HOCKENHEIM

Intern. Rhein-Pokal 1956

OFFIZIELLES RENNPROGRAMM · PREIS DM 1.-

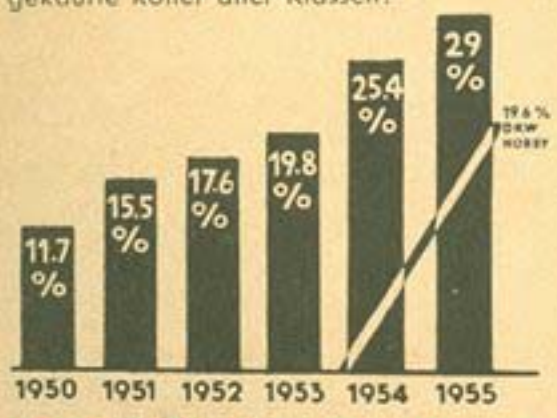
Veranstalter: BAD. MOTORSPORT-CLUB e.V. (DMV) HOCKENHEIM

1955 *das erfolgreichste* DKW-*Jahr*

... in der Motorrad- und Rollerproduktion

Erstmalig nach dem Kriege erreichte die AUTO UNION einen Anteil von 29% an der gesamten westdeutschen Motorrad-Fertigung. Das bedeutet: Fast jedes dritte Motorrad war eine DKW-RT! Damit hat der DKW-Zweitakter wieder seine führende Vorkriegs-Position erreicht. Denn bekanntlich war schon damals jede dritte Moschine eine DKW.

Auch die DKW Hobby – erst Ende 1954 auf den Markt gekommen – nahm 1955 mit einem Anteil von 19,6% an der deutschen Roller-Produktion einen hervorragenden Platz ein. Von September bis Dezember war sie sogar in Deutschland der meistgekaufte Roller aller Klassen!



AUTO UNION GMBH.

... und im Motorradsport

Auch auf diesem Gebiet konnten DKW-Maschinen 1955 ihre bisher stolzesten Nachkriegserfolge erringen. Besonders zu erwähnen sind:

Deutsche Straßenmeisterschaft in der Klasse bis 350 ccm; Deutsche Moto-Cross-Meisterschaft in der Klasse bis 125 ccm; Deutsche Geländemeisterschaft in der Klasse bis 125 ccm. Unter Beteiligung der DKW RT 175 S erkämpfte Deutschland bei der Internationalen 6-Tage-Fahrt 1955 den Trophy-Sieg! Außerdem siegten DKW-Motorräder auf zahlreichen der schwersten geländesportlichen Prüfungen. Dabei errangen sie insgesamt: 842 Goldmedaillen, 463 Silber- und 337 Bronzemedaillen.

FIM

Internationales Rhein-Pokal-Rennen

für Motorräder mit und ohne Seitenwagen

auf dem

Hockenheim-Ring

1. Lauf zur Deutschen Motorradstraßenmeisterschaft 1956

für Motorräder mit und ohne Seitenwagen

13. MAI 1956

Organisiert nach den Sportgesetzen der FIM und dem deutschen Motorradsportgesetz der OMK. Genehmigt von der Fédération Internationale Motocycliste (FIM) unter Reg.-Nr. 43/56 sowie von der OMK unter der Reg.-Nr. 8/56 am 6. 2. 1956

Veranstalter

BADISCHER MOTORSPORT-CLUB EV. (DMV)
HOCKENHEIM

in Verbindung mit der

HOCKENHEIM-RING GMBH

Der Nachdruck dieses Programmes, auch auszugsweise, wird strafrechtlich verfolgt

Reifen für Sieger

Immer höher werden die Geschwindigkeiten, immer größer die Anforderungen an die zuverlässige Beschaffenheit der Renn- und Gebrauchs-Reifen. Die Triumphserie an nationalen und internationalen Meisterschaften bewies Höchstleistungen des Continental-Reifens. Tadellose Bodenhaftung und hohe Kilometerleistungen werden von den Meisterfahrern immer wieder hervorgehoben.
Continental-bereifte Maschinen waren auf zahlreichen Rennen und Moto-Cross-Veranstaltungen, in Zuverlässigkeits- und Gelände-Fahrten überaus erfolgreich.

Continental-Reifen

werden im deutschen Motorsport am meisten gefahren.

Daher fordern auch Sie von Ihrem Händler ausdrücklich

Continental-Reifen

REGISTER

- 900-ccm-Einspritzmotor
- 40 PS
- 6,7 Ltr. Normverbrauch

der Geräumigste seiner Klasse

VERTRAGSHÄNDLER

Vögele & Scheid, Mannheim

Uhlandstraße 3-5 · Fernsprecher 52037
Ausstellungsräume Kaiserring · L 14, 17

Rennen 1 Seite 31
Solomotorräder 125 ccm

Rennen 2 Seite 35
Solomotorräder 250 ccm

Rennen 3 Seite 39
Solomotorräder 350 ccm

Rennen 4 Seite 4
Seitenwagenmaschinen 500 ccm

Rennen 5 Seite 4
Solomotorräder 500 ccm

SCHIRMHERR

Dr.-Ing. Hans-Christoph Seebohm, Bundesverkehrsminister, Bonn

Ehrenausschuß:

Becker Max Egon, Fabrikant, Karlsruhe
Bossert August, stellv. Regierungspräsident, Karlsruhe
Brauch Hans, Fabrikant, Haßloch
Dr. Dr. h. c. Bruhn R., Vorsitzender der Geschäftsführung der Auto-Union GmbH., Ingolstadt/Düsseldorf
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
Dir. Dr.-Ing. Hahn Carl, Vorsitzender der Geschäftsführung der Auto-Union GmbH., Ingolstadt/Düsseldorf
v. Hanstein Huschke, Rennleiter der Firma Porsche, Stuttgart
Dr. Herbold, Ministerialrat, Geschäftsführender Direktor der Badischen Kommunalen Landesbank, Mannheim
Dr. v. Heydekampf G. St., Generaldirektor der NSU-Werke Neckarsulm
Dir. Dr. Hoppmann Wilhelm, Vorstandsmitglied der Continental-Gummi-Werke A.G., Hannover
Dr. Hüttebräucker Ewald, Regierungsbaudirektor im Bundesverkehrsministerium, Bonn
Dr. Huber, Präsident des Regierungsbezirks Nordbaden, Karlsruhe
Hund Franz, Bürgermeister der Stadt Hockenheim
Freiherr G. v. Jungenfeld, Vizepräsident des A. v. D., Frankfurt
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. Lindrath Hermann, MdB, Heidelberg
Dr. Möller Alex, Generaldirektor, Karlsruhe
Dr. Müller Gebhard, Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stuttgart
Prof. Dr. Wallinger Fritz, Vorstandsmitglied und Chefing. der Daimler-Benz A.G., Stgt.-Untertürkheim
Dr. Neinhaus, Oberbürgermeister der Stadt Heidelberg und Präsident des Landtages Baden-Württemberg
Schloß Hanns, Direktor, MdB, Neckargemünd
Ulmen Toni, Präsident des Deutschen Motorsport-Verbandes, Düsseldorf
Ulrich Fritz, Innenminister, Stuttgart
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.

Ihr guter Gefährte

unterhält Sie im Auto plaudernd oder mit Musik ohne abzulenken, ohne zu stören. Er sorgt für Ihre Sicherheit und informiert Sie über das Wetter und den Zustand der Straßen. Er macht Ihnen den Alltag im Wagen zum Sonntag.

Becker-„Europa" der preiswerte Autosuper mit 5 Drucktasten und 3 Wellenbereichen mit UKW. Hat er Sie einmal begleitet – Sie werden immer mit ihm fahren wollen.

fahre gut – und höre Becker

becker
autoradio

Gutschein

für

ein

kostenloses

Probeheft

POPULÄRE MECHANIK

POPULÄRE MECHANIK

die für jeden verständlich geschriebene Monatszeitschrift macht Sie mit allen aktuellen Themen aus Wissenschaft, Forschung und Technik der ganzen Welt so vertraut, daß Sie sich selbst ein Urteil bilden können. Außerdem bringt jedes Heft zahlreiche Fotos und Illustrationen sowie Anregungen für Bastler. 5 Millionen Leser in Europa und Übersee schätzen diese Zeitschrift. Wenn Sie uns nebenstehenden Gutschein auf einer Postkarte aufgeklebt senden, erhalten Sie kostenlos ein Probeheft. Bitte vergessen Sie nicht, Ihren Absender anzugeben.

POPULÄRE MECHANIK
NEUE VERLAGS-GESELLSCHAFT M. B. H.
KARLSRUHE/BADEN · STEPHANIENSTRASSE 16/20

ORGANISATION

Veranstalter:	BADISCHER MOTORSPORT-CLUB E. V. (DMV) Hockenheim in Verbindung mit der HOCKENHEIM-RING G. m. b. H., Hockenheim
Gesamtleitung und Rennleiter:	Wilhelm Herz, Ludwigshafen
Stellvertr. Rennleiter:	Max Laubner, Ludwigshafen
Sportkommissare:	Julius Frucht, Hannover Georg Bissinger, Bruchsal
Mitglieder der Rennleitung:	Emil Bechtel, Kaufmann, Hockenheim Fritz Büchner, Verw.-Inspektor, Hockenheim Karl Dorn, Bankkaufmann, Hockenheim Hermann Schöpfer, Dipl.-Volkswirt, Hockenheim
Zeitnahmeobmann:	Dipl.-Ing. Willy Kappel, Karlsruhe Präsident des Deutschen Zeitnehmer-Verbandes
Fahrzeugabnahme:	Albert Riesenacker, Mannheim Wilhelm Schüßler, Laudenbach
Fahrerlager:	Waldemar Schmiedeberg, Heidelberg, mit der Sektion Heidelberg des Badischen Motorsport-Clubs
Sanitäre Fahrerbetreuung:	Dr. Ernst Schulz, Heidelberg
Boxen:	Otto Gieser, Hockenheim
Streckensicherung:	*Polizeieinsatz:* Landespolizei Bereitschaftspolizei } Leitung: Regierungsdirektor Gerecke, Karlsruhe *Funktionäreinsatz:* Gesamtleitung: Erwin Fuchs, Hockenheim Funktionärstab des Badischen Motorsport-Clubs Hockenheim mit den Sektionen Eppelheim, Heidelberg-Pfaffengrund und Ketsch
Ehrengäste:	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 K.G. Hanau/Main
Tribünen:	Karl Bender, Tribünenverleih, Mingolsheim/Baden
Gesamtwerbung:	Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung, Mannheim
Bauten:	Stadtbaumeister Kraft, Hockenheim

BADISCHE
KOMMUNALE LANDESBANK
-GIROZENTRALE-

OFFENTLICHE BANK- UND PFANDBRIEFANSTALT

MANNHEIM

Freiburg Karlsruhe

Zentralbank der badischen Sparkassen
Hypothekendarlehen und Gemeindekredite
Investitions- und Betriebsmittelkredite

Außenhandelsbank
Ausführung aller Bankgeschäfte

OSKAR SCHLEGEL · Mannheim · Zug- und Landmaschinen
LANZ-Vertretung

ZUM GELEIT

Es ist mir eine besondere Freude, die Schirmherrschaft für diese erste internationale Großveranstaltung des deutschen Motorrennsports des Jahres 1956 auf dem traditionsreichen und schnellen Hockenheim-Ring zu übernehmen, zumal bei dieser Veranstaltung auch der erste deutsche Meisterschaftslauf für Motorräder aller Klassen ausgetragen wird.

Wie bereits in den vergangenen Jahren werden auch diesmal nach der langen Winterpause alle Freunde des Motorsports diese Veranstaltung auf der mehr als 20 Jahre bewährten Rennstrecke begrüßen.

Der deutsche Motorsport hat sich in den letzten Jahren als eine harte, aber erfolgreiche Schule für Menschen und Material erwiesen. Er hat unsere Sportler zu höchsten Leistungen angespornt und unserer Kraftfahrzeugindustrie wertvolle Erkenntnisse vermittelt.

Ich hoffe und wünsche, daß diese erfreuliche Entwicklung auch in diesem Jahr anhält, daß sich unsere Motorsportler zu dem ersten internationalen Motorsportereignis dieses Jahres wieder in guter und bewährter Sportkameradschaft zusammenfinden und daß uns im neuen Jahr Verluste an Leben und Gesundheit der Aktiven und der sportbegeisterten Zuschauer erspart bleiben.

Der Start zum Internationalen DMV-Rhein-Pokal-Rennen bedeutet zugleich den Start in das neue Rennjahr. Mögen beide einen recht glücklichen und erfolgreichen Verlauf nehmen!

Dr. Ing. Hans-Christoph Seebohm
Bundesminister für Verkehr

Herzlich willkommen!

Hockenheim erlebt wieder einmal seinen großen Tag, wenn am Sonntag, dem 13. Mai 1956, das 19. Rennen auf dem Hockenheim-Ring gestartet wird.

Seit Jahr und Tag fiebert nicht nur Hockenheim, sondern auch dessen nähere und weitere Umgebung immer diesem Tage entgegen. Nicht allein die Fahrer, sondern auch alle übrigen Gäste bringen Abwechslung und betriebsames Leben in den sonst so ruhigen und eintönigen Ablauf des täglichen Geschehens.

Der Name Hockenheim ist in der ganzen Welt bekannt geworden durch die traditionellen Rennveranstaltungen, und ich darf an dieser Stelle die Versicherung abgeben, daß sich die Stadt und deren Vertreter mit allen Kräften für die Erhaltung dieser Tradition einsetzen werden.

Der Motorsport allgemein und der deutsche insbesondere steht augenblicklich wohl in einer kleinen Krise, die mehrere und zum Teil ganz verschiedene Ursachen hat. Infolgedessen gingen auch die Besucherzahlen auf allen deutschen Rennstrecken zurück, was letzten Endes eine Gefährdung jeder Veranstaltung bedeutet. Dieses Risiko ist für den Hockenheim-Ring noch größer als für andere Rennstrecken, weil insbesondere die Rennstrecke als Nicht-Verkehrsstraße allein aus Mitteln, die bei Veranstaltungen erwirtschaftet werden, erhalten und verbessert werden muß.

Es ist deshalb ganz besonders erfreulich, daß verschiedene Industriefirmen sich bereit erklärt haben, zum Erhalt des Hockenheim-Rings Mittel beizusteuern. Es steht zu erwarten, daß nunmehr auch das Land einen nennenswerten Betrag für eine dringend notwendige Aufgabe zur Verfügung stellt. Nachdem man von seiten der Regierungen motorsportliche Veranstaltungen mit allem Nachdruck von den Landstraßen weg in das Gelände und auf spezielle Rennstrecken verweist, müßte es auch Aufgabe der Regierungen sein, für den Ausbau und die Erhaltung dieser Strecken mit Sorge zu tragen.

Große Aufgaben harren jedoch noch der Erledigung. Nicht nur der Belag der Strecke hat in den letzten Jahren gelitten, sondern der Bau von zusätzlichen Sicherheitsvorkehrungen wird heute mehr denn je gefordert.

Ich freue mich, als Bürgermeister der Stadt Hockenheim, alle Fahrer, die Vertreter der Presse und der Industrie und alle Zuschauer, insbesondere aber die ausländischen Gäste, recht herzlich begrüßen zu dürfen. Mein einziger Wunsch besteht darin, daß der 13. Mai 1956 ein glückhafter Tag für die Fahrer und den Veranstalter werden möge und daß alle Besucher bestes sportliches Geschehen erleben und darüber hinaus Stunden der Entspannung und Erholung finden mögen.

Bürgermeister

Allen Gästen zum Gruß!

Als Präsident des Badischen Motorsport-Clubs E. V. Hockenheim freue ich mich, allen Fahrern, insbesondere den ausländischen Kameraden, allen Gästen, den Vertretern der Industrie, den Herren der Presse und des Rundfunks sowie allen Besuchern einen besonderen Willkommensgruß entbieten zu dürfen, den ich mit dem Wunsche verbinde, daß der 13. Mai allen das bringen möge, was sie sich von ihm erhoffen.

Ein langer und besonders strenger Winter ist zu Ende gegangen und es scheint doch langsam der Frühling ins Land zu ziehen. Frühling im Motorsport bedeutet Saisonauftakt. Das erste Senken der Startflagge, das von unseren Aktiven, aber auch von allen Motorsportanhängern lange herbeigesehnt wurde, steht nunmehr bevor und findet in diesem Jahre am 13. Mai auf dem Hockenheim-Ring statt.

Hockenheim und seine traditionellen Maiveranstaltungen sind zu einem festen Begriff im Motorsport geworden und genießen in der ganzen Welt einen guten Ruf. Diesen Ruf und Namen zu erhalten und möglichst noch zu verbessern ist uns hohe Verpflichtung. Wenn in diesen Tagen die Motoren durch den im ersten Grün stehenden Hardtwald dröhnen und in dem sonst so verträumten Städtchen ein ganz besonders geschäftiges Treiben herrscht, dann bedeutet dies Abschluß einer monatelangen Arbeit und intensiven Vorbereitung für den veranstaltenden Club. Diese große Arbeit wurde gerne geleistet, um die 19. Veranstaltung auf dem Hockenheim-Ring durchführen zu können.

Die Besetzung der einzelnen Rennen verspricht interessante Kämpfe zwischen der ausländischen Spitzenklasse und der deutschen Elite. Wir wünschen, daß alle Kämpfe in fairem Geiste ausgetragen werden, um der völkerverbindenden Aufgabe des Sports zu dienen. Bei hoffentlich recht angenehmem Maiwetter und gutem Besuch erhoffe ich eine schöne, ungestörte Veranstaltung und rufe allen Anwesenden heute schon ein herzliches Willkommen 1957 zu.

Wilhelm Heer

Präsident des Badischen Motorsport-Clubs E. V.

Gebrauchtfahrzeuge
jeder Art, zu **USDAU**
lohnt sich stets die Fahrt
MANNHEIM, Waldhofstraße 29 · Telefon 51171

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

Ehrenpreise zum Int. Rhein-Pokal-Rennen 1956 haben gestiftet:

Badischer Motorsport-Club, Hockenheim
Bezirkssparkasse, Hockenheim
Herr Hans Brauch, Fabrikant, Haßloch/Pfalz
Bürgermeister der Stadt Hockenheim
Fa. Continental Gummi-Werke, Hannover
Fa. Deutsche Dunlop Gummi-Compagnie A.G., Hanau
Fa. Drei-Glocken, Teigwarenfabrik, Weinheim/Bergstr.
Fa. Brauerei Durlacher Hof A.G., Mannheim
Fa. Eichbaum-Werger, Brauerei, Mannheim
Fa. Englebert & Co. GmbH., Aachen - Rothe Erde
Fa. Rudolf Fuchs, Mineralölwerk, Mannheim
Gemeinderat der Stadt Hockenheim
Fa. Hans Grimmig, Straßenbau, Heidelberg
Fa. Alfred Heim, Elektrogroßhandlung, Mannheim
Fa. Höpfner-Bräu, Karlsruhe
Fa. Franz Kehrer, Hockenheim
Gewerbeverein Hockenheim
Gummiwerke Fulda K.G.a.G.
Landrat Mannheim
Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg
Fa. Karl Pflaum, Hockenheim
Fa. Pichler & Casse, Mannheim
Regierungspräsident Nordbaden
Fa. Karl Richtberg K.G., Hockenheim
Fa. Ruberg & Renner, Hagen/Westfalen
Sportpräsident des Allgem. Deutschen Automobil-Clubs
Sportpräsident des Automobil-Clubs von Deutschland
Sportpräsident des Deutschen Motorsportverbandes
Stadt-Apotheke, Hockenheim
Stadt Hockenheim
Stadt Karlsruhe
Stadt Mannheim
Stadt Schwetzingen
Verband der Motorrad- u. Fahrradindustrie, Bad Soden
Volksbank Hockenheim
Fa. Jakob Zahn II, Hockenheim

Gesamtprogramm

für das

Internationale DMV-Rhein-Pokal-Rennen

vom 11. bis 13. Mai 1956 in Hockenheim

Training

Freitag, den 11. Mai 1956

7.30 Uhr:	Fahrzeugabnahme	Fahrerlager
8.00 — 9.00 Uhr:	Training für Motorräder bis 125 ccm	
9.00 — 11.00 Uhr:	Training für die übrigen Soloklassen	
11.00 — 12.00 Uhr:	Training für Motorräder mit Seitenwagen	
13.30 — 14.30 Uhr:	Training für Motorräder bis 125 ccm	
14.30 — 16.30 Uhr:	Training für die übrigen Soloklassen	
16.30 — 17.30 Uhr:	Training für Motorräder mit Seitenwagen	
20.30 Uhr:	Fahrerbegrüßung	Festhalle

Samstag, den 12. Mai 1956

7.30 Uhr:	Fahrzeugabnahme	Fahrerlager
8.00 — 9.00 Uhr:	Training für Motorräder bis 125 ccm	
9.00 — 11.00 Uhr:	Training für die übrigen Soloklassen	
11.00 — 12.00 Uhr:	Training für Motorräder mit Seitenwagen	
13.30 — 14.30 Uhr:	Training für Motorräder bis 125 ccm	
14.30 — 16.30 Uhr:	Training für die übrigen Soloklassen	
16.30 — 17.30 Uhr:	Training für Motorräder mit Seitenwagen	
16.00 — 18.00 Uhr:	Schlußabnahme	

Großauswahl
Lederkleidung Rude
Ausrüster der deutschen Rennasse
mit Rennlederkleidung · Eigene Lederfärberei · Lederschneiderei · Reparaturen
Mannheim
R 1,7
(Marktplatz)

Rennen

Sonntag, den 13. Mai 1956

9.10 Uhr:	Abnahme der Rennstrecke
9.30 Uhr:	Start zum Rennen 1: Solomotorräder bis 125 ccm, 15 Runden = 115,875 km
10.30 Uhr:	Start zum Rennen 2: Solomotorräder bis 250 ccm, 20 Runden = 154,500 km
11.30 Uhr:	Industrie-Werbekorso
12.15 Uhr:	Start zum Rennen 3: Solomotorräder bis 350 ccm, 20 Runden = 154,500 km
13.30 Uhr:	Start zum Rennen 4: Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm 13 Runden = 100,425 km
14.30 Uhr:	Start zum Rennen 5: Solomotorräder bis 500 ccm, 20 Runden = 154,500 km
etwa 15.20 Uhr:	Ende des Rennens
20.30 Uhr:	Siegerehrung mit Preisverteilung — Festhalle

Die goldrichtige Swing
Für den sportlichen Fahrer wurde sie geschaffen: schnelle Schaltung durch Swing-Electric-Schaltung – einfach auf's Knöpfchen drücken; Triebsatzschwinge mit Ölvollbad für die selbstspannende Kette. Kurzer Radstand und tiefe Schwerpunktlage: alles erprobt und bewährt in schweren Wettbewerben. Wir schicken Ihnen gern Prospekte.
VICTORIA
VICTORIA WERKE A.-G. NÜRNBERG 2

Der Hockenheim-Ring

Eine kleine Rückschau auf den Ring und die Stadt, die durch ihn weltbekannt wurde, im Jahr vor seinem Silberjubiläum.

1931 begann man mit der Herrichtung von Wegen im freien Feld und im Wald, um daraus die Rennstrecke zu formen.

1932, am 29. Mai, war die Arbeit fürs erste beendet und Hockenheim, die Stadt, aus der die guten Zigarren stammen, erlebte erstmalig ein Motorradrennen. Das Für und Wider zum Rennstreckenbau war verstummt, nachdem sich herausgestellt hatte, daß das „Hockenheimer Dreieck" die höchsten Geschwindigkeiten erreichen ließ, die man bis jetzt auf keinem anderen Rundkurs erzielen konnte.

1933 erlebte das „Dreieck" schon zwei Rennen, darunter die Deutsche Klubmeisterschaft. Das war ein Massenstart, der nicht wieder vollzogen wurde. 18 Mannschaften zu je 4 Fahrern setzten ihre Maschinen mit ungeheurem Getöse in Bewegung, als sich die Startflagge senkte. Die bekanntesten deutschen Fahrer der damaligen Zeit nahmen an diesem Rennen teil.

1935 wurde der erste Versuch gewagt, das Hockenheimer „Fest des Jahres" international auszugestalten. Es gelang. Zahlreiche bekannte Fahrer des Auslands maßen ihre PS mit denen der deutschen Elite. Vom „Hockenheimer Waldbrummfest" war die Rede in den Kreisen der vom auflebenden Motorsport begeisterten Anhänger in all diesen Jahren.

1938, als am 16. Oktober wiederum zu dieser von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewinnenden Veranstaltung aufgerufen war, hatte man aus dem Dreieck ein großes Streckenoval, den eigentlichen Hockenheim-Ring, geschaffen. Gleichzeitig war aber auch damit ein vorläufiger Schlußstrich unter die Veranstaltungen auf dem Hockenheim-Ring gesetzt, denn 1939, als man glaubte, im Spätjahr wieder an den Start gehen zu können, war schon Krieg.

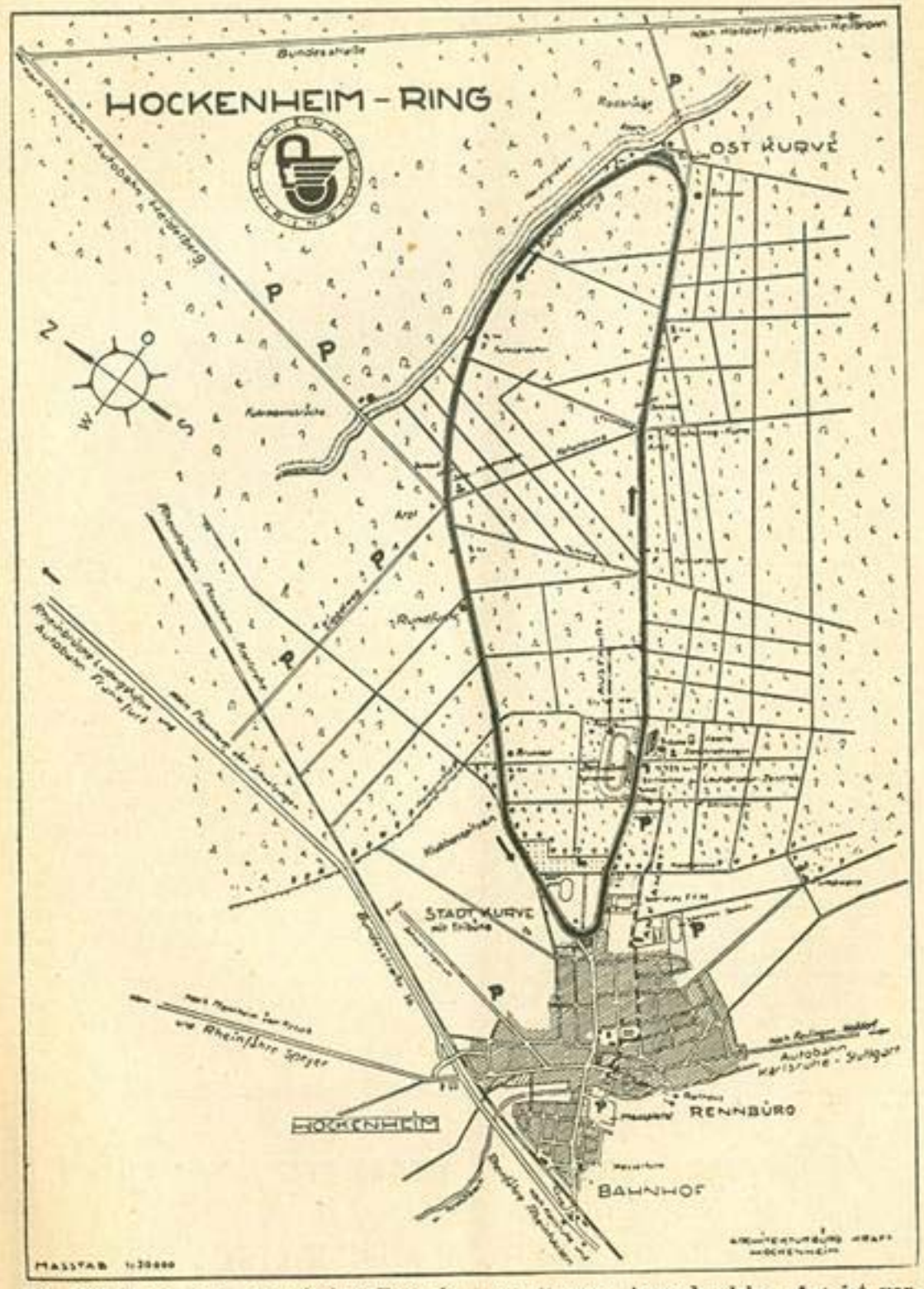
Er ließ keine Gedanken für Motorsport aufkommen. Nach Kriegsende waren die Ersten aber kaum nach Hause gekommen, als man sich schon wieder Ideale und Ziele steckte. Die Hockenheimer konnten ja ohne Rennen nicht sein. Es gab Impulse und Auftrieb zu jeder Zeit. Und schon im Mai 1947 war es wieder um die Ruhe im Wald geschehen. Das große Stelldichein der Motorsportler zog viele nach Hockenheim zum großen Auftakt auf dem Hockenheim-Ring.

Die Jahre vergingen wie im Flug. Das diesjährige Rennen im 24. Jahr des Bestehens des Hockenheim-Ring ist die 19. Großveranstaltung.

Die Hockenheimer sind stolz auf ihr Rennen. Alljährlich, wenn wie im vergangenen Jahrzehnt der Frühling seinen Einzug hält, rüstet sich die gesamte Einwohnerschaft zu diesem großen sportlichen Ereignis im nordbadischen Raum. Von weither werden Gäste, Freunde und Verwandte erwartet. Es ist wie zu einem großen Volksfest, zu dem sich alles trifft, was sich kennt. So auch heuer wieder.

Es steht zu hoffen, daß Hockenheim seine Rennstrecke behalten wird. Stark einschneidende Maßnahmen der zuständigen Behörden haben zur Aufhebung einer ganzen Anzahl von Rennpisten geführt.

Der Hockenheim-Ring ist eine der wenigen, deren Zukunft wenigstens bezüglich behördlicher Maßnahmen gesichert ist. Wenn nicht unvorhergesehene Umstände eintreten, die für den Fortbestand der Strecke befürchten lassen, was in Anbetracht des derzeitigen Stands der Verhandlungen wegen der Verbesserung und des Ausbaues derselben nicht zur Debatte steht, so dürfen die Hockenheimer und all die vielen Freunde und Anhänger des Motorsports dem kommenden Jubiläum, dem 25jährigen Bestehen dieser bedeutenden Sportstätte, getrost entgegensehen. ch. r.



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

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 der 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 Vorjahrsrennen 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 im Vorjahr 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.

VERTRETUNG · FREGATTE - DAUPHINE

AUTOHAUS WEICKINGER

MANNHEIM · Neckarauer Straße 98—104 · Telefon 48107

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-Kirchheim ist seit 1955 auf dem Hockenheim-Ring Inhaber des Streckenrekords (163,8) und im Rundenrekord (168,4) für Seitenwagen-Maschinen und auf BMW-RS-Gespann.

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

Heinrich Abend

MANNHEIM-KÄFERTAL

Galvanistraße 16 · Fernsprecher Nr. 76834

Zylinder- und Kurbelwellenschleiferei
Motoren-Instandsetzungen
Austauschmotore

Baden als Motorsportland - einst und heute

Daß das Badnerland ehemals eine besonders gute Pflegestätte des Motorsports war, mag wohl schon vielfach in Vergessenheit geraten sein. Tatsächlich gab es während der „Kinderjahre" der Automobil- und Motorradrennen bereits glänzend besetzte und stark besuchte Motorrad-Rundstreckenrennen in Mannheim-Käfertal, im Karlsruher Wildpark und auf dem Freiburger Exerzierplatz. Noch größer war die Zahl der einstigen badischen Bergrennen, bei denen sich auf den Strecken Malsch—Freiolsheim, Pforzheim — Huchenfeld, Heidelberg — Königstuhl, am Kniebis und auf die Wachenburg bei Weinheim viele Jahre hindurch die schnellsten Motor-Männer maßen. Aber diese ehemaligen Großveranstaltungen gehören heute ebenso der Motorsport-Geschichte von „anno dazumal" an, wie die einst glanzvollen und international beschickt gewesenen Baden-Badener Automobil-Turniere, die meist auch noch durch ein Bergrennen auf der Schwarzwaldhochstraße Geroldsau-Kurhaus Sand gekrönt wurden.

Heute verfügt Baden tatsächlich nur noch über eine einzige Rennstrecke: den Hockenheim-Ring, jenen Flachrundkurs, der 1932 seine Feuertaufe erlebte und bis zum Beginn des letzten Krieges achtmal Schauplatz bedeutender Geschwindigkeitskonkurrenzen war, denen viele Hunderttausende von Zuschauern beiwohnten. Daß dieser Hockenheim-Ring trotz schwerster Kriegsschäden vor dem Verfall gerettet und praktisch neu aufgebaut wurde, so daß auf ihm bereits 1947 die Nachkriegs-Premiere stattfinden konnte, muß der Initiative des Badischen Motorsport-Clubs unter seinem damaligen Präsidenten Ernst Christ und der Einsatzbereitschaft der Hockenheimer Bürgerschaft besonders gedankt werden. Als Nur-Rennstrecke stellt der Hockenheim-Ring als eine der heute modernsten Anlagen Europas die einzige Straßenversuchsstrecke dar, über die man im Südwesten des Bundesgebiets jederzeit verfügen kann. Kein Wunder, daß sie von der Kraftfahrzeug- und Zubehör-Industrie seit Jahr und Tag in immer stärkerem Ausmaß zu Probe- und Testfahrten benützt wird!

Es ist in diesem Zusammenhang nicht uninteressant zu vermerken, daß eine Anzahl anderer, erst in den Nachkriegsjahren neu-entdeckter badischer Rennstrecken inzwischen schon wieder nahezu in Vergessenheit geriet. Denken wir an den Ruhstein-Bergkurs, auf dem bekanntlich im Sommer 1946 das überhaupt erste deutsche Nachkriegsrennen abrollte, an das 1948 und 1949 auf einem 3,4 Kilometer langen Autobahnabschnitt bei Rüppurr veranstaltete „Karlsruher Dreieckrennen", das damals einem Verbot des Innenministeriums „wegen Knappheit an Reifen und Mangel an Treibstoffen" zum Opfer fiel, sowie an das Kraichgau-Ring-Rennen bei Bad Mingolsheim, das 1948 auf einem nur 1,4 Kilometer langen, recht schmalen Waldpark-Slalomkurs in Szene ging, und schließlich an das Eggberg-Rennen bei Säckingen, das 1947 und 1948 gewissermaßen als Ersatzveranstaltung für den „Freiburger Bergrekord" in Szene ging, jenes klassische deutsche Bergderby, das erfreulicherweise 1949 seine Wiederauferstehung feiern konnte und wohl ab 1957 wieder als Wertungslauf für die von der FIA neugeplante „Europa-Bergmeisterschaft für Automobile" regelmäßig stattfinden wird.

Erfreulicherweise enthält der offizielle Terminkalender für 1956 jedoch noch eine ganze Reihe bemerkenswerter Motorsportveranstaltungen im badischen Raum. Es sind dies u. a. die „SchwereBadischeGeländefahrt"desMSC Mannheim-Heidelberg am 21. Mai; der 2. Lauf zur neugeschaffenen „Deutschen Moto Cross-Meisterschaft 1956" am 3. Juni in Schwetzingen; ein am gleichen Tag stattfindendes nationales Geländerennen bei Konstanz a. B. sowie die „Internationale Automobil-Rallye Heidelberg—Leimen" am 22.—24. Juni. Danach folgen: der 6. Lauf zur „Moto Cross-Meisterschaft", der am 22. Juli vom AMC Stockach ausgerichtet wird, ein „Motorrad-Trial", also Geländewettbewerb, den der MSC Blumberg/Baden für den 16. September gemeldet hat, die „1. Rallye Schauinsland", die am 23. September von Freiburg aus gestartet werden soll, und zum Abschluß der badischen Motorsportsaison 1956 schließlich die für den 21. Oktober festgelegte „Hochschwarzwald-Geländefahrt".

Alebü

Die höchsten Instanzen des deutschen Motorsports:

OMK und ONS

Die Genehmigung und Überwachung aller im Bundesgebiet nach den nationalen und internationalen Sportgesetzen stattfindenden Motorsport-Veranstaltungen, die Erteilung der Fahrer-Lizenzen und -Ausweise, die Genehmigung und Abstimmung der Veranstaltungs-Termine, die Festlegung von Bestimmungen zur technischen Fahrzeugüberprüfung, ärztlichen Untersuchung der Fahrer und weitgehende Sicherung aller Rennstrecken sowie natürlich auch die Zusammenarbeit und Koordination mit den ausländischen Verbänden sind Aufgaben der „Obersten Motorradsport-Kommission" (OMK) und der „Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport" (ONS).

Während die für den deutschen Motorradsport zuständige OMK von je drei Mitgliedern des ADAC und DMV gebildet wird und bei jährlich wechselndem Vorsitz 1956 unter dem Präsidium von DMV-Sportpräsident Emil Vorster steht, wobei Dr. R. Voelter die Interessen der Industrie, Ing. U. Pohl die der Fahrerschaft wahrnimmt und Ing. H. W. Bönsch als technischer Referent fungiert, wird die für den Automobilsport maßgebliche ONS von Vertretern des Automobilclubs von Deutschland (AvD) und des ADAC gebildet und steht unter dem Vorsitz des AvD-Sportpräsidenten Graf von und zu Sandizell, der auch dem Präsidium der FIA angehört.

Carl Max Graf von und zu Sandizell

Präsident der ONS und Sportpräsident des Automobilclubs von Deutschland, vertritt als Präsidialmitglied der FIA die Interessen des deutschen Automobilsports im Internationalen Automobilsportverband.

Emil Vorster, Rheydt

während der Nachkriegsjahre einer unserer besonders erfolgreichen Aktiven im Automobilrennsport — auch auf dem Hockenheim-Ring war er mehrfach am Start — hat sich als fachkundiger, versierter Sportpräsident des DMV und zugleich als führender Mann des OMK-Gremiums, in dem er Deutschland bei der FIM vertritt, außerordentliche Verdienste um den deutschen Motorsport erworben.

FRANZ JSLINGER
ARDIE HOREX PUCH VESPA VICTORIA ZÜNDAPP
Viehhofstraße 18
Am Neckarauer Übergang
MANNHEIM
Telefon 43765/40287

Ein echter Fortschritt in der Motorschmierung

VEEDOL 10-30, aus erlesenen Rohölen raffiniert und mit den modernsten Additives legiert, ist das Spitzenprodukt eines der ältesten und größten Mineralöl-Unternehmen der Welt. Nach seinem sensationellen Erfolg in USA ist es jetzt auch für den deutschen Kraftfahrer erhältlich.

Erproben Sie VEEDOL 10-30 in Ihrem Wagen und Sie werden folgende klare Vorteile feststellen.

Geringerer Benzinverbrauch • Richtig für jede Jahreszeit, für jeden Motor, wo SAE-Klassen 10 W 20 W und 30 vorgeschrieben • Sofortstart auch bei arktischer Kälte • Geringere Abnutzung und längere Lebensdauer des Motors • Volle Nutzung der Kraftstoffenergie

VEEDOL 10-30 MOTOR OIL

VEEDOL GMBH - HAMBURG

Mannheimer VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT
LEBENSVERSICHERUNGS-GESELLSCHAFT AG.
NEUE RECHTSSCHUTZ VERSICHERUNGSGESELLSCHAFT AG.

Geschäftsstellen:
Bezirksdirektion Gebr. Wehnes, Mannheim, C 1, 3 . Telefon 53421
Bezirksdirektion H. Lichtenberger, Mannheim, C 3, 10 . Telefon 51734

Die „Dirigenten" des Welt-Motorradsports

Die Geschicke des Welt-Motorradsports werden heute vor allem von drei Persönlichkeiten geleitet, die als Präsidenten der FIM-Sportkommission fungieren.

Der Holländer Piet Nortier, seit Jahrzehnten als einer der besten internationalen Experten bekannt, führt den Vorsitz dieser „Commission Sportive Internationale" (SCI).

Der weithin bekannte italienische Rennfahrer und Weltrekordmann Graf Johnny Lurani steht ihm in ebenso fachkundiger Weise als Vizepräsident zur Seite.

Der Sportpräsident des „Deutschen Motorsport-Verbandes", Emil Vorster, ein ehemals sehr erfolgreicher Motorsportler, gehört seit 1954 zu diesem verantwortungsvollen Gremium.

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
SR:	Werner Haas, Augsburg	NSU-Rennfox		3.01.9	= 152.9

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. Lotes, 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
SR:	H. P. Müller, Ingolstadt	NSU-Max		2.38.1	= 176.0

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
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

350 ccm Solo Fortsetzung:

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
SR:	Ken 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
SR:	Geoffrey 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
SR:	Wilhelm Noll, Kirchhain	BMW		2.45.2	= 168.4

Sportwagen bis 1500 ccm:

1949:	Helm. Glöckler, Frankfurt	Veritas	10 Rd.	30.19.2	= 152.5
1955:	R. v. Frankenberg, Stuttgart	Porsche	15 Rd.	39.13.3	= 177.2
SR:	R. v. Frankenberg, Stuttgart	Porsche		2.34.7	= 179.9

1939—1946 fanden keine Rennen statt.

AUTO-ELEKTRO-SCHMID

BOSCH Erzeugnisse Verkauf Reparatur · DKW · NORIS DIENST

SIBA

SIBA-Bezirksdienst

MANNHEIM · SECKENHEIMER STR. 15 · TEL. 42507

NSU-Motorrad-Generalvertretung

RICHARD GUTJAHR KG

MANNHEIM · Augartenstraße 95-99

Ausstellungsraum: Kaiserring 46

Kundendienst-Werkstätte · Ersatzteillager

FIAT-AUTOMOBIL-VERTRETUNG

BMW-Motorräder

seit 3 Jahrzehnten

Zeiss & Schwürzel, Mannheim

G 7, 20-22 · Telefon 32284

AUTO-FELS

MANNHEIM

BMW- und FIAT-WERKSVERTRETUNG

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

Telefon 42842 und 40167

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

VERTRETUNG UND FABRIKLAGER:

M. Schweyer, MANNHEIM

JETZT: LORTZINGSTRASSE 20 · TELEFON 52126

CARL POELLATH

OHG.

Schrobenhausen/Obb.
Gegr. 1778

Älteste deutsche Prägeanstalt liefert

CLUBABZEICHEN
in Email und Reliefprägung

CLUBSCHILDER

PLAKETTEN
für den gesamten Motorsport

SIEGERPREISE

Verlangen Sie Angebot!

Das vorzügliche

EICHBAUM-EXPORTBIER

Überall Ausschankstellen an der Rennstrecke

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

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

Sicherer fahren Sie

– auch bei hoher Geschwindigkeit – auf DUNLOP UNIVERSAL. Ob im Stadtverkehr oder auf der Autobahn: DUNLOP UNIVERSAL ist der Reifen für alle Zwecke und für alle Motorräder.

DUNLOP

UNIVERSAL

hält Spur und haftet fabelhaft!

Für außergewöhnliche Fahrbedingungen - schwerstes Gelände, Sandbahn, Moto-Cross usw. - liefert DUNLOP die bewährten Spezial-Motorradreifen mit Sonderprofilen. Auskunft gibt Ihnen Ihr Reifenhändler!

Nennliste zu RENNEN 1

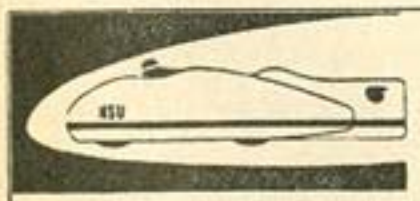
Start: 9.30 Uhr

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1956

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	NSU-Super-Fox	
141 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	MV-Agusta	
142 D	Wünsche Erich	Worms	MV-Agusta	
143	Mann Hans	Bayreuth	DKW	
144	Scheidhauer Willy	Saargebiet	MV-Agusta	
145 D	Heiss Xaver	Augsburg	LWH	
146	Heess Walter	Stuttgart	MV-Agusta	
147	Friem August	Wesseling b. Köln	DKW	
148	Krumpholz Erhart	Zschopau	MZ	
149 D	Kronmüller Karl	Mannheim	MV-Agusta	
150	Zoeger Eugen	Melle	Tornax	
151	Petruschke Bernhard	Zschopau	MZ	
152	Haase Siegfried	Griesbach	MZ	
153 D	Luttenberger Hubert	Neu-Bamberg	MV-Agusta	
154	Fügner Horst	Chemnitz	MZ	
155	Degner Ernst	Zschopau	MZ	
156 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1955
157	Noack Kurt	Chemnitz	Ifa	
158	Mitter Gerhard	Leonberg-Eltingen	MV-Agusta	
159 D	Müller Ernst	Hannover	Mondial	
160 D	Auto-Union GmbH Fahrer: Hofmann Karl	Ingolstadt Frankfurt	DKW	
161	Lecke Wilhelm	Fritzlar	MV-Agusta	
162 D	Auto-Union GmbH Fahrer: Hobl August	Ingolstadt Ingolstadt	DKW	Deutscher Meister 1955
163 D	Amfaldern Rolf	Siegen/Westf.	Mondial	
164	Stein Willi	Mannheim	MV-Agusta	
165	Genevini Massimo	**Italien**	MV-Agusta	



Wann startest Du auf NSU?

Beratung und Kundendienst
NSU-Spezial-Ersatzteillager

WILHELM HERZ · LUDWIGSHAFEN/RHEIN

NSU-Vertretung · Shell-Großstation · Mundenheimer Str. 98 · Ruf 6 29 47

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

Solex · ZF · BING · AMAL
Generalvertretungen
Das Reparaturwerk für Getriebe-
Lenkungen · Vergaser u. Pumpen
Franz Bucher
Auto-Spezialbetrieb
Mannheim, Waldhofstr. 82-84 · Tel. 50077/78

RUNDEN-TABELLE zu Rennen I — Solomotorräder bis 125 ccm

Runden	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5																				
10																				
15																				

Runde	km/std.	Name
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		

Start-Nr. Zeit: = ... km/h
Start-Nr. Zeit: = ... km/h
Start-Nr. Zeit: = ... km/h

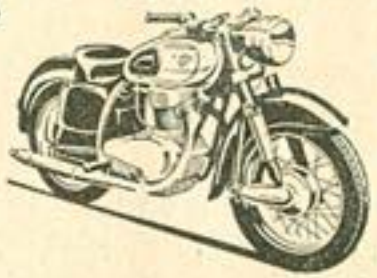
Privatfahrer-Wertung:

Sieger: Zeit: = ... km/h
Zweiter: Zeit: = ... km/h
Dritter: Zeit: = ... km/h

Modell 1956
900-ccm-Motor mit Einspritzpumpe, 40 PS **5 750,- DM**
jetzt auch mit 38 PS Vergasermotor über 110 km/h,
28 % Steigfähigkeit, vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe.
7,8 Ltr. Normverbrauch, 5-Sitzer **5 485,- DM**
AUTO-STUDER · Mannheim-Waldhof
Goliath-Vertragshändler · Altrheinstr. 27 · Telefon 5 90 45
Verkaufs- und Ausstellungsraum Seckenheimer Straße 36a

Die Maschine für den Sportler

Neu! HOREX Resident 250 ccm
DM 2090,- a. W.



Resident 350 ccm DM 2150,–

Imperator 400 ccm 2 Vergaser DM 2650,–

Beide Modelle werden auch in Gelände-Sport- und Moto-Cross-Ausführung geliefert.

Telefon 43765 **Franz Islinger** Telefon 40287
MANNHEIM, AM NECKARAUER ÜBERGANG
Viehhofstraße 18

LLOYD

Telefon 43765 **Franz Islinger** Telefon 40287
MANNHEIM, AM NECKARAUER ÜBERGANG
Viehhofstraße 18

Start: etwa 10.30 Uhr

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1956

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 250 ccm

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

Start-Nr.	Fahrer	Land- bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
100 D	Lorenzetti Enrico	**Italien**	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952, Inh. mehrerer Weltrekorde
101	Beer Günter	Frankfurt	Adler RS	
102 D	Colombo Roberto	**Italien**	Moto-Guzzi	
103	Juhrich Rudi	Großbothen/Sa.	AWO/R	
104 D	Lottes Karl	Marburg	DKW	Deutscher Meister 1955
105	Lohmann Siegfried	Stellenfelde	Adler RS	
106 D	Luttenberger Hubert	Neu-Bamberg	Adler RS	
107	Mayrfels Fred	Augsburg	Moto-Parilla	
108	Knopf Kurt	Hockenheim	NSU	
109	Heck Adolf	Frankfurt	Adler RS	
110 D	Schneider Michael	Augsburg	NSU-Max	
111	Gäckle Gerhard	Leonberg-Eltingen	Puch	
112	Keys Basil	**England**	Norton	
113	Steindl Georg A.	Amberg	Adler	
114 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sport-Max	
115 D	Kronmüller Karl	Mannheim	Moto-Guzzi	
116	Holthaus Karl-Julius	Düsseldorf	NSU-Sport-Max	
117	Kassner Horst	Schwabhausen	NSU	
118	Kirchner Karl-Heinz	Erfurt	NSU-Sport-Max	
119 D	Müller Ernst	Hannover	NSU	
120	Heck Roland	Stuttgart	NSU-Sport-Max	
121 D	Baltisberger Hans †	Reutlingen	NSU-Sport-Max	Deutscher Meister 1955
123 D	Kläger Fritz	Freiburg	NSU-Sport-Max	
129	Reichert Walter	Ingelheim	NSU-Sport-Max	
130	Malchus Ludwig	Ingelheim	NSU-Sport-Max	

NSU BMW FIAT

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

Goggomobil DM 2940,-

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

Riesenacker & Romich
Mannheim · Augartenstr. 8 · Telefon 43837

Gegründet 1855

L. GEISSENDÖRFER SÖHNE

GRAPHISCHE ANSTALT · KUNSTDRUCKEREI

Karlsruhe · Steinstraße 23 · Telefon 27822

Sonderfertigungen

Plakate · Etiketten · Faltschachteln

STEIN- UND OFFSETDRUCKE ALLER ART

REIFEN-BERGER · MANNHEIM

Augarten-Garage

Tag- und Nacht-Dienst

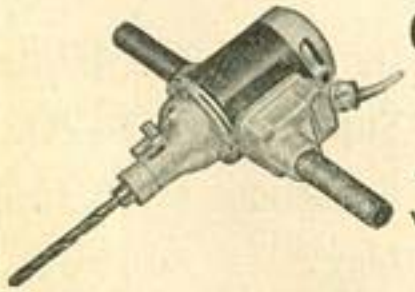
Neu-Reifen aller Fabrikate — **Vulkanisierbetrieb**
Eigene Runderneuerungen mit Garantie
Gegen Rutschgefahr Originalsommerung · **Auswuchtmaschine**
BV.-Benzin – Wagenpflege – Oel – Diesel
Augartenstraße 29-33 — Telefon 42787 und 46187

RUNDEN-TABELLE zu Rennen II — Solomotorräder bis 250 cm

Platz	Runden 10 l	15 l	20	km/std	Name
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					

Sieger: Start-Nr. ..... Zeit: ..... = ... km/h
Zweiter: ..... Zeit: ..... = ... km/h
Dritter: ..... Zeit: ..... = ... km/h

Privatfahrer-Wertung:
Erster: ..... Zeit: ..... = ... km/h



Qualitäts-Werkzeuge und
Werkzeugmaschinen
für das Kfz.-Handwerk
– Moderne Werkstatteinrichtungen –
vom Fachgeschäft
Adolf **Pfeiffer** G.m.b.H.
KARLSRUHE/BADEN · **MANNHEIM** · LUDWIGSHAFEN/RHEIN

Albert Roder, Chefkonstrukteur

Ewald Praxl, Leiter der NSU-Versuchsabteilung

Hermann Horch, Versuchs-Obermeister

Ludwig Mössle, Fahrwerkspezialist

Willi Lohr, Motorenspezialist

Franz Schrack, Fahrwerkspezialist

Adolf Belzner, Motorenspezialist

Wilhelm Riehm Motorenspezialist

Das sind einige der Männer,

die in den vergangenen Jahren die siegreichen NSU-Rennföxe und Sportmäxe bauten, jene Maschinen also, die bei allen entscheidenden Rennen im In- und Ausland grösstes Aufsehen erregten. Mit dem Weltmeistersieg von Privatfahrer H.P. Müller auf seiner Sportmax stand NSU 1955 zum fünften Mal hintereinander auf der Weltmeisterliste. Das hat es bisher noch nicht gegeben.

Auch in der Rennsaison 1956 wird NSU offiziell nicht am Start sein. Alle die tüchtigen Männer, die die Weltmeistermaschinen geschaffen haben, arbeiten jetzt an den Serienmaschinen, an Ihrer NSU. Das ist einer der Gründe, warum auch die NSU-Serienmaschinen so überlegen sind.

Übrigens:
Von der 50 ccm-Quickly über die starke Max bis zur eleganten Lambretta bietet NSU seinen Kunden für jeden Zweck, für jeden Geschmack und für jeden Geldbeutel ein geeignetes Fahrzeug.

NSU

- **NSU-Quickly** DM **495.-**
- **NSU-Superfox** DM **1420.-**
- **NSU-Superlux** DM **1595.-**
- **NSU-Max** DM **1990.-**
- **NSU-Lambretta** DM **1495.-**

Start: etwa 12.15 Uhr

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1956

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	Schneider Michael	Augsburg	NSU-Sport-Max	
63	Mazanec Werner	Düsseldorf	AJS	
64 D	Ruhenstroth Willy	Gütersloh	Horex	
65	Hagenlocher Eugen	Herrenberg	Norton	
66 D	Auto-Union GmbH Fahrer: A. Hobl	Ingolstadt Ingolstadt	DKW	Deutscher Meister 1955
67	Bartl Hans	München	Horex	
68 D	Borgesdiek Günther	Warendorf	Norton	
69 D	Höllerich Helmut	Helmbrechts	AJS	
70	Ameismaier Andre	Augsburg	AJS	
71	Becker Heinz	Stuttgart	Norton	
72	Fiedler Helmut	Freiburg	AJS	
73 D	Baltisberger Hans †	Reutlingen	NSU-Sport-Max	Deutscher Meister 1955 bester Privatfahrer 1955
74	Hoetzer Hans	Burscheid	AJS	
75 D	Fa. Moto-Guzzi Fahrer: Dale Dickie	Italien England	Moto-Guzzi	Inhaber mehrerer Weltrekorde
76 D	Fahrer: Lomas Bill	England	Moto-Guzzi	Weltmeister 1955, Inh. mehrerer Weltrekorde
77 D	Fahrer: Kavanagh Ken	Australien	Moto-Guzzi	
78	Fahrer: Rocchi Giovanni	Italien	Moto-Guzzi	
79	Fahrer: Agostini Duilio	Italien	Moto-Guzzi	Italienischer Meister 1955
80 D	Heiss Xaver	Augsburg	Norton	
81 D	Storr John A.	England	Norton	
82 D	Jäger Hansgünther	Trier	AJS	
83	Kauert Heinz	Minden	AJS	
84 D	Böhrer Bruno	Karlsruhe	Moto-Parilla	
85 D	Auto-Union GmbH Fahrer: Hofmann Karl	Ingolstadt Frankfurt	DKW	
86 D	Hallmeier Helmut	Nürnberg	NSU-Sport-Max	
87	Knoch Walter	Gorndorf/Saalfeld	Horex	
88 D	Lorenzetti Enrico	Italien	Moto-Guzzi	Weltmeister 1952, Inh. mehrerer Weltrekorde
89 D	Burkel Hansjoachim	Helmbrechts	AJS	
90	Hoppe Karl	Diekholzen	AJS	
91 D	Bryen Keith	Australien	Norton	
92	Sandford Cecil	England	DKW	Weltmeister 1952

Moninger Bier
Anerkannt hervorragend

BOSCH DIENST

KARRER & BARTH

Bosch-Dienst

Großhandel, Verkauf, Einbau und Instandsetzung aller Erzeugnisse der

Robert Bosch GmbH.

Boschkühlschränke · Blaupunkt-Autoradio
Karlsruhe, Kaiserallee 12a · Telefon 25725/26

Nächste Werksvertretung: **Mannheim,** M 7, 23 · Telefon 50115

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 III — Solomotorräder bis 350 ccm

Runden 1	5	10	15	20	Platz	km/std	Name
					1		
					2		
					3		
					4		
					5		
					6		
					7		
					8		
					9		
					10		
					11		
					12		
					13		
					14		
					15		
					16		
					17		
					18		
					19		
					20		

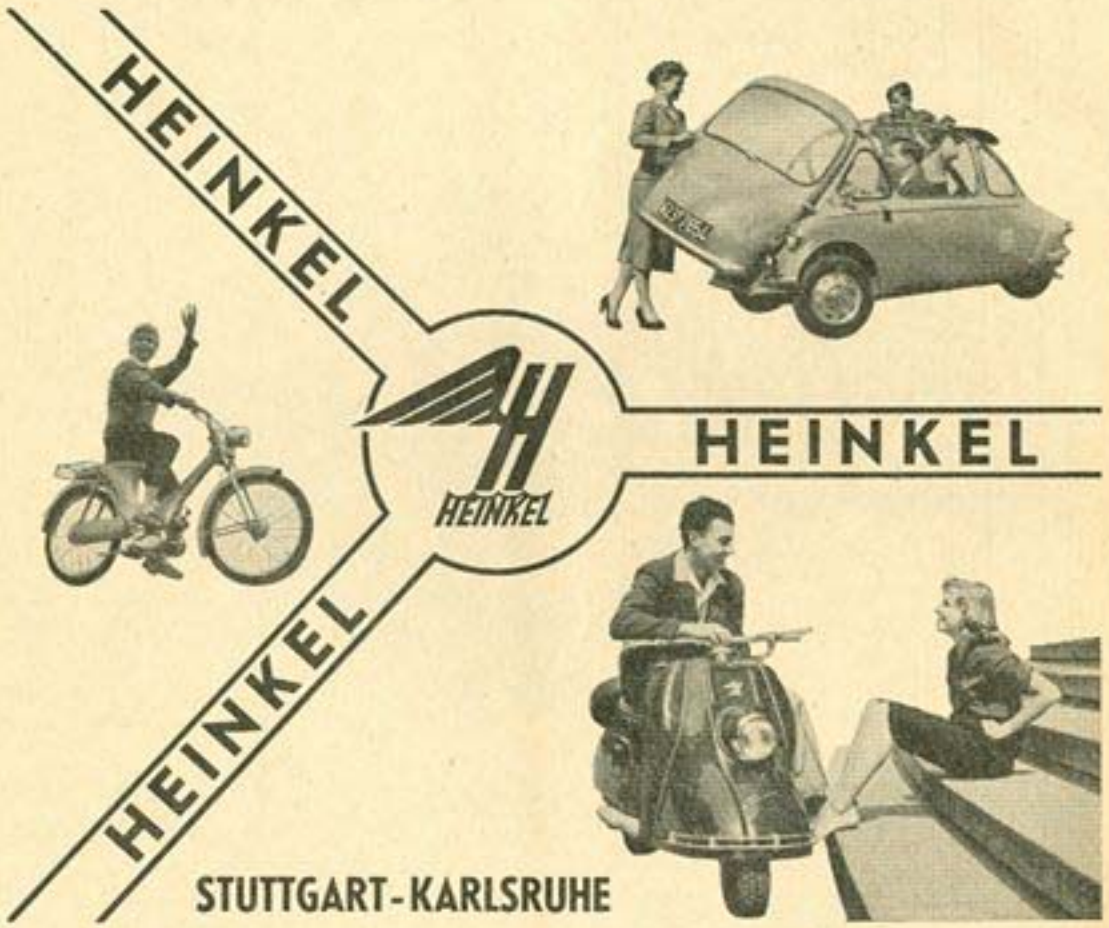
Sieger: Start-Nr. ..... Zeit: ..... = ... km/h
Zweiter: ..... Zeit: ..... = ... km/h
Dritter: ..... Zeit: ..... = ... km/h

Privatfahrer-Wertung:
Bester: ..... Zeit: ..... = ... km/h

OPEL

Großhändler
KANNENBERG KG. · MANNHEIM
Rhein-Neckar-Halle · Telefon 45321

Neu:
Ab sofort Ausstellungs- und Verkaufsraum in der neuen Hauptpost (Paradeplatz)
Opel · Chevrolet · Pontiac · Oldsmobile · Buick · Cadillac



Nennliste zu **RENNEN 4**

Start: etwa 13.30 Uhr

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1956

Lizenzfahrer/Klasse: Motorräder mit Seitenwagen bis 500 ccm

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

Start-Nr.	Fahrer	Land- bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
30	Smith Cyril Woollett Mick	**England** **England**	Norton	Weltmeister 1952
31	Neussner Leonhard Maier Gerhard	Röthenbach Nürnberg	BMW-RS	
32	Pohlers Gerhard Dunkel Otto	Lörrach **Basel**	Norton	
33	Mitchell Bob Bliss Eric	**England** **England**	Norton	
34	Schneider Walter Strauss Hans	Weidenau Nürnberg	BMW	
35	Großmann Werner Hess Klaus-Dieter	Sindelfingen Sindelfingen	Norton	
36	Butscher Arsenius Pieroth Hannes	Riedlingen Mayen/Eifel	BMW-RS	
37	Bagge Fritz Chambeau Wolfgang	Chemnitz Chemnitz	Norton	DDR-Meister 1955
38	Göbel Jürgen Beckmann Hermann	M.-Gladbach M.-Gladbach	Norton	
39	Staschel Friedrich Perduss Edgar	Bremerhaven Bremerhaven	BMW	
40	Fath Helmut Ohr Emil	Ursenbach Ursenbach	BMW-RS	
41	Riess Werner Laux Siegfried	Stuttgart Stuttgart	Norton	
42 D	Amfaldern Rolf Knebel Josef	Siegen Flape	Norton	
43	Noll Wilhelm Cron Fritz	Kirchhain Frankfurt	BMW	Weltmeister 1954
44	Ritter Alwin Ehrlich Hans	Speyer Speyer	Norton	
45	Mäder Willy Cecco Hilmar	Tuttlingen Tuttlingen	Norton	
46	Krenkel Willi Poeschel Rolf	Dresden Dresden	Norton	
47	Rausens Vanderoinne	**Belgien** **Belgien**	Norton	
52	Hillebrand Friedrich Grunwald Manfred	Amberg Erlangen	BMW/RS	Deutscher Meister 1952
55	Vaasen Franz Schmidt Heiner	Düsseldorf Hohenstein-Ernsthal	Norton	

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

Denfeld Sättel

seit über 50 Jahren

für die anspruchsvollen Motorradfahrer

GEORG DENFELD K.G. · SATTELFABRIK · BAD HOMBURG

Magirus auf allen Straßen

Magirus-Diesel-Lastwagen
Omnibusse
Deutz-Diesel-Schlepper

AUTO-ISLINGER
MANNHEIM · LUDWIGSHAFEN
NECKARELZ

VOLKSWAGEN-, PORSCHE- UND MAGIRUS-GENERALVERTRETUNGEN

Glatter oder Rillen-Stein?
Muß denn das so wichtig sein?
Wichtig ist für jedermann,
daß am Stein steht **BERU** dran!

BERU

die altbewährten deutschen

ZÜNDKERZEN

U2 NORMAL U2s SPEZIAL

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	km/std	Name
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						

Runden: 5 | 10 | 13

Start-Nr.

Sieger: ..... Zeit: ..... = ... km/h
Zweiter: ..... Zeit: ..... = ... km/h
Dritter: ..... Zeit: ..... = ... km/h

Privatfahrer-Wertung:

Erster: ..... Zeit: ..... = ... km/h

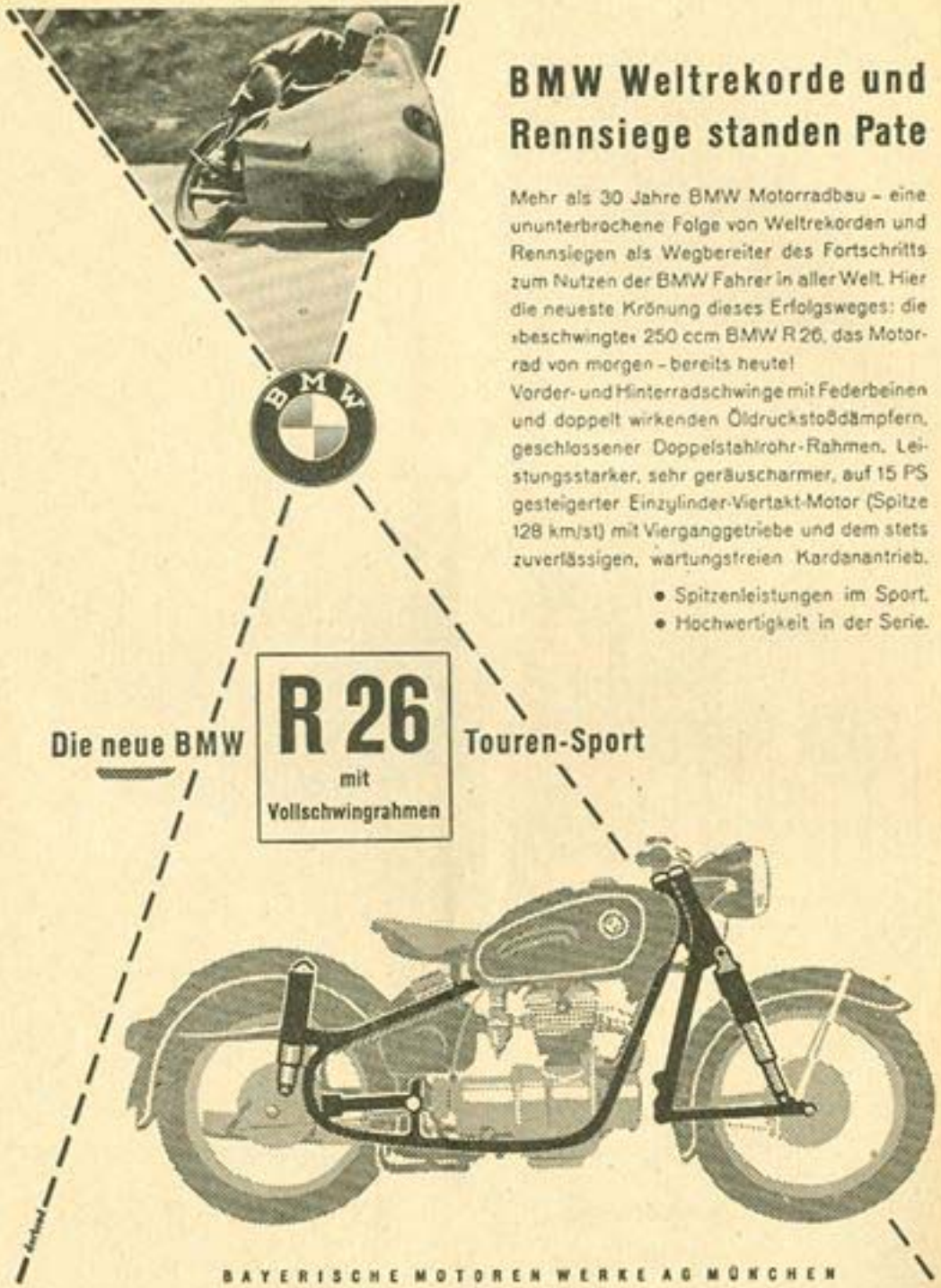
LP 400 DM 3350,-
LP 600 DM 3680,-

Der neue

LLOYD LP 250

- 250 ccm 11 PS 75 km/st.
- Führerschein Klasse 4
- nur DM **2980,-** a.W.

Vertragshändler für Stadt und Land Mannheim
Motor Handels GmbH.
S 6, 22 am Ring, Telefon 4 04 07



BMW Vertragshändler: Wilhelm Göhler, Karlsruhe, Amalienstraße 24
Adam Wetterau, Heidelberg, Neckarstaden 32
Zeiß & Schwärzel, Mannheim, G 7, 20-22

Start: etwa 14.30 Uhr

1. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft 1956

Lizenzfahrer/Klasse: Solomotorräder bis 500 ccm

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

Start-Nr.	Fahrer	Land- bzw. Wohnort	Fahrzeugmarke	Hinweise
1	Riedelbauch Ernst	Röslau/Bayern	BMW	
2	Huber Alois	Traunstein	BMW-RS	
3 D	Borgesdiek Günther	Warendorf/ Westfalen	Norton	
4	Klinger Gerold	**Österreich**	BMW	
5	Vogt Hermann	Löhne	Matchless	
6	Maul Kurt	Freyburg a. Unstrut	Norton	
7	Grotheer Jonny	Bücken b. Hoya/Weser	BSA	
8	Scheifel Heinz	Mannheim	Norton	
9	Sieler Berthold	Prien	Norton	
10	Gösele Emil	Ebersbach/Fils	BMW	
11	Scheel Hans-Joachim	Apolda/Thür.	BMW/RS	DDR-Meister 1955
12 D	Wünsche Erich	Worms	Norton	
13 D	Höllerich Helmut	Helmbrechts	Norton	
14 D	Fa. Moto-Guzzi Fahrer: Dale Dickie	**Italien** **Engiand**	Moto-Guzzi	Inhaber mehrerer Weltrekorde
15 D	Fahrer: Lomas Bill	**England**	Moto-Guzzi	Weltmeister 1955, Inh. mehrerer Weltrekorde
16 D	Fahrer: Kavanagh Ken	**Australien**	Moto-Guzzi	
17 D	Jäger Hansgünther	Trier	Norton	
18	Anderson Fergus †	**England**	BMW	
19 D	Storr John A.	**England**	Norton	
21	Zeller Walter	Hammerau/ Obb.	BMW	Deutscher Meister 1955
22 D	Böhrer Bruno	Karlsruhe	Horex	
23	Ewig Karl-Heinz	Zweibrücken	Norton	
24	Bryen Keith	**Australien**	Norton	
25	Armstrong Reg.	**Irland**	Gilera	
28 D	Burkel Hansjoachim	Helmbrechts	BMW	

MAICO-Meister 1955

1 Schweizer Moto-Cross-Meister
2 Deutsche ADAC-Moto-Cross-Meister
3 Deutsche DMV-Moto-Cross-Meister
1 Schweizer Grasbahnmeister
1 Holländischer Geländemeister
1 Deutscher Geländemeister

RUNDEN-TABELLE zu Rennen V — Solomotorräder bis 500 ccm

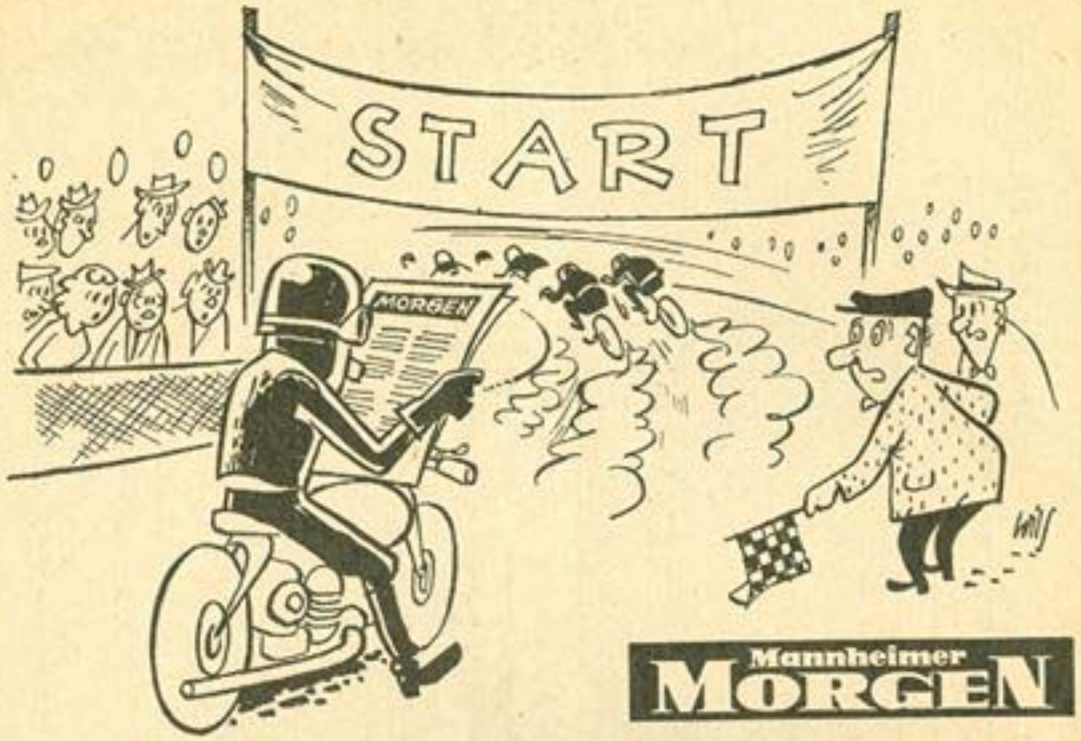
Platz	Runden 1	5	10	15	20	km/std	Name
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							

Sieger: Start-Nr. .....
Zweiter: ..... Zeit: ..... = ... km/h
Dritter ..... Zeit: ..... = ... km/h
Zeit: ..... = ... km/h

Privatfahrer-Wertung:

Erster: ..... Zeit: ..... = ... km/h

MAICO war 1955 das erfolgreichste Fabrikat im nationalen und internationalen Zuverlässigkeits- und Moto-Cross-Sport



Mannheimer
MORGEN

Seit Jahrzehnten der leistungsfähige graphische Großbetrieb

Buchdruck · Offsetdruck · Zeitschriften- und Zeitungsdruck

MANNHEIMER GROSSDRUCKEREI GMBH

MANNHEIM · R1, 4-6 · FERNSPRECH-SAMMELNUMMER 41248

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. 20784/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.

KARL H. BENDER

verleiht Zuschauertribünen für alle Arten von Veranstaltungen

Anfragen in

BAD-MINGOLSHEIM (BADEN), ROCHUSSTR. 62 - TELEFON 482

DER ZÜGE

Richtung Karlsruhe	Richtung Mannheim
15.43	16.30
17.12	E 17.56
E 18.47	18.54
19.08	21.11
E 20.03	

Gottesdienstordnung der katholischen Kirche

Heilige Messen um 5.00, 6.00, 6.45, 8.15, 9.30 Uhr
Feldgottesdienst bei Start und Ziel: 7.00 Uhr
Heilige Messe: 1 Stunde nach Rennschluß in der Kirche

Gottesdienstordnung der evangelischen Kirche

6.00 Uhr Hauptgottesdienst

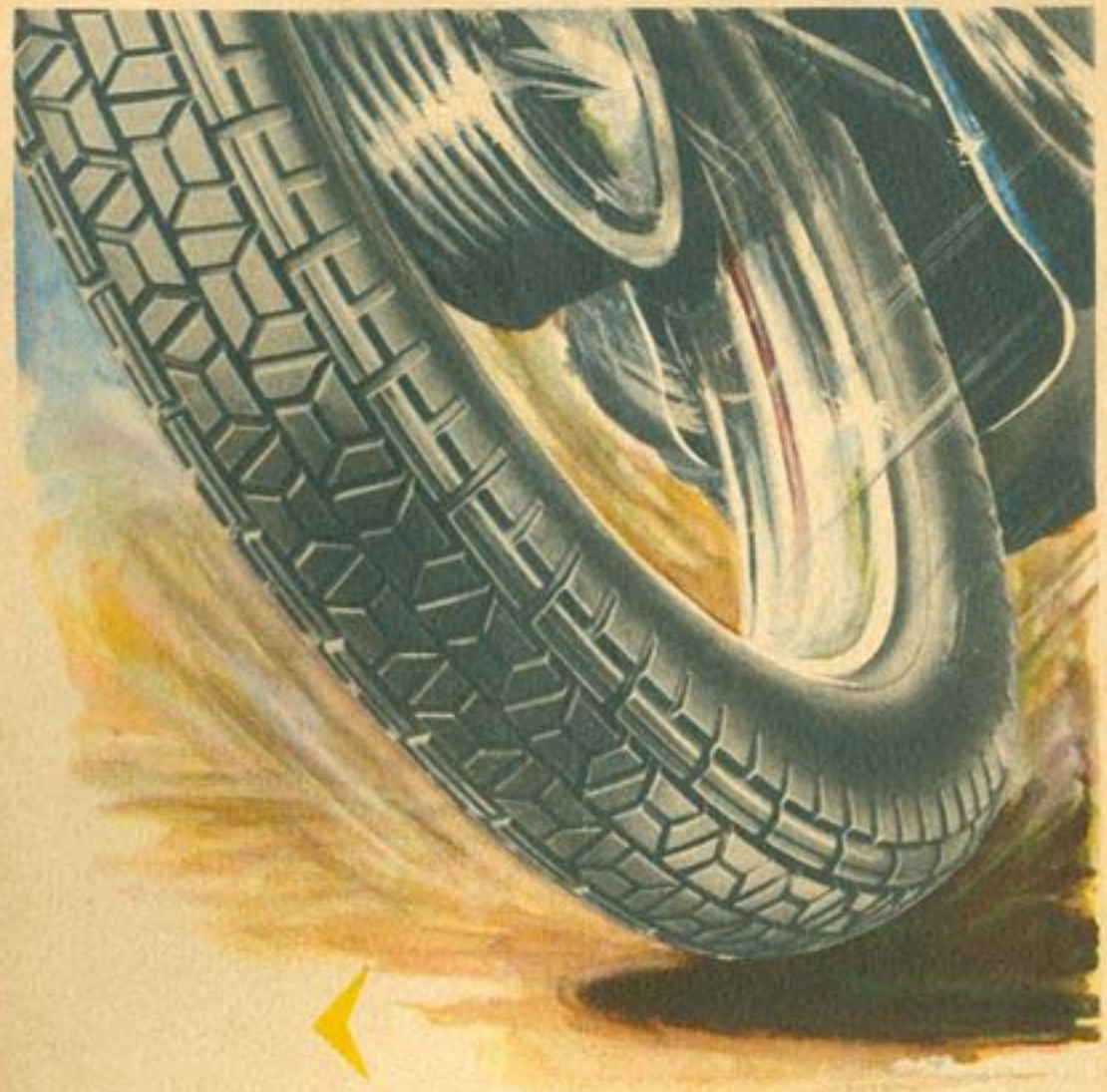
Die Firma **Total-Verkaufsbüro, Fritz Massong G. m. b. H.**
Frankenthal/Pfalz
stellt die **Total-Handfeuerlöscher** zur Bekämpfung von Bränden jeder Art **beim Rennen** zur Verfügung.

Die Startschüsse beim Rhein-Pokal-Rennen werden von uns geliefert und bedient
FEUERWERKEREI BUSCH · MANNHEIM-KÄFERTAL

JAKOB FUCHS HOCH- U. TIEFBAU HOCKENHEIM

Jakob Hermann Fuchs
BAUUNTERNEHMUNG
HOCKENHEIM/BADEN
SCHULSTRASSE 81 FERNSPRECHER 312

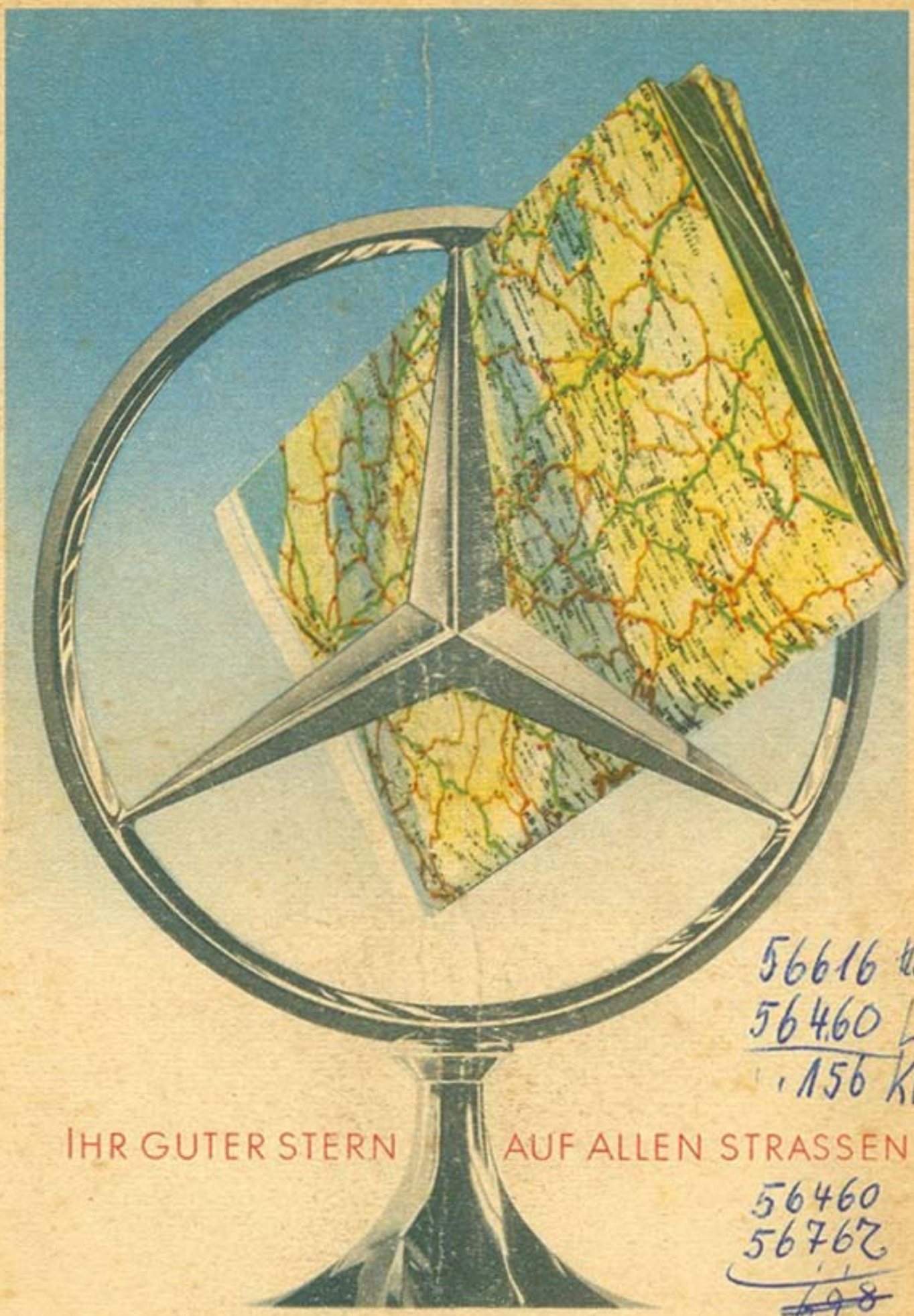
Anzeigen-Verwaltung: Pichler & Casse, Industrie- und Wirtschaftswerbung, Mannheim
Druck: Mannheimer Großdruckerei GmbH., Mannheim



Fulda

RASANT „N"
der richtige Reifen
für Ihr Kraftrad

GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. · FULDA



56616 Kodak
56460 Lich
156 KM

56460
56762
~~698~~
11302

L. GEISSENDÖRFER SÖHNE · KARLSRUHE