = 188,3
SR:	1955 G. Duke, England	Gilera		2.19.6 = 199.3

500 ccm Seitenwagen:

1951:	L. Kraus, München	BMW	13 Rd.	42.44.2 = 140.9
1952:	J. Drion, Frankreich	Norton	13 Rd.	43.26.4 = 138.8
1953:	Eric Oliver, England	Norton	13 Rd.	41.27.5 = 145.4
1954:	Eric Oliver, England	Norton	13 Rd.	38.22.6 = 157.0
1955:	Wilhelm Noll, Kirchhain	BMW	13 Rd.	36.44.5 = 163.8
1956:	Noll/Cron, Kirchhain	BMW	13 Rd.	36.04.8 = 167.0
SR:	Noll/Cron, Kirchhain	BMW		2.41.2 = 172.5

1939—1946 fanden keine Rennen statt

FRANZ JSLINGER

ARDIE · HOREX · PUCH · VESPA · VICTORIA · ZÜNDAPP

Viehhofstraße 18
Am Neckarauer Übergang

MANNHEIM

Telefon 43765/40287

Gummi-Nett KG.
SPEYER
RUF: 2865
Runderneuerungsbetrieb
AUTOREIFEN ALLER GRÖSSEN

AUTO-FELS

MANNHEIM

BMW- und FIAT-WERKSVERTRETUNG

Kundendienst, Reparatur · Schwetzinger Straße 74 · Ausstellungslokal N 7, 13-15

Telefon 42842 und 40167

40 PS

Der grosse DKW 3=6

AUTO-ERNST

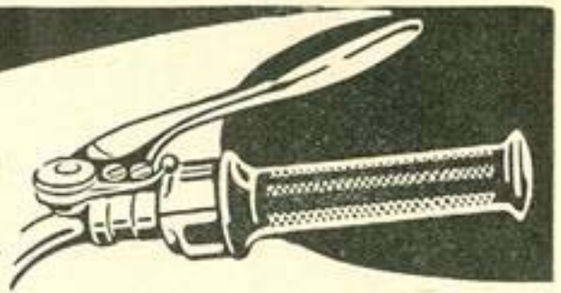
Mannheim, Friedrich-Ebert-Str. 88-90

Ausstellungs- u. Verkaufsräume R 7, 33 (Ring)

Telefon 51000 und 53100

ORIGINAL MAGURA

Lenker und Lenkerarmaturen seit Jahrzehnten bewährt



GUSTAV MAGENWIRTH KG URACH/WÜRTT.

mit VEEDOL gestartet und gesiegt

Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 250 ccm: H. Baltisberger †/NSU
Deutscher Motorrad-Straßenmeister 1956 bis 500 ccm: E. Riedelbauch/BMW
Deutscher Motorrad-Geländemeister 1956 bis 125 ccm: G. Wagenschieber/NSU
Deutscher Motorrad-Geländemeister 1956 bis 250 ccm: V. von Zitzewitz/MAICO
Deutsche Motorrad-Geländemeister 1956 über 350 ccm mit Seitenwagen: W. Kritter-R. Kreuzer/Zündapp 600 Swg
Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 125 ccm: H. Ott/DKW
Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 175 ccm: H. Ott/DKW
Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 250 ccm: F. Betzelbacher/MAICO
Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 bis 350 ccm: F. Betzelbacher/MAICO
Deutscher Moto-Cross-Meister 1956 über 350 ccm: U. Radermacher/BSA

Die außergewöhnliche Beanspruchung in Renn- und Sportfahrzeugen ist eine großartige Bewährung unserer Motoröle, der gleichen VEEDOL-Öle, die auch dem Privatfahrer bei jedem VEEDOL-Händler und an allen Autobahn-Tankstellen zur Verfügung stehen.

VEEDOL MOTOR OIL

VEEDOL GMBH HAMBURG 36

Eine so gut wie die andere, deshalb immer wieder

BERU ZÜNDKERZEN

Geschwindigkeitstabelle

2 Min.				3 Min.				4 Min.			
Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h	Sek.	km/h
00	231,9	30	185,5	00	154,6	30	132,5	00	116,0	30	103,0
01	230,0	31	184,3	01	153,7	31	131,9	01	115,5	31	102,6
02	228,1	32	183,1	02	152,9	32	131,2	02	115,0	32	102,3
03	226,2	33	181,9	03	152,1	33	130,6	03	114,5	33	101,9
04	224,4	34	180,7	04	151,2	34	130,0	04	114,0	34	101,6
05	222,7	35	179,5	05	150,4	35	129,4	05	113,6	35	101,2
06	220,9	36	178,4	06	149,6	36	128,8	06	113,1	36	100,8
07	219,1	37	177,2	07	148,8	37	128,2	07	112,6	37	100,4
08	217,4	38	176,1	08	148,0	38	127,8	08	112,1	38	100,0
09	215,7	39	175,0	09	147,2	39	127,1	09	111,7	39	99,7
10	214,0	40	173,9	10	146,4	40	126,5	10	111,3	40	99,4
11	212,4	41	172,8	11	145,6	41	125,9	11	110,9	41	99,0
12	210,8	42	171,8	12	144,9	42	125,4	12	110,4	42	98,6
13	209,2	43	170,7	13	144,2	43	124,8	13	110,0	43	98,3
14	207,7	44	169,6	14	143,5	44	124,2	14	109,6	44	98,0
15	206,1	45	168,6	15	142,7	45	123,7	15	109,1	45	97,6
16	204,6	46	167,6	16	142,0	46	123,1	16	108,7	46	97,3
17	203,0	47	166,6	17	141,3	47	122,6	17	108,3	47	96,9
18	201,6	48	165,6	18	140,5	48	122,1	18	107,9	48	96,6
19	200,1	49	164,7	19	139,8	49	121,5	19	107,4	49	96,2
20	198,7	50	163,7	20	139,1	50	121,0	20	107,0	50	95,9
21	197,4	51	162,8	21	138,4	51	120,5	21	106,6	51	95,6
22	196,0	52	161,8	22	137,7	52	120,0	22	106,2	52	95,3
23	194,6	53	160,9	23	137,0	53	119,5	23	105,8	53	95,0
24	193,2	54	159,9	24	136,4	54	119,0	24	105,4	54	94,7
25	191,9	55	159,0	25	135,8	55	118,5	25	105,0	55	94,3
26	190,6	56	158,1	26	135,1	56	118,0	26	104,6	56	94,0
27	189,3	57	157,2	27	134,5	57	117,5	27	104,2	57	93,7
28	188,0	58	156,3	28	133,8	58	117,0	28	103,8	58	93,3
29	186,7	59	155,5	29	133,1	59	116,5	29	103,4	59	93,0

1/5 Sek.	Abzug	1/5 Sek.	Abzug	1/5 Sek.	Abzug	1/5 Sek.	Abzug	1/5 Sek.	Abzug
1	0,3	1	0,2	1	0,1	1	0,1	1	0,1
2	0,6	2	0,4	2	0,3	2	0,2	2	0,2
3	0,9	3	0,6	3	0,5	3	0,3	3	0,2
4	1,1	4	0,8	4	0,6	4	0,4	4	0,3

Nennliste zu

Start: 9.30 Uhr

RENNEN 1

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 125 ccm

(D = Doppelstarter) 15 Runden = 115,875 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
140	Spahr Hans	Besigheim	MV Agusta	Training:
141	Scheidhauer Willi	Niederlinxweiler/Saar	Ducati	1/ Ubbiali: 170,0 km/h
142	Wünsche Erich	Worms	MV Agusta	2/ Provini, Polenib.
143 D	Maul Kurt	Freyburg	MZ	
144	Krumpholz Erhart	Zschopau	MZ	
145	Degner Ernst	Zschopau	MZ	
146 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	MV Agusta	
147	Friem August	Wesseling	DKW	
148	Fügner Horst	K.-Marx-Stadt	MZ	
149	Musiol Werner	Babelsberg	MZ	
150	Zoeger Eugen	Melle	Tornax	
151	Noack Kurt	K.-Marx-Stadt	Ifa	
152	Spiess Siegfried	Stuttgart	MV Agusta	
153 D	Luttenberger Hubert	Neu Bamberg	MV Agusta	
154 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Venturi Remo	**Italien**	MV Agusta	
155 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Taveri Luigi	**Italien**	MV Agusta	
156 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1955
157 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	F.: Colombo Roberto	**Italien**	MV Agusta	
158 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Ubbiali Carlo	**Italien**	MV Agusta	Weltmeister 1951, 53, 56
159 D	Müller Ernst	Hannover	Mondial	
160 D	Bewerber F. B. Mondial	**Italien**		
	F.: Sandford Cecil	**England**	Mondial	Weltmeister 1952
161 D	Bewerber F. B. Mondial	**Italien**		
	F.: Tarquinio Provini	**Italien**	Mondial	
162 D	Tinker Leonard	**Canada**	MV Agusta	
163	Tinker Neil	**Canada**	MV Agusta	
164	Seemann Gerhard	Wetzlar	MV Agusta	
165	Zimpel Dietmar	Zschorlau	Ifa MZ	
166	Bewerber: Moto Gilera	**Italien**		
	Fahrer: Galliani	**Italien**	Gilera	
167	Bewerber: Moto Gilera	**Italien**		
	Fahrer: Ferri	**Italien**	Gilera	
168	Lecke Wilhelm	Fritzlar	Ducati	
169	Mantelli Pippo	**Italien**	Ducati	
170 D	Blas Manuel	**Spanien**	Montesa	
171 DD	Heck Roland	Stuttgart	MV Agusta	

REIFEN-BERGER · MANNHEIM

Augarten-Garage

Tag- und Nacht-Dienst

Neu-Reifen aller Fabrikate **Vulkanisierbetrieb**

Eigene Runderneuerungen mit Garantie

Gegen Rutschgefahr Originalsommerung · **Auswuchtmaschine**

BV-Benzin – Wagenpflege – Oel – Diesel

Augartenstraße 29-33 Telefon 42787 und 46187

RUNDEN-TABELLE zu Rennen I — Solomotorräder bis 125 ccm

Platz	Runden 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	km/std	Name
1																	L. Ubriali
2																	I. Provini
3																	R. Colombo
4																	H. Fügner
5																	H. Fügner
6																	E. Degner
7																	
8																	
9																	
10																	
11																	
12																	
13																	
14																	
15																	
16																	
17																	
18																	
19																	
20																	

		Start-Nr.		
Sieger:	L. Ubriali		Zeit:	= km/h
Zweiter:	I. Provini		Zeit:	= km/h
Dritter:	R. Colombo		Zeit:	= km/h

Bester deutscher Fahrer:

Erster: H. Fügner Zeit: = km/h

Gebrauchtfahrzeuge

jeder Art, zu **USDAU**

lohnt sich stets die Fahrt

MANNHEIM Waldhofstraße 29 · Telefon 51171

CASTROL

erprobt für Sie in Rallyes, Rennen und Rekorden

Wer siegt bei der Heimfahrt?

... Und im Anschluß an die heutige Veranstaltung das große Rennen um die besten Plätze bei der Heimfahrt! Alle Klassen sind am Start, vom 50-ccm-Moped bis zum dicken Dreiliter-Auto. Beobachten Sie das nachher einmal: Wer fährt sich am ehesten aus der Verkehrsverstopfung frei? Sie werden sehen: nicht das stärkste und schnellste, sondern das wendigste Fahrzeug — das Moped.

Und so ist's jeden Tag in jeder Stadt und auf jedem Anmarschweg zur Arbeit: Während man sich weit hinten noch wegen der angepufften Kotflügel herumstreitet, rollt vorne der Mopedfahrer längst durchs Ziel.

Dabei zahlt er für diesen Spaß von allen am wenigsten — besonders, wenn er eine Quickly fährt. Warum? Weil die Quickly sparsam im Benzinverbrauch und sparsam, ja geradezu geizig mit Reparaturrechnungen ist. 50 000 und 60 000 Kilometer ohne jeden Motordefekt, das ist bei der Quickly nichts Besonderes. Na, und der Zentralpreßrahmen, diese typische NSU-Konstruktion, ist schier nicht umzubringen.

Wie meinen Sie? Muß ein Heidengeld kosten, so ein tadelloses Fahrzeug?

Tadelloses Fahrzeug — ja. Heidengeld — nein. Die Quickly zählt nämlich zum Preiswertesten, was es heute überhaupt gibt auf dem europäischen Moped-Markt. Bitteschön:

Normal-Quickly DM 480,-
Sonder-Quickly DM 515,-
Luxus-Quickly DM 625,-

NSU lebt eben nicht vom Gewinn am einzelnen Stück, sondern von der großen Serie. Weit über eine halbe Million Quicklys sind bis heute hergestellt und (was noch wichtiger ist) auch verkauft worden. Genau das kommt dem Käufer zugute — auch Ihnen!

NSU

Wohl dem, der eine Quickly hat!

Nennliste zu
Start: 10.35 Uhr

RENNEN 2

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

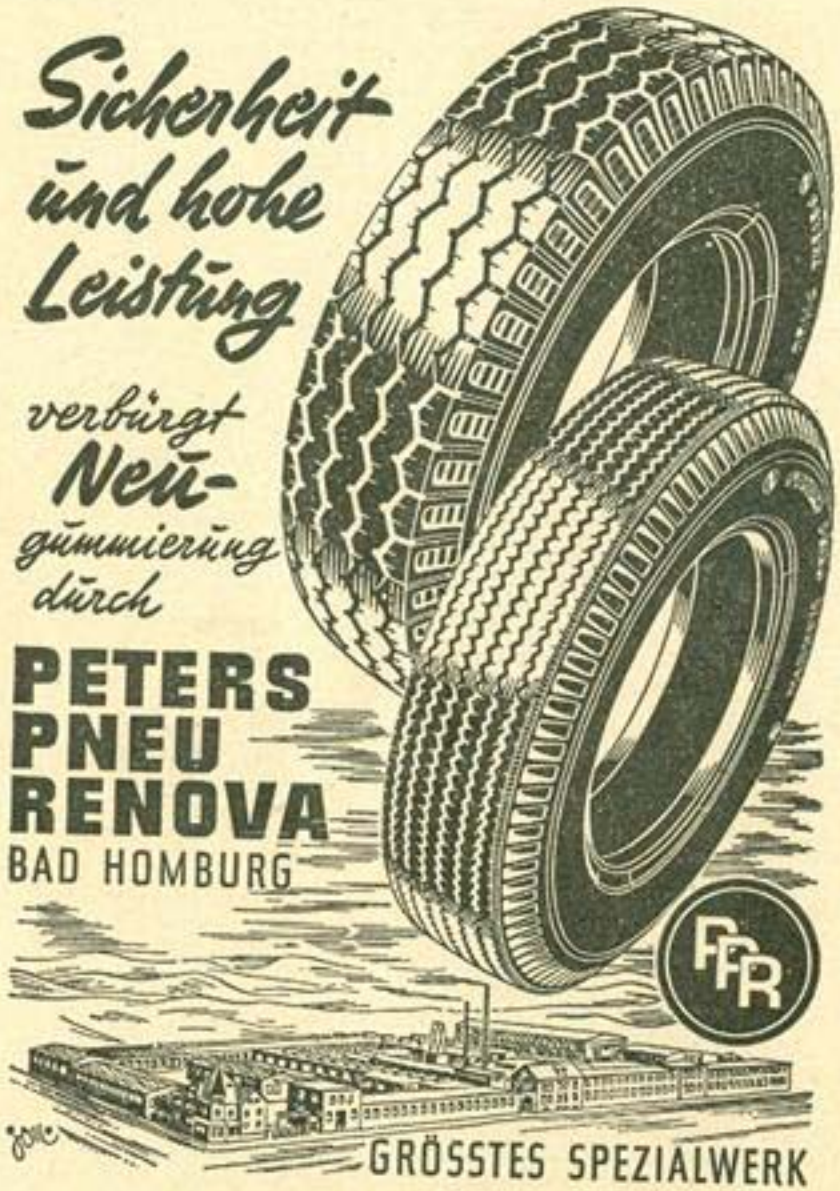
Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 250 ccm

(D = Doppelstarter) 20 Runden = 154,500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
100	Kronmüller Karl	Mannheim	Moto-Guzzi	
101	Beer Günter	Frankfurt/M.	Adler RS	
102 D	Lorenzetti Enrico	**Italien**	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952
103	Juhrich Rudi	Großbothen	NSU-Sportmax	
104 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1955
105	Lohmann Siegfried	Stellenfelde	Adler RS	
106 D	Luttenberger Hubert	Neu Bamberg	Adler RS	
107 D	Camathias Florian	**Schweiz**	NSU-Sportmax	
108	Knopf Kurt	Hockenheim	NSU-Sportmax	
109	Steindl Georg A.	Amberg	Adler	
110 D	Deschamps René	**Belgien**	NSU-Sportmax	
111	Heck Adolf	Frankfurt/M.	Adler RS	
112 D	Bewerber F. B. Mondial	**Italien**		
	F.: Sandford Cecil	**England**	Mondial	
113 D	Bewerber F. B. Mondial	**Italien**		
	F.: Tarquinio Provini	**Italien**	Mondial	
114 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sportmax	
115 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Venturi Remo	**Italien**	MV Agusta	
116 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Ubbiali Carlo	**Italien**	MV Agusta	Weltmeister 1956
117 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: Taveri Luigi	**Schweiz**	MV Agusta	
118 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	F.: Colombo Roberto	**Italien**	MV Agusta	
119 D	Müller Ernst	Hannover	NSU-Sportmax	
120 DD	Heck Roland	Stuttgart	NSU Sportmax	
121	Holthaus Karl-Jul.	Düsseldorf	NSU-Sportmax	
122	Heiss Xaver	Augsburg	NSU-Sportmax	
123 D	Kläger Fritz	Freiburg	NSU-Sportmax	
124	Falk Dieter	Freudenberg	Adler	
125 D	Schneider Michael	Augsburg	NSU	
126	Kirchner Karl-Heinz	Erfurt	NSU-Sportmax	
127 D	Tinker Leonard	**Canada**	MV Agusta	
128	Kassner Horst	Schwabhausen	NSU-Sportmax	
129	Reichert Walter	Ingelheim	NSU-Sportmax	
130	Malchus Ludwig	Ingelheim	NSU-Sportmax	
131	Rocchi Giovanni	**Italien**	Moto Guzzi	
132	Bavieri Lanfranco	**Italien**	Moto Guzzi	
133	Zimmer Heinz	Dresden	NSU-Max	
134	Bewerber: Moto-Guzzi	**Italien**		
	F.: Montanari Alano	**Italien**	Moto-Guzzi	
135 D	Mandolini Adelmo	**Italien**	Moto-Guzzi	
136	John Hartle			

Trainingszeiten
1). Ubbiali, Taveri 188,1
2). Colombo, Provini 187,1

NSU MOTORRÄDER FIAT AUTOMOBILE BMW
KUNDENDIENST · ERSATZTEILE
FRITZ WEISS NEUSTADT/WEINSTRASSE
TELEFON 2661 · HINDENBURGSTR. 24a



RUNDEN-TABELLE zu Rennen II — Solomotorräder bis 250 ccm

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	Zeit	km/h	Name
1																							C. Ubbiali
2																							R. Colombo
3																							E. Sandford
4																							E. Lorenzetti
5																							L. Iavelli
6																							H. Hallmeier
7																							J. Hardie
8																							K. Heiss
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							

Runden: 5 | 10 | 15 | 20

Sieger: C. Ubbiali Zeit: ..... km/h

Zweiter: R. Colombo Zeit: ..... km/h

Dritter: E. Sandford Zeit: ..... km/h

Start-Nr. .....

Bester deutscher Fahrer:

Erster: H. Hallmeier Zeit: ..... km/h

Das neueste Modell

Einziger deutscher Wagen mit der Ideal-Konstruktion

Frontantrieb · 4 Zyl.-4 Takt-Motor

Goliath-Vertragshändler **AUTO-STUDER**

Ausstellung und Verkaufsladen:
Mannheim · Seckenheimer Straße 36 a · Telefon 41014
MANNHEIM-WALDHOF · Altrheinstr. 27 · Tel. 59045
Telefon nach 18 Uhr Privat 22605

PROGRAMM

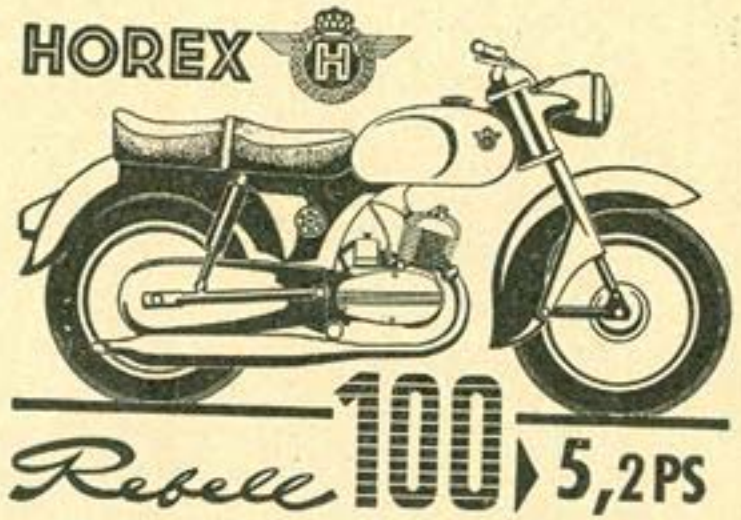
IMPERATOR 400
2-Zylinder, 4-Takt ohc
2 Vergaser
400 ccm - 28 PS

RESIDENT 350
1-Zylinder, 4-Takt ohv
350 ccm - 24 PS

RESIDENT 250
1-Zylinder, 4-Takt ohv
250 ccm - 18,5 PS

REBELL 100
1-Zylinder, 2-Takt
97 ccm - 5,2 PS

REBELL-MOPED
2-Ganggetriebe und
3-Ganggetriebe



FRANZ ISLINGER Mannheim Viehhofstraße 18

LLOYD 600
1951

schneller

leiser

eleganter

Telefon 43765 **Franz Islinger** Telefon 40287

MANNHEIM, AM NECKARAUER ÜBERGANG

Viehhofstraße 18

Nennliste zu RENNEN 3

Start: 12.30 Uhr

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 350 ccm

(D = Doppelstarter) 20 Runden = 154,500 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
60 D	Kläger Fritz	Freiburg	Horex	
61	Aldinger Erwin	Stuttgart	Horex	
62 D	Lorenzetti Enrico	**Italien**	Moto Guzzi	Weltmeister 1952, Inh. mehrer. Weltrekorde
63	Mazanec Werner	Düsseldorf	AJS	
64 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	Horex	
65 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	Fahrer: John Surtees	**England**	MV Agusta	
66 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	F.: Masetti Umberto	**Italien**	MV Agusta	Training:
67 D	Bewerber: MV Agusta	**Italien**		
	F.: Kavanagh Ken	**Australien**	MV Agusta	
68	Becker Heinz	Stuttgart	Norton	1). McIntyre
69 D	Schmitz Toni	Adenau	AJS	
70	Knees Rudi	Nagold	Norton	
71	Rehorst Leonardus	**Niederlande**	AJS	
72 D	Collot Jacques	**Frankreich**	Norton	
73 D	Schneider Michael	Augsburg	NSU	
74	Hoetzer Hans	Burscheid	AJS	
75	Hoppe Karl	Diekholzen	AJS	
76 D	Tostevin Kenneth	**England**	Norton	
77 D	van Son Martinus	**Niederlande**	Norton	
78	Gläser Hans-Siegfr.	Wernsdorf	AJS	
79 D	Bewerber: Moto-Guzzi	**Italien**		
	F.: Campbell Keith	**England**	Moto-Guzzi	
80 D	Bewerber: Moto-Guzzi	**Italien**		
	Fahrer: Dale Dickie	**England**	Moto-Guzzi	Inh. mehrer. Weltrek.
81 D	Ligier Guy	**Frankreich**	AJS	
82 D	Jäger Hansgünther	Trier	AJS	
83 D	Kauert Heinz	Minden	AJS	
84 D	Baix Christian	**Belgien**	BSA	
85	Steidl Helmut	**Österreich**	AJS	
86 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sportmax	
87 D	Lappin Archie	**Irland**	AJS	
88 D	Hartle John	**England**	Norton	
89 DD	Strub Edgar	**Schweiz**	Norton	
90 D	Insermini Jacques	**Frankreich**	Gilera	
91 D	Bewerber: Moto Gilera	**Italien**		
	F.: Duke Geoffrey	**England**	Gilera	Weltmeister 1951, 1952
92 D	Bewerber: Moto Gilera	**Italien**		
	Fahrer: Liberati	**Italien**	Gilera	
93 D	Bewerber: Moto Gilera	**Italien**		
	Fahrer: Intyre Mac	**England**	Gilera	
94 D	Fiedler Helmut	Freiburg	Horex	
95 D	Carson Austin	**Irland**	Norton	
96 DD	Heck Roland	Stuttgart	NSU-Sportmax	
97 D	Mandolini Adelmo	**Italien**	Moto-Guzzi	
98	Bewerber: Moto-Guzzi	**Italien**		
	F.: Montanari Alano	**Italien**	Moto-Guzzi	

99. D. Thomson

RICH. GUTJAHR KG

NSU

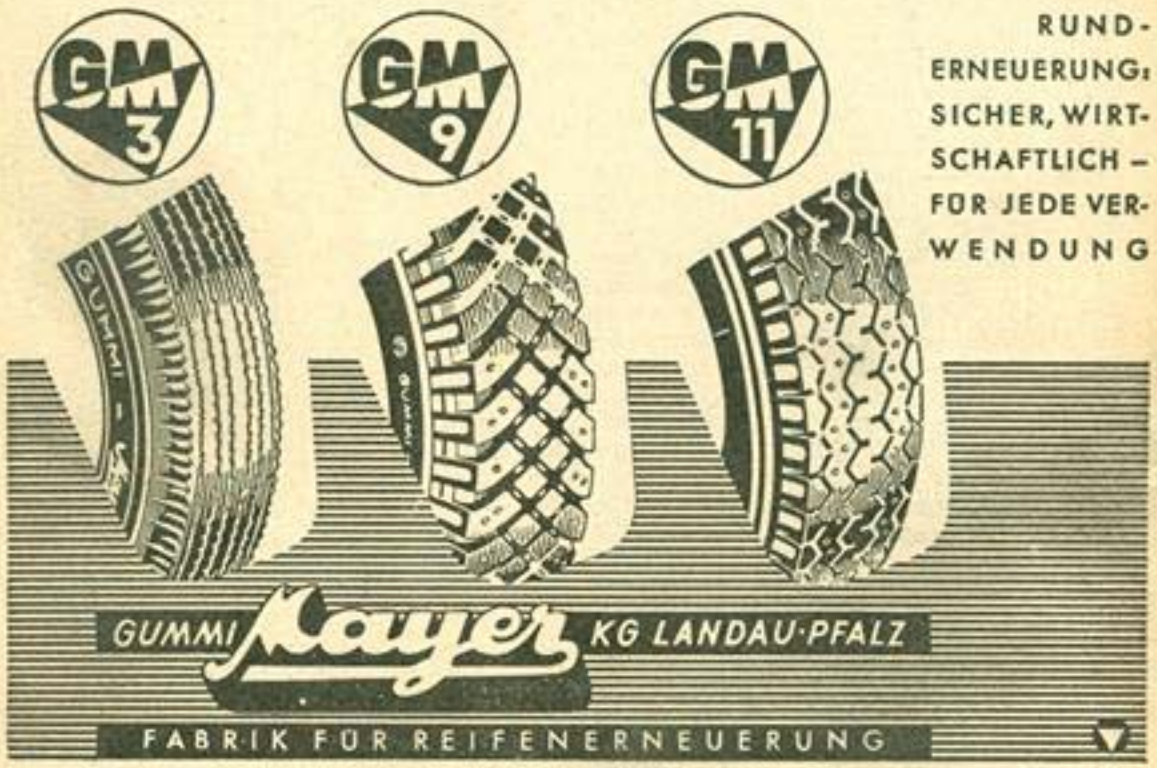
MANNHEIM · Augartenstraße 95-99

Ausstellungsraum: Kaiserring 46

Kundendienst-Werkstätte · Ersatzteillager

FIAT-AUTOMOBIL-VERTRETUNG

FIAT



Mach mal Pause ▶ trink Coca-Cola das ist köstlich!

RUNDEN-TABELLE zu Rennen III — Solomotorräder bis 350 ccm

Platz	Runden 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	km/std	Name
1	73	85	62	64	67	80	92	99	99	99	99											Schiberati
2	80	80	65	76	82	88	79	66	66	88												J. Hahle
3	62	65	92	85	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88		H. Hallmeier
4	64	76	85	62	62	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
5	67	82	62	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88		
6	80	66	88	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
7	92	79	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
8	99	99	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
9	80	80	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
10	88	88	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
11	99	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66		
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						

	Start-Nr.	Zeit:	km/h
Sieger:	Schiberati		
Zweiter:	J. Hahle		
Dritter:	H. Hallmeier		

Bester deutscher Fahrer:

Erster: H. Hallmeier Zeit: km/h

OPEL

Großhändler

KANNENBERG KG. · MANNHEIM

Rhein-Neckar-Halle · Telefon 45321

Ausstellungs- und Verkaufsraum in der neuen Hauptpost (Paradeplatz)

Opel · Chevrolet · Pontiac · Oldsmobile · Buick · Cadillac

Die Zündkerze vieler Weltrekorde und Meisterschaften
BOSCH
Höchste Leistungen durch BOSCH-Qualität!
BOSCH-Zündung
BOSCH-Licht
BOSCH-Signal
ROBERT BOSCH GMBH
STUTTGART

Nennliste zu

Start: 13.40 Uhr

RENNEN 4

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

Lizenzfahrer/Klasse: Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm

(D = Doppelstarter) 13 Runden = 100,425 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
31	Neussner Loni Hess Klaus-Dieter	Röthenbach Röthenbach	BMW	
32	Pohlers Gerhard Luhr Lothar	Lörrach Rheinfelden	Norton	Training:
33	Schmid Otto Kölle Otto	Sindelfingen Sindelfingen	BMW-RS	
34	Schneider Walter Strauss Hans	Weidenau Nürnberg	BMW	M. Hillebrand/
35	Grossmann Werner Schmidt Alfred	Sindelfingen Sindelfingen	Norton	Grunwald
36	Butscher Arsenius Stumpp Oskar	Riedlingen Laupheim	Norton	
37	Ziemer Bruno Leser Franz	Leverkusen Köln	Gilera	
38	Rohsiepe August Gardyamczik Artur	Gelsenkirchen Gladbeck	BMW-RS	
39	Staschel Friedrich Perduss Edgar	Bremerhaven Bremerhaven	BMW-RS	
40	Weiermüller Franz Fitzek Horst	Mühlhausen Mühlhausen	BMW-RS	
41	Smith Cyril Bliss Eric	**England** **England**	Norton	Weltmeister 1952
42	Drion Jacques Stoll Ingeborg	**Frankreich** Breinig	Norton	
43	Knebel Josef Amfaldern Rolf	Flape/Westf. Siegen	BMW	
44	Ritter Alwin Ehrlich Hans	Speyer Speyer	BMW-RS	
45	Fath Helmut Geier Achim	Ursenbach Mannheim	BMW-RS	
46	Krenkel Willy Zimmer Heinz	Dresden Dresden	Norton	
47	Bagge Fritz Schönherr Kurt	K.-Marx-Stadt	Norton	
48	Camathias Florian Galliker Julius	**Schweiz** **Schweiz**	BMW	Landesmeist. Schweiz
49	Harris Pet. Valentine Campbell Raymond	**England** **England**	Norton	
50	Aschauer Johann Schönberger Johann	**Österreich** **Österreich**	Norton	
51 DD	Strub Edgar	**Schweiz**	Norton	
52	Hillebrand Friedrich Grundwald Manfred	Amberg Amberg	BMW-RS	Deutscher Meister 1952

Adler - BMW - Triumph - Zündapp
Zeiss & Schwärzel, Mannheim

KARRER & BARTH

Bosch-Dienst

Großhandel, Verkauf, Einbau und Instandsetzung aller Erzeugnisse der

Robert Bosch GmbH.

Boschkühlschränke · Blaupunkt-Autoradio
Karlsruhe, Kaiserallee 10c · Telefon 51951-53

Magirus auf allen Straßen

Magirus-Diesel-Lastwagen
Omnibusse
Deutz-Diesel-Schlepper

AUTO-ISLINGER
MANNHEIM · LUDWIGSHAFEN
NECKARELZ

VOLKSWAGEN-, PORSCHE- UND MARGIRUS-GENERALVERTRETUNG

Goggomobil DM 2940,-

Auto · Roller · Motorräder
Norton · engl. Triumph · BSA

Riesenacker & Romich
Mannheim · Augartenstr. 8 · Telefon 43837

RUNDEN-TABELLE zu Rennen IV **Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm**

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Rennen 1	52	49	34	25	24	44	43	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
2	4	9	54	41	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
3	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
4	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
5	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
6	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
7	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
8	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
9	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
10	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
11	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
12	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
13	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
14	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
15	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
16	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
17	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
18	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
19	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
20	4	9	54	48	24	34	33	44	44	38	35	39	36	42	41	42	33	40	10	32
Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
km/std																				
Name	Hillebrand	Schneider	Kaebel	Kauffmann	Neusser	Smith	Fath	Ries												

	Start-Nr.		Zeit
Sieger:	Hillebrand/Grünwald	km/=	
Zweiter:	Schneider/Straub	km/=	
Dritter:	Kaebel/Hauenstein	km/=	

Bester deutscher Fahrer:

Erster: Hillebrand/Grünwald Zeit: km/=

Es bleibt dabei!

LLOYD kauft man vorteilhaft bei: **LLOYD**
am Nationaltheater Mannheim

MOTOR-HANDELS-GmbH, S 6, 22
Rep.-Betrieb u. Teiledepot, T 6, 4, Tel. 24808

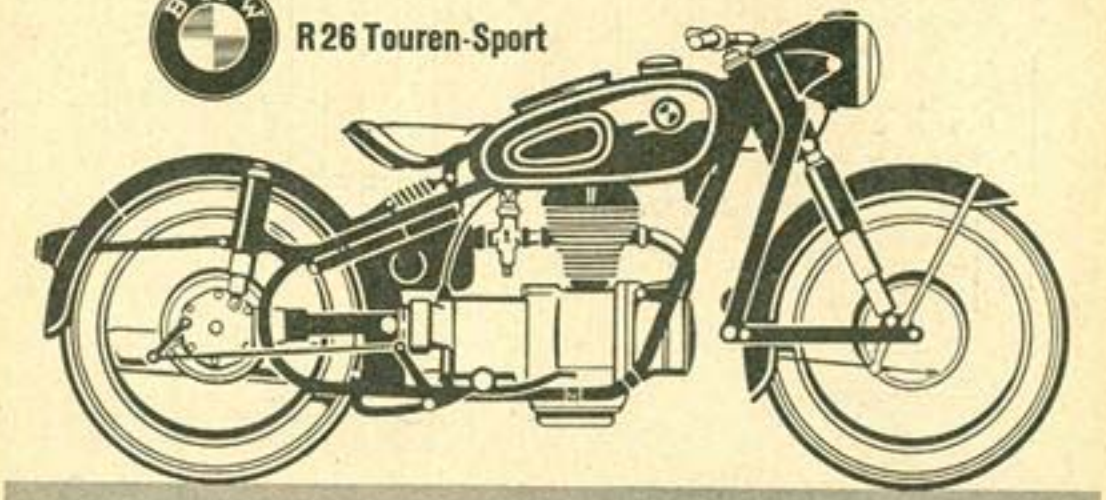
Großzügig - reell - gewissenhaft - 5 Jahre Erfahrung mit LLOYD

BMW – auch 1956 das sportlich erfolgreichste deutsche Motorrad *

Ein langer Weg führt vom ersten BMW Motorrad, der im Deutschen Museum zu München ausgestellten R 32, zur R 26 und R 50 von heute. Unzählige Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten, aus denen BMW siegreich hervorging, verhalfen auf diesem langen Entwicklungswege zu stets neuen Erkenntnissen, die wie damals so auch heute dem Käufer jeder einzelnen BMW zugute kommen.

** Weltmeisterschaft, 26 Weltrekorde, Deutsche Straßenmeisterschaft in der Solo- und Seitenwagenklasse, Goldmedaille und Mannschaftspreis der Internationalen Sechstagefahrt und viele weitere Erfolge im In- und Ausland.*

R 26 Touren-Sport



BMW Vertragshändler: Wilhelm Göhler, Karlsruhe, Amalienstraße 24
Zeiß & Schwärzel, Mannheim, G 7, 20-22, Ruf 22284

Nennliste zu RENNEN 5

Start: 14.35 Uhr

1. Weltmeisterschaftslauf von Deutschland für Motorräder

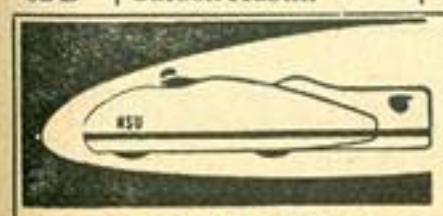
Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 500 ccm

(D = Doppelstarter) 27 Runden = 208,575 km

Start-Nr.	Fahrer	Land bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
1	Riedelbauch Ernst	Grün/Röslau	BWM RS	Deutscher Meister 1956
2	Huber Alois	Traunstein	BMW	
3	Knees Peter	Nagold	BMW	
4 D	Collot Jacques	Frankreich	Norton	
5 D	Kauert Heinz	Minden	Matchless	
6 D	Bewerber: Moto Gilera	Italien		
	F.: Duke Geoffrey	Irland	Gilera	Weltmstr. 51, 53, 54, 55
7 D	Bewerber: Moto Gilera	Italien		
	Fahrer: Liberati	Italien	Gilera	
8 D	Bewerber: Moto Gilera	Italien		
	Fahrer: Intyre Mac	England	Gilera	
9	Vogt Hermann	Lohne	Matchless	
10	Scheifel Heinz	Mannheim	Matchless	
11 D	Maul Kurt	Freyburg	Norton	
12 D	Schmitz Toni	Adenau	Norton	
13 D	Deschamps René	Frankreich	Norton	
14	Hagenlocher Eugen	Herrenberg	BMW RS	
15 D	van Son Martinus	Niederlande	Matchless	
16 D	Tostevin Kenneth	England	Norton	
17 D	Jäger Hansgünther	Trier	Norton	
18 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	Fahrer: Surtees John	England	MV Agusta	Weltmeister 1956
19 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	F.: Kavanagh Ken	Australien	MV Agusta	
20 D	Bewerber: MV Agusta	Italien		
	F.: Masetti Umberto	Italien	MV Agusta	Weltmeister 1952
21	Zeller Walter	Hammerau	BMW	Deutscher Meister 1951, 54, 55
22 D	Bewerber: Moto Guzzi	Italien		
	F.: Campbell Keith	England	Moto Guzzi	
23 D	Bewerber: Moto Guzzi	Italien		
	Fahrer: Dale Dickie	England	Moto Guzzi	
24 D	Lappin Archie	Irland	Matchless	
25 D	Ligier Guy	Frankreich	Norton	
26	Klinger Gerold	Österreich	BMW	
27 D	Baix Christian	Belgien	Matchless	
28 D	Hartle John	England	Norton	
29 D	Insermini Jacques	Frankreich	Norton	
30 DD	Strub Edgar	Schweiz	Norton	
31 D	Blas Manvel	Spanien	Norton	
32 D	Carson Austin	Irland	Norton	

Training:
1) Masetti 203,0 km/h
2) Liberati
3) Surtees
4) Zeller 197,8 km/h

33 Thomson
34 Heller



Wann startest Du auf NSU?

Beratung und Kundendienst
NSU-Spezial-Ersatzteillager

WILHELM HERZ · LUDWIGSHAFEN/RHEIN

NSU-Vertretung · Shell-Großstation · Mundenheimer Str. 98 · Ruf 62947

BMW-Motorräder

seit 3 Jahrzehnten

Zeiss & Schwärzel, Mannheim

G 7, 20-22 · Telefon 22284

Nächste Werksvertretung: **Mannheim,** M 7, 23 · Telefon 22801

Auto · Motorräder · Kundendienst · Ersatzteile · Reparaturen

DKW-SCHWEIGER

Mannheim, Friedrich-Karl-Straße 2, Telefon 43069

Reparaturwerkstätte Viehhofstr. 21-23 mit Shell-Großtankstelle, Tel. 44057

RUNDEN-TABELLE zu Rennen V

Solomotorräder bis 500 ccm

Platz	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	15	20	25	27	km/hd	Name
1	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19		Liberati
2	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28		B. Haas Jahre
3	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8		W. Zeller
4	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7		D. Dale
5	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27		Sherpard
6	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27		Hiller
7	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		Riedelbauer
8																Lagenleitner
9																
10																
11																
12																
13																
14																
15																
16																
17																
18																
19																
20																

	Start-Nr.	Zeit:	km/h
Sieger:	Liberati		
Zweiter:	B. Haas Jahre		
Dritter:	W. Zeller		

Bester deutscher Fahrer:

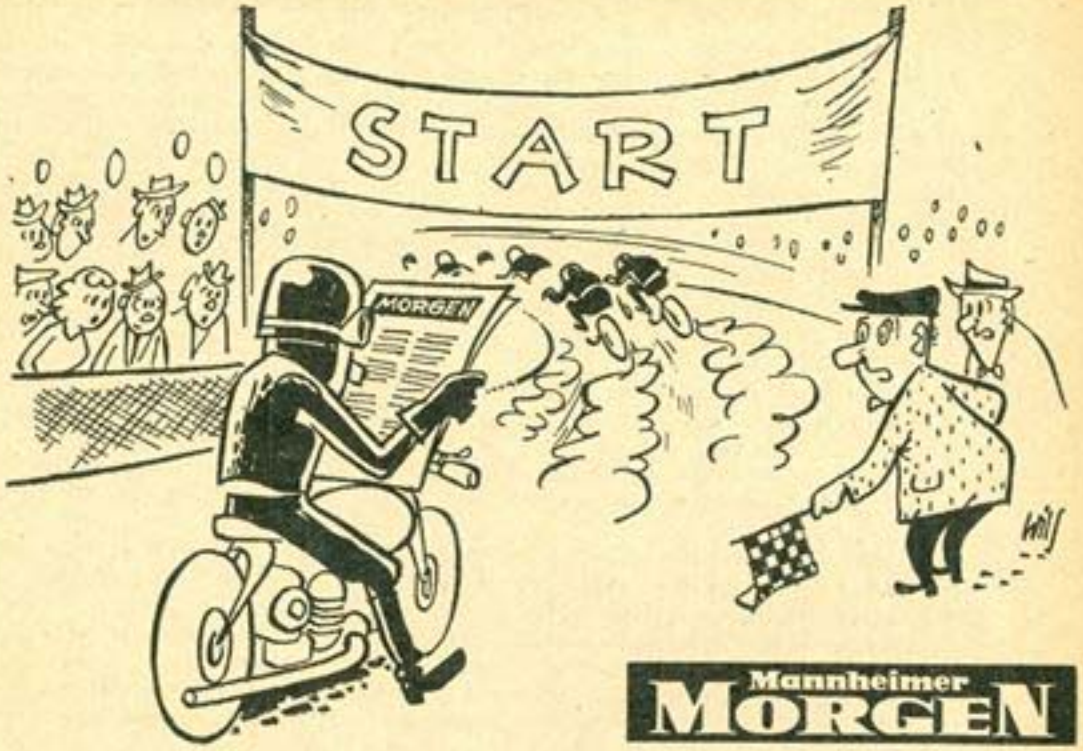
Erster: W. Zeller — Zeit: — km/h

Heinrich Abend

MANNHEIM-KÄFERTAL

Galvanistraße 16 · Fernsprecher Nr. 76834

Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei
Motoren-Instandsetzungen
Austauschmotore



Mannheimer
MORGEN
Mannheims große Tageszeitung

Seit Jahrzehnten der leistungsfähige graphische Großbetrieb

Buchdruck
Offsetdruck
Zeitschriften-
und Zeitungsdruck

MANNHEIMER GROSSDRUCKEREI GMBH
MANNHEIM · R 1, 4-6 · FERNSPRECH-SAMMELNUMMER 24847

GEMEINDE-VERORDNUNG

Für die Sicherung der jeweils auf dem HOCKENHEIM-RING stattfindenden, im Amtsblatt des Landkreises Mannheim veröffentlichten Motorsport- und Radsportveranstaltungen wird auf Grund der §§ 58, 59 und 103 des Badischen Polizeistrafgesetzbuches in Verbindung mit § 1 des Gesetzes Nr. 23 über die Neuordnung des Polizeiverordnungsrechts vom 7. Februar 1946 (Reg. Bl. S. 40) die vom Gemeinderat der Stadt Hockenheim durch schriftliche Zustimmung vom 27. April 1949 folgende, durch Erlaß des Präsidenten des Landesbezirks Baden — Abteilung Innere Verwaltung — vom 23. April 1949, Nr. 20 784/VA, für vollziehbar erklärte Gemeindeverordnung erlassen:

§ 1 Kindern unter 14 Jahren ist der Zutritt zur Rennstrecke nur in Begleitung Erwachsener gestattet.

§ 2 Hunde und andere Tiere dürfen — auch angeleint — an die Strecke nicht mitgebracht werden.

§ 3 Das Abstellen von Fahrzeugen in den Straßen innerhalb des Stadtgebietes Hockenheim ist während der Veranstaltungstage verboten, soweit nicht einzelne Straßen als Parkplätze besonders bestimmt werden. Das Anbringen von Reklamebändern und -tafeln oder das Anschlagen von Plakaten innerhalb des Stadtgebietes, an den Zugängen zur Rennstrecke oder an dieser selbst ist nur mit Genehmigung der Stadtverwaltung gestattet.

§ 4 Das Begehen, Befahren und Überqueren der Rennstrecke während der Zeit der Rennen und Trainingsfahrten sowie der Aufenthalt an durch Verbotsschilder besonders kenntlich gemachten Stellen ist streng verboten.
Den Anweisungen des Absperrpersonals und der von dem Veranstalter bestellten, durch Armbinden besonders kenntlich gemachten Personen ist Folge zu leisten.
Das Ablegen und Wegwerfen von Gegenständen auf die Rennstrecke ist verboten.

§ 5 Zuwiderhandlungen werden gemäß den genannten gesetzlichen Bestimmungen mit Geld oder Haft bestraft.

Hockenheim, den 27. April 1949.

Der Bürgermeister:
gez. Hund

Aus Sicherheitsgründen und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderung ist es nicht gestattet, Fahrzeuge in geringerer Entfernung als 10 Meter von der Umzäunung abzustellen. Die Aufstellung von Zelten innerhalb dieser 10-Meter-Entfernung ist aus den gleichen Gründen zu unterlassen.

Die Eintritts- und Streckenkarten wurden von uns geliefert

RICHARD FUSS
Billettdruckerei
Heidelberg - Rohrbach
Ruf 31581

Rollen- und Blockbilletts
Fahrscheindruck
Etiketten und Kleindruck

Campioni e conoscitori
corrono con
PISTONI MAHLE

Rückfahrt der Züge

Richtung Mannheim — Heidelberg — Mainz — Kaiserslautern

P 3537 ab Hockenheim 16.28, an Mannheim 17.05, an Heidelberg 17.21
Weiterfahrt **ab Mannheim:**
Richtung Frankfurt 17.50, Richtung Mainz 17.31

E 861 ab Hockenheim 17.57, an Mannheim 18.20, an Heidelberg 18.30
Weiterfahrt **ab Mannheim:**
Richtung Frankfurt 19.19, Richtung Kaiserslautern 18.32

P 3545 ab Hockenheim 18.54, an Mannheim 19.30
Weiterfahrt **ab Mannheim:**
Richtung Frankfurt 20.09, Richtung Mainz 19.46, Richtung K'lautern 20.10

P 3549 ab Hockenheim 21.09, an Mannheim 21.49
Weiterfahrt **ab Mannheim:**
Richtung Frankfurt 22.02 Richtung Mainz 22.15, Richtung K'lautern 22.15

E 627 ab Hockenheim 22.05, an Mannheim 22.27

P 3551 ab Hockenheim 0.38, an Mannheim 1.15

Richtung Karlsruhe — Stuttgart — Offenburg — Freiburg

P 3534 ab Hockenheim 15.50, an Karlsruhe 16.54, an Stuttgart 19.03
Weiterfahrt **ab Karlsruhe** (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 17.30, an Freiburg 19.47

P 3542 ab Hockenheim 17.12, an Karlsruhe 18.07, an Stuttgart 19.57
Weiterfahrt **ab Karlsruhe** (D-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 18.09, an Freiburg 19.53

E 866 ab Hockenheim 18.46, an Karlsruhe 19.24, an Stuttgart 21.36
Weiterfahrt **ab Karlsruhe** (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 19.32, an Freiburg 21.54

E 760 ab Hockenheim 20.05, an Karlsruhe 20.38, an Stuttgart 23.39
Weiterfahrt **ab Karlsruhe** (E-Zug):
Richtung Offenburg - Freiburg 20.45, an Freiburg 22.48

Kath. Gottesdienste: Heilige Messen: 5, 6, 6.45, 8.15 Uhr
Feldgottesdienst bei „Start und Ziel": 7 Uhr

Ev. Gottesdienst: Heilige Messe: eine Stunde nach Rennschluß in der Kirche
9 Uhr im Dr.-Martin-Luther-Haus, Ob. Hauptstraße

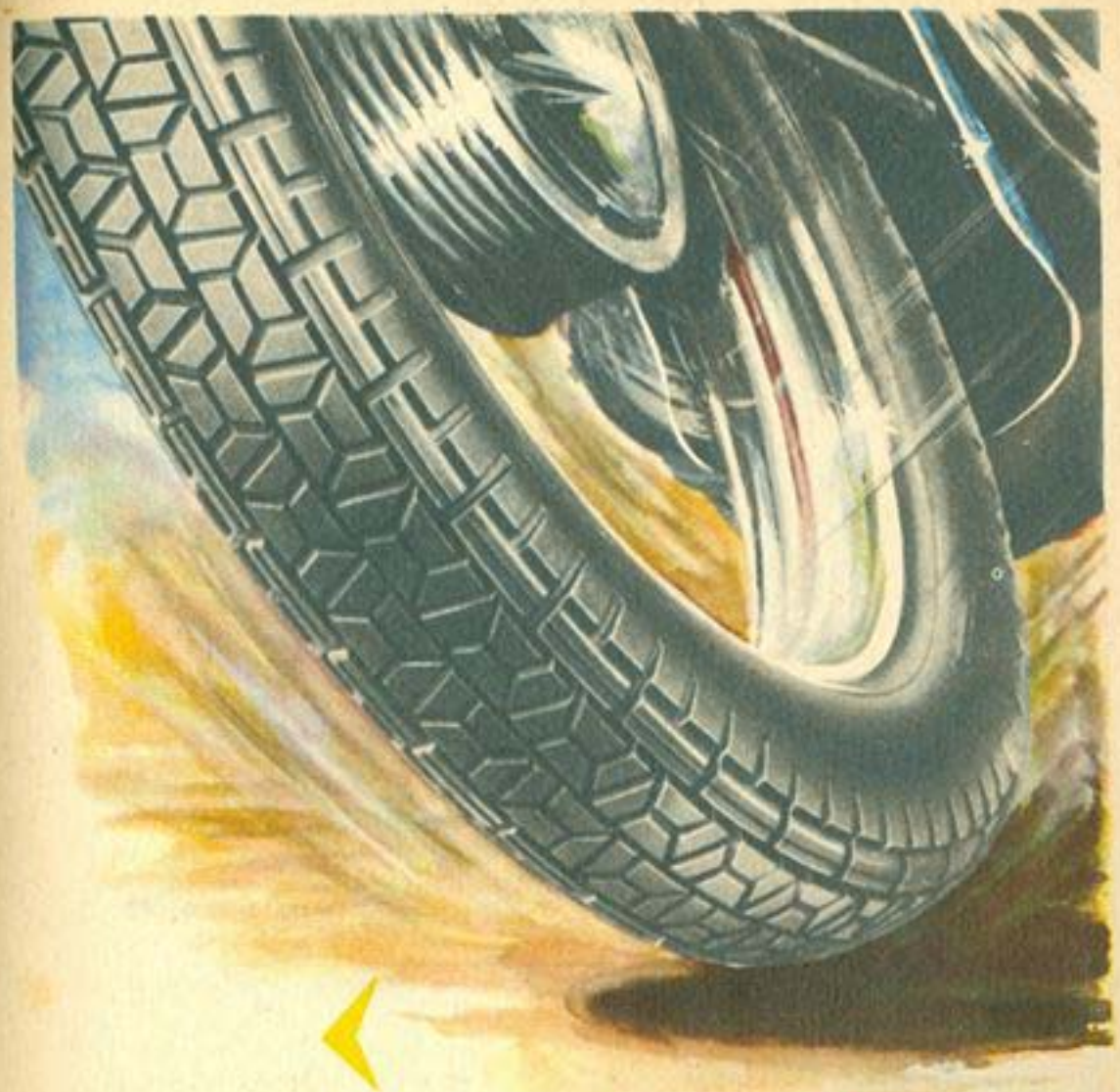
Die Firma **Total-Verkaufsbüro, Fritz Massong G. m. b. H.**
Frankenthal/Pfalz
stellt die **Total-Handfeuerlöscher** zur Bekämpfung von Bränden jeder Art **beim Rennen** zur Verfügung.

Wer gewinnt?

Im Sport wie im Leben ist es dasselbe:
Der hat die meisten Chancen, der am besten orientiert ist.
Wer die
AZ - ALLGEMEINE ZEITUNG
liest, weiß, was gespielt wird!

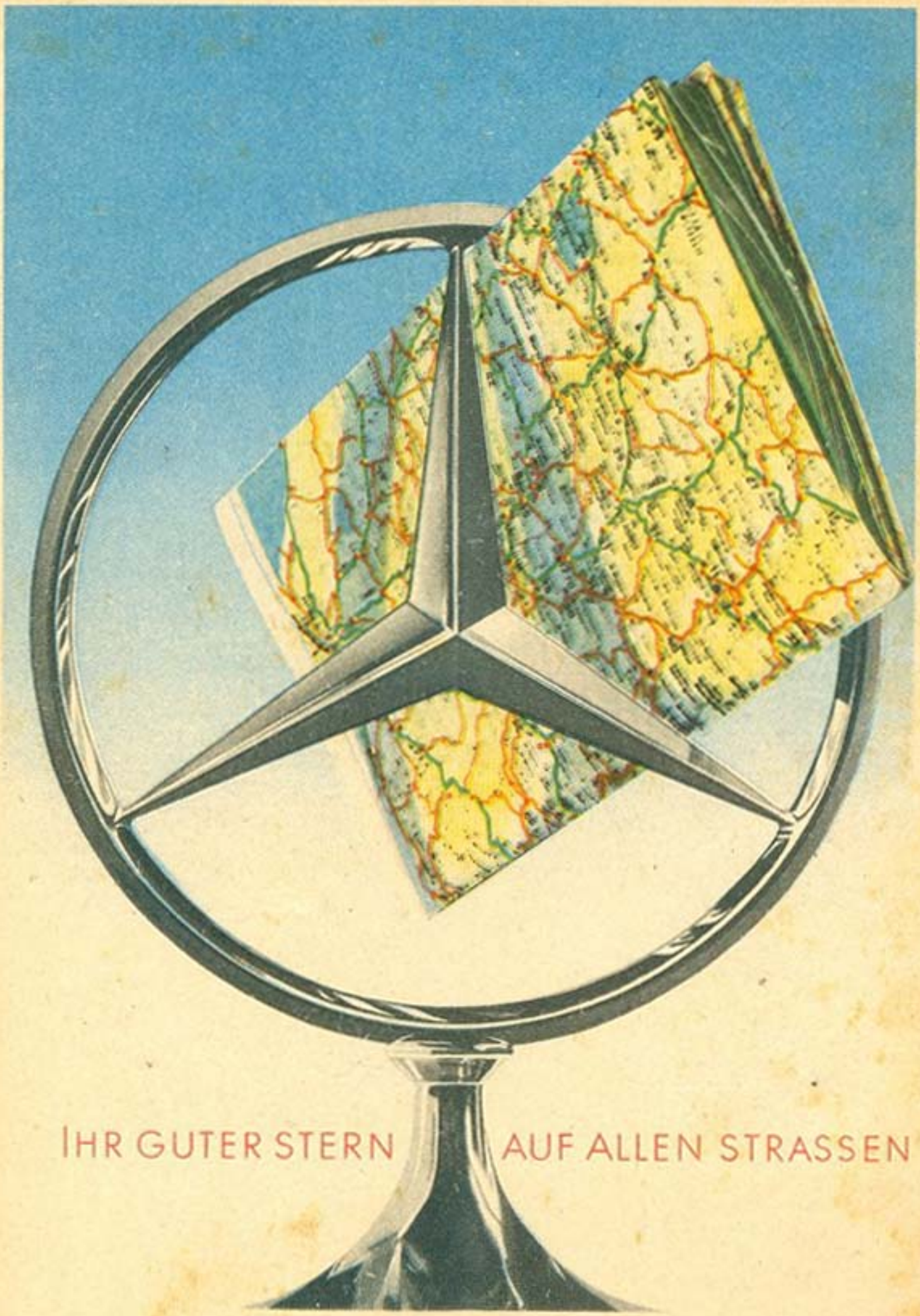
Überzeugen Sie sich selbst! / 6 Tage kostenlos zur Probe!
Rufen Sie an: Nr. 2 09 661

Anzeigen-Verwaltung: Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung, Mannheim
Druck: Mannheimer Großdruckerei GmbH., Mannheim



RASANT „N"
der richtige Reifen
für Ihr Kraftrad

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA



L. GEISSENDÖRFER SÖHNE, KARLSRUHE