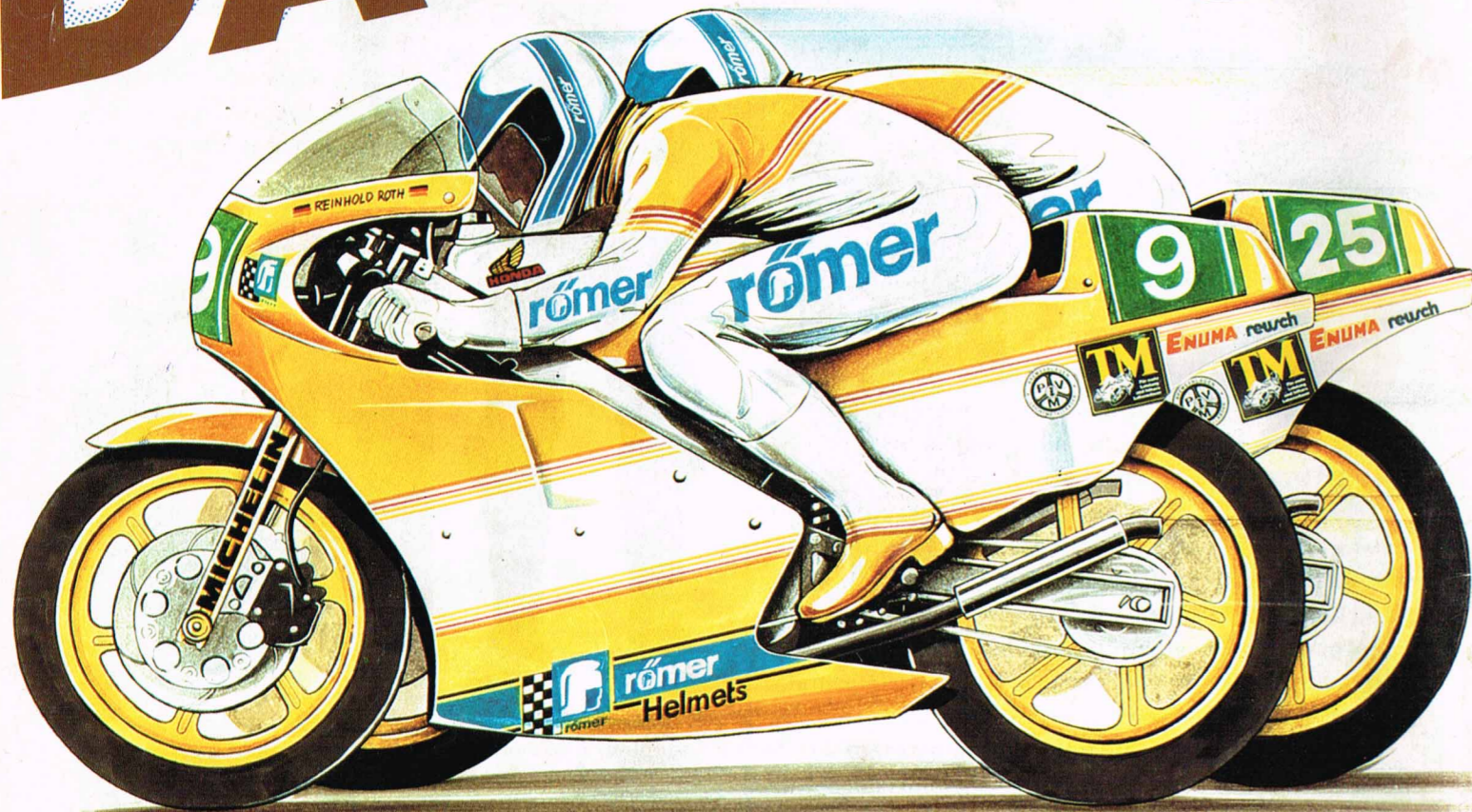


Reinhold Roth

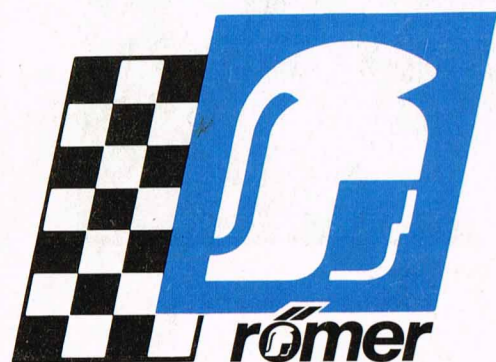


Harald Eckl

DAS TEAM 86



Das "Römer-racing-team" stellt sich vor:
Reinhold Roth 250 ccm · Harald Eckl 250 ccm
"Wir vertrauen auch in der Grand-Prix Saison 86
auf Römer-Helmtechnologie"



RACING TEAM

römer RACING-TEAM fährt TM Oil



Grand Prix-Revue

Offizielles Rennprogramm
DM 4,-

NÜRBURGRING GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND

23.-25.
Mai '86



Veranstalter:
ADAC Nordrhein e.V.
5000 Köln 51
Alteburger Str. 375

Deutsche
TT



HONDA
MOTORRAD

WELTMEISTERSCHAFT
FÜR SOLO-MOTORRÄDER
UND MOTORRÄDER
MIT SEITENWAGEN

Shell Quadro TX
...und Co.!



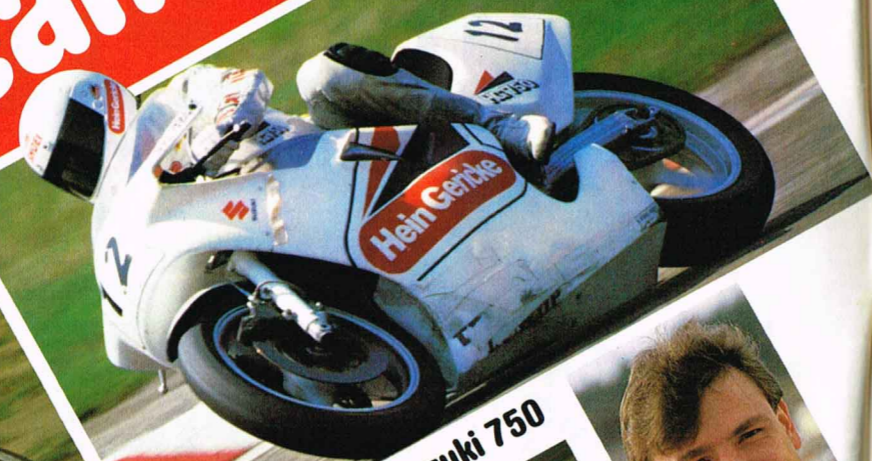
Zwei erfolgreiche Produkte aus dem
Motorradöl-Programm von Shell.



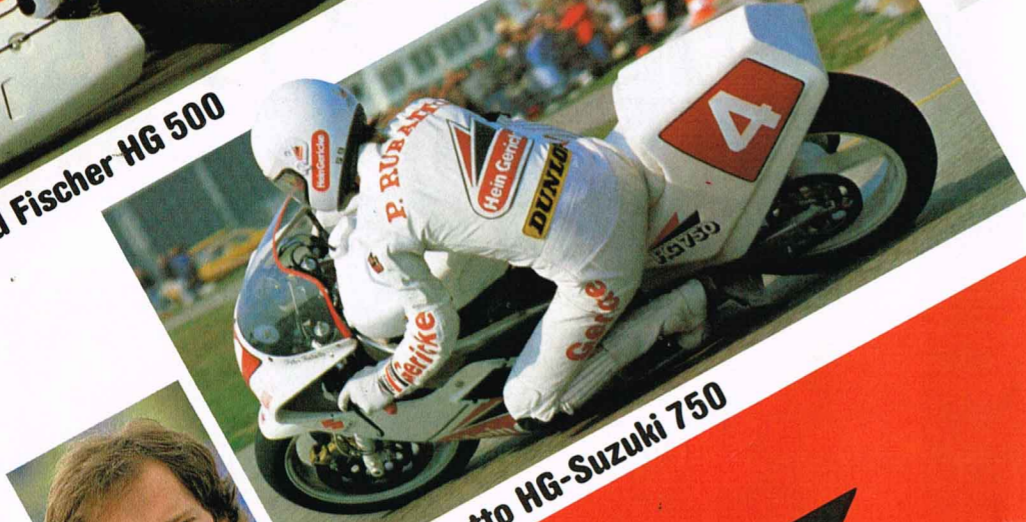
Das HG-Team.



Manfred Fischer HG 500



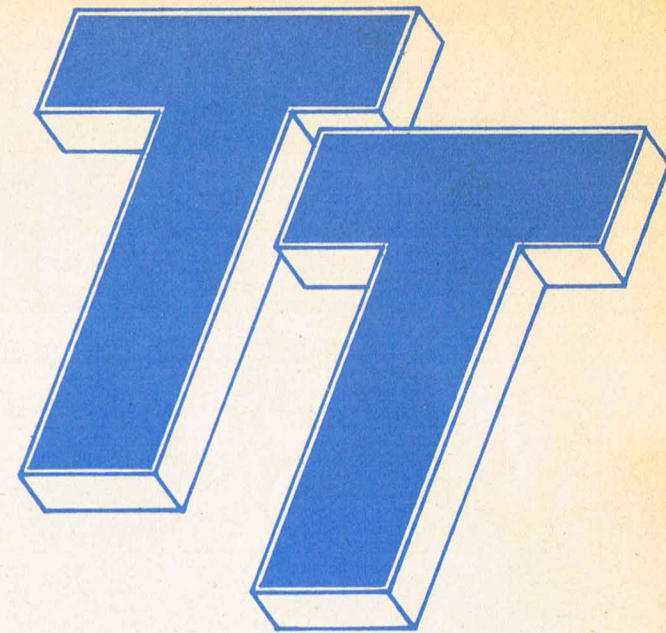
Klaus Klein HG-Suzuki 750



Peter Rubatto HG-Suzuki 750



Hein Gericke



**Großer Preis von Deutschland
3. Weltmeisterschaftslauf für
Motorräder mit und ohne Seitenwagen
Alle Klassen
Yamaha-Castrol-RD 350-Cup
22.-25. Mai 1986
Nürburgring, Grand-Prix-Kurs**



Organisiert nach dem Sportgesetz der OMK und
genehmigt am 30. 1. 1986 unter der Registernummer 37/86.
FIM-Registernummer: IMN 01/3



Veranstalter:
Allgemeiner Deutscher Automobil Club e.V.
ADAC Nordrhein
Alteburger Straße 375
5000 Köln 51
Telefon: 0221/37990

WELTMEISTER- REIFEN.... IHRE REIFEN



Freddie Spencer:
Doppelweltmeister 1985
auf MICHELIN



HI-SPORT TF 11 (vorn) HI-SPORT TG 22 (hinten)

MICHELIN

6 x Motorrad-Weltmeister 1985

KEINE KOMPROMISSE.

Auch wenn Sie nicht die Absicht haben, Rennen zu fahren, können Sie von Freddie Spencer profitieren. Denn seine Siege kommen auch Ihnen zugute: mit MICHELIN HI-SPORT-Reifen. Dank ausgefeilter Profilgestaltung

bringen sie Brems- und Beschleunigungskräfte souverän auf die Straße. So profitieren Sie von weltmeisterlicher Reifentechnik: mit MICHELIN HI-SPORT.

Inhalt

Grußwort des Ministerpräsidenten Dr. Bernhard Vogel, und des Sportleiters Kurt Bosch †	6
Grußwort des Vorsitzenden des ADAC Nordrhein Otto Flimm	7
Organisationsplan	8
Zeitplan	10
Die Motorrad-Weltmeisterschaft 1986	12
Die amtierenden Weltmeister	14
Die Technik der Rennmotorräder	18
Teilnehmer des Yamaha-Castrol-Cup	26
Die Favoriten der 80 cm ³ -Klasse	28
Teilnehmer der 80 cm ³ -Klasse	30
Die Favoriten der 250 cm ³ -Klasse	32
Teilnehmer der 250 cm ³ -Klasse	34
Die Favoriten der Seitenwagenklasse	36
Teilnehmer der Seitenwagenklasse	40
Die Favoriten der 500 cm ³ -Klasse	43
Teilnehmer der 500 cm ³ -Klasse	46
Die Favoriten der 125 cm ³ -Klasse	48
Teilnehmer der 125 cm ³ -Klasse	50
Der 50. Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring	52
Die Renndienste	54
Die Teams um die Weltmeisterschaft 1986	57
Die Römer kommen	65

Impressum

Herausgeber: ADAC Nordrhein,
Alteburger Straße 375, 5000 Köln 51

Koordination: MotoMotion, Motorsport Promotion,
Benzstraße 4, 6708 Neuhofen

Redaktionelle Beiträge und Fotos:
Manfred John, Herbert Pickartz,
Herbert Runggaldier, Hardy Sommer

Gestaltung: Werbeagentur Lohse & Partner,
Richard-Wagner-Straße 20, 7500 Karlsruhe

Herstellung: Stork Druckerei KG,
Industriestraße 78, 7520 Bruchsal

DMV- 25.-30. August
für **Deutschland-**
Motorräder **Trophy '86**

Ausschreibung/Information:
Deutscher Motorsport Verband e.V.
6000 Frankfurt, Kaiserstraße 73, Tel. 069/233137

Generalsponsor



Grußwort

Das Jahr 1986 ist ein Meilenstein in der Geschichte des schnellen Sports auf zwei Rädern. Zum 50. Male wird in diesem Jahr der „Große Preis von Deutschland für Motorräder“ als Weltmeisterschaftslauf aller Klassen veranstaltet.

Ich freue mich besonders darüber, daß die internationale Großveranstaltung gerade in diesem Jahr wieder auf dem Nürburgring stattfindet. Gerne habe ich deshalb die Schirmherrschaft übernommen. Ich will damit deutlich machen, daß sich die Landesregierung dem sportlichen Geschehen auf dem neuen Nürburgring verbunden fühlt.

Dem ADAC Nordrhein danke ich für seine erfolgreichen Bemühungen, auch in diesem Jahr wieder den Großen Preis der Motorräder zu einem eindrucksvollen Ereignis werden zu lassen.

Den Fahrern wünsche ich ein erfolgreiches und unfallfreies Rennen und den Zuschauern am Rande der Strecke spannende Wettkämpfe.

Dr. Bernhard Vogel
Ministerpräsident von Rheinland-Pfalz



Liebe Motorsportfreunde,

die Grand Prix-Strecke des Nürburgrings erlebt in diesem Jahr die zweite Auflage der Straßenweltmeisterschaft für Motorräder aller Klassen.

Nach der Premiere 1984 gilt der neue Nürburgring weltweit als modernste Rennstrecke der Welt. Aber vielleicht hatte Barry Sheene seinerzeit recht als er sagte, sie sei optimal, man müsse sie nur noch überdachen . . .

Der Veranstalter bietet die gesamte Palette an möglichen Weltmeisterschaftsklassen an und die dazugehörigen umfangreichen Trainingsabschnitte. Der dritte WM-Lauf der Saison wird sicherlich spannende Kämpfe bieten, denn dafür sorgt das bekannte Fahrerfeld. Auch zahlreiche OMK-Fahrer haben die Chance, sich zu profilieren und es ist zu hoffen, daß der eine oder andere von ihnen das Siegertreppchen erreichen kann.

Allen Teilnehmern wünsche ich einen fairen und unfallfreien Wettbewerb und den Zuschauern interessante Wettkämpfe und spannendes Renngeschehen.

Kurt Bosch †
Sportleiter ADAC Nordrhein
OMK-Präsident
FIM-Vizepräsident



Liebe Rennsportfreunde,

genau in diesem Monat feiert der neue Nürburgring seinen zweiten Geburtstag, und damit jährt sich auch zum zweiten Mal der Große Preis von Deutschland für Motorräder. In diesen zwei Jahren ist viel über die ehemals gefürchtete „Grüne Hölle“ gesagt und geschrieben worden – je nach Standpunkt pro oder kontra. Eines aber, so meine ich, hat der neue Nürburgring bewiesen: Die sicherste Rennstrecke der Welt zu sein. Was das bedeutet, in einer Sportart, die von Outsidern immer als eine der gefährvollsten überhaupt verleumdet wird, kann nicht laut genug betont werden. Unser Ring wird auch nach den jüngsten übereiligen Entscheidungen nicht, entgegen manchen Vermutungen, zur motorsportlichen Diaspora verkümmern. Ein Beispiel dafür wird Ihnen, lieber Besucher, heute und hier geboten mit dem Großen Preis von Deutschland für Motorräder und den weltbesten Zweiradfahrern am Start. Der Ring lebt! Und in diesem Sinne wünsche ich Ihnen spannende Rennen, gute Unterhaltung sowie Fahrern und Teams den verdienten Erfolg.

Otto Flimm
Erster Vizepräsident des ADAC
Vorsitzender des ADAC Nordrhein



II. Internationales Motorrad- und Rock-Festival Loreley, 22. – 24. 8. 1986

Durch den positiven Nachruf auf das I. Internationale Motorrad- und Rock-Festival auf der Loreley im August letzten Jahres, entschloß sich der Veranstalter, Fa. Joha Driving Unit aus Düsseldorf, das Festival in diesem Sommer fortzusetzen.

Geplant ist wieder ein Non-Stop-Action-Programm der Superlative über zwei Tage, mit:

Flutlicht-Nacht-Moto-Cross, Open-Air-Disco (DJ's: Elmar Hörig und Stefanie Tücking!), einer Musik-Beschallung über 500.000 qm, Laser-Show, Film-Programm und Mammut-Lagerfeuer am Freitagabend. Weiter geht's am Samstag mit Frühstück-Service, Moto-Cross-Läufen, Trial-Tests, Motorrad-Ausstellungen, Drachenflug-Staffel, Fallschirmspringern, Helicopter-Action, Motorrad-Verlosung (ORIGINAL HARLEY DAVIDSON von ERIC BURDON!!), vielfältiger Bewirtung zu einem fairen Preisniveau und so weiter und so weiter, bis zum frühen Abend, denn dann kommt das:

Rock-Open Air in der Loreley-Freilichtbühne mit: Manfred Man's Earth Band, Wolf Maahn Eric Burdon u. a.

und am Ende des Konzertes geht wieder ein Bomben-Feuerwerk in den Sommernachts-Himmel.

Zur Krönung dieses Wochenendes findet am Sonntagmorgen, nach einem umfangreichen Vitamin(Kater-)frühstück der traditionsreiche Motorrad-Gottesdienst statt – auch diesmal wieder mit anschließender Biker-Hochzeit:

Motorrad-Pfarrer Bernd Hahmann erteilt seinen Segen den Paaren, die auf der Loreley endgültig erklären, die Zukunft als Gespann zu verbringen. Jedes frisch getraute Duo erhält eine Leihmaschine für 14 Tage und je einen maßgeschneiderten Lederkombi in weiß (Damen) und schwarz (Herren), sowie Stiefel von der Motorrad-Bekleidungsfirma POLO für die anstehenden Flitterwochen als Hochzeitsgeschenk.

Für eine entsprechende „Kopf-Bestückung“ sorgt der Helm-Hersteller KRAUTER, der sich mit einer Anzahl von Helmen an dieser Aktion beteiligen wird.

Die Hochzeits-Kandidaten werden übrigens gebeten, sich rechtzeitig bei uns zu melden, da die Lederkombis Maßanfertigungen sind und somit eine gewisse Zeit für die Konfektion benötigt wird.

Kartenvorbestellungen an allen bekannten Vorverkaufsstellen, oder direkt: JOHA Driving Unit, Hohenzollernstr. 21, 4000 Düsseldorf, Tel.: 02 11-353691. **Camping und Parkplatz frei!**

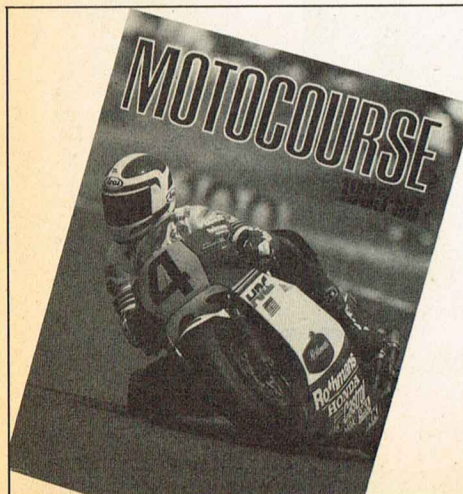
Das große Buch für alle Freunde der Motorrad-WM: MOTOCOURSE 1985/86

Alle Fakten, vollständige Ergebnisse der einzelnen Grand Prix, ausführliche Tabellen. Über 50 herrliche Aktions-Farbfotos. 200 s/w-Abbildungen. Exklusivausgabe mit 192 S. im Großformat 320 x 240 mm, engl. Text. Preis DM 88,- (V-Scheck) einschl. Versand; NN + DM 5,-

Bestell-Coupon:

Name/Adresse:

- V-Scheck DM 88,- anbei
 Nachnahme (DM 88,- + 5,-)
Einsenden an: MotoMotion,
Benzstr. 4, D-6708 Neuhofen



DEUTSCHLAND-TREFFEN DER MOTORRAD FAHRER **ADAC**

Drei Tage lang ein Superprogramm für alle Motorradfans.

Mit Marlboro-Rock-Country-Festivals am Freitag- und Samstagabend, zahlreichen Wettbewerben, Show's in der Arena mit Motorrad-Artistik, Drahtseil-Akt, Dragster, Wheely, **MOTORRAD**-Stammtisch, Trial, Geschicklichkeits- Wettbewerben u.v.a.m. vom 6. – 8. Juni 1986.

Informationen beim ADAC Württemberg
Postfach 760 · 7000 Stuttgart 1 · Telefon 07 11/28 00 162-164.

Rennorganisation

Schirmherr: Dr. Bernhard Vogel – Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz

Organisations-Ausschuß: Otto Flimm – Vorsitzender des ADAC-Nordrhein
Kurt Bosch – Sportleiter des ADAC-Nordrhein †
Rainer Mertel – Hauptgeschäftsführer der Nürburgring GmbH
Werner Winz – Geschäftsführer des ADAC Nordrhein

Präsident der Organisation: Kurt Bosch – Düsseldorf †
Präsident der Internationalen Jury: Gerald Marshall – Kanada
Mitglieder der Internationalen Jury: Anders Aberg – Schweden
Ejgil Solkaer – Dänemark
Theo Bult – Holland
Josef Niederberger – Schweiz
R. W. Smith – England
Fabrio Fazi – Italien
Luisa Ravaglia – Venezuela
Peter Angermayr – Österreich
Werner Haupt – Frankfurt
Franz Lang – Köln
Wilhelm Herz – Ludwigshafen
Wilhelm Noll – Kirchhain
Adolf Kurth – Düsseldorf
Max Deubel – Wiehl
Herbert Runggaldier – Köln
Hans Otto Hüsemann – Pulheim
Horst Kroner – Köln
Heinz Teborg – Moers
Hans-Werner Wüstenhagen – Hückeswagen
Obmann der technischen Abnahme: Otto Lux – Essen
Obmann Startaufstellung: Götz Sporkhorst – Düsseldorf

Sekretär der Internationalen Jury:
Betreuung der Ehrengäste:
Sportkommissare:

Rennleiter:
Rennsekretär:
Obmann der Streckensicherung:

Assistenten der Rennleitung:

Obmann der technischen Abnahme:
Obmann Startaufstellung:

(Stand: 24. 04. 1986)

Obmann Parc Fermé: Dieter Kux – Düsseldorf
Obmann Start und Ziel: Götz Sporkhorst – Düsseldorf
Obmann Boxen: Manfred Leffmann – Mülheim-Ruhr
Obmann Fahrerlager: Ghislain Graf von Norman – Monheim
Zeitnahme: Team Baur/Pauli – Köln
Obmann Zeitnahme: Peter Pauli – Bonn
Hans Baur – Köln

Auswertung: Wige-Data – Köln mit Wang-Computer
Streckensprecher: Kalli Hufstadt – Dödingen
Jochen Luck – Kassel

Beschallung: Raymond Fraipont – Belgien
Streckensicherung: Bernd Rüdiger Loggen – Köln (Yamaha-Castrol-Cup)
T. K. Esser – Nürburg
Sportwarte des ADAC-Nordrhein
ONS-Streckensicherungsstaffel
Abschleppdienst: Abschleppdienst Marcel Reidt – Köln
Ärzte und Sanitätsdienst: Dr. Arkadi Junold – Herten
Dr. Axel Mann – Kirchzarten (IFA)

Ordnungsdienst: DRK Adenau und Mayen
Bezirks-Regierung Koblenz
Kreis-Verwaltung Ahrweiler
Freiw. Feuerwehr Adenau, Leitung: Robert Bell – Adenau
Rainer Mertel – Nürburg
Volker Gredig – Nürburg
Robert Schlicht – Nürburg
Manfred Baldes – Adenau

Feuerschutz: Cosmos – Neuss Pressebüro, Tel.: 02691/7321 + 7873
Nürburgring GmbH: Tel.: 02691/302-220 + 02691/302-240
Telex: 0862891

Shell Quadro TX... und Co.!

Unser Motorradöl-Programm.



Für alle
4-Takt-Motorräder:
Shell Quadro TX.



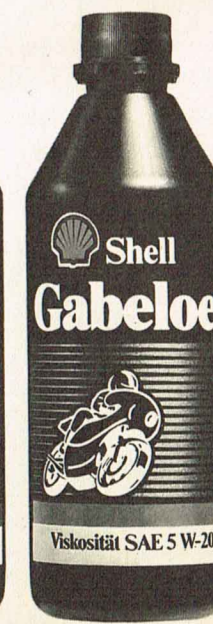
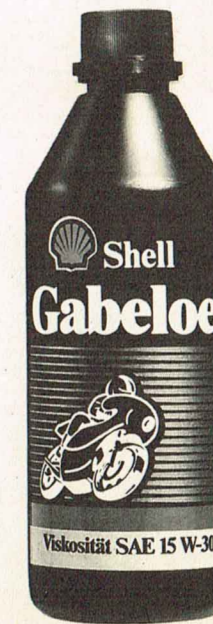
Für 2-Takt-
Hochleistungs-
motorräder:
Shell Sport S.



Für alle
2-Takt-Motorräder:
Shell Super 2 TX.



Für Getriebe und Kardangelenke:
Shell Spirax.



Für Teleskopgabeln
und Stoßdämpfer:
Shell Gabelöl.



Für alle Ketten,
für Gelenke
und Seilzüge:
Shell Kettenspray.

Der Zeitplan

Bereits am Donnerstag findet das erste freie Training statt. Am Nachmittag ab 13.00 Uhr steht den Fahrern jeweils 45 Minuten zur Verfügung, ihre Motorräder erstmals auf den Kurs und die Gegebenheiten abzustimmen. Am Freitag und am Samstag sind ab 9.00 Uhr für alle Klassen jeweils zwei Pflicht-Trainings-sitzungen angesagt. Somit haben die Piloten während vier Trainingsperioden die Möglichkeit, ihre Zeiten zu verbessern. Dennoch qualifizieren sich nur die 40 schnellsten Solofahrer und die 25 zeitbesten Gespannpiloten zum Rennen am Sonntag. Bevor allerdings um 11.00 Uhr die 80 cm³-Klasse das erste Rennen des Tages austragen, stimmen vorher, von 9.00 Uhr bis 10.35 Uhr nochmals alle startberechtigten Fahrer klassenweise ihre Maschinen im Warm Up auf die herrschenden Tagesverhältnisse ab.

Nach dem Abschlußtraining am Samstag tragen die Fahrer des Yamaha-Castrol-Cup um 17.00 Uhr ihr Rennen über 12 Runden aus. Wer die jungen Heißsporne kennt, weiß, daß es in diesem Wertungslauf schon heiß hergehen wird.

Donnerstag, den 22. Mai 1986 – Freies Training

13.00 – 13.45 Uhr Klasse bis 80 cm³
 14.00 – 14.45 Uhr Klasse bis 250 cm³
 15.00 – 15.45 Uhr Klasse Seitenwagen

16.00 – 16.45 Uhr Klasse bis 500 cm³

17.00 – 17.45 Uhr Klasse bis 125 cm³

Freitag, den 23. Mai 1986 – Zeittraining 1 und 2

9.00 – 9.30 u. 12.40 – 13.20 Uhr Klasse bis 80 cm³
 9.40 – 10.10 u. 13.30 – 14.10 Uhr Klasse bis 250 cm³
 10.20 – 10.50 u. 14.20 – 15.00 Uhr Klasse Seitenwagen
 11.00 – 11.30 u. 15.10 – 15.50 Uhr Klasse bis 500 cm³
 11.40 – 12.10 u. 16.00 – 16.40 Uhr Klasse bis 125 cm³
 12.15 – 12.30 u. 16.50 – 17.10 Uhr Yamaha-Castrol-Cup

Samstag, den 24. Mai 1986 – Zeittraining 3 und 4

9.00 – 9.30 u. 12.40 – 13.20 Uhr Klasse bis 80 cm³
 9.40 – 10.10 u. 13.30 – 14.10 Uhr Klasse bis 250 cm³
 10.20 – 10.50 u. 14.20 – 15.00 Uhr Klasse Seitenwagen
 11.00 – 11.30 u. 15.10 – 15.50 Uhr Klasse bis 500 cm³
 11.40 – 12.10 u. 16.00 – 16.40 Uhr Klasse bis 125 cm³
 17.00 – 17.30 Uhr Yamaha-Castrol-Cup

Sonntag, den 25. Mai 1986

9.00 – 10.35 Uhr Warm Up alle Klassen

Rennen

11.00 – 11.40 Uhr Klasse 80 cm³, 18 Runden
 12.10 – 13.00 Uhr Klasse 250 cm³, 25 Runden
 13.30 – 14.20 Uhr Klasse Seitenwagen, 25 Runden
 14.50 – 15.45 Uhr Klasse 500 cm³, 30 Runden
 16.20 – 17.00 Uhr Klasse 125 cm³, 23 Runden

**IHR MERCEDES
 VERDIENT MEHR.
 WESHALB NICHT
 DAS BESTE?**

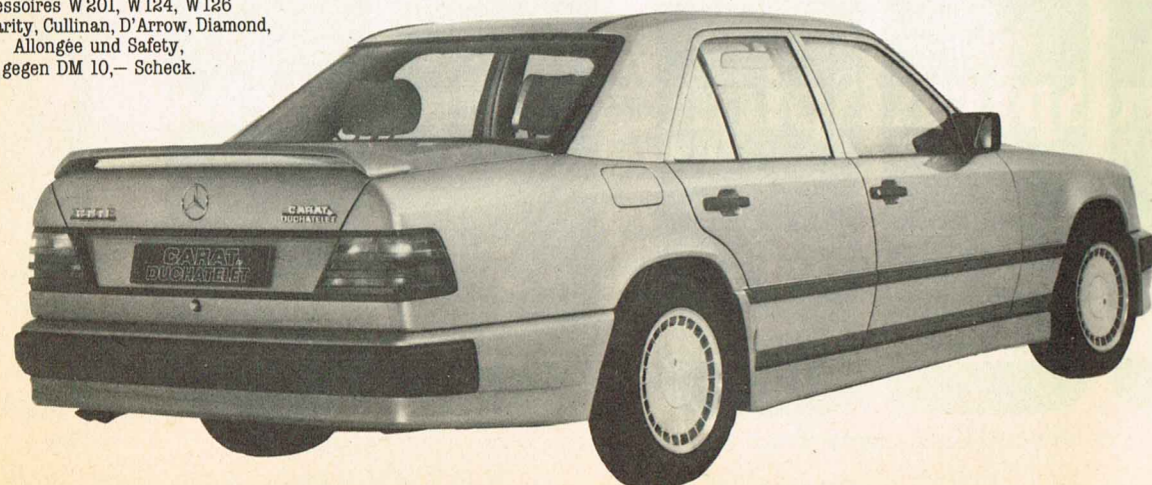
CARAT by
DUCHATELET

Vertrieb:

Dürerstraße 38 · 5020 Frechen 4
 Telefon: 0 22 34 / 6 33 02 + 6 29 37

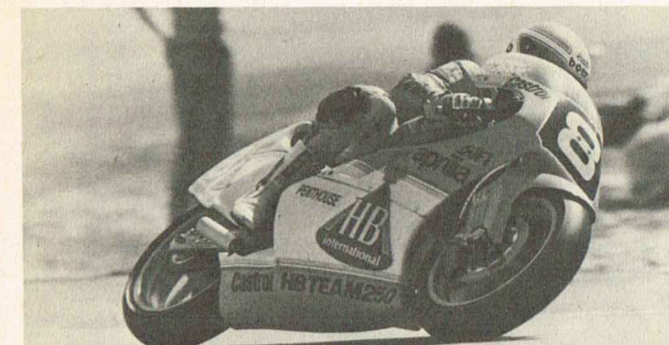
Dokumentation:

Accessoires W 201, W 124, W 126
 sowie Clarity, Cullinan, D'Arrow, Diamond,
 Allongée und Safety,
 gegen DM 10,- Scheck.



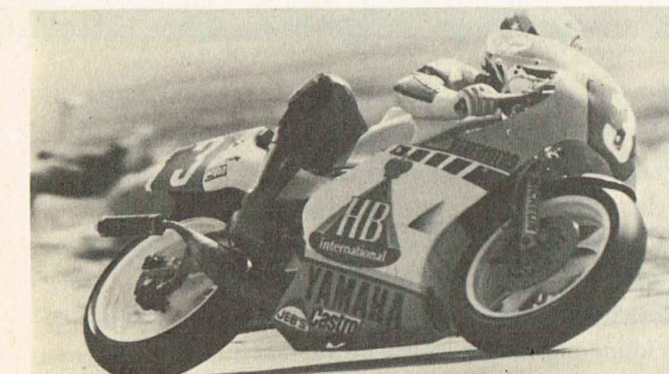
Starker Tobak: Die sechs Fahrer in den HB-Teams

1982 hat HB seine Motorsport-Aktivitäten mit der Unterstützung des Suzuki-Werksteams von Randy Mamola und Virginio Ferrari begonnen. Seither sind die weißgelben Farben zu einem wesentlichen Bestandteil der Motorsport-Szene geworden, und das gilt für zwei und vier Räder, auch das Audi-Rallye-Team fährt mit HB-Unterstützung.



Manfred Herweh, 250 cm³: Mit Aprilia in eine bessere Zukunft

Auf dem Zweirad-Sektor ist das Engagement 1986 größer denn je. Erstmals wurden die Aktivitäten auf die Viertelliter-Klasse ausgeweitet, wo mit Carlos Lavado, Manfred Herweh und den Römer-Piloten Roth und Eckl gleich vier Piloten in den gelb-weißen Farben an den Start gehen. Dank Carlos Lavado gab es im Großen Preis von Spanien auch schon den ersten Sieg. Der Venezolaner ist in diesem Jahr mit Sicherheit das „heißeste“ Pferd im Stall und gewann in Madrid in bestechender Manier. Und es kann niemand sagen, daß Carlos der Sieg in den Schoß gefallen ist, nach einem Sturz im Training und einem in der ersten Runde des Rennens, ehe der Start wegen einer Karambolage



Carlos Lavado, 250 cm³: Auf der Venemotos-Yamaha zur Weltmeisterschaft

wiederholt werden mußte, gab es nichts als Schwierigkeiten, die Werks-Yamaha irreparabel beschädigt, Lavado selbst an Körper (und Seele?) lädiert – und trotzdem ein Sieg, aus diesem Holz werden Champions geschnitzt. Sicherlich wird die Yamaha des HB-Venemotos-Teams auch am Nürburgring zu den am höchsten gewetteten Siegesanwärtern zählen. So weit ist Manfred Herweh mit seiner Aprilia-Rotax noch nicht. Aber keine Frage, daß der ehrgeizige Lampertheimer wieder dorthin will, wo er 1984 aufgehört hat, an den Kampf um die Spitze, denn 1985 war wegen Verletzungsschmerz leider ein verlorenes Jahr. Herweh hat in Jarama wieder seinen – mittlerweile fast schon dazugehörigen – Kampf mit der spanischen Grand-Prix-Strecke ausgefochten, die ihn zweimal im Training abwarf. Doch Herweh gab nicht auf und wollte sich keinesfalls unterkriegen lassen. Für ihn – und alle, die um seine Verletzungen Bescheid wußten – war es eine große Leistung, das Rennen überhaupt fertigzufahren. Auf mehr konnten auch Dave Peterson und Pier-Francesco Chili nicht hoffen. Die Suzuki haben im Moment keine Chance gegen die Produkte von Honda und Yamaha,



Erfahrungsaustausch: Chili, Teamchef Gallina und Petersen nach dem Training (v. links)

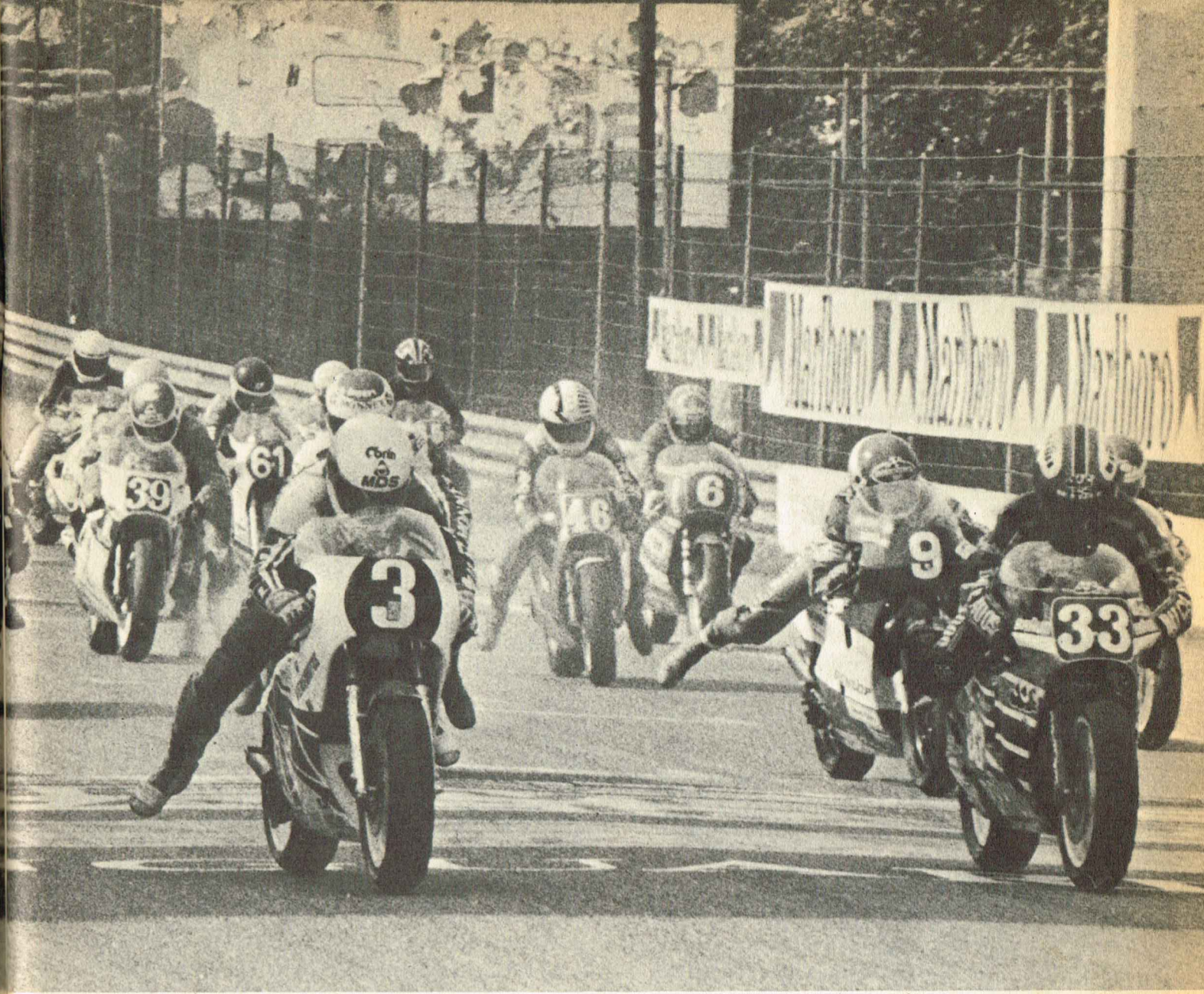
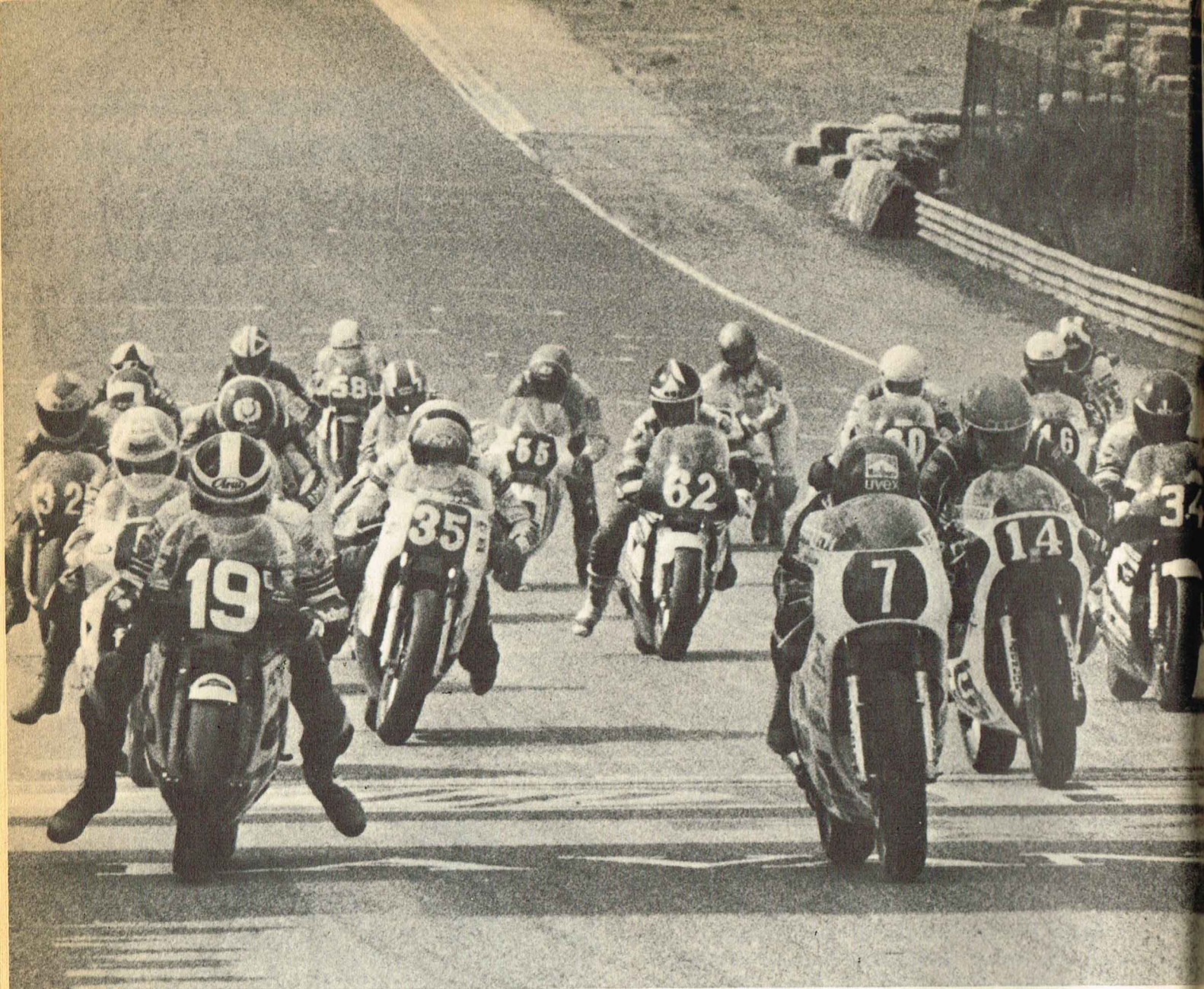
aber eine neue Suzuki soll noch im Laufe dieser Saison eingesetzt werden können. Bis dahin heißt es, mit dem vorhandenen Material so gut wie möglich fertigzuwerden und auf Fehler der leistungsmäßig überlegenen Konkurrenz zu hoffen.

Eines ist klar, der junge Italiener Chili, Europameister des Vorjahres in der 125 cm³-Klasse, scheint den Riesensprung von den Achtel- zu den Halblitern bewältigen zu können. Für ihn ist es möglicherweise gar nicht so schlecht, daß die nächste Maschine mit der Leistung, mit der man gegen Yamaha und Honda bestehen will, erst in der zweiten Saisonhälfte kommen wird...



**römer
 Helme**

die aufgesetzte Sicherheit



Die Motorrad-Weltmeisterschaftsläufe 1986

Die neue Grand-Prix-Saison beginnt dieses Jahr später als eigentlich geplant: Der Große Preis von Südafrika, der seit drei Jahren traditionell im März die neue Saison eröffnete, wurde aufgrund der politischen Lage in dem Land von der Welt-Motorradsportbehörde FIM vom Terminkalender gestrichen. Somit reduziert sich die Zahl der Weltmeisterschaftsläufe auf zwölf Veranstaltungen. Dennoch wird es nur elf Große Preise geben, die gar nur in zehn Ländern stattfinden. Da werden sich viele fragen, wie es denn so etwas geben kann. Nun, die Erklärung ist recht einfach. In der Bundesrepublik Deutschland wird es zum ersten Mal zwei Weltmeisterschaftsläufe geben. Neben dem momentan laufenden Großen Preis von Deutschland hier auf dem Nürburgring, findet der WM-Abschluß auf dem Hockenheimring im September mit dem Preis von Baden-Württemberg statt. Allerdings kämpfen dort nur drei Klassen (80 cm³, 125 cm³ und die Seitenwagen) um Weltmeisterschafts-

punkte. Diesen Entschluß faßten die Sportkommissare, weil für diese drei Klassen sonst nicht genügend Wertungsläufe auf dem Programm gestanden hätten. Vor dem Finale aber findet der Große Preis von San Marino statt. Da der Zwergstaat in der Nähe der Adriaküste zwar offizielles Mitglied in der FIM ist und demnach auch einen Grand-Prix ausrichten darf, aber über keine eigene Rennstrecke verfügt, wichen die Marineser kurzerhand nach Misano aus. Eröffnet wurde die Saison im Mai mit dem Großen Preis von Spanien, der wiederum auf der Rennstrecke von Jarama, vor den Toren Madrids gelegen stattfand. Dann folgte in Monza der GP Italien und bevor der Rennzirkus nach Salzburg zieht, gastieren die Stars der Vollgasbranche auf dem Nürburgring. Von Österreich geht es dann gleich weiter über die Alpen nach Rijeka zum jugoslawischen Grand-Prix. Danach folgt eine Woche Pause, in der der ganze Troß ins Mekka der

Motorradfahrer ins niederländische Assen umzieht. Schon traditionsgemäß folgt eine Woche später in Belgien der nächste WM-Lauf in Spa-Francorchamps, das Nahe der deutschen Grenze liegt. Anschließend geht es dann zum Urlaub an die Cote d'Azur, wo auf dem Circuit Paul Ricard in der Nähe Marseilles der GP Frankreich läuft. Anfang August geht es per Schiff auf die Insel nach England zum britischen Grand Prix in Silverstone. Bereits eine Woche später trifft man sich im schwedischen Anderstorp wieder, bevor die anfangs erwähnten Läufe in Misano und Hockenheim den Abschluß der diesjährigen Saison bilden.

3./4. Mai Gran Premio de España
Jarama, 80, 125, 250, 500 cm³
17./18. Mai Gran Premio delle Nazioni, Italia
Monza, 80, 125, 250, 500 cm³
24./25. Mai Großer Preis von Deutschland
Nürburgring, 80, 125, 250, 500 cm³, SWG

7./8. Juni Großer Preis von Österreich
Salzburgring, 80, 125, 250, 500 cm³, SWG
14./15. Juni Gran Prix de Yougoslavie
Rijeka, 80, 125, 250, 500 cm³
27./28. Juni Grote Prijs van Nederland
Assen, 80, 125, 250, 500 cm³, SWG
5./6. Juli Grand Prix de Belgique
Spa, 125, 250, 500 cm³, SWG
19./20. Juli Grand Prix de France
Paul Ricard, 125, 250, 500 cm³, SWG
2./3. August British Grand Prix
Silverstone, 80, 125, 250, 500 cm³, SWG
9./10. August Swedish Grand Prix
Anderstorp, 125, 250, 500 cm³, SWG
23./24. August Gran Premio di San Marino
Misano, 80, 125, 250, 500 cm³
27./28. Sept. Preis von Baden-Württemberg
Hockenheim, 80, 125 cm³, SWG

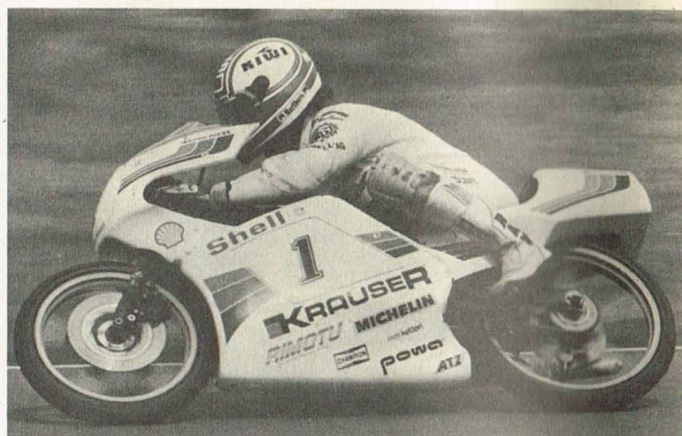
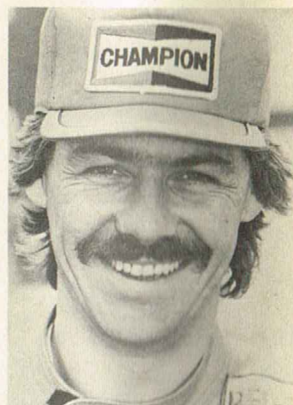
Die Weltmeister 1985

Stefan Dörflinger, Schweiz, Krauser RSM 80

Mittlerweile gehört der gelernte Laborant zu den dienstältesten Rennfahrern im Grand-Prix-Zirkus. Doch mit seinen 38 Jahren denkt der im Schwarzwaldstädtchen Nagold geborene Deutsche mit schweizer Paß noch nicht ans Aufhören. Schließlich holte er sich in den Jahren 1982 und 1983 die beiden letzten Weltmeistertitel in der 50er-Schnapsglasklasse. Nach der Aufstockung dieser kleinsten Weltmeisterschaftsklasse auf 80 cm³ war es wiederum der blonde Pilot mit der Jockeyfigur, der 1984 und 1985 das Championat holte. Dabei sah es zu Beginn der letztjährigen Saison überhaupt nicht rosig für den 15fachen Grand-Prix-Sieger aus. Nach der unrühmlichen Pleite des ehemals renommierten Münchner Motorradherstellers Zündapp, für die Dörflinger die erste und auch einzige Weltmeisterschaft auf der Straße gewonnen hatte, war der Profi-Rennfahrer im Winter 1984 erst einmal arbeitslos. Aber sein langjähriger Freund und Gönner, der durch seine Motorradkoffer bekannte Michael Krauser kaufte kurzerhand den Zündapp-Rennstall und die Saison 1985 war gerettet. Dörflinger bedankte sich bei Krauser mit dem ersten Weltmeistertitel für den rennsportbesessenen Bayern. Mit der überarbeiteten 31 PS leistenden Krauser-Rennmaschine will Dörflinger den Titel verteidigen.

Bisherige Erfolge:

- 1982 Weltmeister 50 cm³
- 1983 Weltmeister 50 cm³
- 1984 Weltmeister 80 cm³
- 1985 Weltmeister 80 cm³



Fausto Gresini, Italien, Garelli GR 125

Aus der Rennstadt Imola stammt der 25jährige Gresini und was lag näher, als es mit der Rennerei zu versuchen. 1979 startete er seine erste Saison im Markencup des italienischen Motorradherstellers Aspes. Nach seinen Lehrjahren in dem Nachwuchscup, den man in Deutschland mit dem Yamaha-Cup vergleichen kann, fuhr der nur 1,60 Meter kleine Pilot schon 1982 international mit. Auf der 125 cm³ MBA siegte er beim Europameisterschaftslauf im holländischen Assen und plazierte sich auf dem dritten Rang in der Endwertung. Im Jahr darauf bekam er vom italienischen Motorradhersteller Garelli einen Vertrag angeboten. Eine große Chance für einen jungen Fahrer. Natürlich unterschrieb er. Zwei nationale Meistertitel (80 cm³ und 125 cm³) und die erste WM-Saison mit einem neunten Platz am Ende der Saison ließen für die Zukunft noch auf einiges hoffen. Tatsächlich war er 1984 hinter den vielfachen Weltmeistern Nieto und Lazzarini schon Dritter im WM-Endklassement. Dann kam sein großes Jahr: Unter seinem neuen Teamchef, dem Ex-Weltmeister Lazzarini, fuhr der vierfache Grand-Prix-Sieger die Werks-Garelli vom Team Italia gegen seine Landsleute Bianchi und Gianola im Finallauf in Misano zum Sieg und zur Weltmeisterschaft.

In dieser Saison steht für den schwarzen Wuschelkopf vorrangig die Verteidigung des Titels auf dem Plan. Nur

gelegentlich möchte Gresini in der Viertelliterklasse starten, um dort die härtere Gangart zu lernen. Ein kompletter Wechsel in die 250er Klasse ist aber erst für 1987 geplant.

Bisherige Erfolge:

- 1982 Landesmeister, 125 cm³
Europameisterschaft
3. Platz, 125 cm³
- 1983 Weltmeisterschaft
9. Platz, 125 cm³
- 1984 Weltmeisterschaft
3. Platz, 125 cm³
- 1985 Weltmeister 125 cm³



IN JEDER KLASSE EXTRAKLASSE



VM 100 Für Vorder- und Hinterrad von 50 cm³-Maschinen

Der Spaß am Zweirad steigt nicht zwangsläufig mit dem Hubraum. Schon bei den 50ern gibt es jede Menge Fahrspaß. Und damit Moped und Mokick eine solide Basis haben, sollte man auf die richtigen Reifen

achten. Weil im Zweifelsfall alles von ihnen abhängt. MICHELIN hat deshalb für die kleinen Flitzer den VM 100 entwickelt. So profitieren Sie von Anfang an von Reifentechnik der Extraklasse.

MICHELIN
6 x Motorrad-Weltmeister 1985
KEINE KOMPROMISSE.

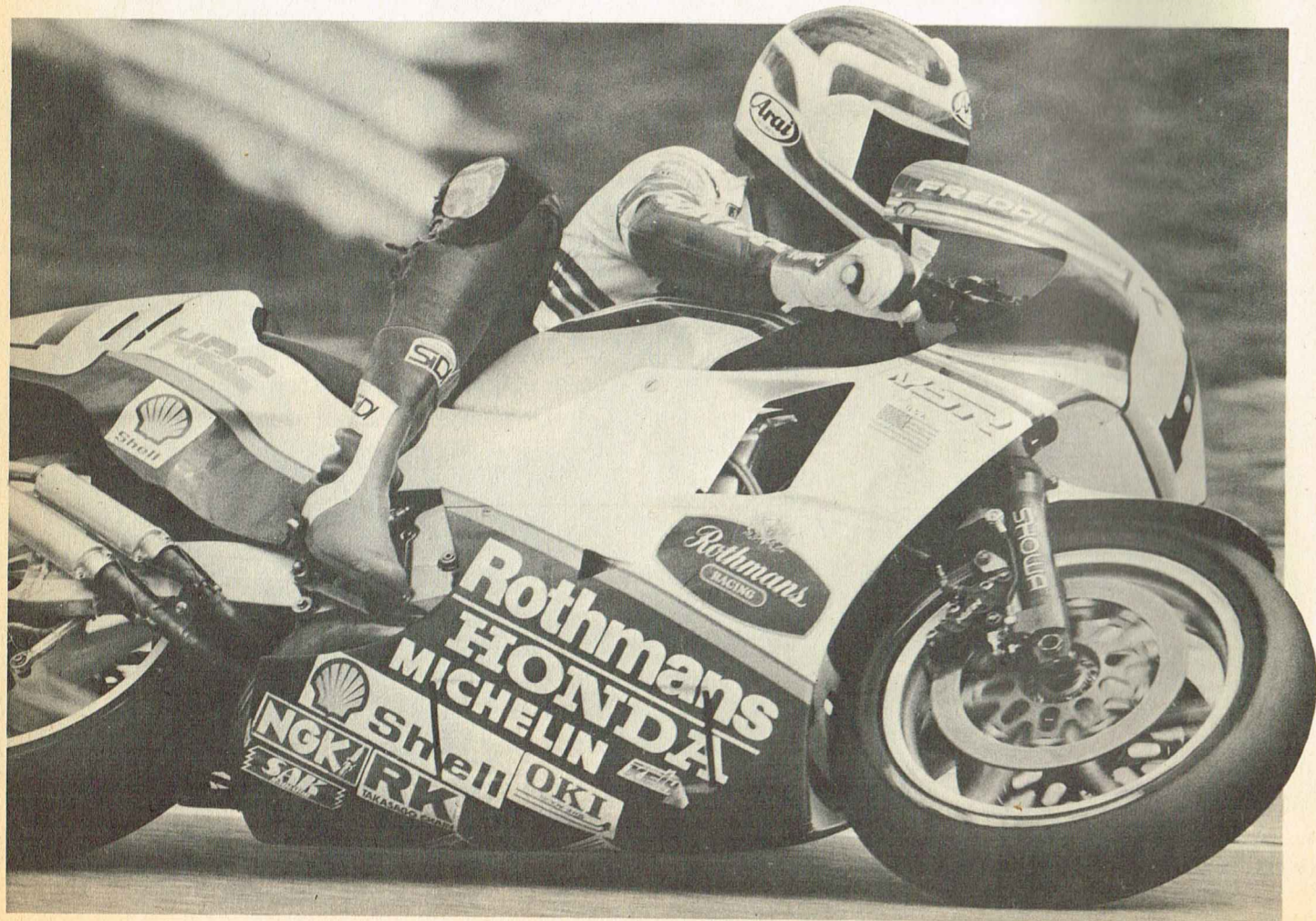
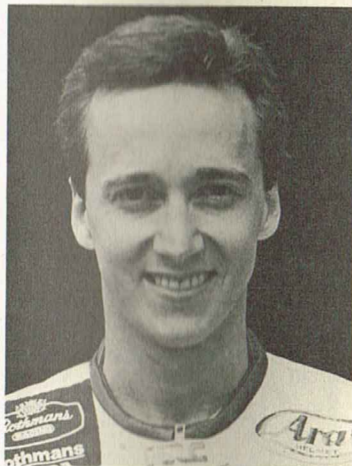
Freddie Spencer, USA, Honda RS 250 R und NSR 500

Ganz im Zeichen des 25jährigen Ausnahmefahrers aus den USA stand die letztjährige Weltmeisterschaftssaison. Kaum ein Weltmeisterschaftslauf in der vergangenen Saison verging, wo der immer frisch und adrett wirkende Spencer nicht den Siegerkranz entgegennahm. Insgesamt 14 GP-Siege buchte der Mann aus Louisiana auf sein Konto. Zu Beginn zweifelten viele Skeptiker das ehrgeizige Vorhaben des Superkönners an, in zwei Klassen zugleich Weltmeister zu werden. Zu groß sei die Belastung, zu hart die Konkurrenz, um direkt von der 250er auf die 500er umzusteigen und noch erfolgreich zu sein. Doch Spencer straffte alle seine Kritiker mit dem gegenteiligen Beweis. Außerdem wollte sein Arbeitgeber Honda zeigen, daß die Techniker auch eine erfolgreiche Viertellitermaschine bauen können, die die Vorherrschaft des japanischen Konkurrenten Yamaha bricht. Zwar streiten sich heute die Statistiker, ob das größte Talent im Motorradsport der letzten Jahre, nun im Alter von fünf oder sieben Jahren mit dem Rennsport anfang. Das dürfte heute aber völlig zweitrangig sein, denn der gläubige Amerikaner, tobte schon als Kind und Jugendlicher bei Dirt-Track und Cross-Rennen herum. Dort bekam er das richtige Gefühl, mit dem Motorrad umzugehen. Als er 16 war, wechselte er ins Lager der Straßenrennfahrer und sahnte auch dort bald alles ab, was es zu gewinnen gab. 1981 startete er das erste Mal

in Europa beim WM-Lauf in Zolder und holte sich 1983 auf Honda den ersten WM-Titel in der Halbliterklasse. Im letzten Jahr schaffte er eine neue einsame Bestleistung: Als erster Pilot Doppel-Weltmeister der 250er und 500er Klasse in einem Jahr zu werden.

Bisherige Erfolge:

1981	Weltmeisterschaft, Platz	500 cm ³
1982	Weltmeisterschaft, 4. Platz	500 cm ³
1983	Weltmeister	500 cm ³
1984	Weltmeisterschaft, 4. Platz	500 cm ³
1985	Weltmeister	500 cm ³
	Weltmeister	250 cm ³

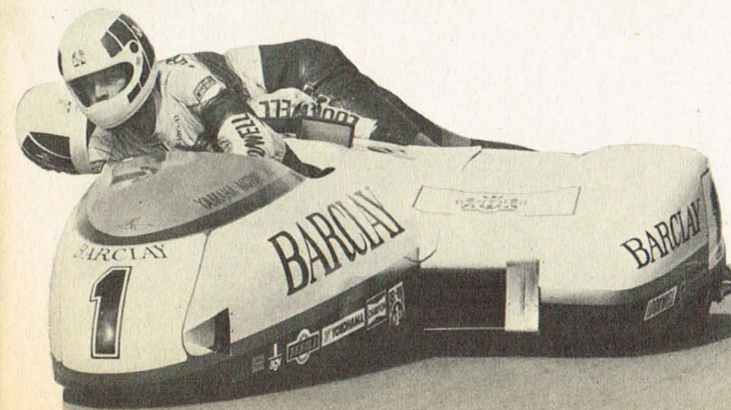


Egbert Streuer / Bernard Schnieders, Niederlande, LCR-Yamaha

Rennsportfans ist die holländische Stadt Assen wohl bestens bekannt. Dort sind auch die beiden Gespann-Weltmeister Streuer/Schnieders zu Hause. Es war den beiden schon fast in die Wiege gelegt, daß sie Rennen fuhren. Doch der wegen seines Rauschebartes von seinen Konkurrenten nur Rübezahl gerufene Streuer wollte eigentlich Autorennfahrer werden. Aber nach einem prüfenden Blick auf sein Bankkonto zog es der heute 32jährige dann doch vor, es auf drei Rädern zu probieren. 1975 kaufte er sich ein gebrauchtes BMW-Gespann und fuhr zunächst nur bei nationalen Rennen mit. Drei Jahre später holte er sich mit seinem Schmiermaxen Johan van der Kaap die niederländische Meisterschaft. 1979 wagten sich die beiden auf das internationale Parkett und belegten am Ende den neunten Platz in der WM-Tabelle. 1981 stieg der junge Bernard Schnieders ins Boot von Streuer und bereits ein Jahr später holten sie sich in Silverstone ihren ersten Grand-Prix-Sieg. Silverstone ist übrigens die Lieblingsrennstrecke der beiden, denn seit 1982 siegten sie ununterbrochen in der Gespannklasse. 1984 holten sie sich schließlich den Weltmeistertitel, den sie im letzten Jahr erfolgreich gegen die Deutschen Werner Schwärzel/Fritz Buck in einem atemberaubenden Finale in Anderstorp verteidigten. Punktgleich lagen die beiden nach Abschluß der WM auf Platz eins, aber der Sieg in Anderstorp entschied für Streuer.

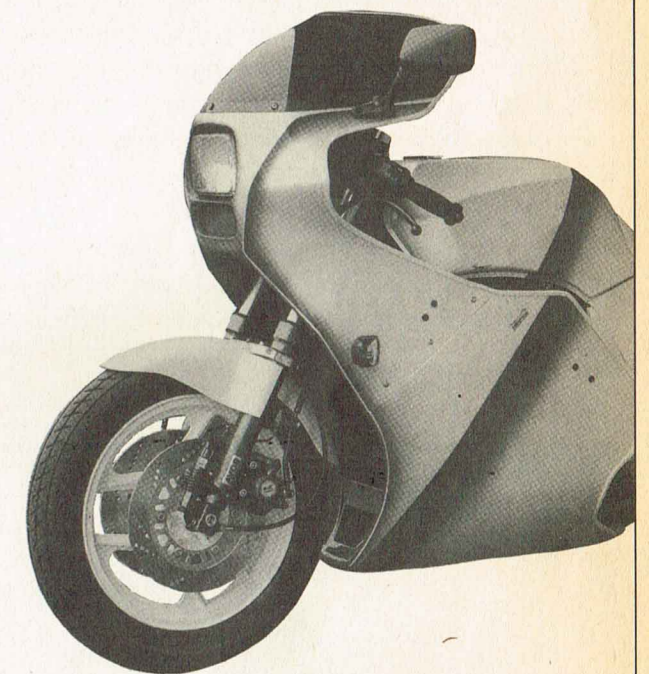
Bisherige Erfolge:

1983	Weltmeisterschaft 2. Platz
1984	Weltmeister
1985	Weltmeister



Hänsle-Kawasaki GPz 970 R: 970 ccm, 125 PS, 255 km/h

(laut MOTORRAD 26/85)



Allen auf und davon.

Umbau Ihrer GPz 900 R möglich!
Fordern Sie Informationen
über unser Gesamtprogramm an
DM 3,- in Briefmarken.

Hänsle
GmbH
MotorradSPORT

Industriestr. 12 · 7637 Ettenheim 6 (Altdorf) · Tel. (07822) 9345

Die Technik der Rennmotorräder

Mit Spannung warten nicht nur die Zuschauer auf die ersten Rennen in der neuen Saison, auch die Fahrer und Techniker fiebern dem Auftakt entgegen. Aus anderen Gründen allerdings, als der Rennbesucher. Die Techniker wollen wissen, ob sich der Aufwand über die Winterpause gelohnt hat, der in Verbesserungen und Neukonstruktionen investiert wurde. Die reichen Teams überlassen dabei nichts mehr dem Zufall. Bereits im Februar begibt sich der ganze Mechanikerstab in ferne Länder, um bei sommerlichen Temperaturen die Neuentwicklungen zu erproben. Ganz besonders hektisch und mit viel Kapitaleinsatz verbunden ging die Entwicklung in der Halbliterklasse vor sich. Neue Materialien, wie superleichte Kohlefaserwerkstoffe kamen zum Einsatz, und jedes Detail wurde neu überarbeitet. Teilweise finden sich diese Verbesserungen in der Serie, den für jedermann käuflichen Serienmotorrädern, wieder: Anti-Dive-Systeme an der Vorderradgabel, die Federungsarten an der hinteren Schwinge, elektronische Zündsysteme oder die Auslaßsysteme an den Zylindern der Zweitaktmotoren. Selbst Alu-Fahrgestelle gehören heute zum Standard. Alle diese Dinge wurden zunächst im Rennsport erprobt und kamen dann der Serie zugute. Wengleich die Entwicklung der Rennmotorräder immer spezieller wird, fallen für die normalen Straßenmotorräder eine Menge brauchbarer Merkmale ab. Das technische Reglement im Motorrad-Straßenrennsport setzt den Ingenieuren einige Grenzen. Dennoch hat sich der wassergekühlte Zweitaktmotor als der

leistungsträchtige Rennmotor entwickelt und den Viertaktmotor im Grand-Prix-Sport von der Rennstrecke verdrängt. Nachfolgend sind die wichtigsten Maschinen in den einzelnen Klassen vorgestellt.

Klasse bis 80 cm³

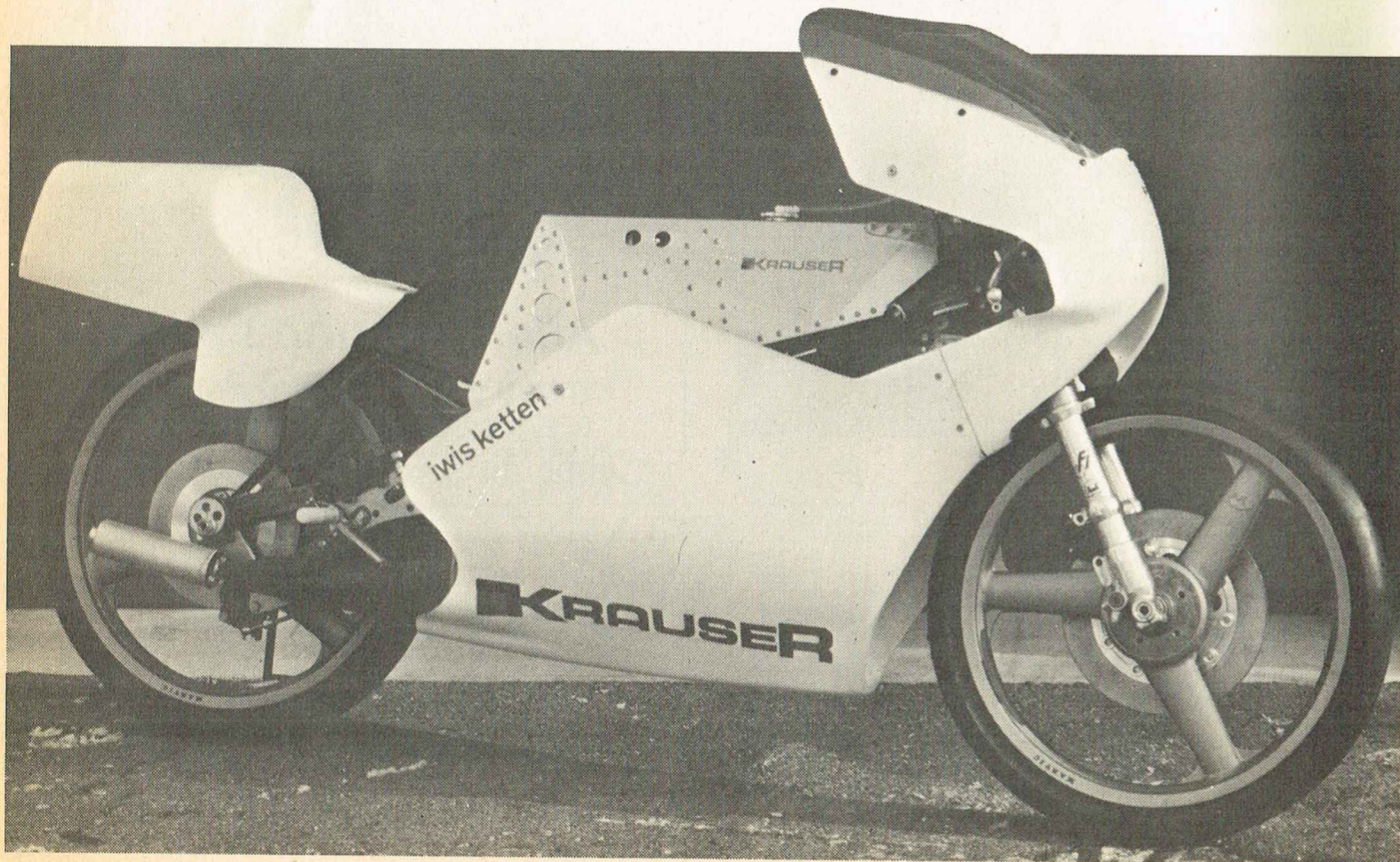
Erlaubt sind Motoren mit einem Zylinder. Das Getriebe darf maximal sechs Gänge haben, das Gewicht ist auf 55 Kilogramm beschränkt.

Krauser 80

Mit der weiterentwickelten ehemaligen Zündapp-Werksmaschine holte sich Stefan Dörflinger letztes Jahr erneut die Weltmeisterschaft. Der von Herbert Rittberger entwickelte Motor leistet etwa 30 PS und hängt in einem aus Aluminiumplatten vernieteten Monocoque-Fahrwerk. Für Privatfahrer gibt es eine käufliche Replica, die etwa 30 000 Mark kostet.

Huvo-Casal

Die erste käufliche 80er Rennmaschine war die Huvo-Casal vor vier Jahren. Die beiden Holländer Huberts und Vooskamp ließen in dem portugiesischen Motorradwerk Casal die Motoren fertigen. Konstruiert und mitentwickelt hat den Motor der deutsche Jörg Möller, der mit den Morbidelli und Parisienne-Maschinen seine Fähigkeiten als erfolgreicher Konstrukteur unter Beweis gestellt hat.



Die Motorsport-Qualität für sportliche Fahrer.

sag: Ich will...
Castrol
...nichts anderes.



Derbi 80

Hauptkonkurrent der Krauser ist die spanische Derbi. Die Leistung des Motors liegt nur knapp unter der der Krauser. Als Rahmen verwendet man einen Alu-Doppelschleifenrahmen.

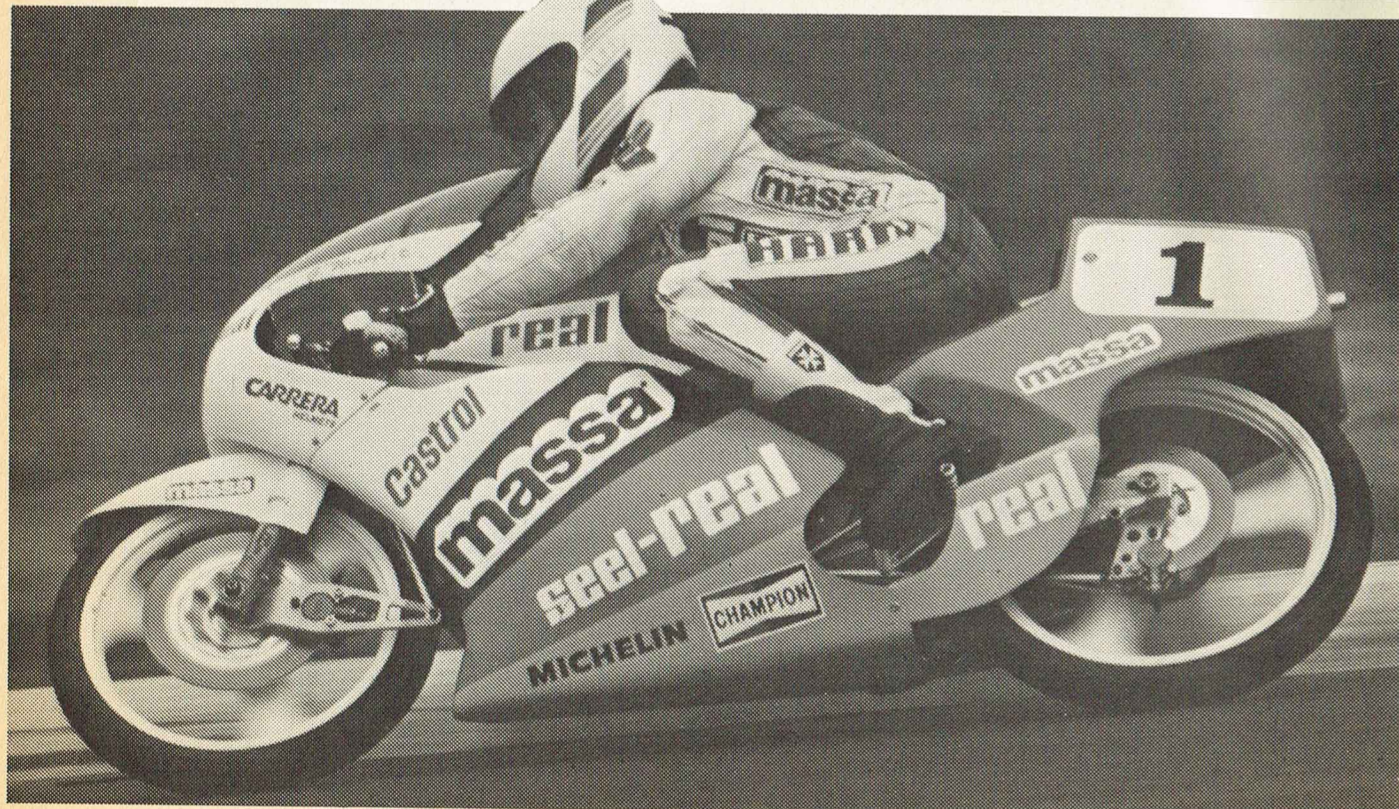


Ziegler GP 80

Als logische Weiterentwicklung und den Erfordernissen der 80er Klasse angepaßt, lehnt sich der Motor konstruktiv an den erfolgreichen 50 cm³-Kreidler-Motor an. Bei nationalen Rennen und einigen WM-Läufen zeigte sich das Triebwerk konkurrenzfähig. Den Motor gibt es für 10000 Mark zu kaufen.

Seel 80

Von dem ehemaligen Rennfahrer Horst Seel stammt diese Konstruktion, mit der Gerhard Waibel und Gerd Kafka zwei Grand-Prix-Siege errangen. Mit einem Delta-Box ähnlichem Fahrwerk ausgerüstet baut der Sauerländer jährlich einige wenige Exemplare für interessierte Privatfahrer.



Klasse bis 125 cm³

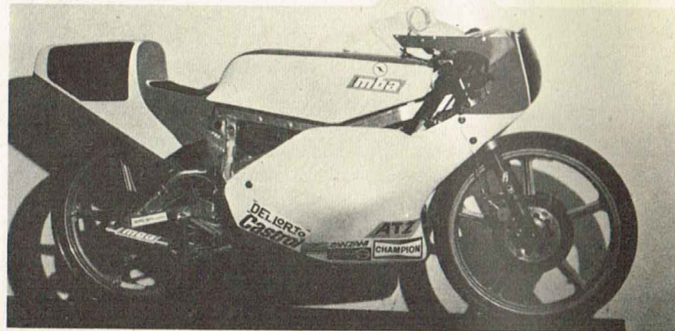
Erlaubt sind Motoren mit einem oder zwei Zylindern, während sechs Gänge erlaubt sind. Das Mindestgewicht darf bei den Zweizylindern 75 kg betragen, während Einzylinderkonstruktionen 65 kg wiegen dürfen.

Garelli GR 125

Nur wenige Exemplare dieses Motorrads wurden gebaut und unter Werksfahrern eingesetzt. Im letzten Jahr mietete der italienische Motorrad-Dachverband FMI die Maschinen und setzte sie unter der Bewerbung vom Team Italia erfolgreich ein. Der Motor leistet etwa 45 PS und wird in ein Alu-Monocoque-Fahrwerk eingebaut.

MBA 125

Die einzige erfolversprechende Maschine für die vielen Privatfahrer ist die italienische MBA-Zweizylinderkonstruktion. Schon seit zehn Jahren wird das Aggregat von vielen Tunern dazu verwendet, die Leistung zu steigern. Die besten Exemplare geben 44 PS ab.

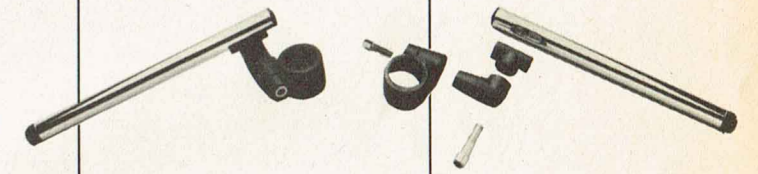


WEIGL

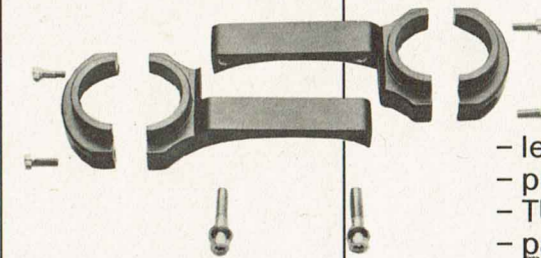
TELEFIX

Wir bieten... unsere Erfahrung für Ihre Sicherheit!

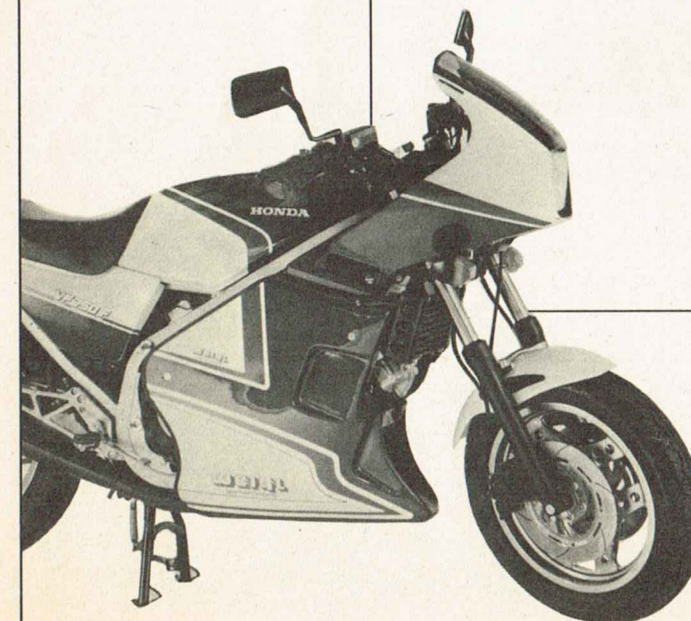
Stummellenker aus hochfestem, geschmiedetem Aluminium, vielseitig verstellbar, TÜV-geprüft, lieferbar von Ø 27-42 mm in folgenden Ausführungen:
Racer, schwarz/chrom DM 98,-
Gold-Racer, schwarz/gold DM 108,-
Profi, schwarz/chrom DM 118,-
Gold-Profi, schwarz/gold DM 128,-



Der Gabelstabilisator
- erprobt von Weltmeister Chr. Sarron, R. Roche und anderen G.P.-Fahrern
- beseitigt weitgehend Fahrwerksunruhen



- leicht montierbar
- präzise gefertigt
- TÜV-geprüft
- passend für über 250 Motorradtypen
- DM 139,-



Paßgenaue Verkleidungs-Unterteile aus GFK, mit TÜV-Gutachten, einfach zu montieren, verbesserte Aerodynamik, lieferbar für HONDA - KAWASAKI - SUZUKI - YAMAHA -
Preise incl. kompl. Anbausatz
unlackiert DM 395,-
lackiert DM 695,-

WEIGL

Motorsport-Handels-GmbH
Schrobenhausener Straße 56
8897 Pöttmes
Telefon 082 53/70 44
Telex 5 39 477

ABENTEUER OHNE RISIKO MICHELIN ENDURO.



63 86026 3D



Enduro – das ist Ausdauer, Robustheit und Härte. Mensch und Material im Dauerstress. Zum Beispiel bei der Rallye Paris-Dakar. Wissen Sie, wie der seit Jahren erfolgreichste Motorradfahrer hierbei heißt:

Michelin Desert. Auf seiner Technik bauen die neuen Enduroreifen T 61 und T 64 auf. Damit sind Sie im Gelände und auf der Straße optimal bereift. Für Abenteuer ohne Risiko.

MICHELIN KEINE KOMPROMISSE.

Klasse bis 250 m³

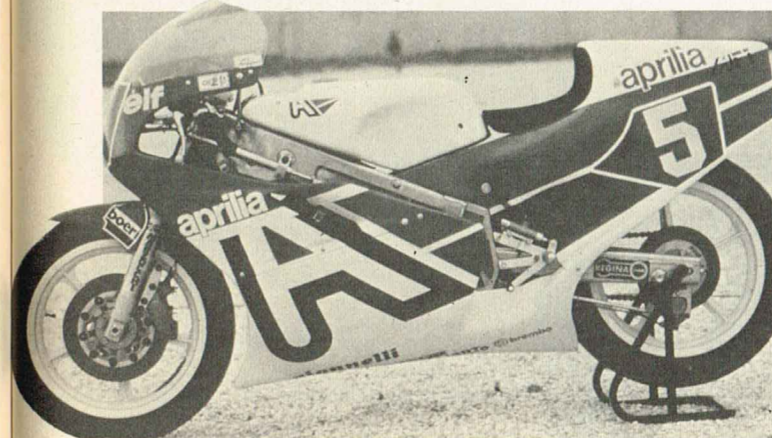
Erlaubt sind Motoren mit zwei Zylindern und einem Sechsgang-Getriebe. Das Mindestgewicht liegt bei 90 kg.

Parisiene

Mit den Geldern des Mineralölkonzern elf und Zigarettenfabrikant Parisienne baute der in Italien ansässige deutsche Jörg Möller für die letztjährige Saison diesen Zweizylinder-Drehschiebermotor. Auf Antrieb erwies sich unter dem kleinen Pierre Bolle die Konstruktion erfolgreich. In dieser Saison wird der weiterentwickelte Motor mit etwa 70 PS im Alu-Doppelschleifen-Rahmen noch unter Sergio Pellandini eingesetzt.

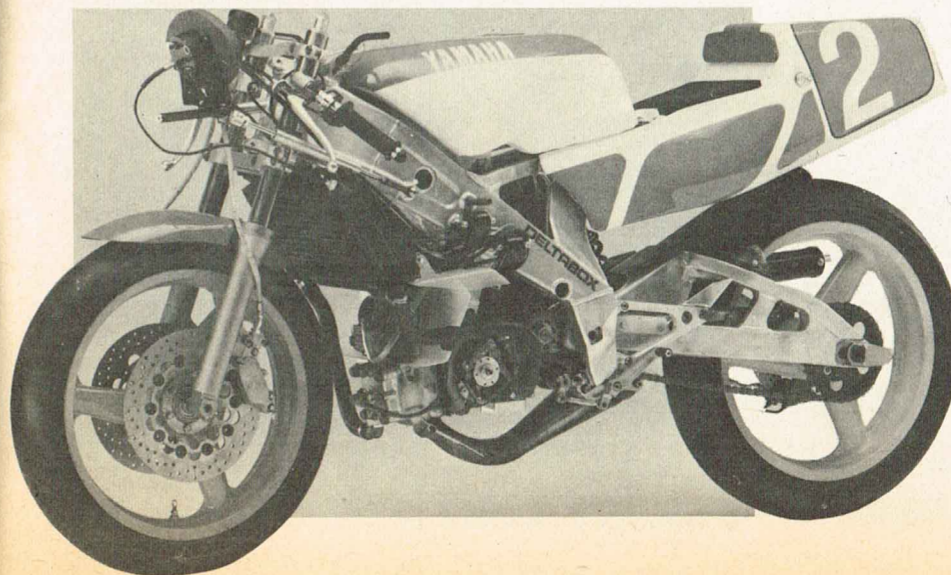
Aprilia

Der kleine italienische Motorradfabrikant verwendet für seine Maschinen den bekannten österreichischen Rotax-Drehschiebermotor, bei dem die Zylinder hintereinander angeordnet sind. Das Fahrwerk, ein Deltabox-Rahmen, wurde selbst in Italien gefertigt.



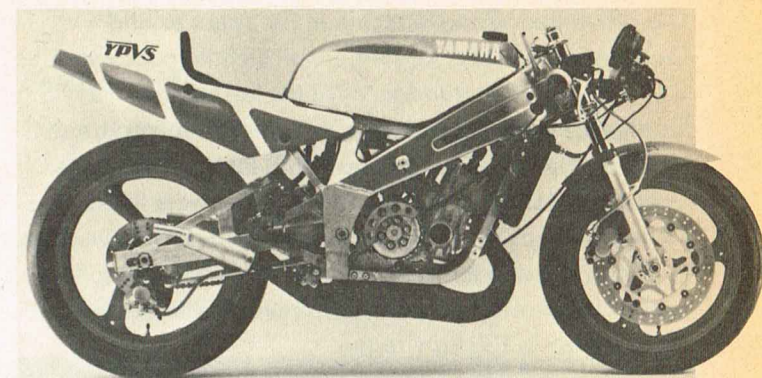
Yamaha YZ 250

Als Antwort auf die starke Konkurrenz der Werks-Honda entwickelten die Techniker von Yamaha im letzten Jahr einen Zweizylinder-Motor, bei dem die Zylinder V-förmig angeordnet sind. Doch dieses Modell wird nur unter den Werksfahrern Lavado und Wimmer als Werksmaschine eingesetzt.

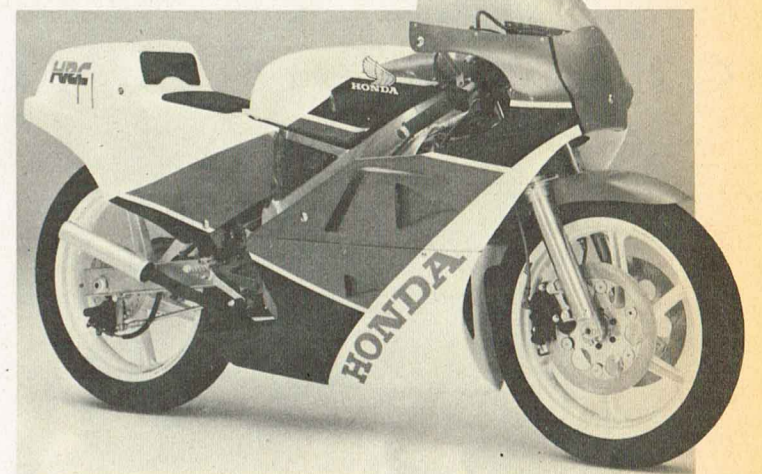


Yamaha TZ 250

Das erfolgreichste Motorrad in dieser Klasse in den letzten Jahren. Ständig entwickelten die Techniker den Zweizylinder-Twin weiter und entlockten ihm etwa 68 PS. Das 86er Modell ist mit einem Alu-Delta-Box-Fahrwerk ausgestattet und wiegt etwa 100 Kilogramm.



Honda RS 250



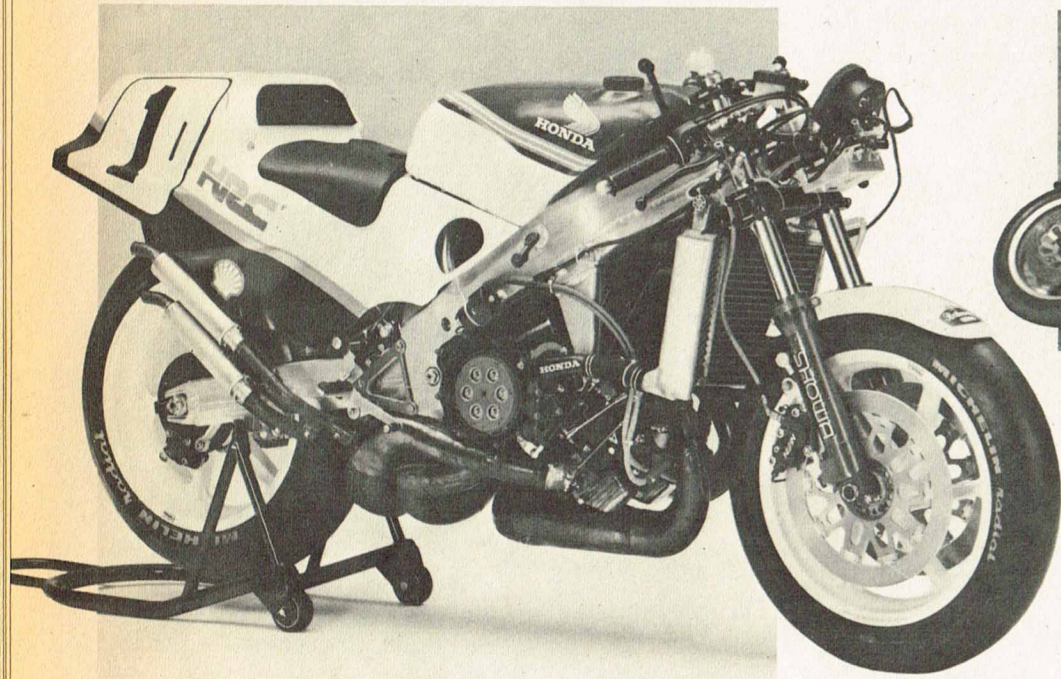
Seit drei Jahren bietet der Welt größter Motorradhersteller auch für die vielen Privatfahrer einen kleinen Produktion-Racer mit 250 cm³ Hubraum an. Letztes Jahr wurde mit einem leicht verbesserten Modell Toni Mang Vize-Weltmeister. Allerdings ist diese Maschine, die einen Zweizylinder-V-Motor im Alu-Fahrwerk besitzt, nicht mit der Weltmeistermaschine von Spencer identisch.

Klasse bis 500 cm³

Erlaubt sind Motoren bis maximal vier Zylindern. Das Getriebe darf sechs Gänge haben und das Gewicht muß mindestens 100 kg betragen.

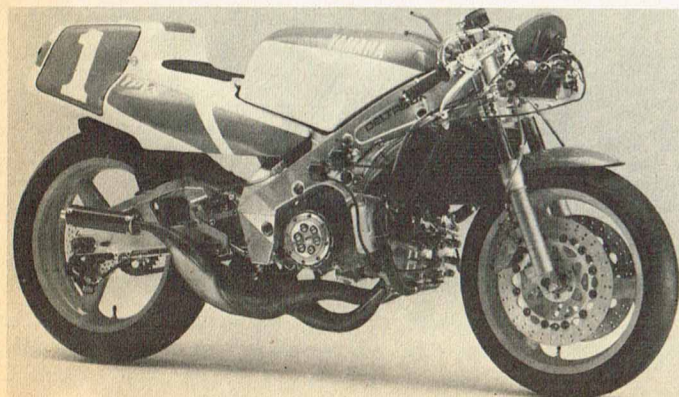
Honda NSR 500

Die offiziellen Werksmaschinen für Spencer und Gardner nutzen das Reglement hinsichtlich der Zylinder voll aus. Der Vierzylinder-V-Motor leistet etwa 135 PS. Da das Gewicht vor Jahren durch die Motorradsporthörde FIM ohne Praxiserfahrung festgelegt wurde, liegen alle Halblitermaschinen weit über der 100 kg-Grenze. Um möglichst nahe an das erlaubte Gewicht zu kommen werden speziell an der Werkmaschine viele teure Werkstoffe verwendet. Momentan dürfte die NSR 500 etwa 120 kg wiegen.



Yamaha YZR 500

Nicht verkäuflich sind die Vierzylinder-Yamaha Werksrennmaschinen, die der japanische Hersteller an verschiedene Teams abgibt und auch betreut. In den Leistungsdaten kommt der Vierzylinder-V-Motor der Honda recht nahe: 132 PS und 120 Kilogramm Gewicht lassen die Yamaha zum momentan einzigen ernsthaften Konkurrenten werden.



Honda RS 500

Als Produktions-Rennmaschine wird dieses Modell mit dem Dreizylindermotor angeboten. Einige Fahrwerkhersteller bauen den 125 PS starken Motor in spezielle Rahmen ein. Mit dem Deltabox-Fahrgestell vom Werk aus wiegt die Maschine 135 kg. Der Preis liegt mittlerweile über 100000 Mark.

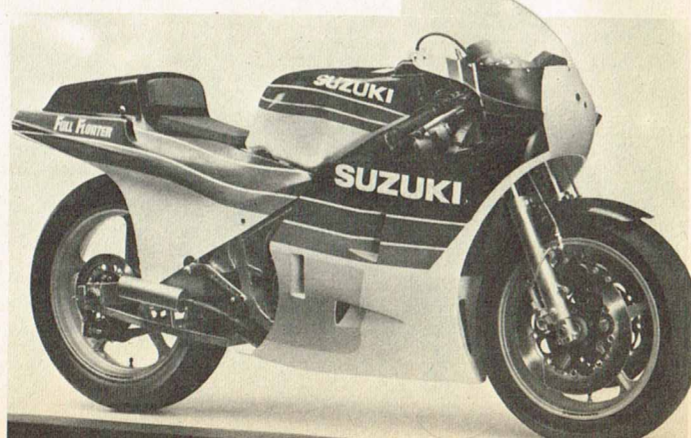
Cagiva

Als einzigstes europäisches Werk nimmt der größte italienische Motorradhersteller den Kampf gegen die Giganten auf. Wenn auch der Vierzylinder-V-Motor den Vergleich mit den japanischen Superrennern nicht scheuen braucht, war es in der Vergangenheit die Fahrerfrage, die das Projekt nicht so recht vorwärtskommen ließ.



Suzuki RG 500

Ins Hintertreffen ist mittlerweile Suzuki mit der schon betagten Vierzylinderkonstruktion geraten. Noch vor Jahren beherrschten die RGs die Halbliterklasse. In Japan wird zwar schon kräftig an einem Nachfolgemodell gearbeitet, das aber wahrscheinlich erst Mitte der Saison eingesetzt wird.

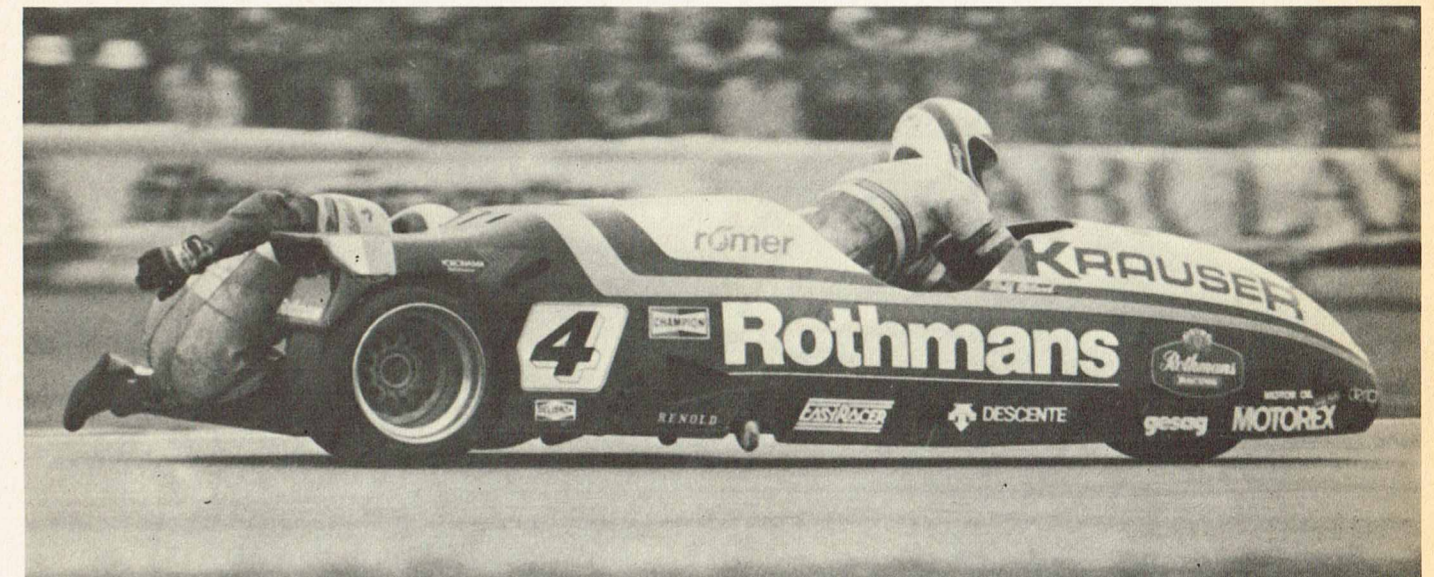


Klasse Seitenwagen

Erlaubt sind wie bei der großen Soloklasse Vierzylindermotoren mit 500 cm³ Hubraum und ein Sechsganggetriebe. Allerdings liegt das Gewicht der Beiwagenmaschinen mit 160 kg natürlich höher.

LCR - Yamaha

Das Kürzel LCR steht für den Schweizer Fahrgestellbauer Louis Christen Racing. Als Motoren verwendet der ehemalige Automobil-Fahrwerksbauer die älteren Yamaha-Motoren des Vierzylinder-Reihenmotors, der sich wegen seiner niedrigen Bauhöhe für die Gespanne eignet.



Busch

Um eine rein deutsche Konstruktion handelt es sich bei dem von Dieter Busch gebauten Gespann. Zahlreiche Weltmeisterschaften gehen auf das Konto des hessischen Fahrgestellbauers. Er konstruierte mit Rolf Steinhausen zusammen auch den neuen Vierzylindermotor.

Krauser - LCR

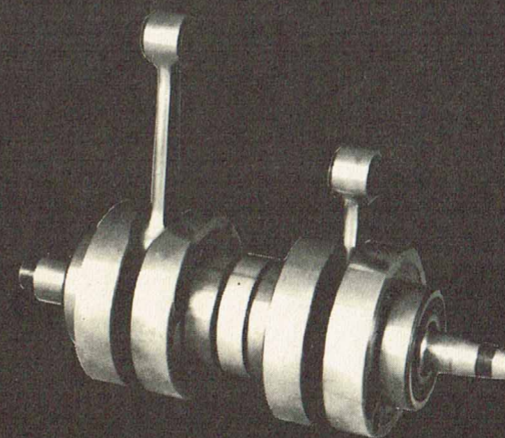
Der schon in der 80 cm³-Klasse engagierte Michael Krauser ließ für die Gespannklasse einen neuen Vierzylinder-Reihenmotor entwickeln. Bereits letztes Jahr setzte Rolf Biland die Konstruktion erfolgreich ein, wenngleich noch etwas Leistung fehlte. Dieses Jahr dürfte der Motor konkurrenzfähig sein.

Ohne Kurbelwelle läuft nichts

Deshalb sind die Anforderungen, die wir an unsere Kurbelwellen stellen, besonders hoch. Qualität, Präzision und 50jährige Erfahrung sind Eigenschaften, die Hoeckle-Kurbelwellen führend auf Europas Straßen und den Rennstrecken der Welt gemacht haben.

Wir reparieren Motorrad-Kurbelwellen in- und ausländischer Touren-, Renn- und Moto-Cross-Maschinen und von Oldtimern. Auf Wunsch korrigieren wir den Massenausgleich. Tauschkurbelwellen der gängigsten Typen sind vorrätig.

Wir entwickeln und fertigen Renn- und Sonderwellen. Mit unseren Rennwellen werden jedes Jahr Weltmeisterschaften errungen.



Hoeckle

Eberhard HOECKLE GmbH
Wälz- und gleitgelagerte Kurbelwellen
7406 Mössingen
Telefon (07473) 373-0
Telex 7 67 557

Rennen 6 Klasse Yamaha-Castrol RD 350-Cup

Weißer Grund, schwarze Ziffern
Start: 17.00 Uhr
20 Runden



Ehrenpreis der Mutsui-Maschinen GmbH
Grünstraße 44, 4005 Merrbusch

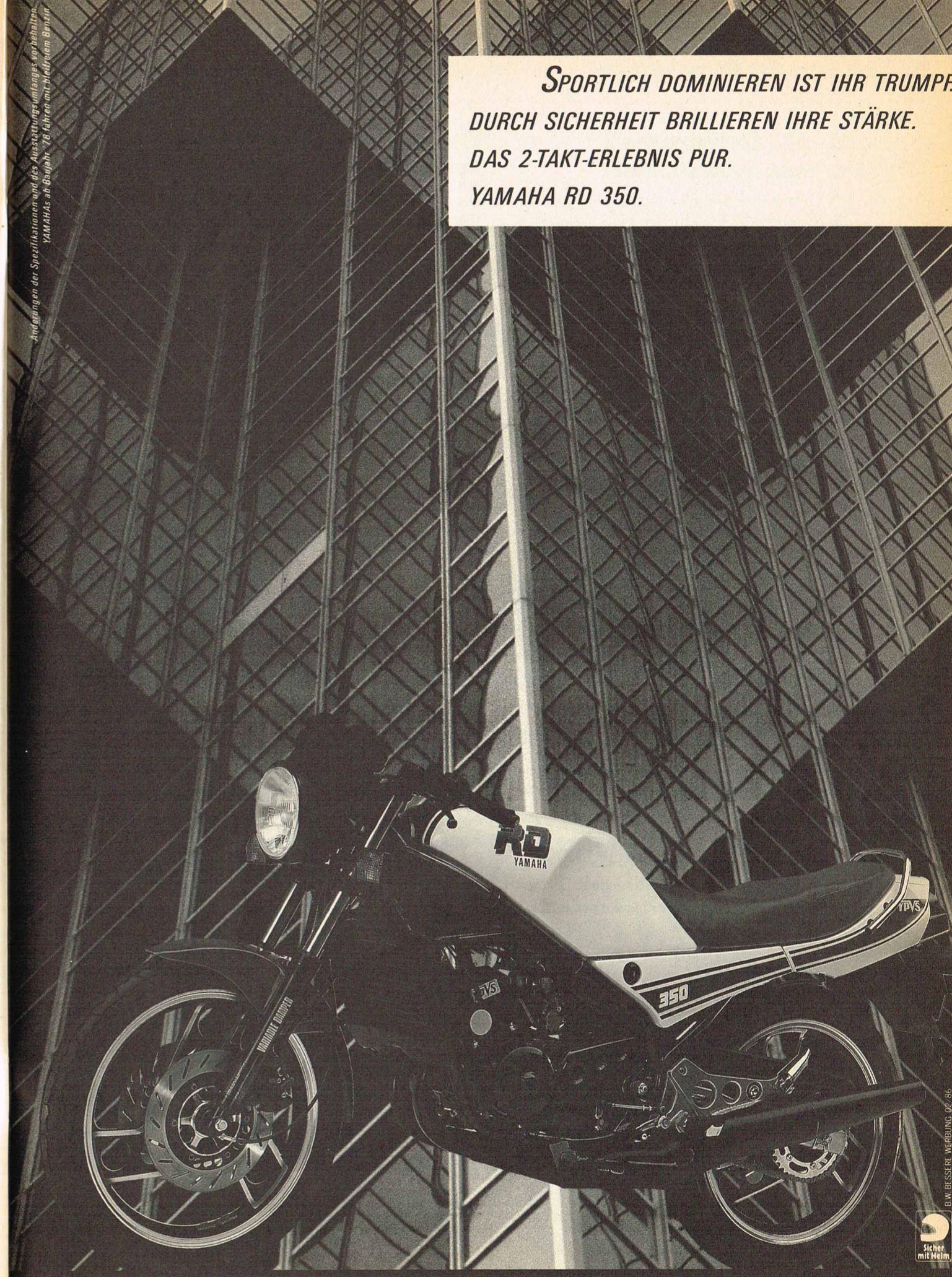
Auf völlig identischen Maschinen stellten sich 1978 erstmals 50 Fahrer auf der Yamaha XS 400 zum ersten Marken-Cup-Rennen dem Starter. Der beste Fahrer und nicht die schnellste Maschine sollte gewinnen. Außerdem wollte die Zweigniederlassung des großen japanischen Motorradherstellers vielen jungen Fahrern einen preisgünstigen Einstieg in den Rennsport ermöglichen. Die Idee fruchtete und erfolgreichster ehemaliger Cup-Fahrer ist bekanntlich Martin Wimmer geworden.

Starterliste der Klasse Yamaha Castrol CUP RD 350 LC

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fahrzeug	Zeit	Platz
1	Zweirad Zimmermann, Emmend. Timo Vogt, Freiburg	Yamaha Castrol Cup RD 350 LC		
2	Kaefers Yam. Rac.-T., Schwarmstedt Christoph Kawecki, Schwarmstedt			
3	Motorrad-Center P. Eser, Augsburg Jan Jakobsen, Augsburg 1			
4	Motorrad Walz, Stuttgart 80 Thomas Nibel, Sindelfingen			
5	Yam. Stocksiefen Rac.-T., Nauheim Oliver Dölker, Büttelborn 2			
6	Yam. Bernard's Rac. Team, Berlin 45 Jörg Rautenberg, Berlin 19			
7	Zweirad Telgte, Telgte Jörg Stratbucker, Hamm 5			
8	Yam. M + E Franz Rac. T., Hochstätt Martin Prade, Bad Aibling			
9	Manfred Weihe, Löhne 3 Oliver Champion, Oberlinghausen			
10	Motorrad Walz, Stuttgart 80 Dino Bez, Sindelfingen			
11	Dreyer Yam. Rac. T., Hachenburg Hans-Günter Eber, Dornburg 5			
12	Motorsport B. Martin, Norsingen Markus Lapp, Wolfach			
13	Motorrad Hester, Heidelberg Wolfgang Fritz, Neckarzimmern			
14	Grüneberg Rac. Team, VS-Villingen Harald Seng, Furtwangen			
15	Motorrad Meier, Saal/Donau Harald Peter, Hemau			
16	Bernd Herrmann, Walldorf			
17	Motorr. Schüller GmbH, Groß-Rohrh. Oliver Fuchs, Rüdeshelm			
18	Yam. M + E Franz Rac. T., Hochstätt Josef Karl, Schechen			
19	Zweirad Deibel GmbH, Schuttertal 1 Manfred Hauber, Simonswald			
20	Team Kolb, Oberzenn Robert Riedl, Vogt			
21	Zweiradsport Glanemann, Warend. Peter Czerny, Ahlen			
22	Yam. Laaks Rac. Team, Warburg/O. Stefan Ludwig, Baunatal 1			
23	Zweirad-Center Stadler, Regensb. Klaus Korte, Ihrlerstein			
24	Yam. Haderlein, Kronach-Neuses Karl-Heinz Henemann, Zapfendorf			
25	Beck & Schneider Yam. Rac., Nürnbr. Thomas Zerbock, Postbauer-Heng			

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fahrzeug	Zeit	Platz
26	Motorrad Schweiger, Schweig Stefan Kowar, Mainburg	Yamaha Castrol Cup RD 350 LC		
27	Yam. + BMW Serv. Eckert, Forchtenb. Thomas Schwing, Osterburken			
28	Yam. Velten Rac. Team, Hochheim Johannes Leber, Bodenheim			
29	Claus Pickl, Dachau Martin Mader, Hamburg 76			
30	Yam. Schulze Rac. Team Lilienthal Reinhard Pötzsch, Stuhr 3			
31	Hans-Jürgen Steinke, Reutlingen			
32	Yam. M + E Franz Rac. T., Hochstätt Martin Aringer, Kerschdorf			
33	Yamaha Fischer, Seligenstadt Rainer Kissner, Frammersbach			
34	Yam. Schumacher, Bad Schussenr. Dirk Raudies, Biberach			
35	Yam. Walz, Herrenberg Ralf Riebe, Deckenfronn			
36	Motorrad Meier, Saal/Donau Engelbert Hierl, Beratzhausen			
37	Zweirad Maußner, Lauf/Pegnitz Gerhard Zellhöfer, Nürnberg			
38	Yam. Rose Rac. Team, Bocholt Gregor van de Sand, Voerde			
39	Motorrad Harth. Rac. Team, Inning Anton Gruschka, Fürstenfeldbruck			
40	Yam. Rac. T. Westph., Heiligenst. Sönke Huusmann, Beidenfleth			
41	Team Kolb, Oberzenn Josef Schöllhorn, Bad Wurzach			
42	Automobile Dietrich, Pforzheim Heiko Kleile, Engelsbrand 1			
43	Zweirad Seeger Rac. Team, Waibl. Uwe Schill, Waiblingen			
44	Yam. Zweirad Krause Rac., Dortm. Jochen Dorf, Meinerzhagen 2			
45	Motorradhaus Perscheid, Wesseling Matthias Keuth, Wesseling			
46	Yam. Hartenstein Rac. T., Darmst. Andreas Ullmann, Ginsheim			
47	Zweirad Hees-Yam., Saarbrücken Jörg Piethe, Marpingen-Alsweiler			
48	Grüneberg Rac. Team, VS-Villingen Udo Mark, Furtwangen			
49	Erwin Noller Rac. T., Schwieberd. Andreas Winkler, Vaihingen/Enz 3			
50	Yam.-Halpau-Rac. T., Renchen Markus Föhrenbach, Hohberg-D.			

*SPORTLICH DOMINIEREN IST IHR TRUMPF.
DURCH SICHERHEIT BRILLIEREN IHRE STÄRKE.
DAS 2-TAKT-ERLEBNIS PUR.
YAMAHA RD 350.*



2-Zyl.-2-Takt-LC-Motor, 347 ccm, YPVS, in 3 Versionen: 20 kW (27 PS), 140 km/h; 37 kW (50 PS), 176 km/h; oder 43 kW (59 PS), 187 km/h, 6 Gänge, C.D.I., 3-Scheiben-Bremsanlage, 161 kg vollgetankt!
Pures 2-Takt-Feeling in Schwarz/Rot oder Weiß/Rot. Ab 1. 4. 86: Aktuell für Einsteiger bis 27 PS.

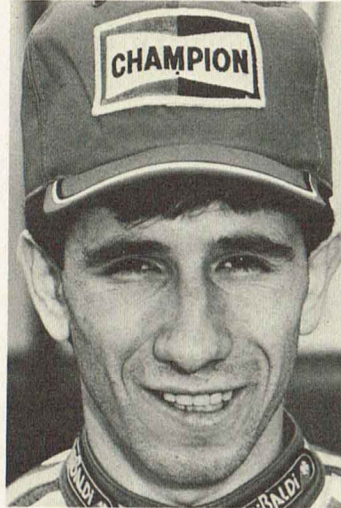


MITSUI MASCHINEN GMBH, YAMAHA-Division, Grünstr. 44, D-4005 Meerbusch 1, Tel. (0 21 05) 7 51 - 0.

Die Favoriten der 80 cm³-Klasse

Klasse 80 cm³ / Startnummer 2 Jorge Martinez, Spanien, Derbi

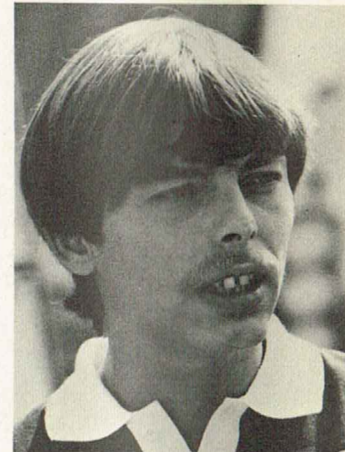
Trotz der drei Grand-Prix-Siege im letzten Jahr gelang es dem heißblütigen Spanier nicht, den lang ersehnten WM-Titel zu erringen. Zwei Totalausfälle ließen sein Punktekonto zusammenschmelzen. Am Ende schaute wieder nur der undankbare zweite Platz für den Derbi-Werksfahrer heraus.



Klasse 80 cm³ / Startnummer 5 Gerhard Waibel, Schorndorf, Krauser

Bereits 1985 platzierte sich der kleine Schwabe auf den fünften Gesamtrang in der Weltmeisterschaft und letztes Jahr wiederholte er seinen Erfolg. Dennoch war der jüngere der beiden rennfahrenden Brüder mit seinem Ergebnis nicht ganz zufrieden. Unterstützt vom SB-Markt-Konzern Massa stieg er für diese Saison auf eine Krauser-Rennmaschine um.

Geboren am: 17. Dezember 1958
Erstes Rennen: 1977
Erster GP-Einsatz:
1979 in Hockenheim
(Deutschland)
auf Kreidler 50



Klasse 80 cm³ / Startnummer 3 Gerd Kafka, Österreich, Krauser

Gleich in seinem ersten Jahr im Kreis der etablierten WM-Piloten sorgte der 24jährige Österreicher für einige faustdicke Überraschungen. Auf der vom deutschen Horst Seel konstruierten Rennmaschine holte sich Kafka in Assen den ersten Grand-Prix-Sieg und platzierte sich auf den dritten WM-Gesamtrang. Diese Saison tritt der Senkrechtstarter mit einer verbesserten Krauser-Produktions-Rennmaschine an.

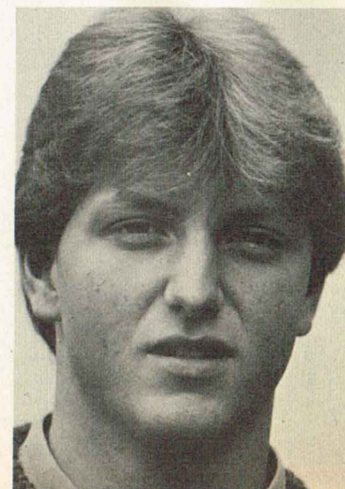
Geboren am: 25. 8. 1961
Erstes Rennen: 1982
Erster GP-Einsatz:
1984 in Mugello (Italien)
auf einer Sachs 80



Klasse 80 cm³ / Startnummer 12 Stefan Prein, Wuppertal, Huvo-Casal

Erst seit drei Jahren fährt der 20jährige Wuppertaler Rennen. Aber in jedem Jahr holte sich der talentierte Nachwuchsmann eine Meisterschaft: 1983 war er Sieger im Hercules-Sachs-Nachwuchs-Cup, 1984 dann OMK-Pokalsieger der B-Lizenzfahrer und nach dem Aufstieg in die internationale Klasse schaffte er den deutschen Meistertitel in der 80er Klasse. Zweifelsohne ein Talent.

Geboren am: 27. Oktober 1965
Erstes Rennen: 1983
Erster GP-Einsatz:
1985 Hockenheim
(Deutschland)
auf einer Huvo-Casal 80



Stand der Weltmeisterschaft Klasse 80 cm³

Fahrer	Marke	3./4. Mai Spanien	18. Mai Italien	Zwischen- stand	Nürburg- ring	Gesamt- punkte
J. Martinez, Spanien	Derbi	15P				
A. Nieto, Spanien	Derbi	12P				
M. Herreros, Spanien	Derbi	10P				
P. Biauchi, Italien	Seel	8P				
J. Mc Connachi, Engl.	Krauser	6P				
G. Waibel, Deutschl.	Real	4P				
H. Abold, Deutschl.	Seel	3P				
S. Dörflinger, Schweiz	Krauser	2P				

ROCK-OPEN AIR / LORELEY

2. INTERNATIONALES MOTORRAD-FESTIVAL



MANFRED MANN'S EARTH BAND

ERIC BURDON
WOLF MAAHN
und andere

FREITAG BIS SONNTAG: NON-STOP-ACTION

Nacht-Motocross mit Flutlicht · Musik und Moderation mit Stefanie Tücking und Elmar Hörig · Laser-Show · Motorrad-Filmnacht mit »Easy Rider« und anderen auf Großleinwand · Höhenfeuerwerke · Frühstück und Bewirtung zu fairen Preisen · Gemeinsames Lagerfeuer · Motorrad-Gottesdienst · Motorrad-Hochzeit · Action mit Helicopter, Drachenflieger und Fallschirmspringer · Motorrad-Stunts mit Weltrekordversuch im Weitspringen · Verlosung der Harley-Davidson von Eric Burdon · Camping und Parkplätze frei · Karten an allen bekannten Vorverkaufsstellen, oder unter Telefon: 0211/35.36.91, Joha Driving Unit, Hohenzollernstr. 21, 4000 Düsseldorf 1.

22.-24. AUGUST 86

Rennen 1 Klasse 80 cm³

Weißer Grund, schwarze Ziffern
Start: 11.00 Uhr
18 Runden

MOTORRAD

Ehrenpreis der Fachzeitschrift MOTORRAD
Leuschnerstraße 1, 7000 Stuttgart 1

Alle 14 Tage versorgt Deutschlands größte Motorradzeitschrift seine Leser mit brandaktuellen Berichten aus allen Bereichen rund um das Motorrad. Ob es um das neueste Modell eines japanischen Herstellers geht, ob es der brandaktuelle Bericht eines Grand-Prix oder sachliche Information an die Leser über das getestete Zubehör ist, immer sind die Redakteure vor Ort, um darüber zu berichten. MOTORRAD ist und bleibt die Motorradzeitschrift für Motorradfahrer.

Starterliste der Klasse bis 80 cm³ Um die Pokale von „MOTORRAD“

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
1	Krauser Racing, Mering Dörflinger, Stefan, Schweiz	Krauser	
2	Nacional Motor S.A., Derbi, Spanien Martinez, Jorge, Spanien	Derbi 80 GP	
3	Kafka, Gerd, Österreich	Krauser-Rimoto	
4	Nacional Motor S.A., Derbi, Spanien Herreros, Manuel, Spanien	Derbi 80 GP	
5	Massa Real Racing Team, Worms Waibel, Gerhard, Schorndorf	Real	
6	Mc. Connachie, Jan, England	Krauser	
7	Jan Hertog Racing Team, Holland Timmer, Theo, Holland	JVM Casal TTS	
8	Pentax Nederland, Holland van Kessel, Henk, Holland	Krauser	
9	Velay, J. M., Frankreich		
10	Jan Hertog Sport, Casal, Holland Spaan, Hans, Holland	JVM Casal GP	
11	Autisa S.A., Spanien Bolart, Juan-Ramon, Spanien	Autisa	
12	Prein, Stefan, Wuppertal	Löffler-Casal	
14	JVM Moto, Belgien Julin, Serge, Belgien	Casal	
15	Team & Co. Promotion, Dillingen Abold, Hubert, Dillingen	Seel	
20	Tschamoto Racing Team, Inzlingen Schirrhofer, Günter, Weil	Krauser RS	
21	Arai Helmets, Holland van Dongen, Jos, Holland	Citroen-Krauser	
22	Fehig EDV Racing Team, Neuberg Koberstein, Reinhard, Wartmannsroth	Seel	
23	Tabanelli, Giuliano, Italien	Derbi	
24	Stg Wegraces Venhuizen, Holland Besseling, Cees, Holland		
25	Matulja, Zdravko, Jugoslavien		
26	Komu, Mika-Sakari, Finnland	Eberhardt	
27	Machinek, Otto, Österreich	M+H EB	
28	Lodge, J., England		
29	Yamaha Kaufmann Racing Team, Stolberg Scheidhauer, Reiner, Saarbrücken	Seel	
30	Nacional Motor S.A., Derbi, Spanien Nieto, Angel, Spanien	Derbi GP	
35	Kunz, Rainer, Mühlacker	Ziegler GP	
36	Bay, Richard, Wadgassen	Rupp EB	

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
37	Esch Racing Team, Nettetal Engl, Thomas, Deizisau	Engl-Sachs	
38	Lake Racing, Schweiz Dünki, Rene, Schweiz		
39	Kroko Racing Team, Schweiz Koster, Reiner, Schweiz	LCR Kroko Casal	
40	Krauser Racing, Mering Fischer, Josef Mandy, Österreich	Krauser	
41	Reuberger, Erich, Österreich	Hummel	
42	Mason, Steve, England	Huvo DES	
43	BZ Racing Veendam, Holland Smit, Bert, Holland	BZ Minarelli	
44	Wijsman, Aad, Holland	Harmsen	
45	Jum Moto, Belgien Fisette, Georges, Belgien	Casal	
46	Baert, Chris, Belgien	Seel	
47	Gil, Domingo, Spanien	Autisa	
48	Gali, Ramon, Spanien	Krauser-Rimoto	
49	JJ Cobas, Spanien Torrontegui, Francisco, Spanien	JJ Cobas	
50	Antonio Gutierrez Arbizu, Spanien Barros, Alexandre, Brasilien	Autisa	
51	Priori, Paolo, Italien	Lusuardi	
52	Moto Club Pino Medeot, Italien Stocco, Mario, Italien	Casal	
53	Sblandorio, Vincenzo, Italien	Autisa	
54	Vanecek, Jan, CSSR	Hummel	
55	Bosch, Roland, Willstätt	Huvo Casal	
56	Motorsportver. Franken e.V. i. ADAC, Roßtal Partl, Rainer, Pyrbaum	Huvo Casal	
57	Grinwis, Bertus, Holland	Krauser	
58	Gschwander, Michael, Sand	Kiefer Casal	
59	Gali, Joaquin, Spanien	Derbi	

MOTORRAD-Grand Prix-Toto

Gewinnen Sie den Exklusiv-Preis: eine Honda NS 400 R im Toni Mang-Look



Erleben Sie das Gefühl der Champions: mit dem Gewinner des 500-cm³-Grand Prix auf dem Siegerpodest

Kreuzen Sie die richtige Lösung an und werfen Sie Ihren Coupon bis 13.30 Uhr in die bereitgestellten Urnen. Ob Sie gewonnen haben, wird Ihnen Streckensprecher Jochen Luck nach der Siegerehrung des Gespannrennens sagen. Mitspielen kann jeder Besucher des Nürburgring-Grand Prix, pro Teilnehmer wird aber nur eine Lösung gewertet. Die Teilnahme am MOTORRAD-Grand Prix-Toto ist kostenlos. Mitarbeiter der Vereinigten Motor-Verlage GmbH & Co. KG und der Motor-Presse-Verlag GmbH & Co. KG sowie deren Angehörige sind von der Teilnahme ausgeschlossen. Gewinnberechtigt sind alle Teilnehmer, die diesen Coupon oder ein anderes mit Name und Anschrift versehenes Schriftstück bis 13.30 Uhr in eine der bereitstehenden Urnen geworfen hat und die richtige Lösung auf die MOTORRAD-GP-Toto-Frage angeben. Gehen mehrere Coupons mit der richtigen Lösung ein, entscheidet das Los. Der Gewinner der Honda NS 400 R wird ausgerufen oder angeschrieben, falls er seinen Gewinn am Nürburgring nicht übernehmen kann. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

GP-Toto Teilnahmecoupon

Sind Sie Grand Prix-Kenner?
Dann können Sie diese Frage sicher beantworten:
Wieviele Rennfahrer sind beim deutschen Grand Prix 1986 auf dem neuen Nürburgring zum Training zugelassen?

- 196
 210
 272

Name _____
Straße _____
Wohnort _____

Die Favoriten der 250 cm³-Klasse

Klasse 250 cm³ / Startnummer 2 Toni Mang, Inning, Honda

Über Toni Mang große Worte zu verlieren, hieße wohl Eulen nach Athen tragen. Welcher anwesende Motorsportfan kennt den mittlerweile 36jährigen Bayer nicht. Kaum einer aber hätte dem vierfachen Weltmeister ein solches Come-Back im letzten Jahr zugetraut. Vielleicht schafft er es dieses Jahr, nochmals ganz oben zu stehen nach Abschluß der WM-Saison.

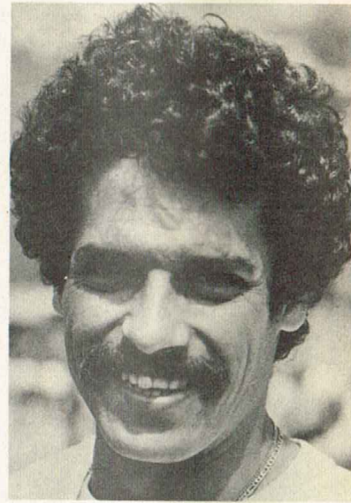
Geboren am:
20. September 1949
Erstes Rennen: 1970
Erster GP-Einsatz:
1975 Salzburgring
(Österreich)
auf Yamaha 350



Klasse 250 cm³ / Startnummer 3 Carlos Lavado, Venezuela, Yamaha

Seit Jahren gehört der kleine wuschelköpfige Südamerikaner zu den besten Grand-Prix-Piloten. Unterstützt vom venezolanischen Yamaha-Importeur blieb er der japanischen Marke treu und holte sich 1983 auch die Weltmeisterschaft in der 250er Klasse. Zusammen mit Wimmer fährt er die neue Werks-Yamaha.

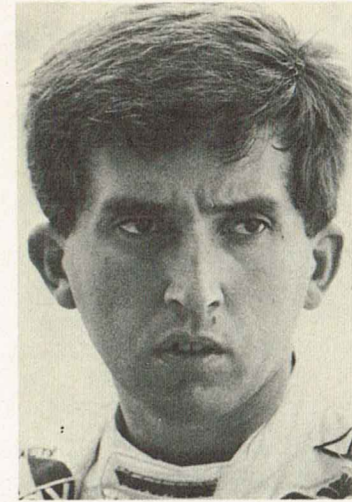
Geboren am: 25. Mai 1956
Erstes Rennen: 1976
Erster GP-Einsatz: 1982
San Carlos
auf Yamaha 250



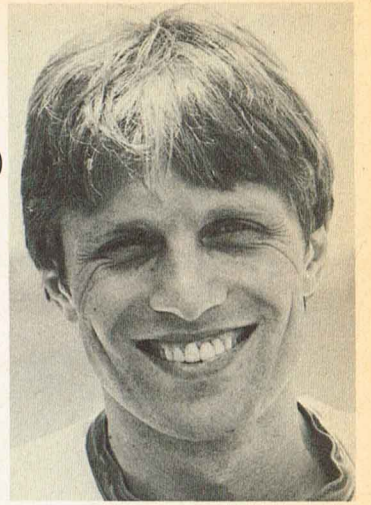
Klasse 250 cm³ / Startnummer 5 Fausto Ricci, Italien, Honda

Vor zwei Jahren machte der 25jährige Ricci beim italienischen Grand Prix in Misano auf sich aufmerksam, als er den WM-Lauf vor Martin Wimmer gewann. Dann aber wurde es still um den kleinen Italiener. Aber im letzten Jahr kam er wieder, ausgerüstet mit einer Semi-Werks-Honda und bestens motiviert holte er sich die notwendigen Punkte für den fünften WM-Rang.

Geboren am: 13. März 1961
Erstes Rennen: 1980
Erster GP-Einsatz:
1984 Misano (Italien)
auf Yamaha



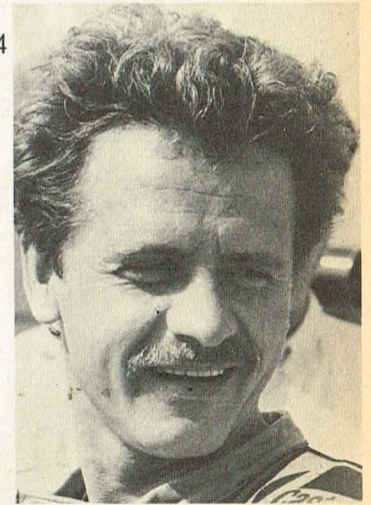
Geboren am:
11. Oktober 1957
Erstes Rennen: 1976
Erster GP-Einsatz: 1980,
Nürburgring (Deutschland)
auf Yamaha 250 und 350



Klasse 250 cm³ / Startnummer 8 Manfred Herweh, Lampertheim, Aprilia

Zu Beginn der letzten WM-Saison galt er noch als Titelanwärter. Aber ein Sturz beim GP in Spanien, bei dem er sich die Hand brach, setzt ihn für einige WM-Läufe außer Gefecht. Dennoch holte sich der exzellente Techniker einen WM-Platz unter den ersten zehn. Mit seiner neuen Aprilia gehört er zum Favoritenkreis.

Geboren am: 14. Juni 1954
Erstes Rennen: 1976
Erster GP-Einsatz:
1980 Nürburgring
(Deutschland)
auf Yamaha 250



Klasse 250 cm³ / Startnummer 4 Martin Wimmer, München, Yamaha

Lange Zeit gehörte der sympathische Münchner in der letzten Saison zum Titelanwärter in der 250 cm³ Klasse. Unvergessen bleibt bei allen Fans der Sieg beim Großen Preis von Deutschland in Hockenheim. Ein dummer Sturz vereitelte alle Hoffnungen auf eine bessere Platzierung. Ausgerüstet mit der Werks-Yamaha macht sich der ehemalige Jura-Student berechnete Hoffnungen.

Stand der Weltmeisterschaft Klasse 250 cm³

Fahrer	Marke	3./4. Mai Spanien	18. Mai Italien	Zwischen- stand	Nürburg- ring	Gesamt- punkte
C. Lavado, Venezuela	Yamaha	15 P				
A. Mang, Deutschland	Honda	12 P				
A. Pons, Spanien	Honda	10 P				
M. Wimmer, Deutschl.	Yamaha	8 P				
J. Cornu, Schweiz	Honda	6 P				
P. Bolle, Schweiz	Parsienne	5 P				

Erfolgs-Kette.

ENUMA

ENUMA-Ketten:
Erste Wahl der großen Hersteller.
ENUMA-0-Ring - Ketten:
Erfolgsgewohnt auf der Straße
und im Rennen. Ultraleicht
und ultrahart im Nehmen durch
0-Ring - 20.000 km und mehr
mit einer Kette sind kein
Wunder mehr.

Motorrad-Schüller

General-Import für BR Deutschland:
Motorrad-Schüller GmbH, Jahnstr. 10,
6845 Groß-Rohrheim,
Telefon 06245-30 77

Rennen 2 Klasse 250 cm³

Grüner Grund, weiße Ziffern
Start: 12.10 Uhr
25 Runden



Ehrenpreis des Helmherstellers RÖMER GmbH
Postfach 1849, 7910 Neu-Ulm

Seit vier Jahren beteiligt sich der deutsche Helmhersteller Römer im Straßenrennsport mit einem eigenen Team. Seit dieser Zeit gehören die Fahrer in ihren Klassen nicht nur zu den besten Piloten Deutschlands, sondern errangen zahlreiche WM-Punkte. Wie schon im vergangenen Jahr konzentriert Teamchef Anton Werren seine Aktivitäten auf die publikumswirksame 250 cm³-Klasse. Die Vertragsfahrer Reinhold Roth und Harald Eckl starten auf den HB-Hondas.

Starterliste der Klasse bis 250 cm³

Um die Pokale der Firma Römer GmbH & Co.

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
2	Rothmans Honda International Mang, Anton, Inning	Honda NSR 250 R	
3	HB-Venemotos Racing Team, Venezuela Lavado, Carlos-Alberto, Venezuela	Yamaha TZ	
4	Yamaha Marlboro Team Agostini, Italien Wimmer, Martin, München	Yamaha YZR 250	
5	Honda Italia, Italien Ricci, Fausto, Italien	Honda NSR	
6	Team Aprilia, Italien Reggiani, Loris, Italien	Aprilia-Rotax	
7	JJ Cobas, Spanien Carter, Alan, England	JJ Cobas TR 2	
8	HB Team 250, Hamburg Herweh, Manfred, Lampertheim	Aprilia AF 1	
9	HB Römer Racing Team, Neu Ulm Roth, Reinhold, Amtzell	HB Honda	
10	Team Parisienne elf, Schweiz Cornu, Jacques, Schweiz	Honda RS 250 R	
11	Team Parisienne elf, Schweiz Bolle, Pierre, Schweiz	Parisienne	
12	Campsa Honda, Spanien Cardus, Carlos, Spanien	Honda RS	
14	Mattioli, Jean Michel, Frankreich	Yamaha TZ	
15	Silverstone Armstrong Rac. Team, England Mc Leod, Donnie, Schottland	Armstrong-Rotax	
16	Rademeyer, Mario, Südafrika		
19	Campsa Honda, Spanien Pons, Alfonso Sito, Spanien	Honda NSR	
20	Moto Club Renzo Pasolini, Italien Matteoni, Massimo, Italien	Honda RS 250/2	
21	Brasini, Andrea, Italien	Garelli GP	
22	Bonhuil, Bruno, Frankreich	Honda RS	
23	Minich, Siegfried, Österreich	Yamaha TZ 250 S	
24	JJ Cobas, Spanien Garriga, Juan, Spanien	JJ Cobas TR 2 C	
25	HB Römer Racing Team, Neu Ulm Eckl, Harald, Vohenstrauß	HB Honda RS 250	
26	Igoa, Patrick, Frankreich		
27	Greene, D., USA		
28	Lavado-Jones, Luis-Eduardo, Venezuela	Yamaha TZ	
29	Kobayashi, M., Japan		
35	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Hefe, Konrad, Ainhofen	Honda RS	
36	Wernb. Konserv.-Fabr. Koch KG, Wernberg Besendörfer, Herbert, Rosstal	Yamaha TZ	
37	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Wagner, Frank, Meissenheim	Schuh-Honda	

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
38	Shimada Sporting Club, Hamburg Karthin, Detlef, Duisburg	Yamaha TZ	
39	Strack, Reinhard, Marburg	WiWa Rotax	
40	Zweiradh. Seeger Rac. Team, Waiblingen Schmid, Jochen, Backnang	Schlögl-Yamaha	
41	Dieter Braun PVM Levior Team, Dielheim Busch, Roland, Brühl	Yamaha TZ	
42	Vitali, Maurizio, Italien	Garelli	
43	Lucchi, Marcellino, Italien	Malanca	
44	Team Aprilia, Italien Caracchi, Stefano, Italien	Aprilia Rotax	
45	Andersson, Svend, Dänemark	Yamaha TZ	
46	Johnson Team Total, Belgien Mertens, Stephane, Belgien	Yamaha TZ	
47	Delaby, Rene, Belgien	RK Morena	
48	Ehrlich Automotive, England Noel, Gary, England	EMC Rotax	
49	Team Anderstorp, Schweden Lundstedt, Eilert, Schweden	ESW MBA	
50	Doorakkers, Cees, Holland	HDJ Honda	
51	Garcia, Antonio, Spanien	Honda NS	
52	Hostettler Yamaha, Schweiz Freymond, Roland, Schweiz	Yamaha TZ	
53	Luzi, Urs, Schweiz	Yamaha TZ	
54	Team Parisienne elf, Schweiz Pellandini, Sergio, Schweiz	Honda RS 250 R	
55	Racing Team Katayama, Frankreich Balde, Jean-Francois, Frankreich	Honda NSR 250	
56	Rothmans Honda International Sarron, Dominique, Frankreich	Honda NSR 250	
57	Yamaha Marlboro Team Agostini, Italien Taira, Tadahiko, Japan	Yamaha YZR	
58	Racing Team Katayama, Frankreich Fukuda, Teruo, Japan	Honda NSR 250	
59	Palazzese, Ivan, Venezuela	Yamaha TZ	
60	Foray, Jean, Frankreich	Chevallier-Yam	
61	Atomic Road Racing Team, Österreich Lindner, Hans, Österreich	Castrol-Rotax	
62	Dholda Racing Team, Belgien de Doncker, Eric, Belgien	Honda RS 250 R	

DIE RICHTUNG STIMMT!

RS-GP

RS

**Römer-Sport
»RS«, »RS-GP«**

- Außenschale schlagzähes Spezial-Polyamid
- Clarifex®-Visier: stets kratzfest
- Komfort und Design: Römer-racing-team-look

römer Helme
...die aufgesetzte Sicherheit

Die Favoriten der Seitenwagenklasse

Klasse Seitenwagen / Startnummer 2 Rolf Biland / Kurt Waltisberg, Schweiz, Krauser

Mit 42 GP-Siegen und vier WM-Titeln ist der Schweizer der wohl erfolgreichste Gespannpilot. Allerdings könnte er schon zwei oder drei WM-Titel mehr auf seinem Konto haben, wenn er sich nicht immer zu neuen Experimenten würde hinreißen lassen. Letztes Jahr entwickelte er den neuen Krauser-Gespann-Rennmotor mit. Doch fehlte es der Neukonstruktion noch etwas an Leistung. Er gilt als aussichtsreichster Anwärter auf den Titel.

Geboren am: 1. April 1951

Erstes Rennen: 1970

Erster GP-Einsatz: 1974 Salzburgring (Österreich)
auf einer Cat-Crescent



Klasse Seitenwagen / Startnummer 17 Rolf Steinhausen / Bruno Hiller, Deutschland, Busch

Bereits 1975 und 1976 gehörte Rolf Steinhausen zu den ganz großen im Gespannsport. Auf seiner mit dem König-Bootsmotor ausgerüsteten und von Fahrwerkspezialist Dieter Busch gebauten Gespann holte er sich zweimal den Weltmeistertitel. Dennoch fühlt sich der Motorradhändler aus dem Bergischen mit 43 Jahren noch nicht zu alt. Er möchte mit dem neu entwickelten Gespann nochmals ganz vorne mitmischen.



MOTORSPORT-VIDEO-SONDERAKTION!

Superbike und Formel 1:
Laguna Seca
Camel ProSeries '84
mit Kenny Roberts,
Mike Baldwin,
Randy Mamola u.a. . . .

. . . nur DM **49,50**

250, 500 und Superbike:
Daytona 200
Motorcycle Classic '85
mit Freddie Spencer
„Superstar“ in
voller Aktion . . .

. . . nur DM **49,50**

„The King is back!“
Champion
Spark Plug 200 / '85
Kenny Roberts gegen
Randy Mamola,
Mike Baldwin u.a. . . .

. . . nur DM **49,50**

Zu beziehen
nur über:

Motorsport-Video
Talstraße 20
6719 Altleiningen

Achtung Sportsfreunde!

Hier ist der Katalog, der euch den Vorsprung
beim Zubehör verschafft...

Prallvoll mit Technik, Zubehör, Bekleidung und, und, und...
Erhältlich am Zeitschriftenstand und
beim Motorrad-Fachhandel

PROFI PARTNER FÜR
schuh
MOTORRAD-ZUBEHÖR

Verschleißteile
Ausrüstungen
Bekleidung
Zubehör

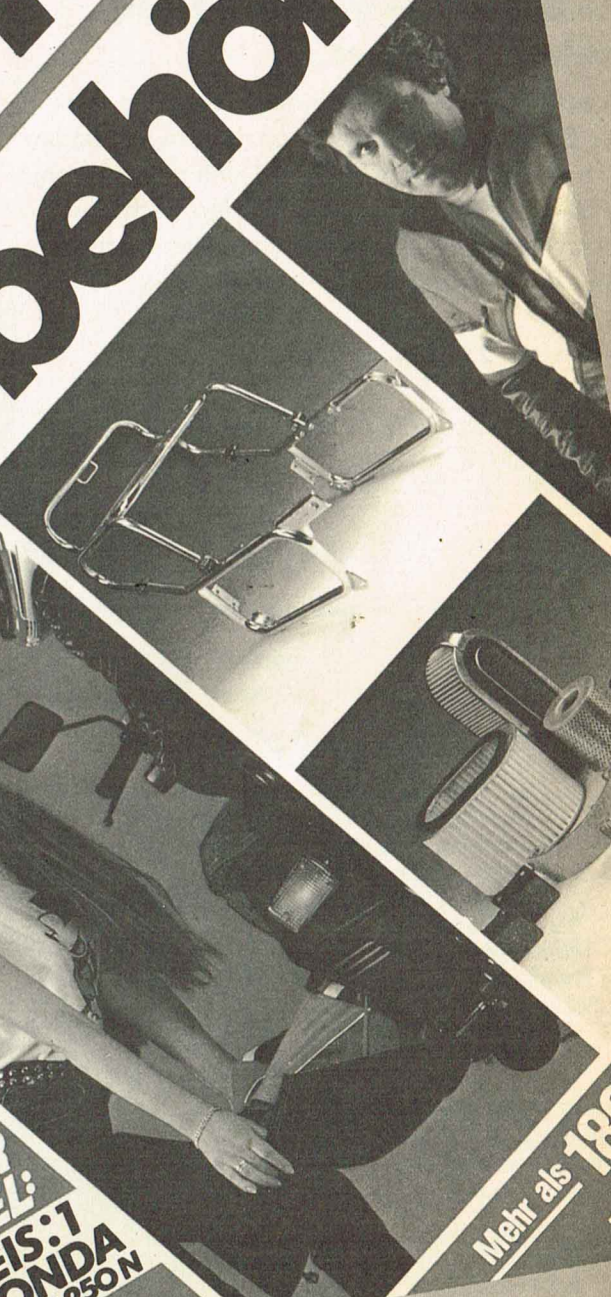
Träger u. Koffer
Helme
und, und
und..

Motorrad- Parts & Zubehör 86



mit
PROFI PARTNER
GEWINNSPIEL:
1. PREIS: 1
HONDA
CB250N

100 wertvolle Preise!



Mehr als 180 Seiten
DM 5,-
Österreich €5 40,-
Schweiz sfr 5,-

Mit 5,- Mark sind Sie dabei:
Am Verkaufsstand im Ring-Fahrerlager

Klasse Seitenwagen / Startnummer 6 Masato Kumano / Helmut Diehl

Schon seit Jahren lebt der Japaner Kumano in Deutschland. Da es in seiner Heimat keine Gespannrennen gibt und er aber unbedingt ein Gespann fahren wollte, verlegte er sein Domizil nach Oberhausen. Allerdings stand der großgewachsene Japaner, der mit deutscher Lizenz fährt immer im Schatten des zurückgetretenen Werner Schwärzel.

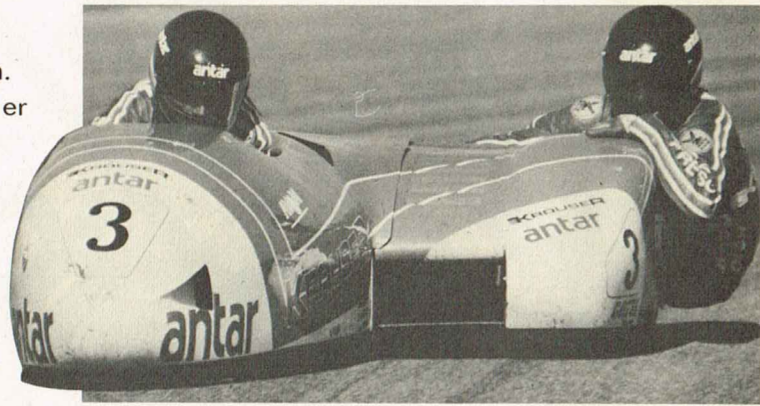
Geboren am: 15. April 1948
Erstes Rennen: 1965
Erster GP-Einsatz: 1976 Nürburgring (Deutschland) auf Yamaha



Klasse Seitenwagen / Startnummer 7 Alain Michel / Jean-Michel Fresc, Frankreich, Krauser

Enttäuscht wollte der kleine Franzose am Ende der letzten Saison den Helm schon an den Nagel hängen. Zehn Jahre fährt er dem WM-Titel hinterher, obwohl er zehn GP-Siege im Laufe seiner Karriere verbuchen konnte. Nun hat er sich doch nochmal überreden lassen und nimmt die neue Saison in Angriff.

Geboren am: 23. Februar 1953
Erstes Rennen: 1971
Erster GP-Einsatz: 1976 Le Mans (Frankreich) auf einer GEP-Yamaha



Stand der Weltmeisterschaft Klasse Seitenwagen

Fahrer	Marke				Nürburg- ring	Gesamt- punkte

Leviator Profi M 3. Super.

Leviator Profi M 3: Der Helm, dem sicherheitsbewußte Profis wie Gustav Reiner im Rennen vertrauen. Der Helm, der Bester ist im Abstreiftest (Motorrad 8/85). Der Helm, der so erfolgreich ist, weil er optimal ist im Material, in der Sicherheit, in der zugfreien Belüftung, im Komfort, im Design. Leviator Profi M 3: für helle Köpfe.

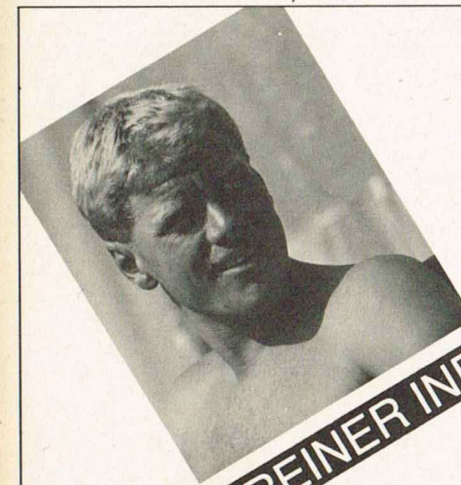
Wo gibt's den Leviator Profi M 3 und V+W-Visiere für alle gängigen Helmtypen? Beim guten Fachhändler. Wir schicken Ihnen gern Adressen:

Leviator Schutzhelme GmbH,
V+W Plastikprodukte GmbH,
D-6951 Binau, Tel. 06263/707

Österreich: Gödl, Annenstr. 12
A-8020 Graz, Tel. 0316/91 50 04
Schweiz:
MOHAG AG, Berner Str. Nord 202
CH-8064 Zürich, Tel. 01/64 15 25



Leviator Profi M 3:
perfekt mit V+W-Visier.



GUSTAV REINER INFORMIERT



NICO BAKKER Research

NICO BAKKER Research

NICO BAKKER Research

NICO BAKKER Research

NICO BAKKER Research

3 Rennen – 3 Siege

Hengelo – Speyer – St. Wendel

Drei Siege in Folge mit einem Top-Motorrad, das Fahrwerk seit Jahren mit WHITE-POWER Feder-elementen abgestimmt. Vorne die neue UP-SIDE-DOWN Telegabel, hinten das ausgewogene WHITE-POWER Federbein. „Lenkerflattern“ ist mir fremd, seit ich den WHITE-POWER Lenkungsdämpfer verwende. Eine perfekt abgestimmte Auspuffanlage von NICO BAKKER macht aus jedem Motorrad ein SIEGER-Motorrad.

NICO BAKKER

AUSPUFFANLAGEN

WHITE POWER

FEDER- UND DÄMPFERTECHNIK

Siegen auch Sie!

Info beim Fachhandel oder bei:

IMPORT OF HIGH TECH. PRODUCTS

ZWAFINK + WILBERS

GMBH + CO.KG

Industriestraße 15 · 4458 Neuenhaus · ☎ 05941-8754

Rennen 3 Klasse Seitenwagen

Weißer Grund, schwarze Ziffern
Start: 13.30 Uhr
25 Runden

KRAUSER®

Ehrenpreis der Michael Krauser Zubehör GmbH
Hörmannsbergerstraße 18, 8034 Mering

Schon seit Jahren unterstützt der bayerische Motorrad-zubehörhersteller Krauser ganz besonders den Gespannsport. Ohne ihn gäbe es diese Klasse wahrscheinlich schon gar nicht mehr. Bereits im letzten Jahr ließ er einen neuen Halbliter-Zweitakt-Rennmotor bauen, der in diesem Jahr von Rolf Biland und Alain Michel eingesetzt und später auch an interessierte Privatfahrer verkauft wird. Ansonsten stellt der Betrieb hochwertiges Motorrad-Zubehör her, wie die bekannten Krauser-Koffer oder die MKM 1000, ein Motorrad mit dem stark modifizierten BMW-Boxer-Motor, Vierventil-Zylinderköpfen und Gitterrohrrahmen.

Starterliste der Klasse Seitenwagen

Um die Pokale der Firma KRAUSER, Mering

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
1	Barclay, Holland Streuer, Egbert, Holland Schnieders, Bernard, Holland	LCR-Yamaha	
3	Krauser Racing, Mering Biland, Rolf, Schweiz Waltisperg, Kurt, Schweiz	Krauser-Rothmans	
4	Paul Seward, England Webster, Steve, England Hewitt, Tony, England	LCR Yamaha	
5	Zurbrügg Racing Team, Schweiz Zurbrügg, Alfred, Schweiz Zurbrügg, Martin, Schweiz	LCR Yamaha	
6	Kumano, Masato, Oberhausen Diehl, Helmut, Höhenrain	Toshiba-Yamaha	
7	Krauser Racing Team, Mering Michel, Alain, Frankreich Fresc, Jean-Marc, Frankreich	Krauser	
8	Padgett's of Batley, England Abbott, Steve, England Smith, Shaun, England	Windle-Yamaha	
9	Egloff, Markus, Schweiz Egloff, Urs, Schweiz	LCR-Seel	
10	Barton, Mick, England Buck, Fritz, Machtolsheim	LCR Yamaha	
11	Marshall Whitlam Racing, England Jones, Derek, England Ayres, Brian, England	LCR Seel	
12	Stoppers, England Wrathall, Frank, England Chapman, Kerry, England	LCR Yamaha	
14	Padgetts of Batley, England Bingham, Dennis, England Bingham, Julia, England	LCR Padgett	
15	Brindley, B., England		
16	Hügli, Hans, Schweiz Fahrni, Markus, Schweiz	LCR Yamaha	
17	Steinhausen, Rolf, Nümbrecht Hiller, Bruno, Nümbrecht	Busch B/S R II	
18	Burton, L., Irland		
19	David Braun Racing, England Bayley, Derek, England Nixon, Brian, England		

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
20	Bardsley Bran, England Gleeson, Graham, Neuseeland Elliott, David, England	LCR Yamaha	
22	Zini, Amedeo, Italien Sonaglia, Carlo, Italien		
30	Stropek, Wolfgang, Österreich Demling, Hans Peter, Österreich	LCR Rotax	
31	Schons, Egon, Trier Rösinger, Eckart, Trier	Busch-Yamaha	
32	Weber, Erwin, Memmingen Kolb, Klaus, Pforzheim	LCR Yamaha	
33	Scherer, Horst		
34	Kraus, Werner, Friedrichsdorf Schuster, Oliver, Rosbach	Busch-Yamaha	
35	von Berg, Axel, Tostedt Böttcher, Thomas, Hamburg	Busch-Seel	
36	van Kempen, Theo, Holland		
37	Lysen, Benny, Dänemark Moeller, Eric, Dänemark	BLR-Yamaha	
38	Bran Bardsley, England Boddice, Mick, England Birns, Chas, England	LCR Yamaha	
39	Gardner, Raymond, England Steward, Tony, England	LCR Yamaha	
40	MSC Rottenegg, Österreich Prügl, Herbert, Österreich Dirlinger, August, Österreich	Homa-Yamaha	
41	Hänni Racing Team, Schweiz Casagrande, Luigi, Schweiz Egli, Hans Rudolf, Schweiz	LCR Yamaha	
42	Progin, Rene, Schweiz Hunziker, Yvan, Schweiz	Seymaz-Yamaha	
43	Heriot, Jacques, Frankreich Heriot, Jean-Louis, Frankreich	Seymaz-Yamaha	

Wer baut das perfekte Transport-System?
Wer baut die System-Verkleidung für die BMW K 100?
Wer baut Verkleidungen für die BMW Boxer?
Wer sponsert Rennfahrer?
Wer baut Rennmaschinen für Privatfahrer?

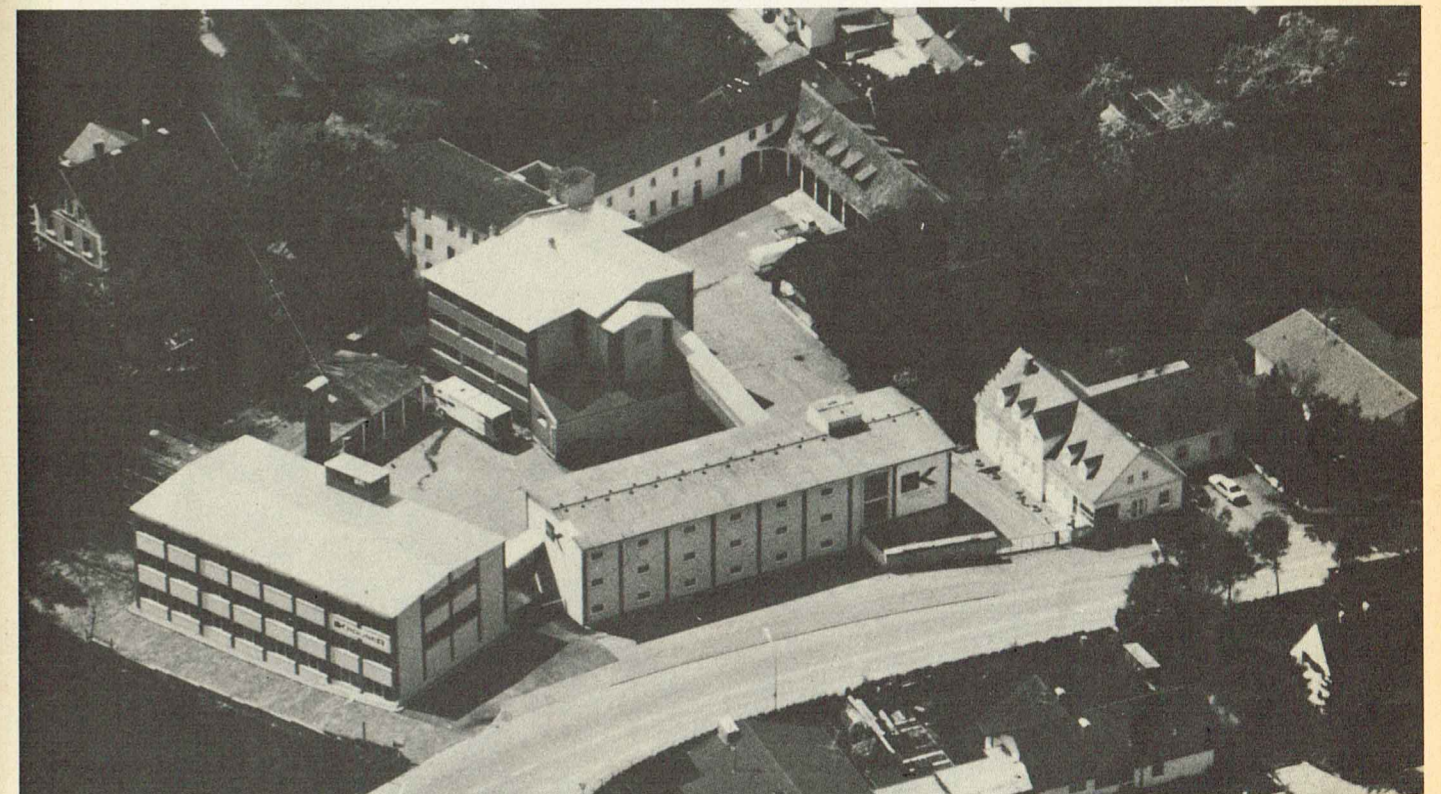


Bild von Bavaria Luftbild GmbH
Freigabe-Nr.: Reg. v. Obb. G 16/206

KRAUSER. Wer sonst!

KRAUSER
Kfz.-Zubehör-Vertriebs GmbH
Hörmannsberger Straße 18

8905 Mering
Telefon 0 82 33/10 53

KRAUSER.
Immer eine gute Idee.

KRAUSER®

NÖRDLICHE BRISEN NEHMEN SIE JETZT GENAUSO LOCKER WIE SÜDLICHE BREITEN.



Bei der neuen Honda VFR 750 F haben wir vor allem an eins gedacht: an ihre makellose Figur.

Und die macht sich gleich doppelt bemerkbar. Zum einen am tollen Aussehen, das sie ihrer

maßgeschneiderten Vollverkleidung verdankt. Zum anderen am geringen Gewicht, das die VFR 750 F durch den neuen Aluminiumrahmen einspart. In ihn ist der ebenfalls neue und leichtere 16-Ventil-90°-V4-Motor integriert. Er

gibt der VFR 750 F ihren tiefen Schwerpunkt und um 30% geringere Reibungsverluste, da die Nockenwellen nunmehr über Zahnräder angetrieben werden. All dies sorgt für ein einmaliges Fahrverhalten und für ein ungetrübtes Fahr-

vergnügen auch bei trübem Wetter. Vollkommen wird die Fahrfreude bei der VFR 750 F und allen Honda-Motorrädern über 400 cm³ aber erst durch die 2-Jahres-Garantie auf Motor und Getriebe. Ohne Kilometerbegrenzung.



Die Favoriten der 500 cm³-Klasse

Klasse 500 cm³ / Startnummer 3 Christian Sarron, Frankreich, Yamaha

Der Weltmeister der 250 cm³-Klasse aus dem Jahr 1984 wechselte im letzten Jahr in die Halbliterklasse über. Auf der Werks-Yamaha holte er sich in dem Regenrennen in Hockenheim 1985 den Sieg in der 500 cm³-Klasse. Er gilt als Regenspezialist.

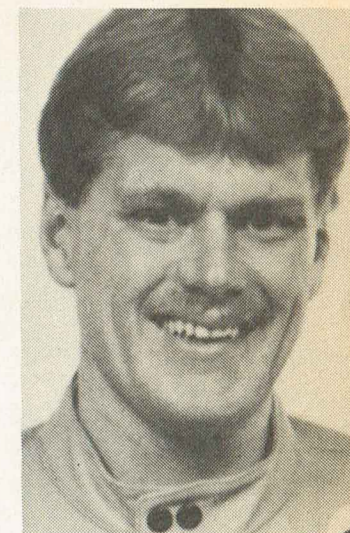
Geboren am: 27. März 1955
Erstes Rennen: 1975
Erster GP-Einsatz:
1976 Brünn (CS)
auf Yamaha 350



Klasse 500 cm³ / Startnummer 14 Gustav Reiner, Deutschland, Honda

Schon seit Jahren gilt der Schwabe als schnellster Halbliterpilot Deutschlands. Die letzte WM-Saison schloß er als einer der besten Privatfahrer auf Platz 14 ab. Er ist ein echter Privatfahrer, der keinerlei Unterstützung hinsichtlich mit bevorzugten Werkteilen genießt.

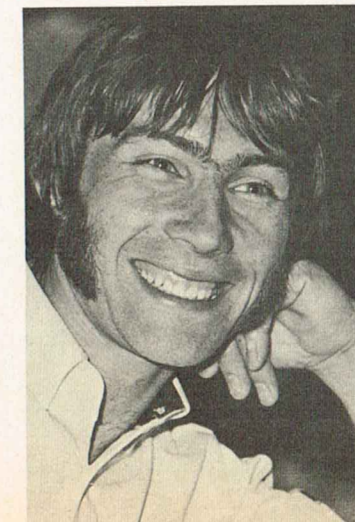
Geboren am: 13. Juni 1953
Erstes Rennen: 1977
Erster GP-Einsatz:
1979 Hockenheim
(Deutschland)
auf Yamaha 350



Klasse 500 cm³ / Startnummer 5 Ron Haslam, Großbritannien, Honda

Wegen seiner Blitzstarts nennen seine Kollegen den frischverheirateten Briten nur Rocket Ron. Dennoch blieb Haslam ein Grand-Prix-Sieg bisher versagt. Er besticht jedoch durch seine Beständigkeit. Diese Saison wechselte er ins französische elf-Honda-Team.

Geboren am: 22. Juni 1956
Erstes Rennen: 1972
Erster GP-Einsatz: 1977 Silverstone (Großbritannien)
auf Suzuki 500



Klasse 500 cm³ / Startnummer 35 Manfred Fischer, Hanau, Gericke-Honda

Im letzten Jahr gelang dem Hessen mit der Erringung des deutschen Meistertitels der große Erfolg. Ausgerüstet mit einem Traumangebot von Europas größtem Zubehörhändler Hein Gericke, nimmt er seine erste volle WM-Saison in Angriff.

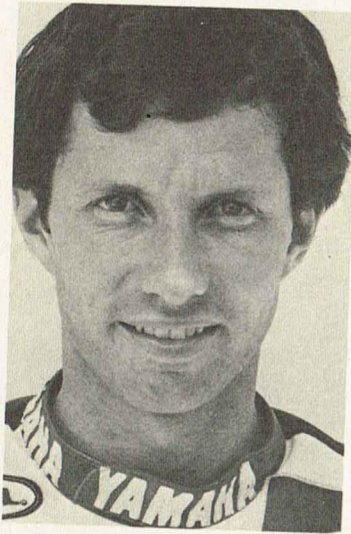
Geboren am: 7. Januar 1959
Erstes Rennen: 1981
Erster GP-Einsatz: 1985 Hockenheim (Deutschland)
auf Honda 500



**Klasse 500 cm³ / Startnummer 2
Eddie Lawson, USA, Yamaha**

Letztes Jahr mußte der Yamaha-Werksfahrer den 1984 errungenen Weltmeistertitel an seinen Rivalen Freddie Spencer abtreten. Dennoch war er oftmals der einzige Pilot, der dem Superkönner Spencer kräftig einheizte. Das Yamaha-Team schätzt den 28jährigen Amerikaner wegen seiner Beständigkeit.

Geboren am: 3. November 1958
Erstes Rennen: 1975
Erster GP-Einsatz:
1981 Hockenheim
auf Kawasaki 250



**Klasse 500 cm³ / Startnummer 4
Wayne Gardner, Australien, Honda**

Der 26jährige Australier verbuchte in Spanien 1986 seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Jetzt gilt er als aussichtsreicher Anwärter auf den WM-Titel. Honda belohnte die letztjährigen Leistungen mit der Aufnahme als offizieller Werksfahrer und einer Vierzylinder-Maschine, wie sie Spencer fährt.

Geboren am: 1. Januar 1959
Erstes Rennen: 1977
Erster GP-Einsatz:
1983 Assen (Niederlande)
auf Honda 500



Stand der Weltmeisterschaft Klasse 500 cm³

Fahrer	Marke	3./4. Mai Spanien	18. Mai Italien	Zwischen- stand	Nürburg- ring	Gesamt- punkte
W. Gardner, Australien	Honda	15P				
E. Lawson, USA	Yamaha	12P				
M. Baldwin, USA	Yamaha	10P				
R. Mamola, USA	Yamaha	8P				
C. Sarron, Frankreich	Yamaha	6P				
R. Roche, Frankreich	Honda	5P				

Maßstab für die Straße:

SUZUKI GSX-R 750 X

Keine andere Maschine der 750er-Klasse kann sich mit der GSX-R 750 X messen, wenn es um kompromißlose Sportlichkeit und pures Fahr-Erleben geht. Denn keine andere

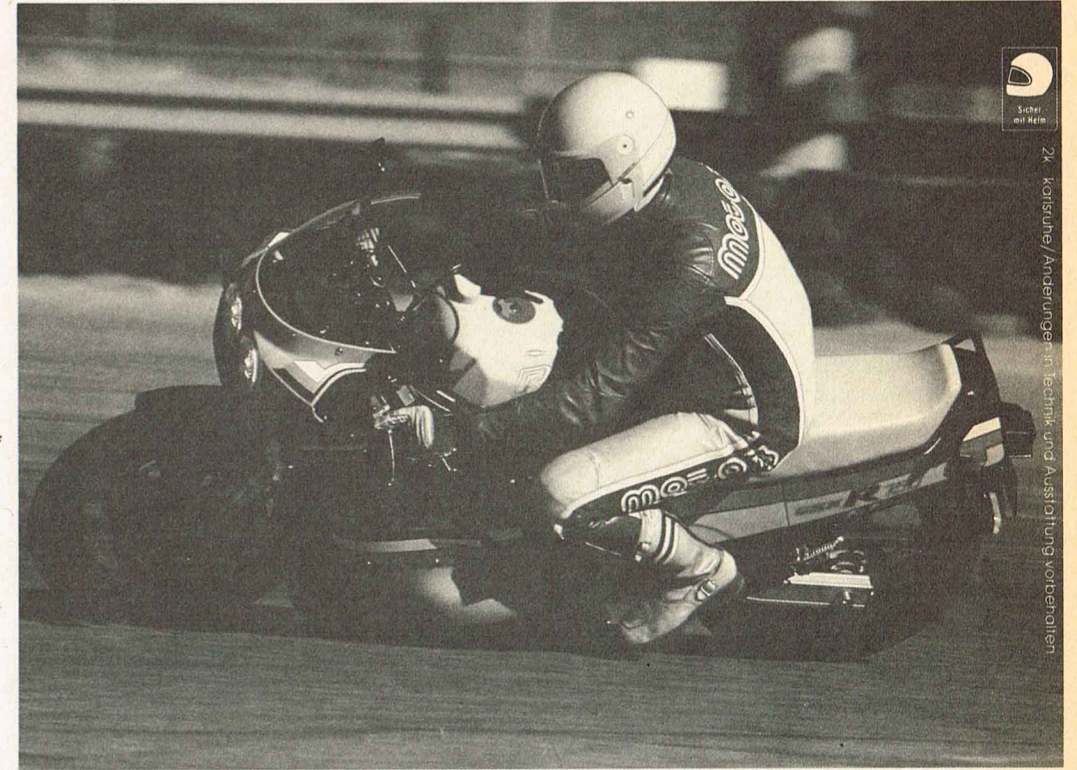
Maschine verbindet maximale Motorleistung mit vergleichbar souveränen Handlings-Eigenschaften durch das richtungweisende Leistungs-Gewicht:

178 kg Trockengewicht durch Magnesium-Teile und Aluminium-Rahmen.

Die Fahrwerks- und Motor-technologie von SUZUKI setzt die Maßstäbe für sportlichen Leichtbau: 206 kg fahrbereit, d. h. mit vollem 19-Liter-Tank!

100 PS mit höchster Standfestigkeit auch bei extremer Belastung.

Die Ölkühlung des Zylinderkopfes spart nicht nur Gewicht gegenüber einer Wasserkühlung, sondern hält auch die Temperatur des Schmieröls bei extremer Leistungsabgabe im optimalen Bereich. Ergebnis: höchste Standfestigkeit und Zuverlässigkeit. Dazu fahraktive Sicherheitsreserven. Auch bei maximaler Schräglage setzen keine Teile auf. Und die tiefe Sitzposition „in“ der Maschine sorgt für eine optimale Beherrschbarkeit dieser einzigartigen 750er selbst bei forciertem Gangart. GSX-R 750 X. Die sportlichste Maschine ihrer Klasse.



Technische Daten:
4 Zylinder, 4-Takt, 100 PS (74 kW) bei 10.500 min.⁻¹, 70,6 Nm bei 9.000 min.⁻¹, DOHC, 16 Ventile (TSCC), 6 Gänge,

kontaktlose Transistorpulen-zündung, O-Ring-Kette, Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h, 19-l-Tank, Aluminium-Vierkant-Rahmen.

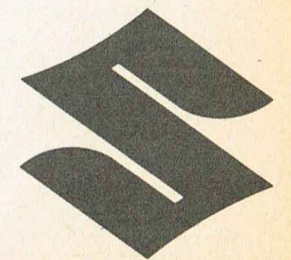
**SUZUKI Motor GmbH
Deutschland, Postfach 148,
D- 6148 Heppenheim,
Telefon 06252/70 50**

SUZUKI empfiehlt



**GSX-R 750 X.
Schon heute Legende:
Die leichteste und
sportlichste
750er mit 100 PS.**

Alle SUZUKI's fahren bleifrei



SUZUKI

Rennen 4 Klasse 500 cm³

Gelber Grund, schwarze Ziffern
Start: 14.50 Uhr
30 Runden



Ehrenpreis des Zubehöranbieters Hein Gericke,
Speditionsstraße 1-3, 4000 Düsseldorf 1

Starterliste der Klasse bis 500 cm³

Um die Pokale der Fa. Hein Gericke – Düsseldorf

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
1	Rothmans Honda Team, Belgien Spencer, Freddie, USA	Honda NSR 500	
2	Yamaha Marlboro Team Agostini, Italien Lawson, Eddie, USA	Yamaha YZR	
3	Team Gauloises Blondes Yamaha, Frankreich Sarron, Christian, Frankreich	Yamaha YZR	
4	Rothmans Honda Team, Belgien Gardner, Wayne, Australien	Honda NSR 500	
5	Team elf-ROC, Frankreich Haslam, Ron, England	elf-Honda	
6	Lucky Strike Team Roberts, USA Mamola, Randy, USA	elf-Honda	
7	Racing Team Katayama, Japan Roche, Raymond, Frankreich	Honda NS	
8	Rollstar Honda Racing Team, Belgien de Radigues, Didier, Belgien	Honda NS	
9	Yamaha Marlboro Team Agostini, Italien Mc Enea, Rob, England	Yamaha YZR	
10	PD Magnetics, Holland Van Dulmen, Boet, Holland	PDM Honda RS	
11	Lucky Strike Team Roberts, USA Baldwin, Mike, USA	PDM Honda RS	
14	Zwafink + Wilbers Racing, Neuenhaus Reiner, Gustav, Sachsenheim	Honda RS	
20	Ecurie Fior, Schweiz Gentile, Marco, Schweiz	Fior Honda	
22	Bogani, Vincenzo, Italien	Honda	
23	Moto Club Condor, Italien Biliotti, Fabio, Italien	Honda	
26	HB Team Gallina Corse, Italien Petersen, Dave, Hong Kong	HB Suzuki	
28	Cascino, Vincenzo, Chile	Suzuki	
33	Skool Bandit – Heron Suzuki, England Lewis, Paul, Australien	Heron-Suzuki	
35	Hein Gericke Racing, Düsseldorf Fischer, Manfred, Hanau	HG 500	

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
36	Mayer Dietmar, Idar-Oberstein	Honda RS	
37	Weigl Telefix Racing Team, Pöttmes Jung, Georg-Robert, Aichach	Honda RS	
38	RS Rallye Sport Motorsport Handels GmbH, Garmisch-Partenkirchen Schütz, Helmut, Petersberg	Honda RS	
39	Probst, Ulli, Rodgau	Honda RS	
40	Papa, Marco, Italien	Honda RS	
41	HB Team Gallina Corse, Italien Chili, Pierfrancesco, Italien	Suzuki RG 500	
42	Broccoli, Massimo, San Marino	Honda RS	
43	Stichting Nederlands Racing Team, Holland Punt, Rob, Holland	Honda RS	
44	Cagiva, Italien Garriga-Vilaresau, Juan, Spanien	Cagiva	
45	PC Magentics, Holland Van der Mark, Henk, Holland	PDM Honda RS	
46	Duyzers, Maarten, Holland	Suzuki RGB	
47	Frankonia Suzuki, Schweiz von Mural, Wolfgang, Schweiz	Suzuki	
48	Sköld, Peter, Schweden	Honda RS	
49	Duckhams Oils, England Buckmaster, Simon, England	Honda RS	
50	Dieter Braun PVM-Levior Team Trucksess, Karl, Österreich	Honda RS	
51	Ragginger, Josef jun., Österreich	Suzuki RGB	
52	Honda Erpelding Racing, Köln Stasa, Bohumil, CSSR	Honda RS	
53	Wernberger Konservenfabr., B. Koch KG, Wernberg Dekanek, Pavol, CSSR	Suzuki RGB	
54	Leuthe, Andreas, Luxemburg	Honda RS	
55	Stichting Nederlands Racing Team, Holland Pajic, Mile, Holland	Honda RS	
56	Lucchinelli, Marco, Italien	Cagiva	

Das HG-Racing-Team 1986:

Manfred Fischer auf HG 500 in der WM und DM

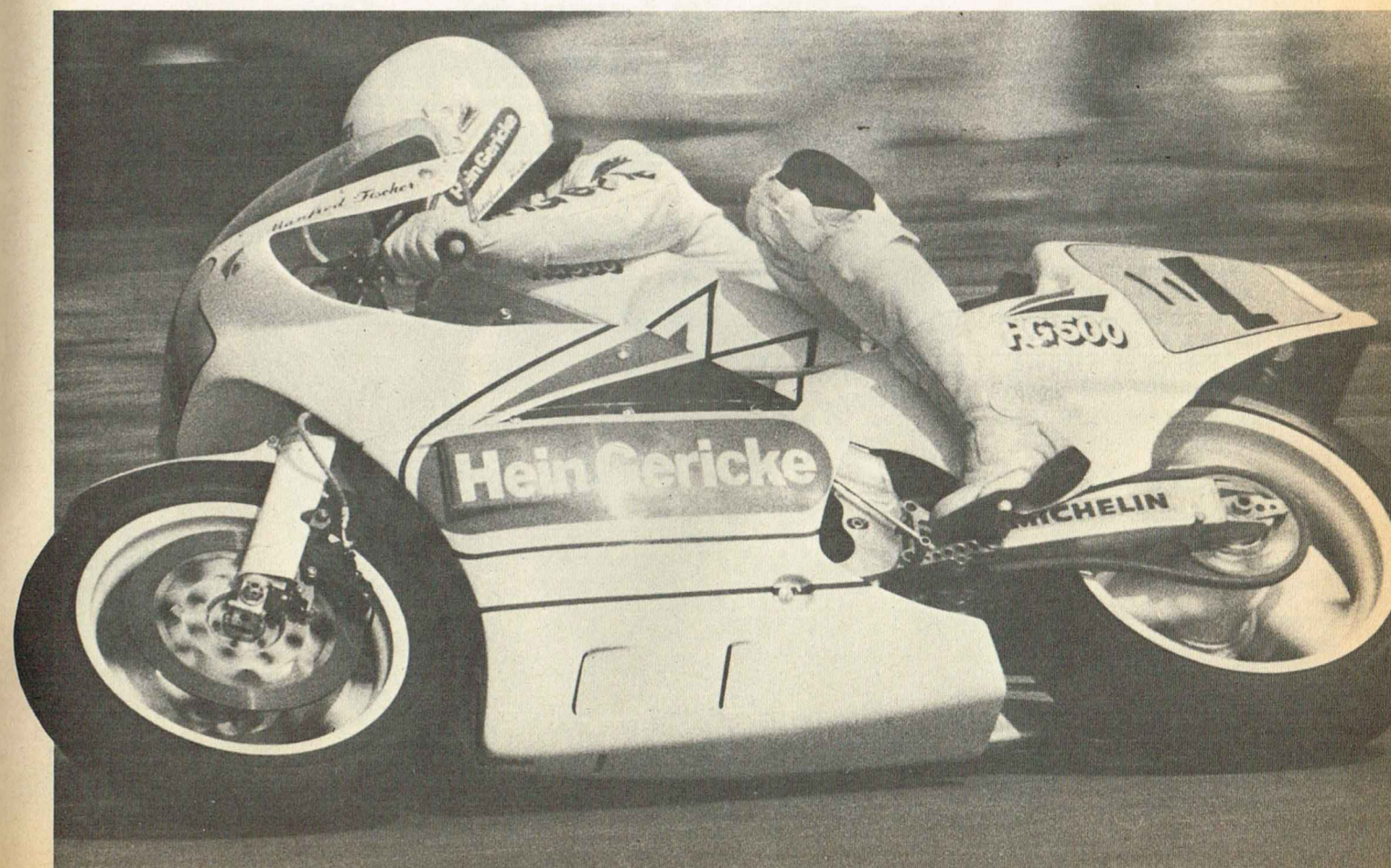
Hein Gericke startet durch. Aber richtig. Mit Vollgas geht's ab in die Motorradsport-Saison 1986. Das neue HG-Racing-Team besteht aus den Fahrern Manfred Fischer, Peter Rubatto und Klaus Klein. Dieses Trio wird alles daransetzen, sportlichen Lorbeer zu erringen. Alle drei Fahrer werden mit erstklassigem Maschinenmaterial und einem großzügigen Budget ausgestattet. Hein Gericke hofft, daß dieses Engagement zu spannenden, aufregenden Rennen beiträgt.

Das Motorrad von Manfred Fischer heißt HG 500. Das Chassis wurde bei Werner Juchem gebaut. Die Aluminium-Konstruktion ist hochmodern und nach dem sogenannten Deltabox-System gefertigt. Eine gewisse optische Ähnlichkeit mit dem Rahmen einer V4-Werks-Yamaha ist durchaus gegeben, das HG-Chassis ist aber eine eigene Konstruktion mit vielen neuen und pfiffigen Ideen und Detaillösungen. Der Motor ist ein RS 500-

Zweitakt-Dreizylinder aus einem 1986er Honda-Production-Racer. Manfred Fischer bestreitet alle Grand Prix, dazu natürlich die Deutsche Meisterschaft. Über mangelnde Arbeit wird sich Mechaniker Gerhard Feulner, Spitzname „Schnucki“, sicher nicht zu beklagen haben.

In der Deutschen Meisterschaft steht die Verteidigung des Halbliter-Titels auf dem Plan. Manfred Fischer ist zuversichtlich, weil die ersten Tests, die im Dezember in Rijeka absolviert wurden, bereits sehr erfreulich verliefen: „Die neue HG 500 hat ein Super-Fahrwerk, sie ist enorm handlich und stabil.“

Peter Rubatto und Klaus Klein nehmen die TT-Formel-1-Weltmeisterschaft und die Deutsche Superbike Meisterschaft in Angriff und zwar auf HG-750-Viertakt-Maschinen.

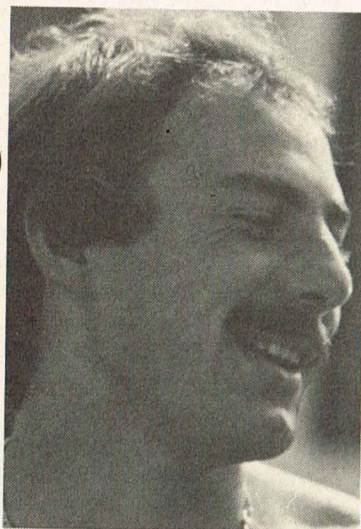


Die Favoriten der 125 cm³-Klasse

Klasse 125 cm³ / Startnummer 12 Alfred Waibel, Winterbach, MBA

Zusammen mit seinem jüngeren rennfahrenden Bruder gehört der Schwabe schon seit Jahren zu den besten Piloten der 125er Klasse. Fast schon regelmäßig löst er sich mit seinem Bruder im Gewinn der deutschen Meisterschaft ab. Letztes Jahr holte er 10 WM-Punkte und landete auf Rang 13 in der Endabrechnung.

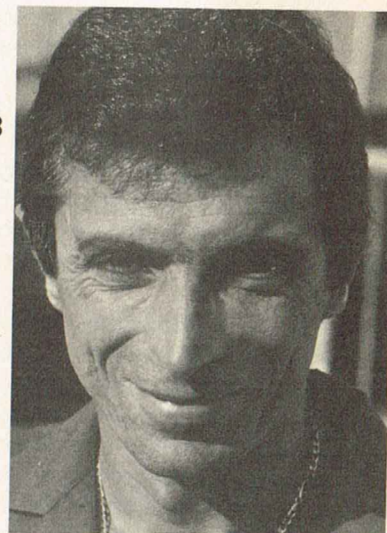
Geboren am: 4. August 1957
Erstes Rennen: 1976
Erster GP-Einsatz: 1979
Hockenheim (Deutschland) auf MBA 125



Klasse 125 cm³ / Startnummer 2 Pierpaolo Bianchi, Italien, ELIT

Schon seit zehn Jahren gehört der kleine Italiener zu den besten Piloten in den kleinen Klassen. Bereits dreimal (1976, 1977 und 1980) holte er sich den Weltmeistertitel in der 125er Klasse. Letztes Jahr verpaßte er den erneuten Titelgewinn nur knapp durch einen Zündungsschaden beim Finale in Misano.

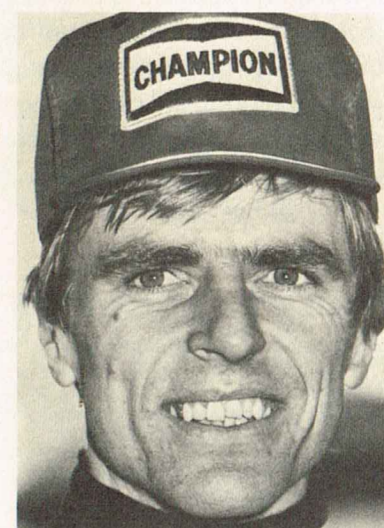
Geboren am: 11. März 1952
Erstes Rennen: 1968
Erster GP-Einsatz: 1973
in Monza (Italien) auf Yamaha 125



Klasse 125 cm³ / Startnummer 3 August Auinger, Österreich, MBA

Jahrelang mußten Österreich Rennfans auf den Grand-Prix-Sieg eines ihrer Fahrer warten. Doch dann siegte der lange Österreicher gleich dreimal und entschädigte somit seine Anhänger reichlich. Auf der von Harald Bartol vorbereiteten MBA gehört Auinger auch dieses Jahr wieder zum Favoritenkreis in der Klasse.

Geboren am: 3. Mai 1955
Erstes Rennen: 1974
Erster GP-Einsatz: 1978
Spa (Belgien) auf einer MBA 125



Geboren am: 27. 3. 1953
Erstes Rennen: 1979
Erster GP-Einsatz: 1982
Hockenheim (Deutschland) auf einer MBA 125



Klasse 125 cm³ / Startnummer 5 Bruno Kneubühler, Schweiz, MBA

Seit 15 Jahren gehört der Eidgenosse jetzt schon dem Grand-Prix-Zirkus an. Als einer der wenigen Fahrer pilotierte er Rennmaschinen in jeder Hubraumklasse, von 50 cm³ bis 500 cm³: Auf der 50er Kreidler holte er sich 1973 einen GP-Sieg. Ein WM-Titel aber blieb dem kleinen Schweizer bisher verwehrt.

Geboren am: 3. Dezember 1946
Erstes Rennen: 1969
Erster GP-Einsatz: 1972
Nürburgring (Deutschland) auf Yamaha 350



Klasse 125 cm³ / Startnummer 24 Willi Hupperich, Essen, MBA

Am deutschen Meistertitel ging der Essener bisher immer knapp vorbei. Doch 1983 krönte er seine Rennfahrerlaufbahn mit dem Gewinn der Europameisterschaft in dieser Klasse. In der WM errang er letztes Jahr vier WM-Punkte, doch dieses Jahr hofft er, sein Konto etwas aufzustocken.

Stand der Weltmeisterschaft Klasse 125 cm³

Fahrer	Marke	3./4. Mai Spanien	18. Mai Italien	Zwischenstand	Nürburgring	Gesamtpunkte
F. Gresini, Italien	Garelli	15P				
D. Brigaglia, Italien	MBA	12P				
E. Gianda, Italien	MBA	10P				
L. Cadalora, Italien	Garelli	8P				
J. Wickström, Finnland	MBA	6P				
H. Perez, Argentinien	Zanella	5P				

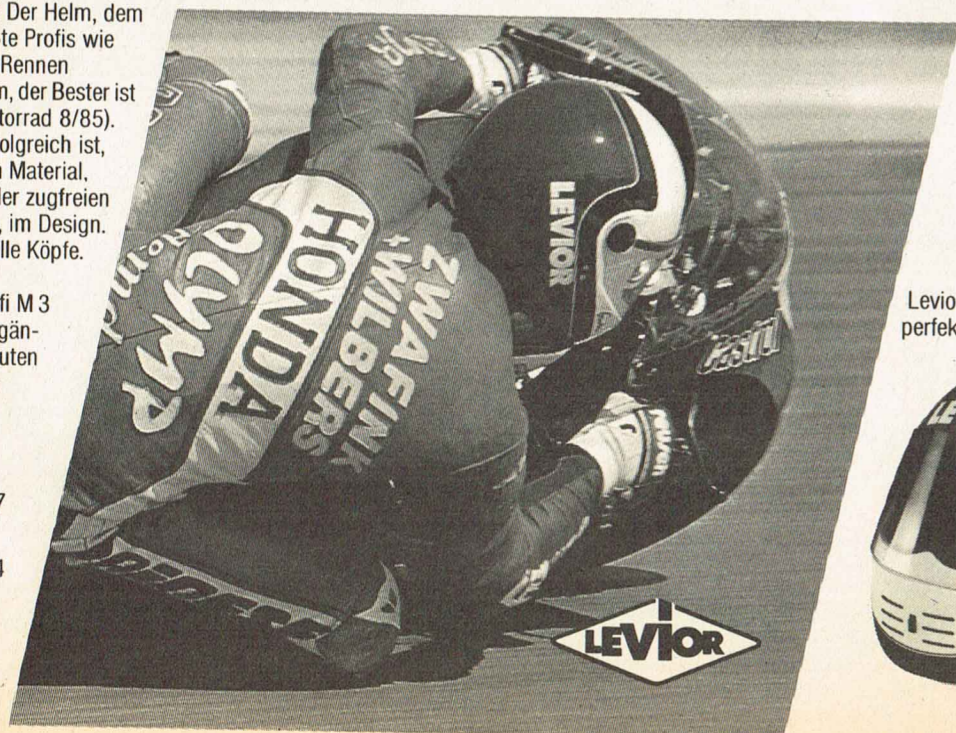
Levior Profi M3. Sicher.

Levior Profi M3: Der Helm, dem sicherheitsbewußte Profis wie Gustav Reiner im Rennen vertrauen. Der Helm, der Bester ist im Abstreiftest (Motorrad 8/85). Der Helm, der so erfolgreich ist, weil er optimal ist im Material, in der Sicherheit, in der zugfreien Belüftung, im Komfort, im Design. Levior Profi M3: für helle Köpfe.

Wo gibt's den Levior Profi M3 und V+W-Visiere für alle gängigen Helmtypen? Beim guten Fachhändler. Wir schicken Ihnen gern Adressen:

Levior Schutzhelme GmbH,
V+W Plastikprodukte GmbH,
D-6951 Binau, Tel. 06263/707

Österreich: Gödl, Annenstr. 12
A-8020 Graz, Tel. 0316/91 50 04
Schweiz:
MOHAG AG, Berner Str. Nord 202
CH-8064 Zürich, Tel. 01/64 15 25



Levior Profi M3: perfekt mit V+W-Visier.



Rennen 5 Klasse 125 cm³

Schwarzer Grund, weiße Ziffern
Start: 16.20 Uhr
23 Runden

Shell Sport S-Cup

Ehrenpreis des Mineralölherstellers Deutsche Shell AG
Überseering 35, 2000 Hamburg 60

Jeder Motorrad- und Autofahrer kennt die gelb-roten Zapfsäulen des Mineralölkonzerns. Doch seit einiger Zeit bauten die Spezialisten eine Produktpalette, ganz auf die Anforderungen moderner Motorräder abgestimmt, auf. Das beginnt beim Motorenöl für die höherdrehenden Viertaktmotoren und geht weiter über das spezielle Zweitaktöl, Getriebeöle, Gabelöle bis hin zum besonders haftfähigen Kettenspray.

Starterliste der Klasse bis 125 cm³ Um die „Shell-Sport-S“-Pokale

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
1	Gresini, Fausto, Italien	Garelli GP	
2	Bianchi, Pier Paolo, Italien	ELIT	
3	Jim Beam Team, Österreich Auingger, August, Österreich	Bartol MBA	
4	Moto Club Carate Brianza, Italien Giagnola, Ezio, Italien	MBA	
5	Kneubühler, Bruno, Schweiz	MBA-LCR	
6	Moto Ducados, Pileri Corse, Italien Brigaglia, Domenico, Italien	Ducados	
7	Selini, Jean-Claude, Frankreich	MBA	
8	Hautaniemi, Jussi, Finnland	MBA	
9	Johnson Team, Belgien Pietroniro, Lucio, Belgien	MBA	
10	ASSMEX ASX, Belgien Liegeois, Olivier, Belgien	ASSMEX ASX KLS	
11	Silya Une AB, Finnland Wickström, Johnny, Finnland	Tuaturi	
12	Massa Real Racing Team, Worms Waibel, Alfred, Winterbach	Real	
14	Perez, Willy, Argentinien		
15	Ascareggi, Giuseppe, Italien	ELIT-Seel	
16	Moto Ducados, Pileri Corse, Italien Nieto, Angel, Spanien	Ducados	
20	Olsson, Håkan, Schweden	Sta, Rol CH 2	
21	Casoli, Paolo, Italien		
22	Cadalora, Luca, Italien	Garelli	
23	Sanches-Marin, Andres, Spanien	Ducados	
24	Zwafink + Wilbers Racing, Neuenhaus Hupperich, Willi, Essen	Seel	
25	Kytölä, Esa, Finnland	MBA	
27	Mc. Garrity, M., Irland		
28	Gamberini, Paolo, Chile	MBA	
29	Unemoto, H., Japan		
35	EMCO Sports Team, Österreich Leitner, Mike, Österreich	EMCO MBA	
36	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Peschke, Norbert, Reutlingen	MBA	
37	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Stadler, Adi, Obing	MBA	
38	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Lücke, Wilhelm, Mechernich	MBA	
39	Himmelsbach, Ernst, Plüderhausen	MBA	

Start Nr.	Bewerber/Ort Fahrer/Ort	Fabrikat	Platz
40	RS Rallye Sport GmbH, Garmisch-Partenk. Hafenecker, Dirk, Solingen	MBA BAT	
41	Hmeljak, Robert, Jugoslavien	MBA	
42	Zälle, Rune, Schweden	MBA	
43	Balaz, Peter, CSSR	MBA	
44	Johan Jong, Holland Straver, Anton, Holland	Jong MBA	
45	CT Holland van Erp, Boy, Holland	MBA	
46	Eggens, Jan, Holland	EGA LCR	
47	Appleyard, Robin, England	MBA	
48	Mario Boni, Frankreich Hutteau, Jacques, Frankreich	MBA	
49	Escudier, Michel, Frankreich	MBA	
50	PMDF, Frankreich Daudier, Patrick, Frankreich	PMDF	
51	Sommer, Peter, Schweiz	Vollmer-MBA	
52	IGF Lecureux Team, Schweiz Maurer, Thierry, Schweiz	IGF MBA	
53	Erixhonda Racing, Belgien Gijssel, Eric, Belgien	MBA	
54	Gonzales de Nicolas, Fernando, Spanien	MBA JJ Cobas	
55	Hernandez-Nicolas, Manuel, Spanien	Beneti	
56	Mateos, Daniel, Spanien		
57	Troisi-Pineda, Ivan, Venezuela	MBA	
58	Sblendorio, Vincenzo, Italien		
59	Möller-Pedersen, Thomas, Dänemark	MBA	
60	Linnemann Racing, Dänemark Kistrup, Flemming, Dänemark	MBA Hummel	
61	Karl Hugo Racing, Belgien Braun, Manfred, Belgien	MBA	

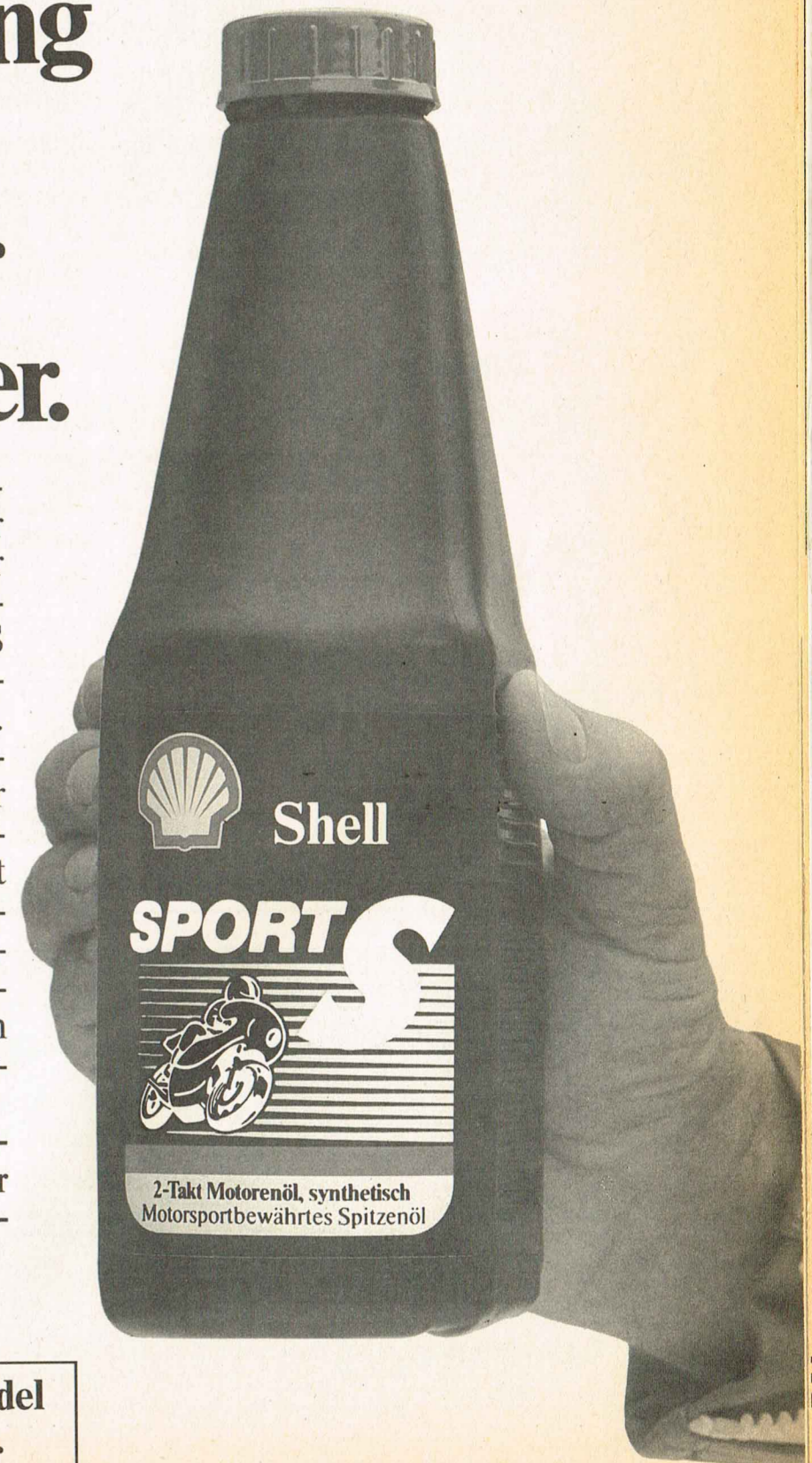
Shell Quadro TX...und Co.!

Wo Leistung zählt: Das Öl der Weltmeister.

Shell Sport S ist ein synthetisches Zweitakt-Motorenöl der Spitzenqualität. Neben der äußerst hohen Schmierversicherheit gewährleistet Shell Sport S die Sauberhaltung des Brennraumes und der Auspuffanlage. Shell Sport S hilft, das Blockieren von Drehschiebern unter feuchten Witterungsverhältnissen zu vermeiden. Ferner wirkt Shell Sport S einer Oktanzahlabsenkung des Zweitaktgemisches durch Ölzumischung entgegen. Das bringt gerade im Motorsport entscheidende Vorteile.

Beweis: Die Straßen-Weltmeisterschaft 1982-1985 in der 80er Klasse und die 250-ccm-Moto-Cross-WM 1984 und 1985.

**Nur im Zweirad-Fachhandel
und an Shell Stationen.**



Der 50. Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring

Genau 59 Jahre sind es jetzt her, als am 3. Juli 1927 mit dem „Großen Preis von Europa für Motorräder“ die neuerbaute Nürburgring-Nordschleife eingeweiht wurde. Vor zwei Jahren gab es erneut eine Premiere am Ring, wie die Traditionsrennstrecke von vielen nur kurz genannt wird: der mit viel Aufwand den neuesten Sicherheitsaspekten entsprechende 4,594 Kilometer lange neue Nürburgringkurs wurde wiederum mit einem Großen

Preis für Motorräder eingeweiht. Beim GP von Deutschland traf sich die Rennelite der Welt zum fünften Weltmeisterschaftslauf. Dieses Jahr steht erneut ein kleines Jubiläum auf dem Programm: Der ADAC Nordrhein führt den 50. Großen Preis von Deutschland durch. Welche Rennstrecke könnte sich für solch ein Jubelfest besser eignen, als die Traditionsstrecke in der Eifel.



Die Sieger beim Auftaktrennen vom 27. Mai 1984

80 cm³: Stefan Dörflinger (CH) Zündapp
 125 cm³: Angel Nieto (ES) Garelli
 250 cm³: Christian Sarron (F) Yamaha
 500 cm³: Freddie Spencer (USA) Honda
 Seitenwagen: Streuer/Schnieders (NL) LCR-Yamaha

Sieger beim 50. Großen Preis von Deutschland am 25. Mai 1986

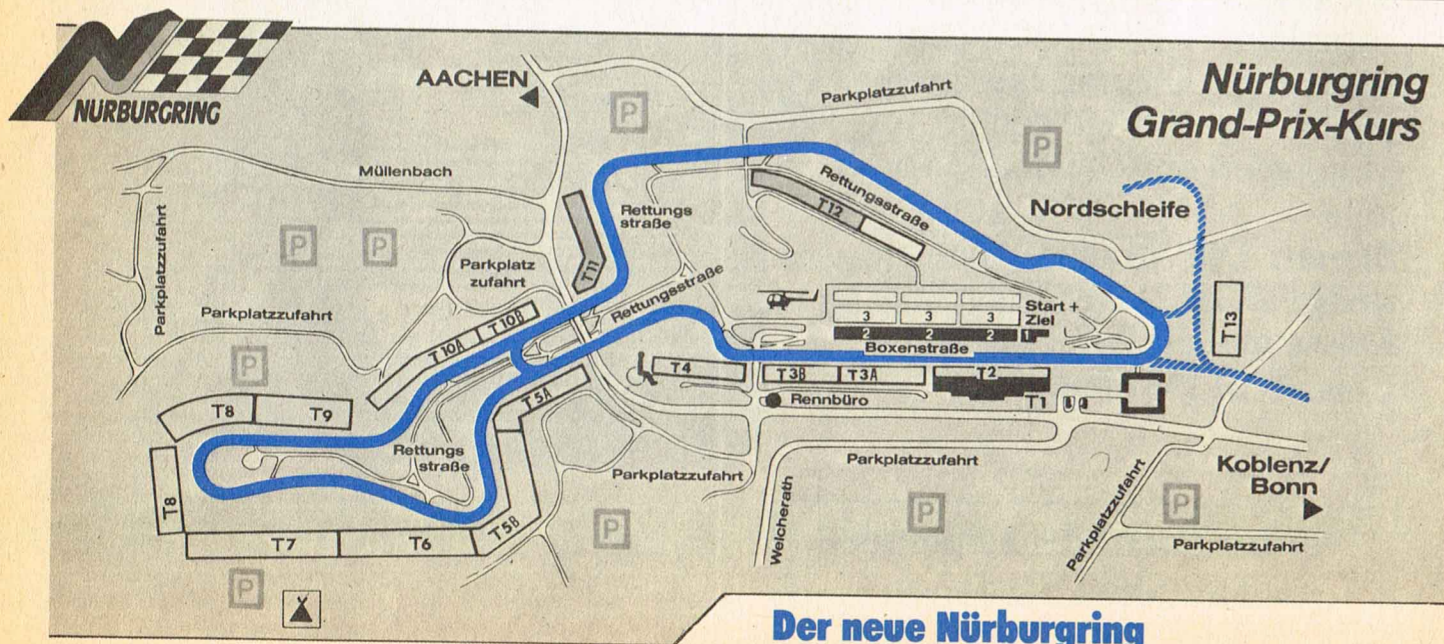
80 cm³:

 125 cm³:

 250 cm³:

 500 cm³:

 Seitenwagen:



Der neue Nürburgring



GAMEL
COLLECTION
PRÄSENTIERT



ROCKAMRING

SIMPLE MINDS · JAMES TAYLOR
THE CURE · TALK TALK · SIMPLY RED
COCK ROBIN · CHRIS REA · FEARGAL SHARKEY
FINE YOUNG CANNIBALS · INXS · WATERBOYS
THE ALARM · FRITZ BRAUSE · MITTEREGGER · BANGLES

Samstag, 14. Juni 1986
 Sonntag, 15. Juni 1986

NÜRBURGRING/EIFEL

Vorverkauf:
Nürburgring GmbH · 5489 Nürburg
Telefon (0 26 91) 30 21 56

Besser Autofahren durch Nürburgring- Fahr-Sicherheitstraining



Lernen Sie durch richtiges Reagieren Unfälle zu vermeiden!

Verkehrssituationen, die wir als Autofahrer alle kennen:

- Glatteis! Plötzlich und unerwartet! Was tun?
- Ein Kind springt auf die Straße. Vollbremsung!
- Der rechte Hinterreifen platzt! Wie behalte ich die Kontrolle über mein Fahrzeug?

Gefahren, denen wir im Straßenverkehr täglich ausgesetzt sind. Für uns und unsere Mitmenschen ist es wichtig, daß wir richtig reagieren, daß wir wissen, wie unser Auto sich verhält.

Dies alles lernen Sie beim Nürburgring-Fahr-Sicherheitstraining. Erfahrene Instruktoren der Ausbildungsstätte für Verkehrssicherheit GmbH sind Ihre Lehrer.

Prospekt und Info: NÜRBURGRING GmbH · 5489 Nürburg · Telefon (0 26 91) 30 21 76

Renndienste

AP-Lockheed – Peter Kuhl – Bornheim
 Avon Tyres – England
 Bel Ray – Willy Bauer – Filderstadt
 Bombardier-Rotax GmbH – Österreich
 Deutsche Castrol Vertriebsgesellschaft mbH – Hamburg (ARM)
 Champion Zündkerzen Deutschland GmbH – Willy Bauer – Filderstadt
 Dunlop AG – SP Reifenwerke GmbH – Hanau (ARM)
 FLM Motorsport- und Lederbekleidung – Bad-Münstereifel
 Michelin Reifenwerke KG AA – Karlsruhe – Reifen Brecht Bremen
 Mitsui Maschinen GmbH – Yamaha Division – Löhne
 Motorradzubehör Charly Moers – Stolberg
 Joacim Sauer Intern. Racing Service – Bedburg
 Rotax Deutschland – Willi Baumeister – Steinhagen
 Technikraft Motorradtechnik – H. O. Kainzinger – Schriesheim
 Valvoline Renndienst – Düren-Hamburg (ARM)
 Deutsche Veedol – Hamburg
 WIWO Bremssysteme – A. Bulger – Ulmen
 Stand: 25. 04. 1986

Unser Dank

Wir danken den nachstehenden Firmen für die freundliche Unterstützung:
 Römer GmbH & Co. – Neu Ulm
 Deutsche Shell AG – Hamburg
 Motor Presse Verlag GmbH & Co. KG – Stuttgart
 Honda Deutschland GmbH – Offenbach/Main
 Mitsui Maschinen GmbH Yamaha Division – Löhne
 Deutsche Total GmbH – Düsseldorf
 Deutsche Castrol Vertriebsgesellschaft mbH – Hamburg
 Hein Gericke – Düsseldorf
 Krauser – Mering
 Polo Blockhaus – Wermelskirchen
 Die Fahrzeuge der Rennleitung haben die Firmen:
 Honda Deutschland GmbH – Offenbach/Main
 Daimler Benz AG – Stuttgart
 Duchatelet Accessoires – Königsdorf
 dankenswerterweise zur Verfügung gestellt.
 Herzlichen Dank
 ADAC Nordrhein – Köln
 Stand: 24. 04. 1986

Die Zukunft rollt auf Radial

Zwar werden bei Motorradrennen noch keine „Qualifiers“ gefahren, aber die Tendenz dazu ist da. Auch bei den heißen Öfen spielt die Reifenwahl, die manches Mal zu einem wahren Reifen-Poker gerät, eine immer größere Rolle. Völlig zu Recht übrigens, denn die phantastischen Fahrkünste der Top-Piloten wurden erst möglich durch extrem haftstarke und zugleich superpräzise Racingreifen.

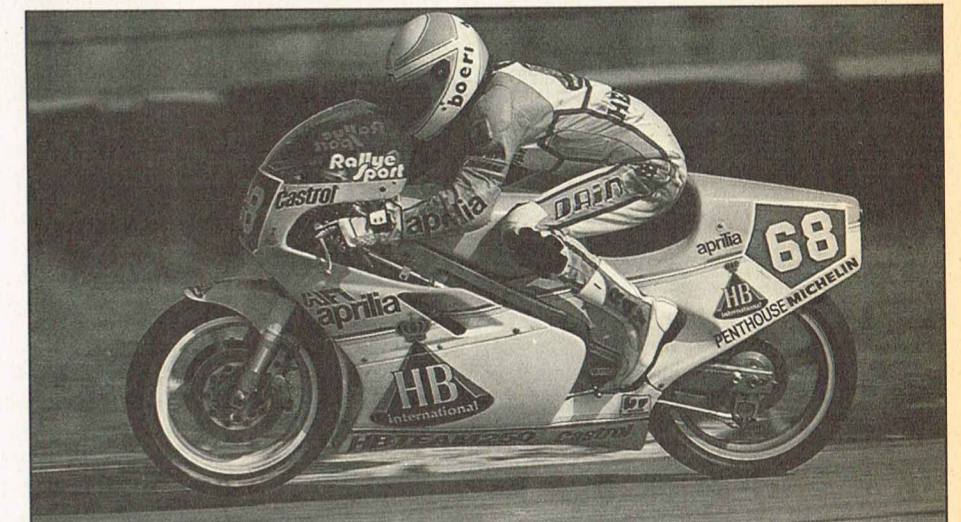
Dank einer mutigen Ingenieur-Mannschaft und modernster Fertigungstechnik konnten sich MICHELIN in den letzten Jahren bei Zweiradreifen an die Spitze vorarbeiten. Und zwar nicht nur bei Serienreifen, die sich ja seit jeher durch besondere KM-Leistung auszeichnen, sondern genauso im Rennsport.

im Rennen zu erbringen. Bei den Tests in Mugello konnte ich noch vor Ende der ersten Runde das Maximum herausholen.“
 Bleibt aus sportlicher Sicht noch hinzuzufügen, daß die komplette Straßenweltmeisterschaft 1985 an MICHELIN ging. Von der Schnapsglas-Klasse bis zu den Big/Bikes der Langstrecken-

WM. Für statistisch Interessierte muß noch angemerkt werden, daß auch die TRIAL-Weltmeisterschaft an Michelin ging. Thierry Michaud als Champion sowie alle 10 Nächstplazierten fuhren die französischen Radial-Pneus.



Michelin-Team in Bestform



Manfred Herweh

Ein Ausnahmetalent

Ein Mann beherrschte 1985 die Rennszene in einer Art, wie dies noch nie zuvor geschah. Ein Mann, der angetreten war, nicht nur die Königsklasse der 500er, sondern auch die Klasse der 250er zu gewinnen. Wir sprechen von Freddie Spencer, dem ersten Rennfahrer, der auf Radialreifen in einer Saison gleich beide Weltmeistertitel erringen konnte. Auf Michelin! Und damit ist für jeden Fachmann klar, daß dem Radialreifen auch bei Zweirädern die Zukunft gehört.



Freddie Spencer

Auch der Vize ist Spitze

Auch der Vizeweltmeister bei den 500ern, der Amerikaner Eddie Lawson, war von seinen Radials begeistert: „Der Übergang zu Michelin brachte mir große Vorteile. Zum einen sind diese Reifen außerordentlich leistungsfähig, zum anderen sind sie in der Lage, diese Leistung sehr früh



Eddie Lawson

Für die laufende Saison präsentiert sich das Michelin-Team in Bestform. Nicht nur in der WM, sondern auch bei den Rennen um die Deutsche Meisterschaft. Martin Wimmer, Manfred Herweh, Reinhold Roth (250 ccm) gehören ebenso dazu wie der Deutsche Meister in der 500 ccm-Klasse, Manfred Fischer aus Hanau sowie der schnelle Schwabe Gustav Reiner – bekannt und gefürchtet unter dem Spitznamen „Kamikaze-Gusti“.



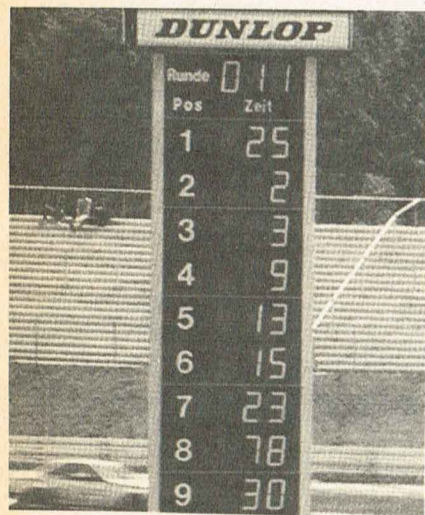
Reinhold Roth



Aber auch die klassischen MICHELIN Motorrad-Reifen in H- oder V-Version mit Namen A 48 (für vorne) und M 48 (für's Hinterrad) profitieren vom Know how der Sportabteilung. Schließlich sind Begriffe wie Nässegriff, Bremsstabilität, Haftung bei heißem Reifen oder Hochgeschwindigkeits-Flattern nicht nur den Rennfahrern bekannt, sondern jeder engagierte Motorradfahrer, der ab und an richtig zur Sache geht, kennt diese Probleme.

Informations- und Anzeigesysteme

SCHAUF



Anzeigeturm Nürburgring

Numerische und alphanumerische Anzeigesysteme

in elektro-mechanischer LED- und LCD-Technik

für Sport, Industrie, Verkehr und Behörden

Wenn man Sie hören soll ...



Mit diesem Gerät wird u.a. das Bayerische Landesturnfest vom 29. 5. – 1. 6. 1986 ausgerüstet.

- einfache Bedienung
- sofort betriebsbereit
- Steckdose genügt

Wir lieferten für:
 Nürburgring, Grand Prix d'Eurovision, AUDI, OPEL, VW, SEIKO, JUNGHANS, NIKE, Uni Erlangen, TU-Berlin, TÜV Hannover, TÜV Wolfenbüttel, KFZ-Zulassung Darmstadt, verschiedene Turn- und Schwimmverbände, Sporthallen und Vereine u. v. a. m.

Dieter Schauf GmbH
 Rheinische Straße 31
 5657 Haan 1

Telefon:

02129-51071

Rallye Sport informiert: Seit 15 Jahren im Rennsport dabei

Dieses Jahr feiert der ganz auf hochwertige und modische Motorradbekleidung spezialisierte Betrieb von Rolf Schwabe-Schott und Harry Süssl ein kleines Jubiläum: Seit 15 Jahren sind die beiden rennsportbegeisterten auf allen Rennstrecken Europas zu finden, wo namhafte deutsche und ausländische Fahrer die Produkte des in Garmisch ansässigen Unternehmens tragen. Der Rallye-Sport-Service-Bus steht den Piloten bei vielen Rennen als Treffpunkt immer zur Verfügung. Rechtzeitig zum Jubiläum steht den Fahrern ein neuer und größerer Bus als Service-Center zur Verfügung. Allen Motorradfans sind die Namen geläufig, die zwischen den Rennen mal eben bei Rolf Schwabe-Schott vorbeischauen, um vielleicht nur eine Tasse Kaffee zu trinken, ihre beschädigte Lederkombi vorbeibringen oder nur mal hören wollen, was es neues im Fahrerlager gibt: Freddie Spencer, Eddi Lawson, Kenny Roberts, Toni Mang, Stefan Dörflinger, Barry Sheene, Werner Schwärzel, Gustav Reiner und viele andere vertrauen auf Rallye Sport Artikel wie z.B. Boeri-Helme, Dainese-Lederkombis oder Ray-Stiefel. Für die Saison 1986 verzeichnet das RSS-Team einen weiteren prominenten Zuwachs: Manfred Herweh, Vize-Weltmeister 1984, ist neben Toni Mang ein weiterer Sieganwärter in der Viertelliterklasse. Wer alles in Speyer mit den Produkten von Rallye-Sport startet sehen Sie aus dem Programmheft in den einzelnen Klassen. Unter der Rubrik Bewerber haben sich die Piloten in die Starterliste eingetragen.



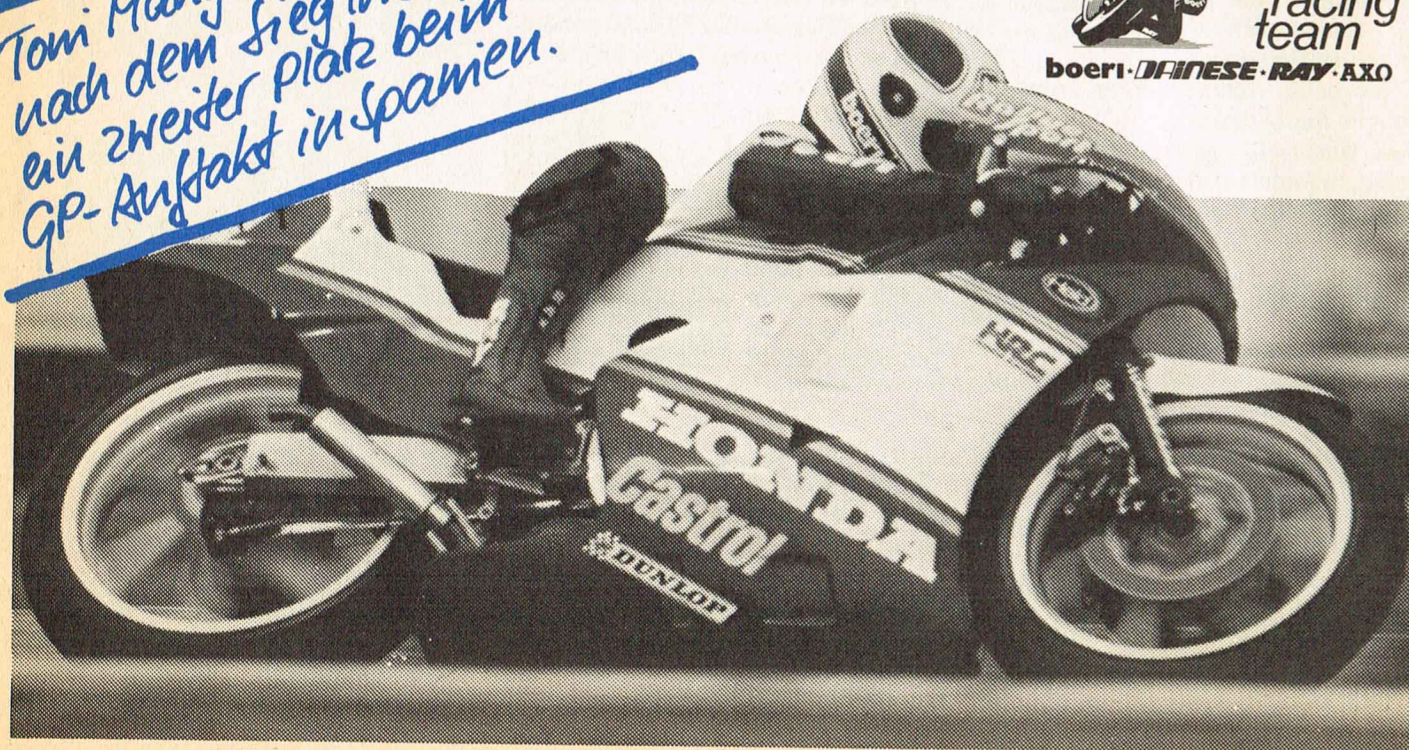
Seit vielen Jahren
treu im Team:
Weltmeister Toni Mang

Neuer Mann bei Rallye-Sport:
Vize-Weltmeister Manfred Herweh.

Und ganz besonders wichtig:
Alle Rallye Sport Artikel erhalten Sie nur im wirklich guten Fachhandel! Also nur dort, wo man Sie echt fachmännisch beraten kann. Und das über 500 mal im ganzen Land – ein Rallye Sport Stützpunkthändler ist bestimmt in Ihrer Nähe!



*Toni Mang auf Erfolgskurs:
nach dem Sieg in Daytona
ein zweiter Platz beim
GP-Auftakt in Spanien.*



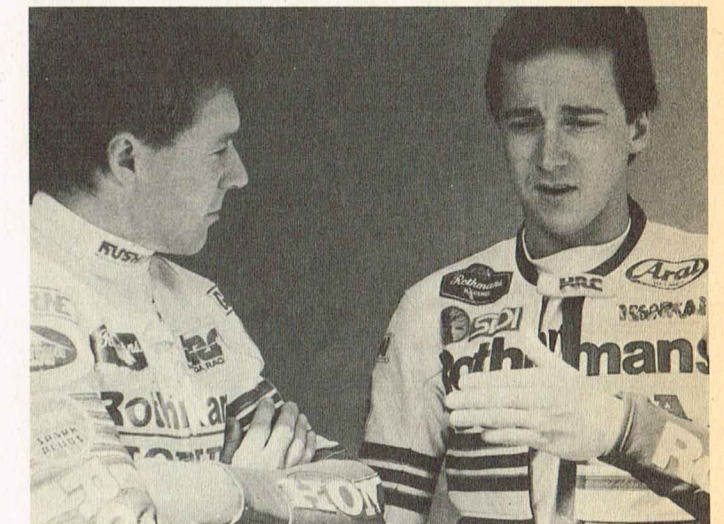
Die Teams um die Weltmeisterschaft 1986

Alljährlich findet nach Abschluß der Rennsaison im Spätjahr das große Wechselspiel statt. Welcher Fahrer bleibt bei seinem Team und wer wechselt teilweise für sehr viel Geld den Arbeitgeber. Klar, daß Superkötter während der laufenden Saison anfangen zu pokern, um im Spätjahr bei den Verhandlungen gleich mehrere Türen offen zu haben, dann aber oftmals für einen wesentlich höheren Betrag als im Vorjahr doch bei ihrem alten Arbeitgeber bleiben. Besonders dann, wenn sich die eingesetzten Maschinen als konkurrenzfähig erwiesen haben. Anders dagegen bei den vielen Privatfahrern, die einen Teil des Rennbudgets aus eigenen Mitteln hinzubuttern. Für sie ist schon der Aufstieg in ein Team, das momentan nur die zweite Geige spielt, schon ein Schritt nach vorn. Außerdem eine Chance vielleicht doch einmal den Sprung ganz nach oben zu schaffen. Noch nie in der Geschichte der Motorrad-Weltmeisterschaft gab es so viele Werksteams, werksunterstützte Teams oder aussichtsreiche Privatteams, die ein ernstes Wort um die Weltmeisterschaft mitreden können. Hier die Vorstellung der wichtigsten Teams in den einzelnen Klassen.

Die Teams in der 500 cm³-Klasse

Rothmans-Honda

Das offizielle Werksteam erhält direkt von Japan aus die Unterstützung. Eingesetzt werden die Vierzylinder-Motoren.
Eingesetztes Motorrad: Honda NSR 500
Fahrer: Freddy Spencer (USA), Wayne Gardner (AUS)

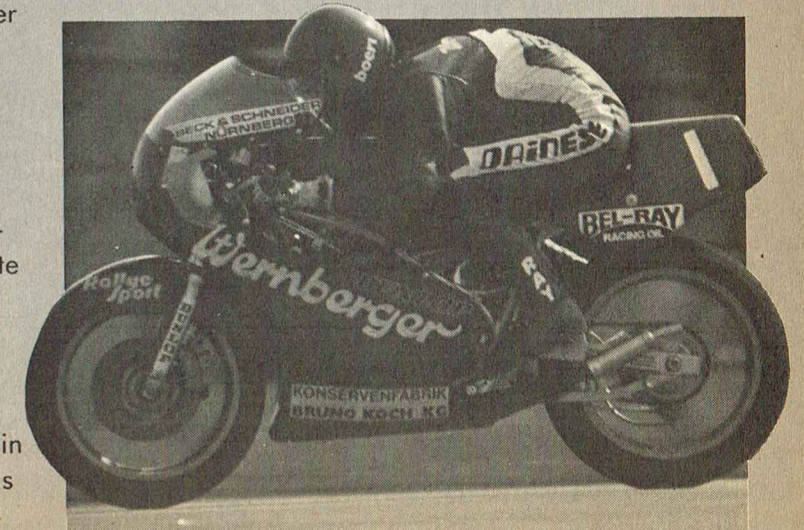


Erfolge aus der Konserve: Das Wernberger-Team

Feinschmeckern und Rennfans dürfte das kleine Örtchen Wernberg ein Begriff sein. Aus der Wernberger Konservenfabrik kommen nämlich die herrlich schmeckenden Waldfrüchte- und Pilzkonserven her. Auf der Rennstrecke ist den Zuschauern die feuerrot lackierte Yamaha mit Herbert Besendörfer als Pilot bestimmt schon aufgefallen, den der Wernberger-Schriftzug auf der Verkleidung ziert.

Die Begeisterung zum Motorradsport war vor Jahren der auslösende Faktor des Firmenchefs Günter Koch, hoffnungsvolle Nachwuchstalente zu unterstützen. Außerdem war der Bruder des Firmenchefs in den Fünfziger Jahren selbst aktiv und wer einmal vom Rennbazillus befallen ist, kommt bekanntlich so schnell nicht mehr davon los. Zunächst war es Harald Eckl, der die Unterstützung genoß, ehe er ins Römer-Team wechselte. Heute gehört der ganz in der Nähe Nürnbergs beheimatete Herbert Besendörfer zu den geförderten Piloten. Der großgewachsene Franke bedankte sich in den letzten Jahren auf seine Weise für die Wernberger-Hilfe: Er holte sich 1984 und 1985 den deutschen Meistertitel in der 350 cm³-Klasse und gilt auch dieses Jahr wieder als Favorit. Aber auch in der stärker besetzten Viertelliter-

Kategorie hält der gelernte Fernmeldehandwerker tapfer mit. Allerdings macht er sich beim WM-Lauf auf dem Nürburgring keine falschen Illusionen: „Ein Platz unter den ersten zwanzig wäre schon ein Erfolg für mich. Denn die Routine der WM-Piloten ist einfach größer. Aber vielleicht kommt mir die Unterstützung durch das heimische Publikum entgegen“, hofft der Wernberger-Fahrer.



Honda-France

Eine echte Vierzylinder-Werkmaschine aus Japan erhält das Team des französischen Importeurs. Eingesetztes Motorrad: Honda NSR 500
Fahrer Raymond Roche (F)
Teamleiter: Takazumi Katayama

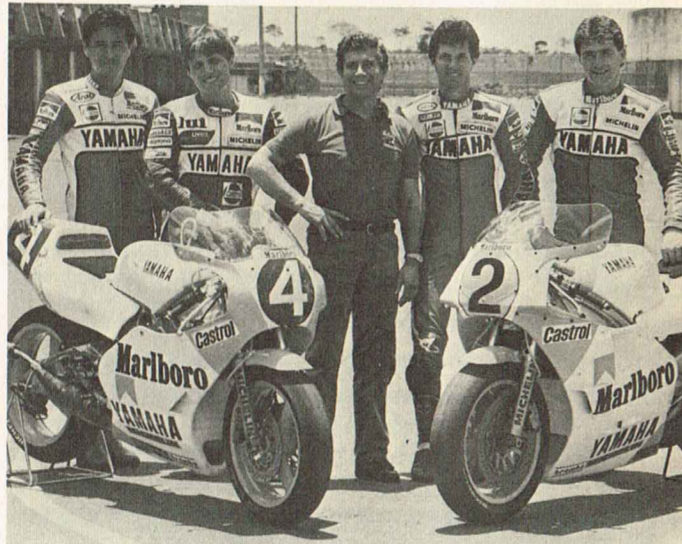


elf-Honda

Das vom Mineralölkonzern elf unterstützte Team setzt das neuartige Fahrwerk mit Achsschenkelenkung, bestückt mit dem Dreizylinder-Honda-Motor, ein. Eingesetztes Motorrad: elf-Honda Experimental II
Fahrer: Christian Le Liard (F), Ron Haslam (GB)
Teamleiter: Serge Rosset

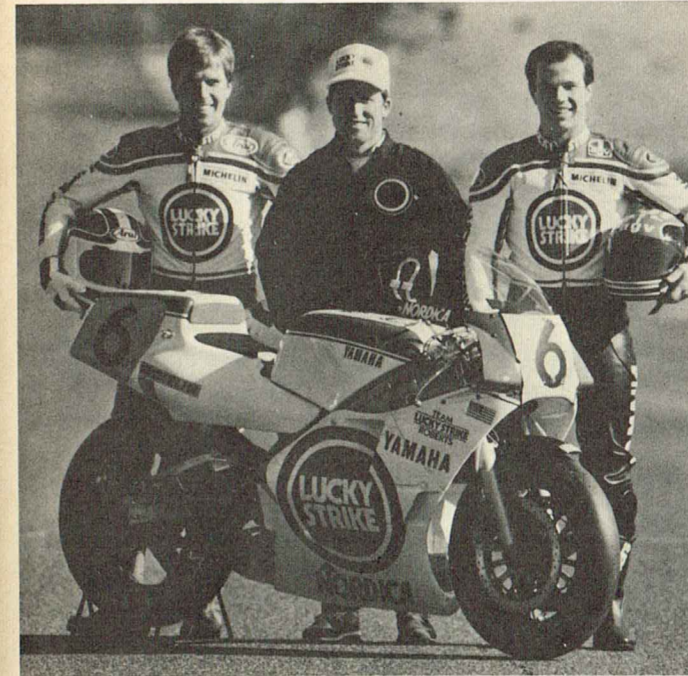
Marlboro-Yamaha

Das älteste der drei gleichberechtigten Teams, das mit Werkmaschinen ausgerüstet ist. Eingesetztes Motorrad: Yamaha YZR 500
Fahrer: Eddie Lawson (USA), Rob Mc Elnea (GB)
Teamleiter: Giacomo Agostini



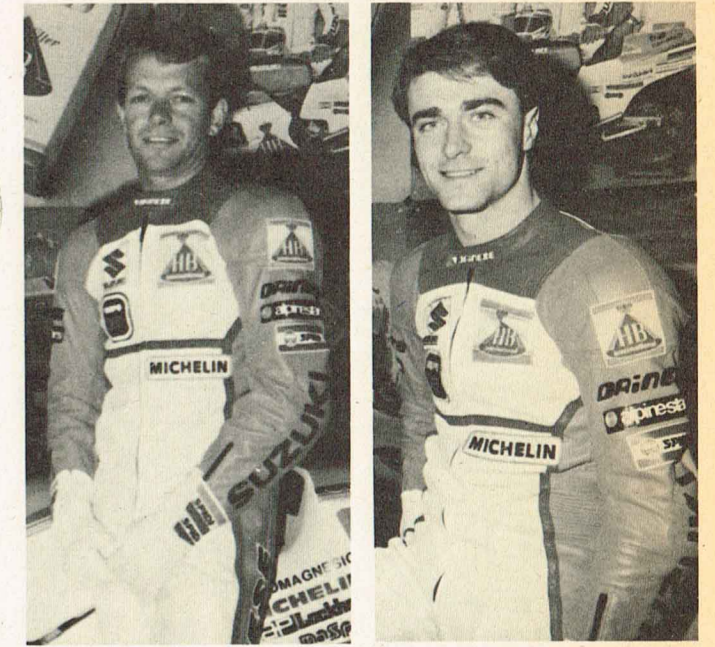
Lucky Strike-Yamaha

Kein geringerer als der dreifache Weltmeister Kenny Roberts stellte dieses Team auf die Beine und betreut es in der ersten WM-Saison. Eingesetztes Motorrad: Yamaha YZR 500
Fahrer: Randy Mamola (USA), Mike Baldwin (USA)
Teamleiter: Kenny Roberts



HB-Suzuki

Zwei WM-Titel holte der ehemalige Rennfahrer und jetzige Teamchef mit Uncini und Lucchinelli für das Werk, aber momentan wartet der Italiener sehnsüchtig auf die neuen Maschinen. Eingesetzte Maschinen: Suzuki XR 70
Fahrer: Dave Petersen (ZIM), Francesco Chili (I)
Teamleiter: Roberto Gallina



Gauloises-Yamaha

In Frankreich ist das dritte mit Werkmaschinen ausgerüstete Yamaha-Team für die Halbliter-WM ansässig. Eingesetztes Motorrad: Yamaha YZR 500
Fahrer: Christian Sarron
Teamleiter: Jean-Claude Oliver

Skool-Bandit Suzuki

Dieselben Probleme wie ihre italienischen Kollegen hat das in England ansässige Suzuki-Team, das vom Kautabakhersteller Skool-Bandit gesponsort wird. Eingesetztes Motorrad: Suzuki XR 70
Fahrer: Paul Lewis (AUS), Paul Iddon (GB)
Teamleiter: Rex White

Sportauspuffanlagen von L & W – für BMW – Honda – Kawasaki – Suzuki – Yamaha

Wer sich für Power auf zwei Rädern entscheidet, sollte sich auch für Lenhardt & Wagner Sportauspuffanlagen entscheiden.

Direkt von L & W oder bei allen Fachhändlern. Bei Direktbestellungen liefern wir verpackungsfrei – Sie sparen DM 20,50!

LENHARDT & WAGNER
Im Taubenfang 4 · 6143 Lorsch · Telefon 06251/54849 und 54850
Katalog gegen 6,- DM in Briefmarken oder Euro-Scheck erhältlich.

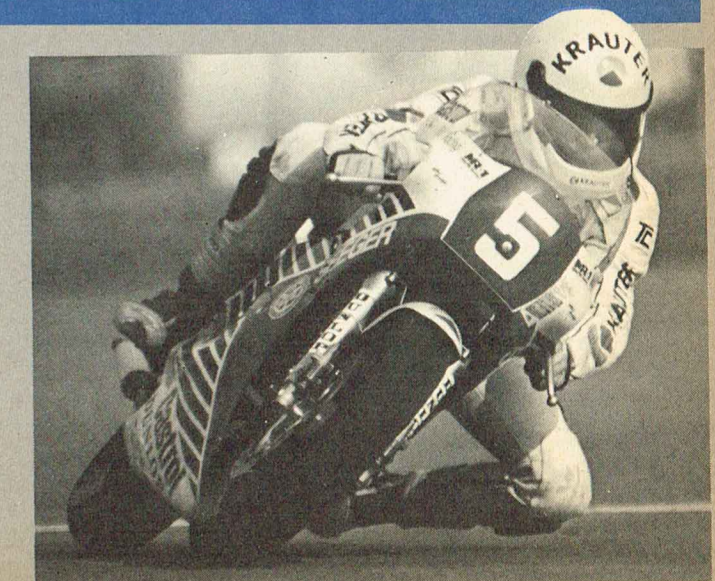


SUPERBIKE-MEISTER
Andreas Hofmann
schwört auf L & W:
"Da hört man,
was man fährt!"



Dem Nachwuchs eine Chance: Jochen Schmid

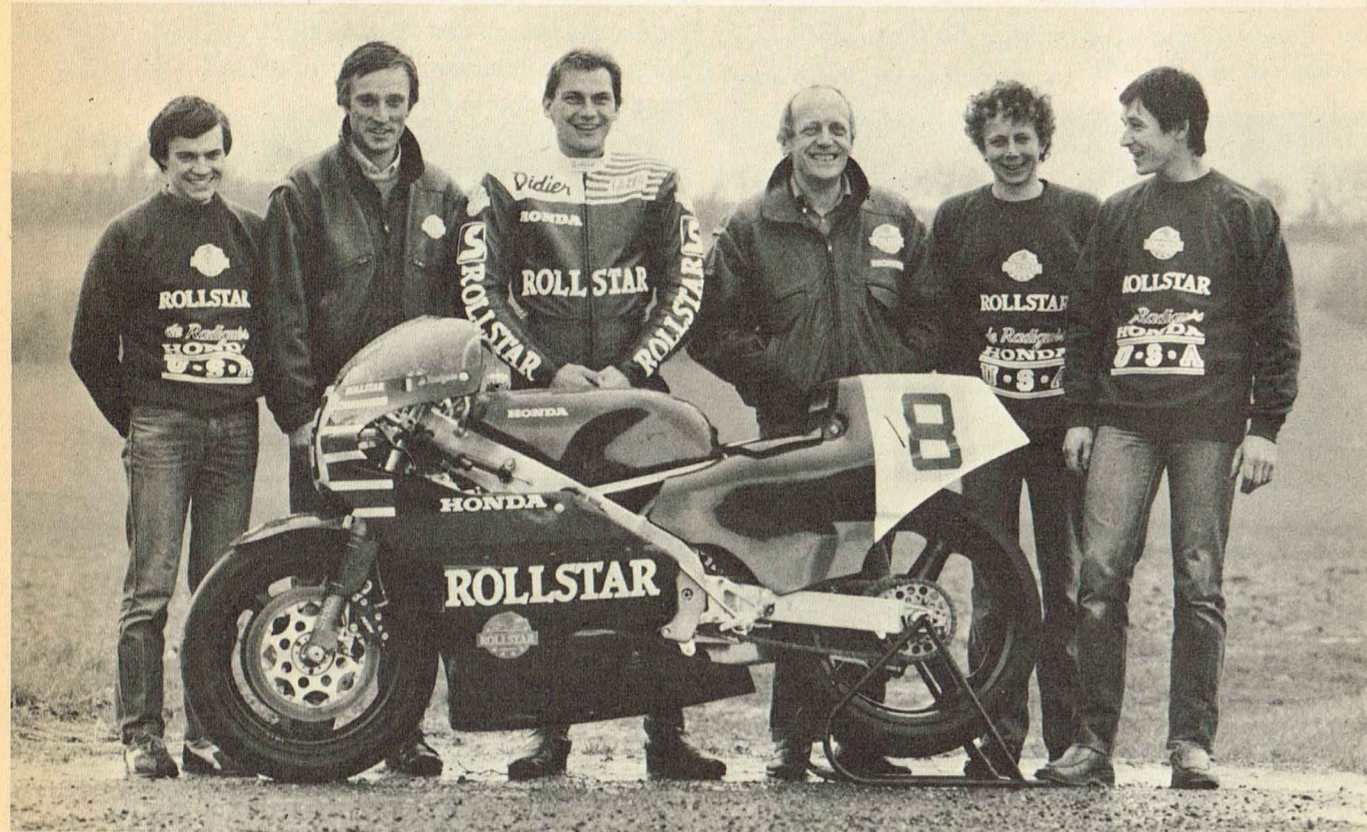
Vor zwei Jahren träumte der im schwäbischen Backnang beheimatete Jochen Schmid von einer Teilnahme an der Weltmeisterschaft. Heute ist es soweit: Das 22-jährige Jungtalent gibt beim GP von Deutschland sein WM-Debüt. Wie Martin Wimmer stammt Schmid aus dem Talentschuppen des Yamaha-RD 350 Cup. Im letzten Jahr kaufte er mit der Unterstützung des Yamaha-Händlers Seeger Toni Mang WM-Yamaha und in diesem Jahr erkannte der ganz in der Nähe wohnende Helmhersteller Manfred Krauter das Talent. Auch er unterstützte seinen schwäbischen Nachbarn und seitdem hält die Erfolgskurve an. Nach dem Sieg beim DM-Lauf in St. Wendel und dem 2. Platz beim Europameisterschaftslauf gehört Schmid in beiden Meisterschaften zu den Titelanwärtern.



Rollstar Honda

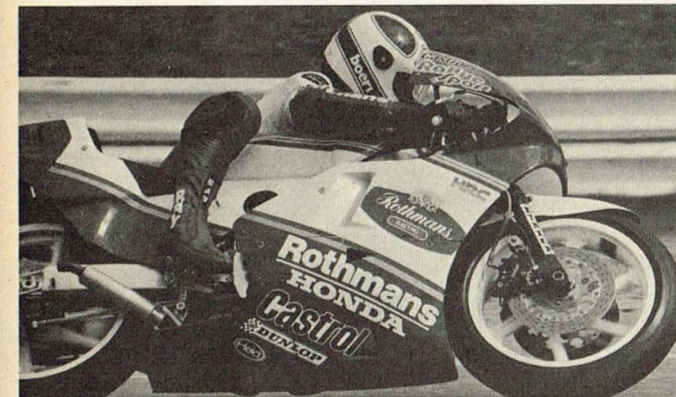
Mit Sponsorgeldern des amerikanischen Medienriesen Rollstar stellte der Belgier Didier de Radiques sein eigenes Team auf die Beine.

Eingesetztes Motorrad: Honda RS 500
Fahrer: Didier de Radiques (B)
Teamleiter: Alain Chevallier



Dunlop-Motorradreifen: Hochleistung und Sicherheit – im Rennsport und in der Serie

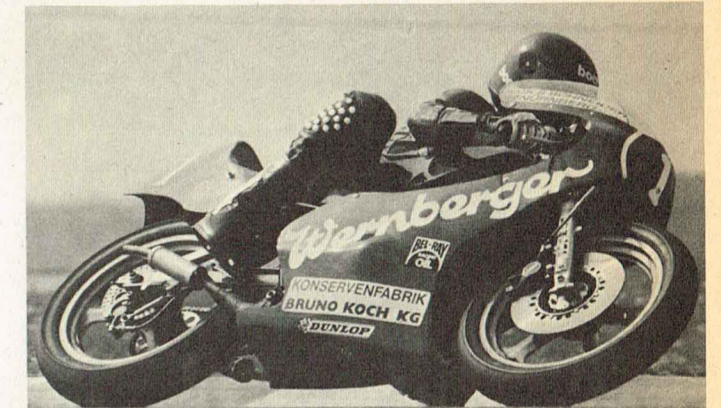
„Jede Woche beginnt der Reifenpoker neu für den Dunlop-Rennendienst und zwar schon unter der Woche“, berichtet Einsatzleiter Reinhard Berier. „Welche Reifen sollen wir in die Transporter laden. Gibt es trockenes Wetter sind ausschließlich Slicks gefragt, aber wenn ein Regenschauer einsetzt, müssen plötzlich genügend Profilreifen da sein. Da kann man schon mal mit dem Bedarf ganz schön daneben liegen.“



Toni Mang, vierfacher Weltmeister im Rothmans-Honda-Team

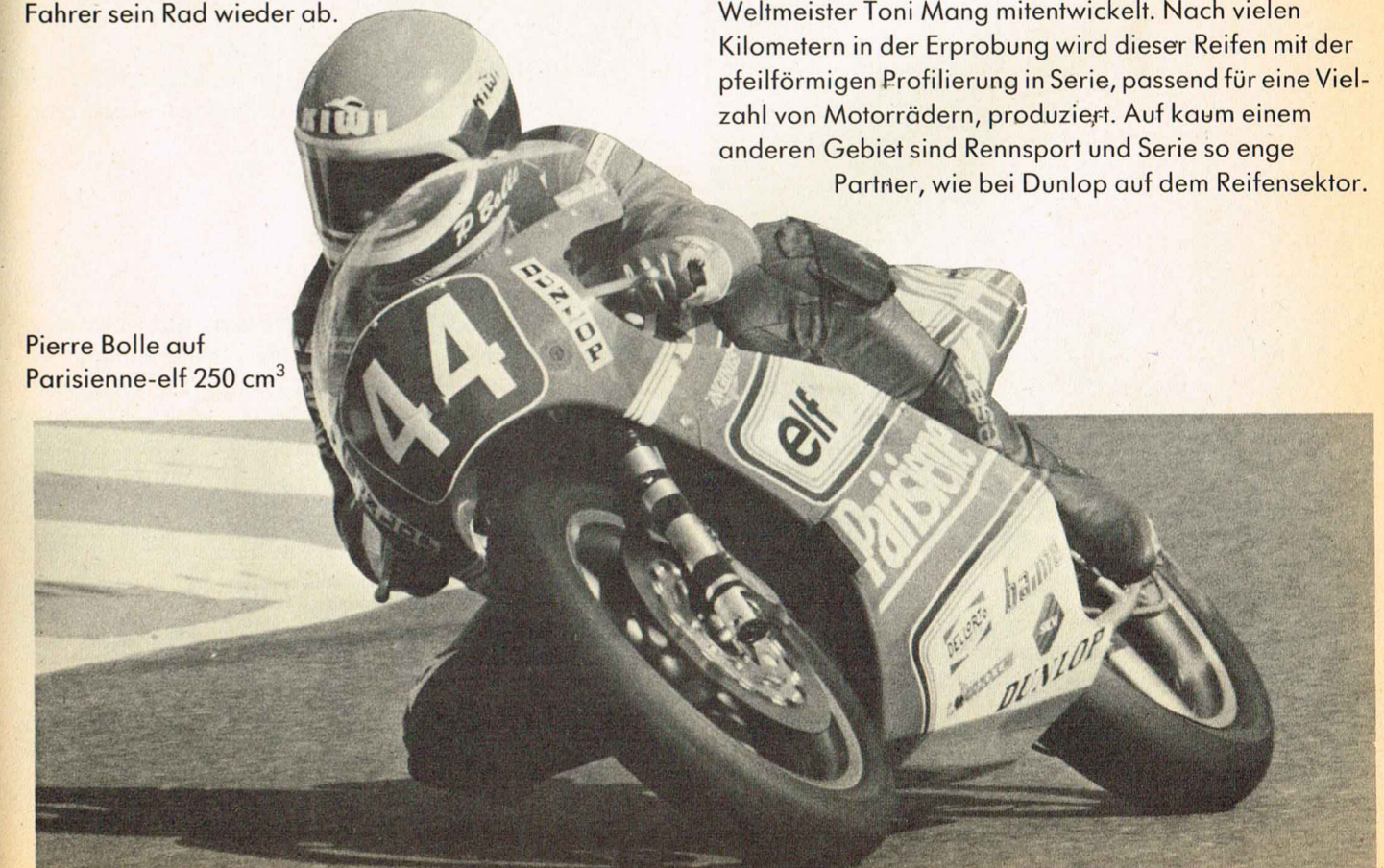
Dennoch versuchen die Leute um Renndienstleiter Berier ihr Bestes. Wer sie einmal bei der Arbeit beobachtet hat, zieht ehrfürchtig den Hut. Hunderte von Reifen wechseln die Monteure an einem Rennwochenende, wofür sie mit Auswuchten je etwa 10 Minuten benötigen. Dann holt der Fahrer sein Rad wieder ab.

Obwohl Reinhard Berier nur privat seine Serienmaschine spazieren fährt, vertrauen viele Spitzenfahrer wie Toni Mang, Alfred Waibel, Herbert Besendörfer, Jochen Schmidt, Konrad Hefele, Ernst Gschwender, Michael Galinski, Fausto Ricci, Ron Haslam, Pierre Bolle, Pierpaolo Bianchi, Jacques Cornu und viele andere Meister auf seinen Rat, welcher Reifen und welche Mischung gefahren werden soll.



Herbert Besendörfer, Deutscher Meister 1984 und 1985

All diese Erfahrung aus den Renneinsätzen fließt aber in die Entwicklung von Reifen für die Alltags-Serienmotorräder ein. An dem neuesten Produkt, dem Dunlop-Arrowmax, hat niemand anderes als der vierfache Weltmeister Toni Mang mitentwickelt. Nach vielen Kilometern in der Erprobung wird dieser Reifen mit der pfeilförmigen Profilierung in Serie, passend für eine Vielzahl von Motorrädern, produziert. Auf kaum einem anderen Gebiet sind Rennsport und Serie so enge Partner, wie bei Dunlop auf dem Reifensektor.



Pierre Bolle auf Parisienne-elf 250 cm³

Schmiermittel-Sicherheit in größter Vielfalt



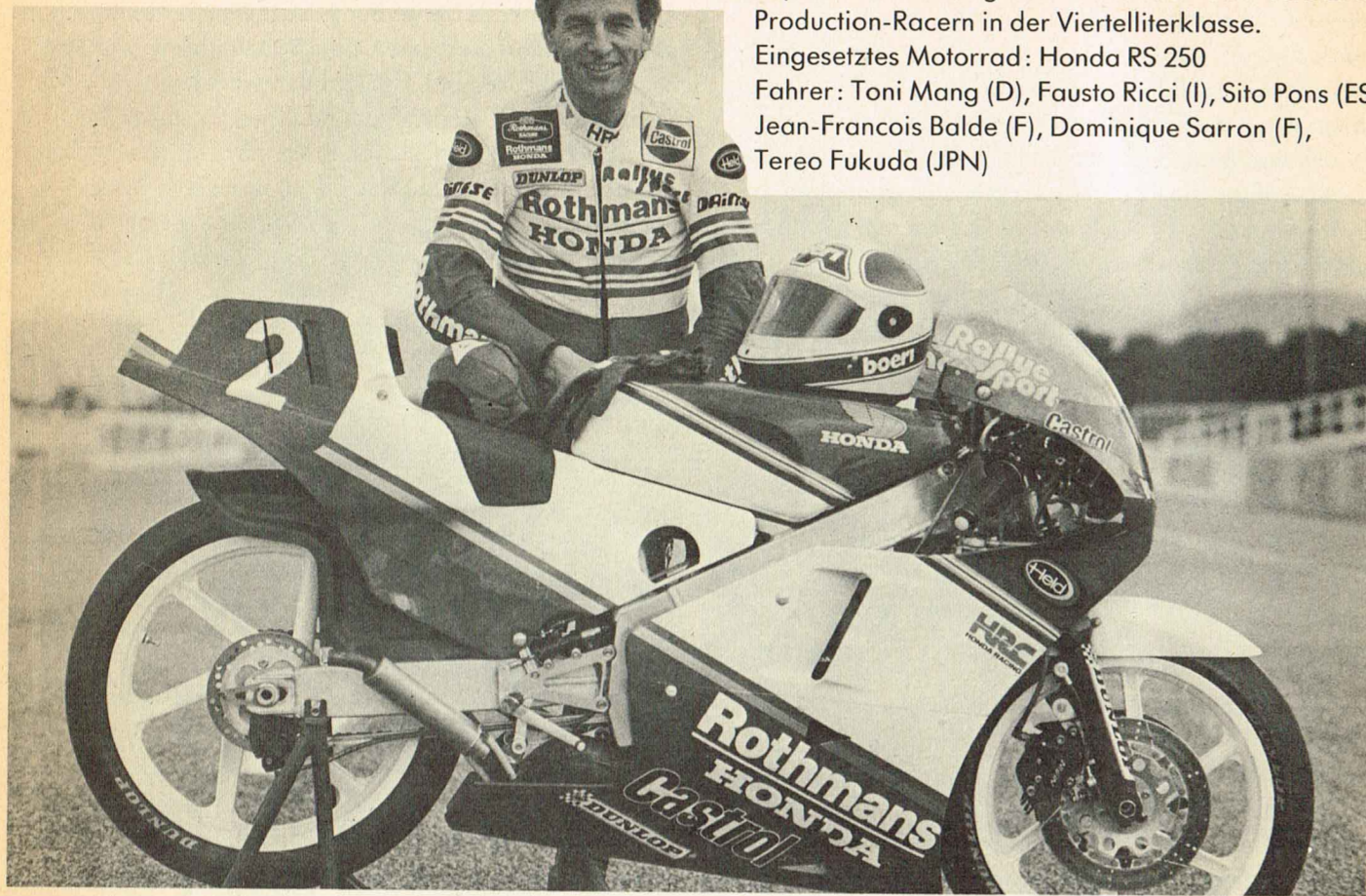
41 Weltmeister seit 1975

- 2-Takt-Motorenoele
- 4-Takt-Motorenoele
- Getriebeoel
- Gabel- und Stoßdämpferoel
- Bremsflüssigkeiten
- Pflege- und Reparaturprodukte z. B. Kettenspray, Allzweckoel, Kontaktreiniger, Moto-Wash
- Schmiermittel und Pflegeprogramm für bikes bis 80 cm³

Nur im Motorrad-Fachhandel erhältlich.

Die Teams in der 250 cm³-Klasse

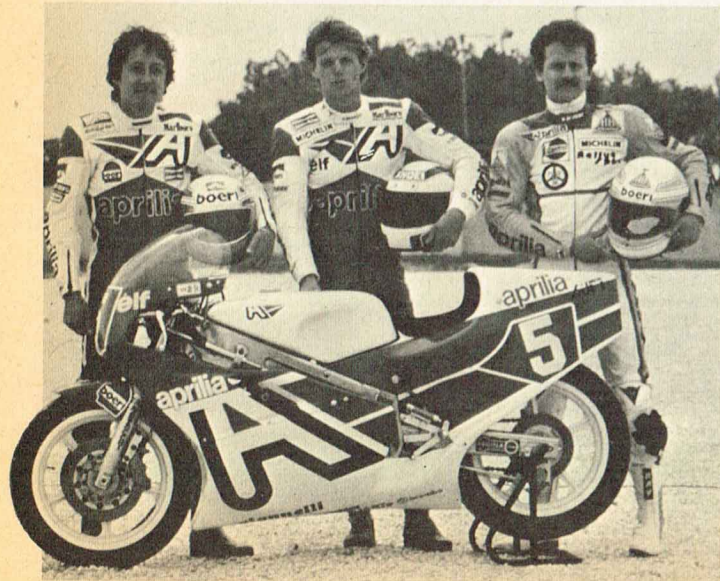
Rothmans-Honda



Nur indirekt, vertreten durch die jeweiligen Landesimporteure beteiligt sich Honda mit verbesserten Production-Racern in der Viertelliterklasse.
Eingesetztes Motorrad: Honda RS 250
Fahrer: Toni Mang (D), Fausto Ricci (I), Sito Pons (ES), Jean-Francois Balde (F), Dominique Sarron (F), Terezo Fukuda (JPN)

HB-Aprilia

Erst die zweite Saison beteiligt sich das deutsch-italienische Team an der Straßen-Weltmeisterschaft und hat drei aussichtsreiche Fahrer im Team.
Eingesetztes Motorrad: Aprilia-Rotax AF 250
Fahrer: Manfred Herweh (D), Loris Reggiani (I), Stefano Caracchi (I)



Garelli

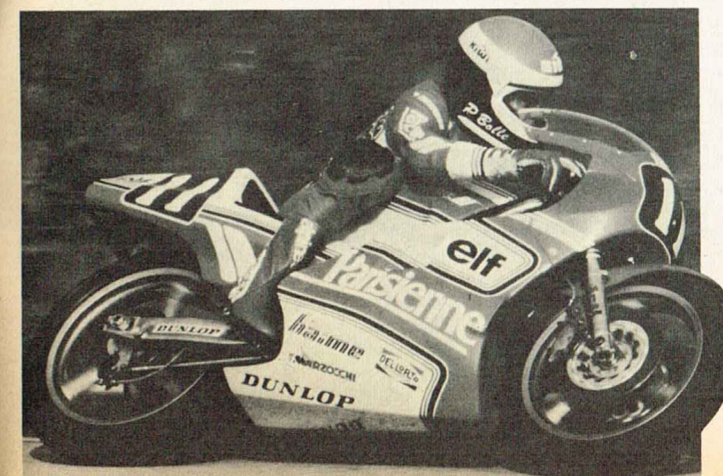
Nur mit einem Fahrer beteiligt sich das italienische Werk mit dem verbesserten V 2-Drehschiebermotor in der Viertelliterklasse.
Eingesetztes Motorrad: Garelli GR 250
Fahrer: Maurizio Vitali (I)

Yamaha

Zweigleisig fährt das japanische Werk hinsichtlich der belieferten Teams und den Maschinen. Wimmer und Lavado fahren die Werksmaschine mit dem V 2-Motor, die Landesteams den verbesserten Production Racer.
Eingesetztes Motorrad: Yamaha YZR 250 und TZ 250
Fahrer: Martin Wimmer (D), Marlboro-Yamaha YZR 250
Carlos Lavado (YV) Venemotos-Yamaha YZR 250

Parisiene-elf

Mit der Eigenkonstruktion und einem verbesserten Honda Production-Racer beteiligt sich das Schweizer Team zum zweiten Jahr an der WM-Serie.
Eingesetzte Motorräder: Parisienne-elf 250, Honda RS 250
Fahrer: Sergio Pellandini (CH), Pierre Bolle (CH), Jaques Cornu (CH) Honda



Der Junior.

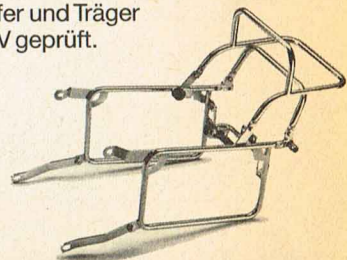
Schluckt wie ein Großer!



Junior 40 – Senior-Volumen in Junior-Schale.

40 Liter Zuladung in eigenständiger Form. Aerodynamisch, bruchfest, wasserdicht. Koffer und Tragegriff »aus einem Guß«. An allen besonders beanspruchten Stellen verstärkt. Gefräster Schlüssel für hochwertige Sicherheitsschlösser und Krallenschloß. Mehrfachschließung. Hepco & Becker Junior 40, DM 389,00. Unverbindliche Preisempfehlung. Einer der Großen im Volumen-Programm von 20 – 52 Liter.

Maßgefertigter Gepäckträger aus Präzisionsstahlrohr, verchromt oder schwarzkunststoffbeschichtet. Mit und ohne Kofferhalter. Alle Teile einzeln lieferbar. Alle Koffer und Träger sind TÜV geprüft.

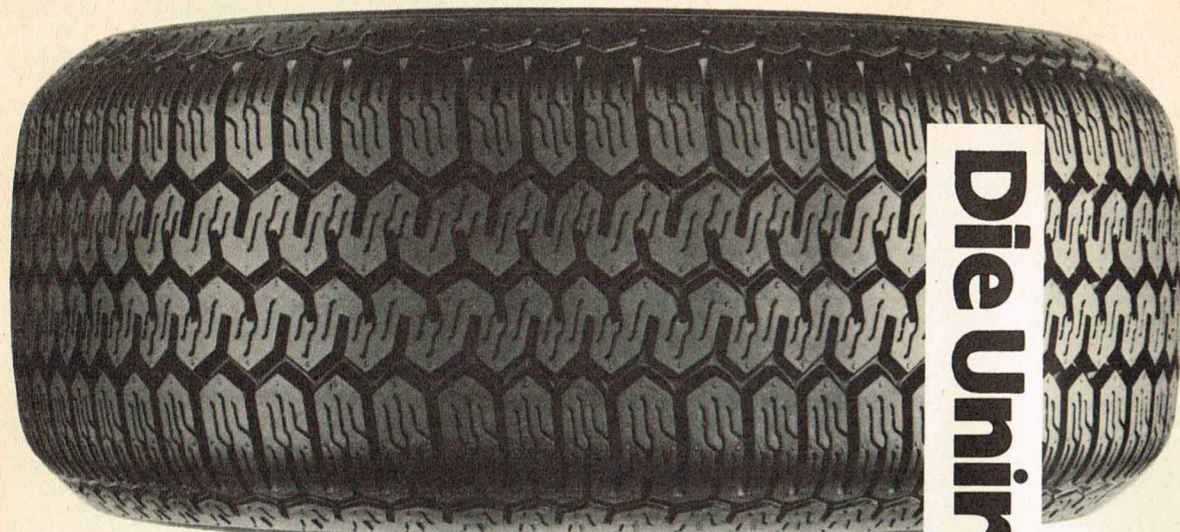


A F. Fischer
1040 Wien
Tel. 02/65 72 52
CH Peier & Utzinger
8954 Geroldswil
Tel. 0 1748/28 89

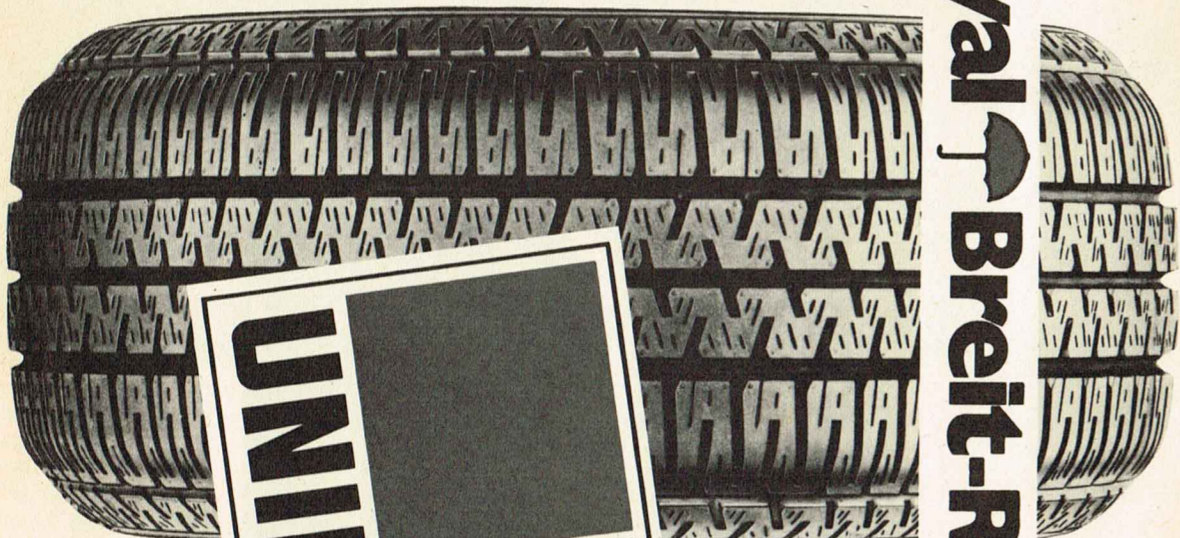
Zweirad-Gepäcksysteme und mehr.

Hepco & Becker Vertriebs GmbH
Postfach 10 26 69, Grenzhöferweg 34
6900 Heidelberg 1, Tel. 0 62 21/8 20 40

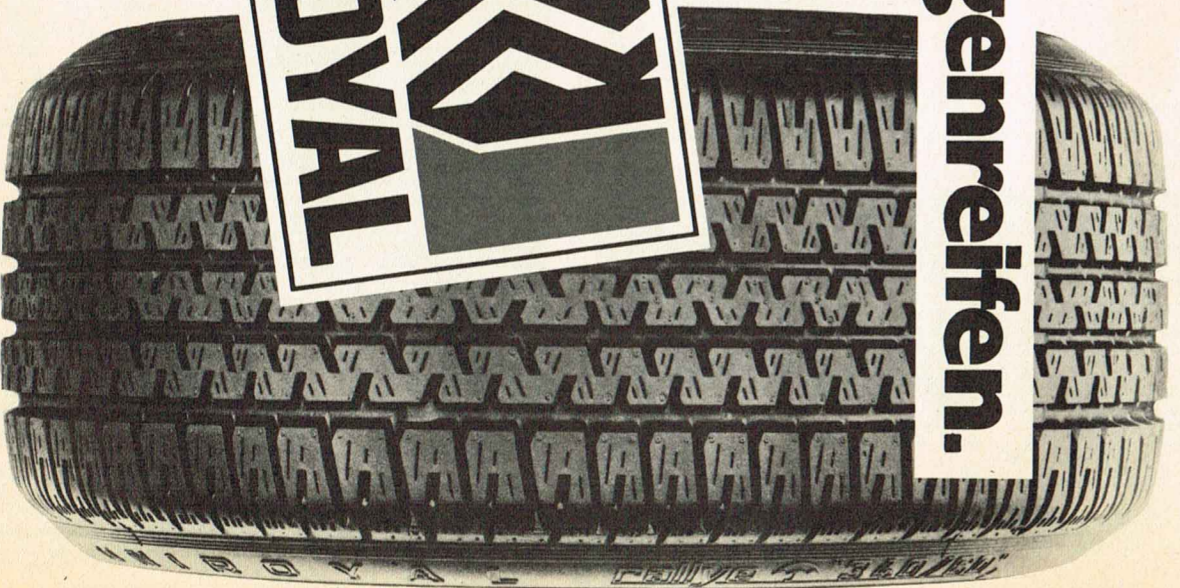
RALLYE 280/70
RALLYE 280/65



RALLYE 340/70
RALLYE 340/65



RALLYE 340/60



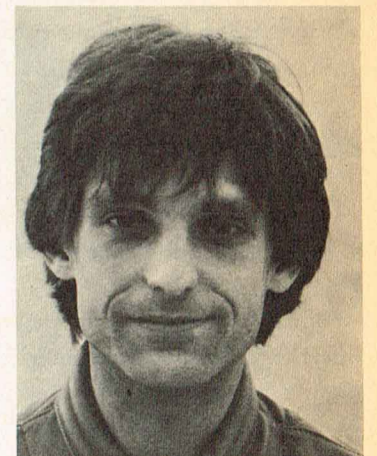
Die Uniroyal  Breit-Regenreifen.

Das HB-Römer-Team 1986

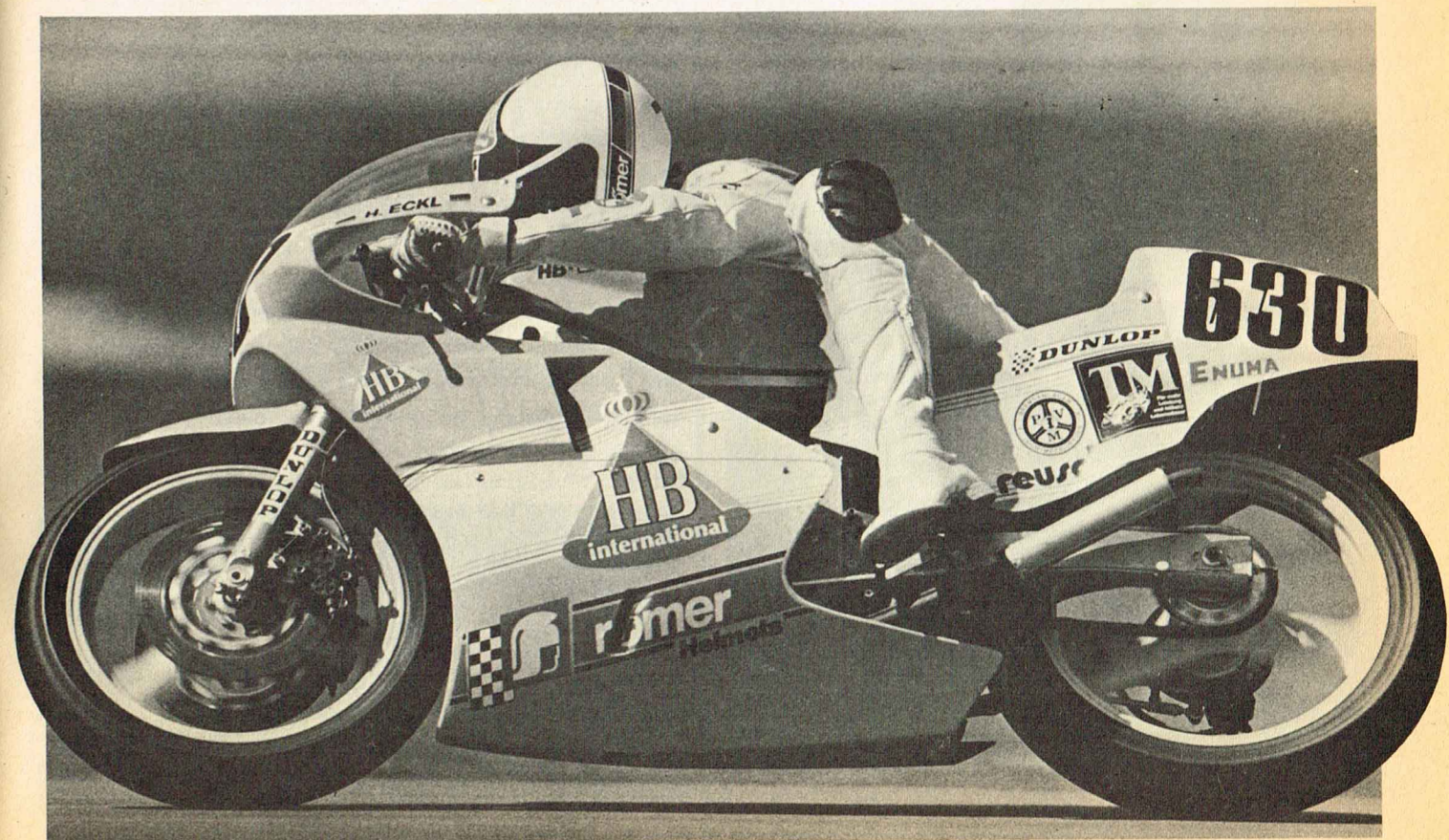
Als der Ulmer Säcklermeister Hans Römer im Jahre 1871 gegenüber der damaligen „Versorgungsfestung des Deutschen Bundes“ in Ulm ein Haus erwarb und mit dem Verkauf von Helmen, Säbeln und Epauletten begann, da wußte er nicht, was er damit in Bewegung setzte. Was damals mit dem Verkauf von soldatischem Zubehör begann, hat sich auf Sicherheitsausrüstungen für fast alle Lebensbereiche ausgeweitet – von Helmen für Sport, Industrie und Behörden bis zu Kindersitzen wird heute im Hause Römer alles gefertigt, was der Sicherheit dient. Und von einem echten Grand-Prix-Team hätte sich der gute Säcklermeister schon gar nichts träumen lassen. Reinhold Roth und Harald Eckl sind heute ein Teil des breitgefächerten Sportförderungs-Programms von Römer. Die Teilnahme am Motorrad-Grand-Prix-Sport ist zum einen eine Marketing-Aktivität des Hauses, zum anderen aber wird dadurch auch die persönliche Verbundenheit der Römer-Verantwortlichen zum Sportgeschehen im Allgemeinen und zum Motorsport im Besonderen ausgedrückt.

Das Römer-Motorradengagement geht 1986 in seine vierte Saison – und die Anzeichen stehen nicht schlecht, daß es die beste werden könnte. Auch wenn die Konkurrenz härter ist als je zuvor. Harald Eckls dritter Platz beim Auftaktrennen des „großen“ Motorradsports in Daytona wird eine willkommene Moralspritze sein, denn Eckl wurde im letzten Jahr vom Glück wirklich nicht verwöhnt:

die Saison, in die er mit so großen Hoffnungen gegangen war, wurde eigentlich seine – schlechteste, zurückzuführen auf eine erst spät erkannte Leberinfektion. Ein zweiter Platz hinter seinem Teamgefährten Reinhold Roth beim Interrennen in Hengelo unterstreicht die aufsteigende Tendenz. Jetzt gilt es, die Versprechen bei den Grand Prix in die Tat umzusetzen. Reinhold Roth lag in Daytona hinter dem späteren Sieger Toni Mang an zweiter Stelle, ehe ihm beim Rausbeschleunigen aus einer langsamen Kurve das Hinterrad wegrutschte. Dafür hielt sich der Amtzeller mit einem Sieg in Hengelo schadlos.



Harald Eckl
Erfolgreicher Auftakt in Daytona: 3. Platz



Roth und Eckl wissen, daß die Grand-Prix-Saison kein Honiglecken wird, es gibt viele Werks-Maschinen, sowohl von Honda als auch Yamaha, und jede Menge Production Racer. Daß sie mit ihren Production-Hondas etwas „gleicher“ sind als die anderen, dafür sollte Tuner Hartmut Bischof sorgen. Der Zweitakt-Spezialist mit den gleichen Initialen wie der der neue Hauptsponsor des Teams, war oftmaliger DDR-Meister und sollte den HB-Römer-Hondas das Laufen lernen.

Auch wenn der Grand-Prix-Auftakt im spanischen Jarama nicht nach Wunsch verlief, so ist der Optimismus des Teams doch ungebrochen. Denn bei Roths 13. Platz war doch auch viel Pech im Spiel, nach dem durch einen Konkurrenten verursachten Sturz im Abbruch-Chaos nach der ersten Runde mußte die Maschine in aller Hektik repariert werden und Roth während der gesamten Distanz ohne Fußbremse auskommen. Ohne diesen dummen Zwischenfall wäre mit Sicherheit mehr „dringelegen“, und man kann sich vorstellen, daß der Allgäuer darauf brennt, die Scharte auszuwetzen. Harald Eckl wiederum benötigte nach einem verpatzten Start etliche Runden, um sich wieder ins Mittelfeld vorzukämpfen, ehe er in der vorletzten Runde von der Bahn rutschte.

Möglicherweise, daß er sich dabei gedacht hat, „zum Glück trag' ich einen Römer-Helm“ – aber die Erprobung der Römer-Produkte wird er in Zukunft doch lieber der Test-Abteilung des Hauses überlassen . . .



Reinhold Roth – in der vergangenen WM-Saison Neunter – möchte sich dieses Jahr auf jeden Fall verbessern

Brüderlich vereint im Massa-Real-Team

Schon seit Jahren betreibt die in Worms ansässige Filiale des SB-Warenhaus-Konzerns Massa den Rennsport. Was zunächst aus der reinen Sportbegeisterung der Verantwortlichen entstand, nahm in den letzten Jahren konkrete Formen an. Der Höhepunkt war zweifelsohne die Vize-Weltmeisterschaft von Manfred Herweh 1984 auf der Real-Rennmaschine in der 250 cm³-Klasse. In diesem Jahr mußten die Rennsportaktivitäten aufgrund anderer wichtiger Entscheidungen etwas zurückgestuft werden. Nur mit Sparflamme beteiligt sich die Massa-Techno in den Klassen 80 cm³ und 125 cm³. Als Fahrer wurden die beiden besten deutschen Piloten verpflichtet, die Waibel Brüder.



Gerhard Waibel mit der Real 80 auf Siegesfahrt

Während Gerhard, der jüngere schon in den letzten Jahren die weiß-blauen Renner zu Erfolgen fuhr, ist Gerhard der ältere Bruder neu im Team. Ganz ihrer Altersrangfolge haben die beiden entsprechend die Klassen aufgeteilt, in denen sie starten. Gerhard fährt die 80er Real und Alfred in der größeren 125er Klasse. Liest man die Meisterschaftserfolge der beiden, so hat Gerhard vier deutsche Meistertitel auf seinem Konto, die er in zwei Jahren errang: Doppelmeister 1983 und 84 in der 80er und 125er Klasse. Alfred besitzt drei Meisterschaftstitel, welche alle in der 125er Kategorie errungen wurden, und löste im letzten Jahr seinen Bruder ab. In der Weltmeisterschaft versucht Gerhard in der 80er Klasse mit Hilfe von seinen Co-Sponsoren Valvoline-Öl und Carrera-Helme den fünften Gesamtrang zu verbessern, während Alfred, mit der gleichen Unterstützung ausgestattet, versuchen will, in die Punkteränge zu fahren.



Alfred Waibel auf Punktejagd mit der Real 125

„Fünfundzwanzigtausend Rennkilometer haben den neuen Dunlop Arrowmax serienreif gemacht.“



Toni Mang, vierfacher Motorrad-Weltmeister

Toni Mang hat unermüdlich getestet, die Dunlop-Ingenieure haben unermüdlich entwickelt: Das Ergebnis ist der Hochleistungs-Motorradreifen Dunlop Arrowmax, den Sie an seinem pfeilförmigen Profil sofort erkennen. Der hohe Positiv-Anteil des Profils und die Laufflächenmischung sorgen für ausgezeichnete Haftung in jeder Schräglage. Die Niederquerschnittkontur stabilisiert den Geradeauslauf, und die ausgeprägten Profilirillen werden mit Regen und Nässe besonders gut fertig. Wer sagt da noch, der Rennsport tut nichts für die Serie?



Das aktuelle Dunlop-Motorrad-Programm bietet allen Maschinen von 80 ccm bis 1300 ccm die richtigen Reifen für Geschwindigkeiten von 80 km/h bis über 200 km/h.